

DAIMLER



Nachhaltigkeitsbericht 2020

# SpurWechsel



<b>Vorwort</b>	3	Beschäftigte	131
		Partnerschaften	155
		Lieferkette	161
		Gesellschaftliches Engagement	171
<b>SpurWechsel</b>			
Dekarbonisierung und Klimaschutz	6		
Digitalisierung	15		
Transparente Lieferketten	22		
<b>Reporting</b>		<b>Anhang</b>	
Nachhaltige Unternehmensführung	30	Berichtsprofil	178
Klimaschutz & Luftreinhaltung	46	CO <sub>2</sub> -Berechnung	182
Ressourcenschonung	69	KPMG-Prüfvermerk	183
Lebenswerte Städte	84	GRI-Index	185
Verkehrssicherheit	91	UN Global Compact	186
Datenverantwortung	104	Labeling	188
Menschenrechte	111	Glossar	189
Integrität und Compliance	118	Impressum	194
		TCFD-Referenztable	
		SASB-Referenztable	

## Navigation

Wir möchten Ihnen möglichst umfangreiche und detaillierte Informationen anbieten und arbeiten deshalb mit weiterführenden Verweisen innerhalb und außerhalb dieses Berichts. Wenn Sie diesen Bericht in einem PDF-Programm (zum Beispiel Adobe Acrobat Reader) lesen, können Sie das verlinkte Inhaltsverzeichnis aufrufen, um bequem durch die Kapitel zu navigieren.

-  Verweis auf Kapitel/Abschnitt im Bericht
-  Weitere Informationen außerhalb des Berichts
-  Verweise zum Glossar

Technische Hinweise zum CO<sub>2</sub>-Labeling:  [siehe Anhang](#)

# Vorwort



## GRI 102-14

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

was für eine Zahl: 2.400.000.000. Um 2,4 Milliarden Tonnen haben die weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen 2020 im Vergleich zum Vorjahr abgenommen. Das ist der größte absolute Rückgang aller Zeiten.<sup>1</sup> Wie sehr würden wir ihn unter normalen Umständen bejubeln! Doch von Normalität kann angesichts des anhaltenden Kampfes gegen COVID-19 keine Rede sein. Die ökologischen Erfolge beruhen überwiegend auf zwar notwendigen, aber nicht dauerhaften Einschränkungen unseres persönlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens.

Erforderlich ist ein grundlegender SpurWechsel, der auch unter „normalen“ Umständen – ohne Pandemie und Lockdown – zu sinkenden CO<sub>2</sub>-Emissionen führt: nicht durch die Einschränkung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens, sondern durch dessen Dekarbonisierung. Bei Daimler bekennen wir uns zu diesem SpurWechsel. CO<sub>2</sub>-neutrale

Autos, Transporter, Lkw und Busse sind das Ziel. Für alle unsere Geschäftsfelder haben wir entsprechend nachhaltige Geschäftsstrategien formuliert. Allein in den nächsten fünf Jahren werden wir über 70 Milliarden Euro in ihre Umsetzung investieren, insbesondere in Elektrifizierung und Digitalisierung.

## Elektrifizierung und Nachhaltigkeit

Mit unserer „Electric First“-Strategie bei Mercedes-Benz Cars gehen wir konsequent den Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität. So konnten wir 2020 die Verkäufe unserer Plug-in-Hybride und vollelektrischen Fahrzeuge bei den Pkw und Transportern bereits mehr als verdreifachen. Vorbehaltlich der behördlichen Bestätigung haben wir damit die strengen europäischen CO<sub>2</sub>-Ziele erreicht. Ebenso wichtig: Wir trauen uns das auch für die nochmals verschärften Ziele 2021 zu.

<sup>1</sup> Angaben gemäß Global Carbon Project: [↗ „Coronavirus causes ‚record fall‘ in fossil-fuel emissions in 2020“](#)

Dafür wächst die vollelektrische Familie von Mercedes-EQ in diesem und im nächsten Jahr auf insgesamt acht Modelle – von den Kompakten bis zum S-Klasse Segment. Den nächsten Schritt gehen wir mit EQA (Stromverbrauch kombiniert: 15,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>2,3</sup> und EQS. Beide werden in ihrem Segment zeigen, dass sich zeitgemäßer Luxus und Nachhaltigkeit gut in Einklang bringen lassen und neue Maßstäbe setzen. Unser langfristiges Ziel ist mit der „Ambition 2039“ gesetzt: Bis 2039 streben wir eine komplett CO<sub>2</sub>-neutrale Neuwagenflotte an.

Bei unseren Lkw und Bussen soll das Portfolio in den Hauptabsatzregionen bis 2022 Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb umfassen, bis 2039 ist es unsere Ambition, in Europa, Japan und Nordamerika nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutral sind.

Den batterieelektrischen Stadtbus eCitaro produzieren wir bereits in Serie, noch in diesem Jahr folgt in Europa der batterieelektrische schwere Lkw eActros für den städtischen Verteilerverkehr. Für den emissionsfreien Fernverkehr verfolgen wir zwei Ansätze der Elektrifizierung: Batterie und Brennstoffzelle. Auf beides haben wir 2020 einen Ausblick gegeben – mit dem batterieelektrisch angetriebenen eActros Long-Haul und dem Konzept-Lkw GenH2 Truck, der mit Brennstoffzelle und flüssigem Wasserstoff in der Serienvariante eine Reichweite von bis zu 1.000 Kilometern und mehr haben wird.

Parallel zu den Produkten wird auch unsere eigene Produktion ab 2022 CO<sub>2</sub>-neutral: in den Pkw- und Vans-Werken weltweit, in den Nutzfahrzeug-Werken in Europa. Als Blaupause dienen unsere Factory 56, in der bereits heute CO<sub>2</sub>-neutral, ressourcenschonend und vernetzt gefertigt wird, sowie die Batteriefabrik in Kamenz.

## Digitalisierung und Nachhaltigkeit

Den für viele sichtbarsten Wandel gab es 2020 bei der Digitalisierung. Innerhalb kürzester Zeit wurden Infrastruktur und Rechnerkapazitäten geschaffen, um Hunderttausende Beschäftigte mobil arbeitsfähig zu machen. Schon heute zeichnet sich ab: Was nach der Pandemie bleiben wird, ist eine flexiblere Arbeitswelt. Doch die tatsächlichen Veränderungen gehen weit darüber hinaus. Durch die 360-Grad-Vernetzung unseres weltweiten Produktionsnetzwerkes setzen wir neue Maßstäbe für die nachhaltige Produktion. Allein in der Factory 56 sparen wir beispielsweise rund zehn Tonnen Papier pro Jahr gegenüber einer nicht voll digitalisierten Fabrik ein. Und mit Angeboten wie Mercedes me Charge oder der EQ-optimierten Navigation motivieren wir unsere Kunden für CO<sub>2</sub>-neutrales Fahren.

## Lieferkette und Nachhaltigkeit

Unser SpurWechsel betrifft auch die gesamte Lieferkette. Deshalb werden wir bei Mercedes-Benz künftig nur noch mit Lieferanten zusammenarbeiten, die sich verpflichten, konsequent auf die Senkung ihrer Emissionen hinzuwirken. Etwa die Hälfte unseres Mercedes-Benz Lieferantennetzwerks hat bereits bestätigt, bis 2039 nur noch CO<sub>2</sub>-neutrale Bauteile zu liefern. Davor wird es Zwischenziele geben. Auch die Achtung der Menschenrechte schreiben wir in unseren Lieferantenverträgen fest: Wer unser Geschäftspartner sein will, muss sich dazu verpflichten, potenzielle menschenrechtliche Risiken transparent zu machen und ihnen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen. Kobalt und Lithium für Mercedes-Benz Pkw und schrittweise auch für Daimler Trucks werden unsere Lieferanten in Zukunft nur noch aus zertifiziertem Abbau beziehen und die

<sup>2</sup> Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

<sup>3</sup> Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

Batteriezellen CO<sub>2</sub>-neutral fertigen. Gleichzeitig arbeiten wir daran, den Einsatz kritischer Rohstoffe zu minimieren. An Bedeutung gewinnt in diesem Zusammenhang auch der Weg hin zur Kreislaufwirtschaft. Schon heute sind viele Mercedes-Pkw fast vollständig recycelbar. Künftig wollen wir den Energiebedarf, den Wasserkonsum und das Abfallaufkommen analog unserer eigenen Produktion in der gesamten Lieferkette weiter reduzieren – und so Wachstum und Ressourcenverbrauch zunehmend voneinander entkoppeln.

## Kapitalmarkt und Nachhaltigkeit

Zu den Entwicklungen der vergangenen Jahre zählt auch das spürbar gestiegene Interesse des Kapitalmarktes an Nachhaltigkeitsthemen. Selten zuvor waren ESG-Informationen<sup>4</sup> derart gefragt. Investoren nutzen nichtfinanzielle Kriterien zur Beurteilung finanzieller Chancen und Risiken in ihren Portfolios und potenzieller Investitionsobjekte. Wir begrüßen diese Entwicklung. Eine überzeugende Nachhaltigkeitsperformance sollte sich auch finanziell auszahlen – und umgekehrt. Gleichzeitig stellen wir uns auf eine wachsende Nachfrage nach grünen Investments ein. 2020 haben wir ein [„Green Finance Framework“](#) entwickelt. Es legt die Grundsätze fest, nach denen wir beispielsweise unseren ersten Green Bond über eine Milliarde

Euro emittiert haben. Die Nachfrage war enorm, die Anleihe mehrfach überzeichnet.

## Optimismus und Nachhaltigkeit

Was wir in der öffentlichen Debatte im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit manchmal vermischen, ist Optimismus – nicht nur in Bezug auf den technologischen Fortschritt. Zugegeben, der notwendige Wandel zu selbstbestimmter und nachhaltiger Mobilität ist eines der größten Erneuerungsprojekte unserer Zeit. Er ist aber auch eines der wichtigsten und motivierendsten. Er geht weit über unser Unternehmen hinaus, auch über die Automobilindustrie. Er erfordert neue Bündnisse zwischen Wissenschaft, Politik, Geldgebern, Automobilunternehmen, Zulieferern, Energieversorgern und Gesellschaft. Und wer ihn systematisch vorantreibt, der kann nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich und sozial Mehrwert schaffen.

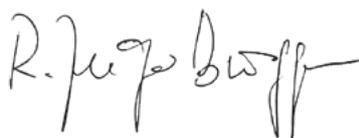
Dazu sind wir bei Daimler fest entschlossen. Wir wollen nach Kräften dazu beitragen und klar Verantwortung übernehmen. Was das konkret bedeutet, erfahren Sie auf den folgenden Seiten. Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und freuen uns auf einen produktiven Austausch!

Ihre



**Ola Källenius**

Vorstandsvorsitzender der Daimler AG  
und Mercedes-Benz AG



**Renata Jungo Brüngger**

Vorstandsmitglied der Daimler AG  
und Mercedes-Benz AG  
Integrität und Recht  
Co-Vorsitzende des Group Sustainability Board



**Markus Schäfer**

Vorstandsmitglied der Daimler AG  
Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars  
Chief Operating Officer  
Co-Vorsitzender des Group Sustainability Board

<sup>4</sup> Nachhaltigkeit firmiert am Kapitalmarkt in aller Regel unter dem Kürzel ESG: E = Environment, S = Social, G = Governance.



 SPURWECHSEL

# Dekarbonisierung und Klimaschutz

# Dekarbonisierung und Klimaschutz

„Wir sind die erste Generation, die die Folgen des Klimawandels spürt, und wir sind die letzte, die etwas dagegen tun kann.“ Diese Erkenntnis des ehemaligen US-Präsidenten Barack Obama stammt zwar aus dem Jahr 2014; sie ist aber aktueller denn je. Umso dringender müssen wir von der Einsicht zum Handeln kommen – mit klaren Regularien, innovativen Technologien und milliardenschweren Investitionen.

Europa hat sich mit seinem Green Deal zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 der erste CO<sub>2</sub>-neutrale Kontinent zu werden. China will zehn Jahre später folgen. Auch der neue US-Präsident Joe Biden besiegelte in einer seiner ersten Amtshandlungen den Wiederbeitritt seines Landes zum Pariser Klimaabkommen. Das sind starke und wichtige Signale! Gleichzeitig ist aber klar: Politische Zielsetzungen und Sanktionen allein reichen nicht aus. Wir müssen Menschen für aktiven Klimaschutz „gewinnen“. Auch deshalb unterstützt Daimler multilaterale Initiativen, die einen breiten Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft voranbringen sollen ([↗ Climate Pledge](#), [↗ TONZ](#)). In erster Linie aber kehren wir vor der eigenen Tür. So haben wir uns klar zum Ziel gesetzt, unsere Pkw- und Van-Neuwagenflotte bis 2039 weltweit CO<sub>2</sub>-neutral zu machen. In Europa, Nordamerika und Japan soll das auch für unsere schweren Nutzfahrzeuge gelten.

Unser Auftrag ist nachhaltige und selbstbestimmte Mobilität durch technologische Innovation. Wir sind entschlossen, die dafür notwendige Transformation unseres Geschäfts und unseres Unternehmens voranzutreiben. Das ist der

vielleicht grundlegendste „SpurWechsel“, seitdem wir das Auto erfunden haben – und er bezieht sich auf unsere gesamte Wertschöpfungskette: von Entwicklung und Einkauf über Produktion und Vertrieb bis zum Recycling. Mit neuen grünen Finanzierungsinstrumenten bieten wir nachhaltig orientierten Anlegern die Chance, zielgerichtet in klimaschützende Technologien zu investieren.

Im Alleingang werden wir es trotzdem nicht schaffen. Die Dekarbonisierung ist und bleibt eine Gemeinschaftsaufgabe. Staat, Unternehmen und Zivilgesellschaft müssen an einem Strang ziehen. Wenn das gelingt, sind wir sehr optimistisch, die Entwicklung der globalen Temperaturkurve positiv beeinflussen zu können.

Mit unserem ganzheitlichen Ansatz im Bereich Klimaschutz tragen wir konkret zu der Erreichung der Sustainable Development Goals bei:



“ *Selbst wenn Sie radikal marktwirtschaftlich denken – die Erderwärmung zu begrenzen, kostet viel weniger als ihre Folgen. Wenn Sie sich für eine aktive Rolle entscheiden, haben Sie die Zügel selbst in der Hand. Unternehmen wie Daimler sollten sich klar bekennen: ‚Wir können CO<sub>2</sub>-neutral werden!‘ So ein Signal hilft auch der Politik bei ihrer Aufgabe, das Race to Zero für alle zu beschleunigen.*



### **Nigel Topping**

Nigel Topping ist *High Level Champion for Climate Action* für die 26. UN-Klimakonferenz 2021 in Glasgow, Schottland.



EQC: Stromverbrauch kombiniert: 21,5-20,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km. Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration. Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

# Drei Fragen an Johan Rockström

**Herr Rockström, welche Auswirkungen hat der durch Treibhausgase verursachte Klimawandel auf die Geschäftsaktivitäten von Daimler und anderen Unternehmen?**

**Johan Rockström:** Weltweit nehmen Wetterextreme und Waldbrände sowie Risiken für Ernteerträge und Ökosysteme zu. Es ist heute wissenschaftlich erwiesen, dass sich extreme Ereignisse, die auf unsere Weltwirtschaft Einfluss nehmen, durch den Ausstoß von Treibhausgasen verschärfen. Ein destabilisiertes Klima belastet die ohnehin schon stark beanspruchten Systeme zusätzlich, sei es unser Gesundheitssystem, das internationale Ernährungssystem oder Regionen mit schwelenden Konflikten. Natürlich hat das direkte und indirekte Auswirkungen auf die Lieferketten von Daimler, aber auch auf die Kunden und Beschäftigten. Aus einer anderen Perspektive betrachtet, stellt die Klimakrise das Geschäftsmodell von Daimler infrage, das bisher auf fossilen Verbrennungsmotoren beruhte. Auch hier sind die wissenschaftlichen Belege eindeutig: Die Welt muss in den kommenden 30 Jahren von fossilen Brennstoffen unabhängig werden, um die globale Erwärmung deutlich unter 2 Grad Celsius zu halten, wie es im Pariser Abkommen vereinbart wurde. Die gute Nachricht ist, dass Daimler als innovatives Unternehmen seine Technologien verändern kann. Das muss allerdings zügig in Angriff genommen werden.

**Sie sagen, dass sich das gesellschaftliche Denken über Nachhaltigkeit in den letzten Jahren stark verändert hat. Woran machen Sie das fest?**

**Johan Rockström:** Diese Einschätzung basiert auf dem, was wir momentan in der Gesellschaft wahrnehmen und auf unseren Erfahrungen als Wissenschaftler im Austausch mit Wirtschaftsvertretern und politischen Entscheidungsträgern. Insbesondere für Unternehmen aller Branchen hat sich Nachhaltigkeit von einer moralischen Verpflichtung der „Corporate Responsibility“ zu einer Frage der Wettbewerbsfähigkeit und Innovation gewandelt. Wir sehen an der jüngsten Einschätzung des Weltwirtschaftsforums (WEF), dass der Fokus auf einen grünen Wiederaufbau der Wirtschaft nach COVID-19 mehr Arbeitsplätze schaffen und eine bessere wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen wird.

Ein weiterer Beweis für gesellschaftliches Umdenken ist die gemeinsame Erklärung der sieben großen Nutzfahrzeughersteller in Europa – darunter natürlich auch Daimler – und der Wissenschaft, dass bis 2040 alle neu verkauften Lkw frei von fossilen Brennstoffen sein müssen. Eine mutige Entscheidung, die Unternehmen und Wissenschaft zusammenbringt und die zeigt, was entstehen kann, wenn Verantwortung übernommen wird. Gleichzeitig sehen die



## Johan Rockström

Johan Rockström ist Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung und Professor der Erdwissenschaften an der Universität in Potsdam. Der Schwede zählt zu den weltweit meistzitierten Forschern und ist seit Mai 2020 Mitglied im Daimler Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung.

Unternehmen darin auch die Möglichkeit, ihre technologische Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Eine erfolgreiche Umweltagenda umfasst neben Sicherheit und sozialer Gerechtigkeit auf jeden Fall auch Aspekte wie Innovation und Wohlstand.

**Aus Ihrer Sicht ist die Dekarbonisierung des Planeten also nicht unbedingt mit Verzicht verbunden?**

**Johan Rockström:** Gesellschaften wollen sich hin zu einer gerechteren, wohlhabenderen und gesünderen Zukunft bewegen. Besonders wichtig ist das für Entwicklungsländer. Grüne Technologien sind für dieses Bestreben unabdingbar. Doch ein Teil dieses Wachstums muss qualitativ sein, nicht quantitativ. Es ist klar, dass wir nicht weiterhin wertvolle Ressourcen verschwenden können.

Ich denke, dass Daimler das verstanden hat. Das Unternehmen kann den Druck auf den Planeten durch das Recycling reduzieren, es kann CO<sub>2</sub>-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette vermeiden und seine Produkte weiterentwickeln. Die Menschen wollen nicht unbedingt einen Achtzylinder. Sie wollen Mobilität, sie wollen Freiheit und es gibt viele Möglichkeiten, das zu erreichen. Es ist eine Herausforderung für die gesamte Pkw- und Lkw-Branche. Das bisherige Geschäftsmodell, einfach die Verkaufszahlen von Fahrzeugen immer weiter steigern zu wollen, ist nicht zukunftsfähig. Letztlich sind es Qualität und neue Formen der Mobilität, mit denen das Ziel – ein gutes Leben – erreicht werden kann. Und der einzige Weg dahin ist die Umstellung auf Nachhaltigkeit.



Auf dem Dach der Factory 56 befindet sich eine Photovoltaik-Anlage, die die Halle mit selbst erzeugtem, grünem Strom versorgt. Damit kann jährlich rund 30 Prozent des Strombedarfs der Factory 56 gedeckt werden.



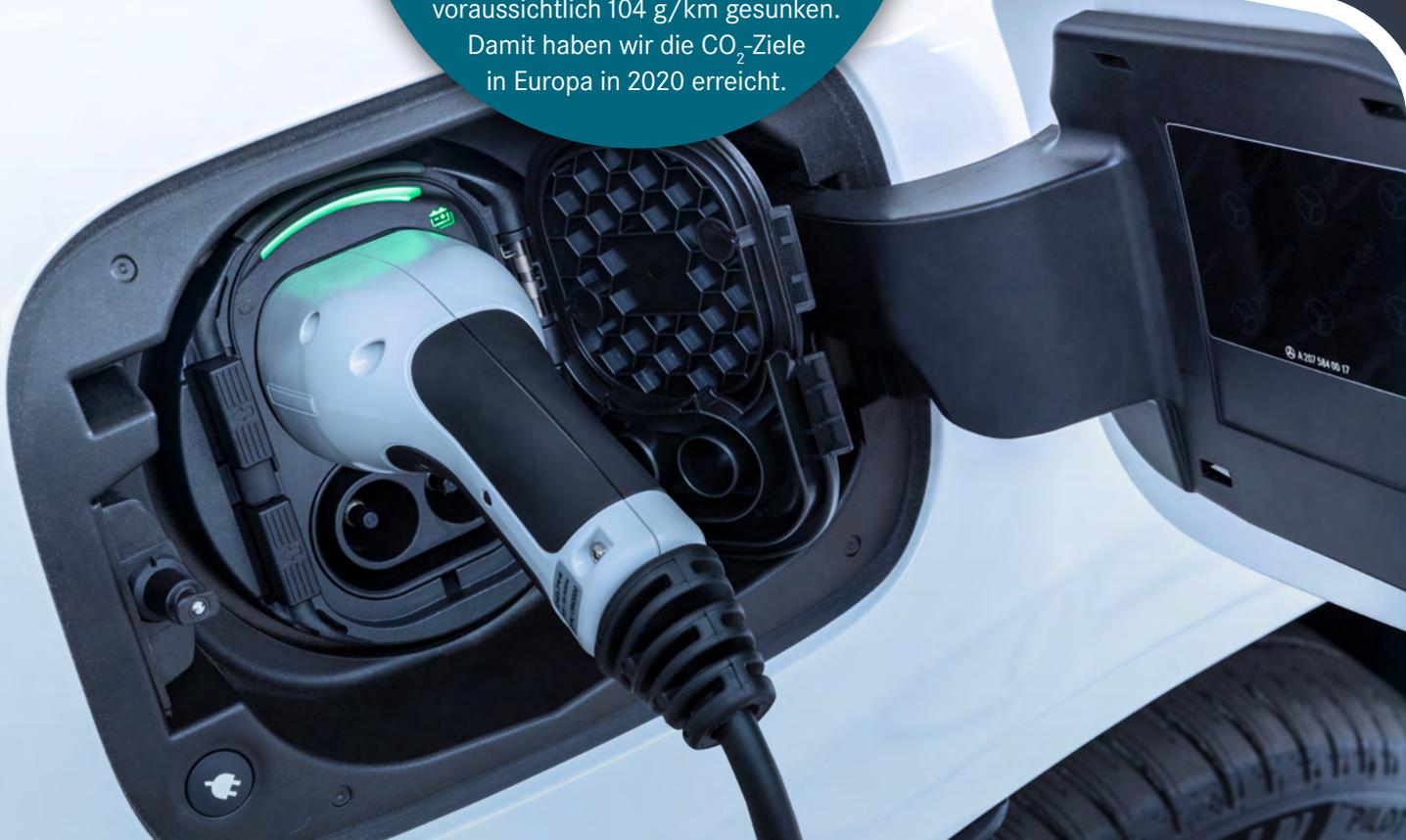
EOA: Stromverbrauch kombiniert: 15,7 kWh/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km.

Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der  
VO 692/2008/EG ermittelt.

Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der  
Fahrzeugkonfiguration. Die tatsächliche Reichweite ist zudem  
abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und  
Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klima-  
anlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

# 104 g/km (NEFZ)

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island) sind auf voraussichtlich 104 g/km gesunken. Damit haben wir die CO<sub>2</sub>-Ziele in Europa in 2020 erreicht.





# CO<sub>2</sub>-neutraler Transport der Zukunft: Der Mercedes-Benz GenH2 Truck

Ein lokal CO<sub>2</sub>-neutraler Fernverkehrs-Lkw, der seinen Dieselkollegen in nichts nachsteht und bei Zugkraft, Reichweite und Leistung gleichermaßen punktet?

Daimler Trucks hat das Konzept 2020 vorgestellt: Der Mercedes-Benz GenH2 Truck soll in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts in Serie auf den Markt kommen und mit einer Reichweite von bis zu 1.000 Kilometern und mehr bei einer Zuladung von 25 Tonnen überzeugen. Unsere Entwickler haben die ebenso anspruchsvollen wie unterschiedlichen Anforderungen der

Nutzfahrzeugkunden berücksichtigt. Der Clou? Wasserstoff. In der Brennstoffzelle sorgt er als Teil einer elektrochemischen Reaktion dafür, dass Elektrizität generiert und der Lkw angetrieben wird. Der Lkw verfügt über zwei Flüssigwasserstofftanks. Sollte im Fahrbetrieb punktuell mehr Energie benötigt werden, springt eine zusätzliche Batterie ein.

Für sein klares technologisches Konzept hat er auch den „2021 Truck Innovation Award“ erhalten.

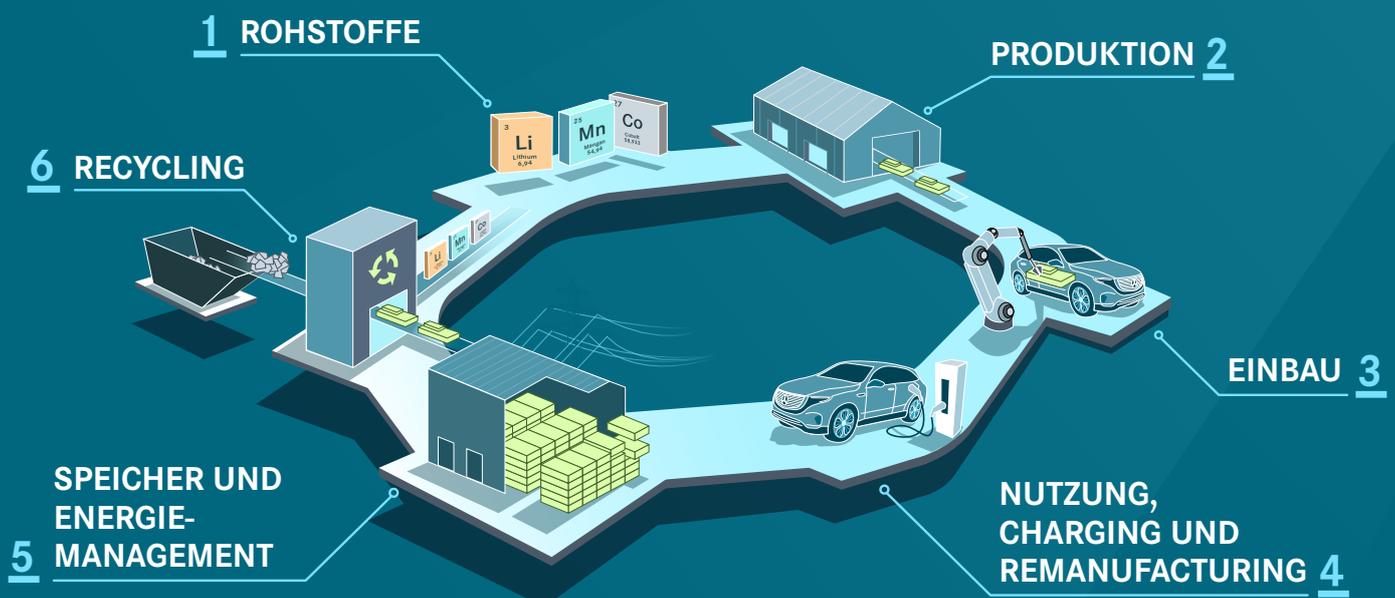
# Aus dem Leben eines Powerpacks

In unseren Smartphones tragen wir sie ständig bei uns – und auch auf der Straße werden Lithium-Ionen-Batterien in den kommenden zehn Jahren auf dem Vormarsch sein. Denn die Elektromobilität nimmt immer mehr an Fahrt auf!

Das Credo ist klar: CO<sub>2</sub> im Straßenverkehr reduzieren und die Luftqualität in den Städten erhöhen. Aber ist das alles? Wie nachhaltig Elektrofahrzeuge wirklich sind, hängt vor allem von ihrem Herzstück ab – der Batterie. Umso wichtiger ist es, den Lebenszyklus der Batterie von Anfang an so effizient und ressourcenschonend wie möglich zu gestalten: von der

Batterieforschung bis zum Recycling. Jeder einzelne und noch so kleine Schritt entscheidet, wie die Ökobilanz ausfällt.

Gute Noten gibt es vor allem dann, wenn es gelingt, aus der Wertstoffkette einen Kreislauf zu machen. Und da bieten Batterien großes Potenzial bei den vielfältigen und teils seltenen Rohstoffen, die von der Batteriezelle bis zum Gehäuse verbaut sind. Es geht am Ende darum, den Ressourcenverbrauch von dem Wachstum unserer Produktionsleistung zu entkoppeln.



# Wie Müllberge den Fahrzeugbau nachhaltig verändern

Sechs Jahre lang hat das Team des Start-ups UBQ Materials am neuen Rohstoff getüftelt, um aus Lebensmittel- und Gartenabfällen, aus Windeln, Papier und Verpackungen ein homogenes erneuerbares Material zu gewinnen.

Das Ergebnis: der biobasierte Kunststoff UBQ, der künftig auch bei Daimler Kunststoffe in verschiedensten Bereichen ersetzen könnte. Denn das klimafreundliche Verbundmaterial lässt sich häufiger als andere Kunststoffe recyceln, ohne aber an Qualität einzubüßen. Dadurch hat UBQ einen entscheidenden Vorteil: Es kann den CO<sub>2</sub>-Footprint von Bauteilen verringern und ebnet

als erneuerbare Rohstoffquelle den Weg zur Kreislaufwirtschaft.

Anfang 2020 hat sich Daimler mit dem israelischen Start-up zusammengeschlossen, um den Bio-Kunststoff vielleicht schon bald serienmäßig für die Herstellung einer Leichtbau-Laderaummulde zu verwenden. Auch der Prototypenbau und die Produktion von Stoßfängern bei Bussen, Kabelkanälen und Ladungsträgerboxen könnten nach weiteren Tests auf das CO<sub>2</sub>-neutrale Rezyklat umgestellt werden.





➔ SPURWECHSEL

# Digitalisierung

# Digitalisierung

Ob digitale Messeauftritte, virtuelle Weltpremieren oder kontaktlose Fahrzeugübergaben – das „Corona-Jahr“ 2020 hat die Digitalisierung nochmals beschleunigt. Als Automobilhersteller investieren wir seit Jahren in diesen Wandel. Nicht nur Autos sollen schließlich wie Smartphones auf Rädern funktionieren, die gesamte Wertschöpfungskette wird in Echtzeit vernetzt.

Industrie 4.0 und Mensch-Maschine-Kooperationen sind aus den Werken nicht mehr wegzudenken. Seit einigen Jahren unterstützen sie uns dabei, Abläufe in den Fabriken zu optimieren und Fahrzeuge mit unterschiedlicher Ausstattung und Motorisierung auf einer Linie zu fertigen. Unsere im September 2020 eröffnete Factory 56 macht vor, wie voll vernetzter Automobilbau geht: Eine Infrastruktur mit leistungsfähigem WLAN- und 5G-Mobilfunknetz erleichtert nicht nur das Tracking und Tracing, sondern spart auch eine Menge Papier: Digitale Ortungs- und Anzeigesysteme informieren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über relevante Fahrzeugdaten aus der Halle.

Daimler hat eine ebenso klare Vision für das, was vom Band rollt: die Technologieführerschaft im Hard- und Softwarebereich. Es geht darum, die Datenhoheit im Auto zu sichern – und zwar mit einem eigenen Betriebssystem, entwickelt im „Swabian Valley“. Der Weg bis zur Marktreife von MB.OS wird dabei so evolutionär gestaltet, wie wir es von iPhone-Updates kennen. Einen ersten Vorgeschmack auf den digitalen Mercedes-Benz der Zukunft gibt der MBUX

Hyperscreen: Das lernfähige Infotainment- und Bediensystem unterstützt den Anwender entsprechend seinen persönlichen Vorlieben und Routinen – Geburtstagserinnerungen inklusive.

Ein Schlüssel zur Umsetzung unserer Pläne liegt in der Kompetenz, der Kreativität und der Motivation unserer Beschäftigten. Daimler schafft die Voraussetzungen für Höchstleistung; unsere Beschäftigten gestalten ihre Fortbildungen, ihre Arbeitszeit und ihren Einsatzort innerhalb dieses Rahmens dann oft selbst. Die Digitalisierung bietet mehr denn je die Möglichkeit dazu und unsere Beschäftigten sind eingeladen, sie zu nutzen. Um sie darin zu bestärken, setzt Daimler nicht nur auf Appelle, sondern auf verlässliche Regelungen wie die Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten.

Mit unserem ganzheitlichen Ansatz im Bereich Digitalisierung tragen wir konkret zu der Erreichung der Sustainable Development Goals bei:

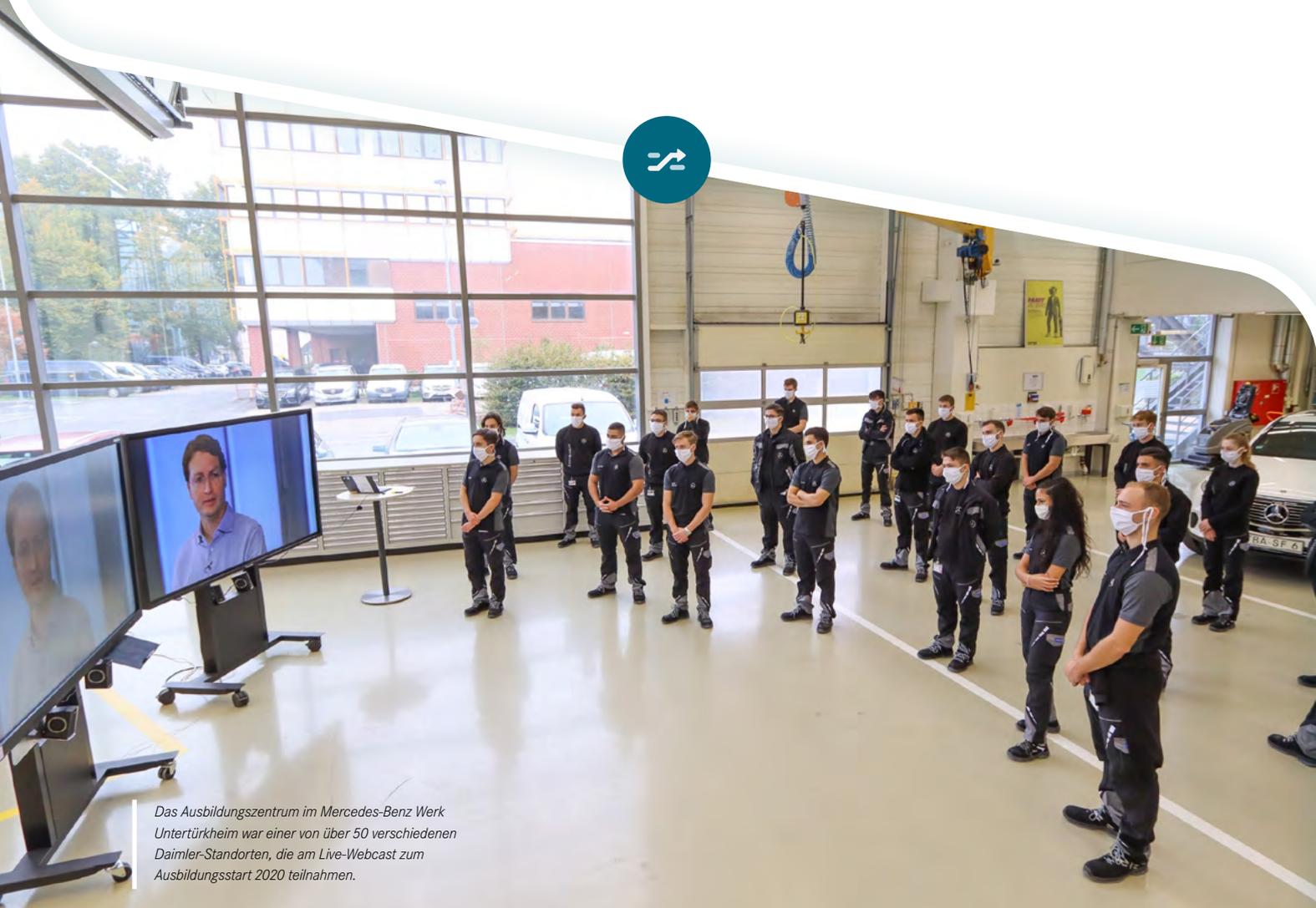


“ Die Pandemie ist für Unternehmen und Mitarbeiter eine große Belastung. In der Krise zeigt sich, dass viel mehr möglich ist, als wir alle gedacht hätten. Allein in Deutschland hunderttausende Menschen im Homeoffice zusammenzubringen, schien unvorstellbar. Aber es hat funktioniert! 70 bis 80 Prozent der nicht direkt kundenbezogenen Interaktionen lassen sich ebenso gut digital durchführen – davon bin ich überzeugt. Durch die Folgen von COVID-19, aber auch durch die bestehenden Herausforderungen der Dekarbonisierung und Digitalisierung stehen wir vor dem wahrscheinlich größten Kultur- und Qualifikationswandel unserer Geschichte.



**Claudia Nemat**

Vorständin für Technologie und Innovation, Deutsche Telekom AG



Das Ausbildungszentrum im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim war einer von über 50 verschiedenen Daimler-Standorten, die am Live-Webcast zum Ausbildungsstart 2020 teilnahmen.

# Drei Fragen an Monika Tielsch

**Frau Tielsch, Daimler fördert mobiles Arbeiten schon mehr als 20 Jahre. Wie haben sich die Möglichkeiten über die Zeit verändert?**

**Monika Tielsch:** Schon lange vor der COVID-19-Pandemie hat ein Großteil unserer Beschäftigten, dort, wo es die Aufgabe zulässt, regelmäßig mobil gearbeitet. In der aktuellen Situation profitieren wir stark von der langjährigen Erfahrung mit virtueller Zusammenarbeit. Seit 2009 haben wir eine entsprechende Betriebsvereinbarung. Das war zu diesem Zeitpunkt wirklich Pionierarbeit in Deutschland. Gesamtbetriebsrat und Unternehmensleitung haben das Fraunhofer-Institut und die IG Metall als Berater an Bord geholt. Und wir haben Mitarbeiter und Führungskräfte befragt, wie sie mobiles Arbeiten gestalten wollen. Auf das Ergebnis sind wir stolz, denn diese Betriebsvereinbarung hat den Arbeitsalltag vieler Mitarbeiter einfacher gemacht. 2016 haben wir nochmal nachgeschärft und die Betriebsvereinbarung überarbeitet. Sie setzt nun noch stärker auf Vertrauen und Selbstbestimmung.

**Die meisten Büros stehen gerade leer, während zwei Drittel der Daimler-Beschäftigten aus der Verwaltung von zu Hause aus arbeiten. Welchen Einfluss hat das auf den Arbeitsalltag?**

**Monika Tielsch:** Es hilft ganz klar dabei, Beruf und Privatleben besser zu vereinbaren. Zuerst wird oft an Mitarbeiter mit kleinen Kindern oder pflegebedürftigen Familienangehörigen gedacht, die von mobilem Arbeiten profitieren. Das greift

aber zu kurz. Auch Sportler oder Kollegen mit Ehrenamt freuen sich über die gewonnene Zeit. Ich kenne zum Beispiel Kollegen, die gerne in der Mittagspause eine Stunde im Wald joggen gehen, einfach, um kurz durchzuatmen. Ob aber Yoga, familiäre Verpflichtungen oder eine Herzsaufgabe – wenn mobiles Arbeiten richtig verstanden und gelebt wird, können wir sehr viel Lebensqualität gewinnen. Unsere Mitarbeiter haben in ihrer Arbeitszeit wirklich den Kopf frei und können sich voll auf die Aufgaben konzentrieren. Davon profitieren Unternehmen und Beschäftigte gleichermaßen.

**Denken Sie, dass Büroflächen künftig überflüssig sind?**

**Monika Tielsch:** Davon gehe ich nicht aus, denn vielen fehlt der persönliche Kontakt. Nur noch mobil von zu Hause oder in Cafés dieser Welt zu arbeiten, dieses Modell passt für die wenigsten. Zugleich bin ich sicher, dass viele Kollegen in Zukunft häufiger mobil arbeiten möchten als vor Beginn der Pandemie. Das zeigen auch Befragungen der IG Metall. Durch die Erfahrungen der letzten Monate beschäftigen wir uns in den Gesprächen zwischen Betriebsrat und Unternehmensleitung wieder intensiv mit dem Thema. Ziel ist es, mobiles Arbeiten noch passgenauer für die individuelle Lebens- und Arbeitssituation zu gestalten. Für Vorhersagen ist es noch zu früh, aber so viel kann ich sagen: Wir werden die aktuelle Betriebsvereinbarung überarbeiten und auf die neuen Rahmenbedingungen anpassen.



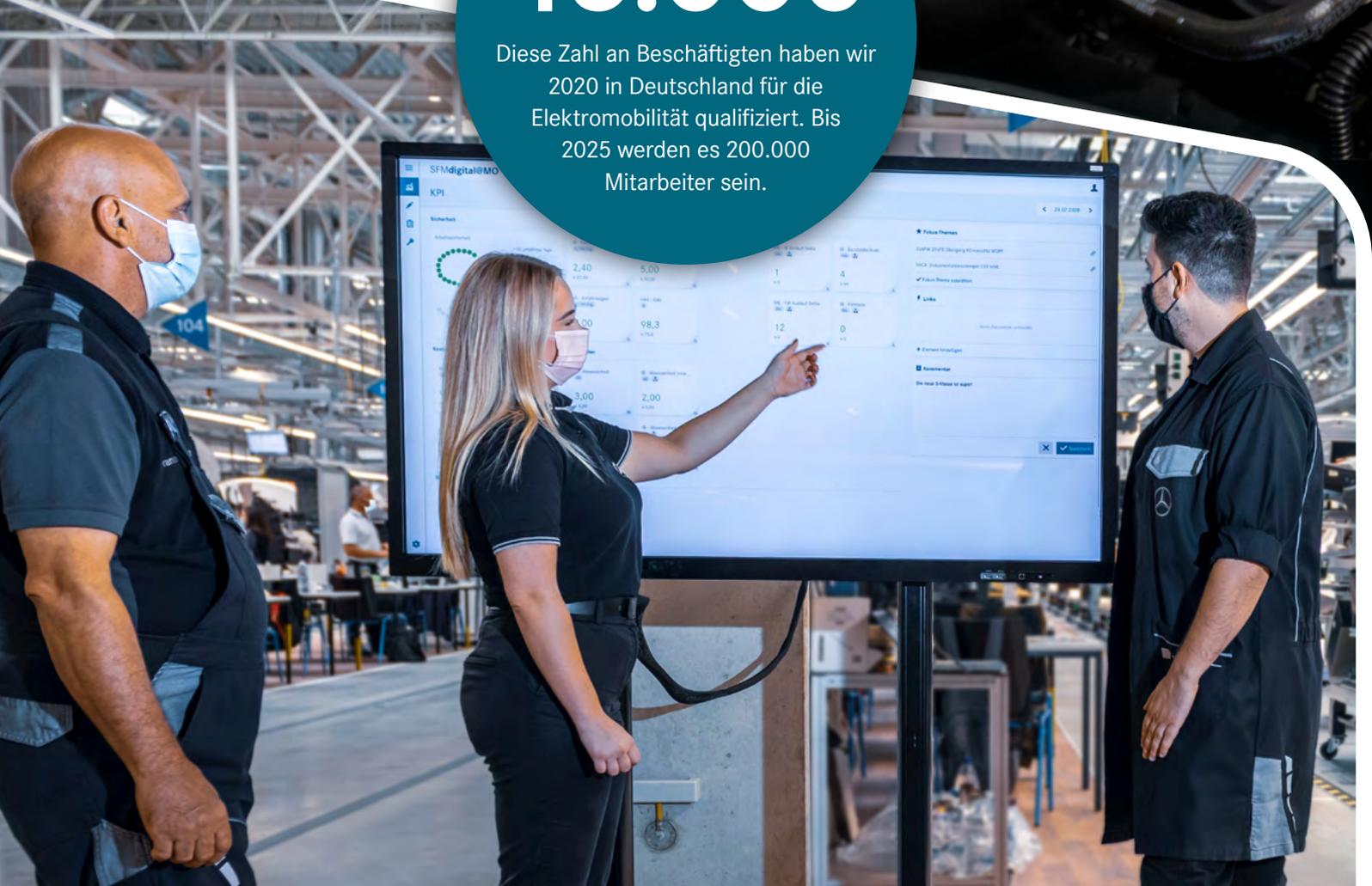
**Monika Tielsch**

Monika Tielsch ist Daimler Betriebsrätin am Standort Sindelfingen und dort im Personalausschuss aktiv.



# 45.000

Diese Zahl an Beschäftigten haben wir 2020 in Deutschland für die Elektromobilität qualifiziert. Bis 2025 werden es 200.000 Mitarbeiter sein.



# Daten müssen fließen und sicher sein

Der Digitalisierungstrend wird 2021 der wahrscheinlich wichtigste Erfolgsfaktor, auch für uns bei Daimler. Ein verlässlicher Datenfluss ist Voraussetzung für mehr Konnektivität, Einbindung und Unterstützung unserer Kunden – immer unter der Prämisse, dass wir mit Kundendaten sicher und verantwortungsbewusst umgehen.

Genau diese digitale Infrastruktur bauen wir im Entwicklungsbereich von Mercedes-Benz. Wir nutzen Big Data, um unsere Kunden noch besser kennenzulernen und zu verstehen. Mit innovativer, intuitiver und intelligenter Technik personalisieren wir unsere Produkte und Services maximal für unseren Kunden – vom Aktiv-Massage-Programm bis zum Vorschlag für die To-do-Liste. Durch künstliche Intelligenz reagieren wir in Echtzeit auf die Bedürfnisse unserer Kunden, ohne dem Vegetarier immer wieder das gleiche Steakhaus zu empfehlen – natürlich nur, wenn der Kunde diese Vorschläge wünscht und dem

nötigen Datentransfer explizit zustimmt. Der neue MBUX Hyperscreen von Mercedes-Benz weiß nicht nur über die Schneeverhältnisse in meinem Lieblingskigebiet Bescheid, sondern lässt auch Autokino-Träume nach Genre-Vorliebe des Fahrers wahr werden – selbstverständlich nur, wenn Räder und Motor stillstehen.

Den Anspruch, den wir an Sicherheit und Komfort stellen, übertragen wir übrigens auf die Datenautobahn: Daten müssen in einem Mercedes genauso sicher aufgehoben und geschützt sein wie die Passagiere. Das bedeutet, dass wir transparent machen, wofür wir die Daten benötigen und wie wir sie verarbeiten. Es geht um das Urvertrauen in unsere Marke. Der Kunde entscheidet, welche Daten er weitergeben möchte.

Wir wollen unsere Produkte noch sicherer und cleverer machen. Gemeinsam können wir Außergewöhnliches schaffen, davon bin ich überzeugt.



## Mahtab Majd

Mahtab Majd ist Teil der crossdivisionalen Arbeitsgruppe Data Governance und im Research & Development-Bereich von Mercedes-Benz für die Themen Data, AI & Connected Car verantwortlich.



# Factory 56 realisiert die digitale, nachhaltige Produktion der Zukunft

Die neue Factory 56 im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen steht für die digitale, flexible, effiziente und nachhaltige Automobilproduktion der Zukunft. Eröffnet im September 2020, wird dort ganz im Sinne der Ambition 2039 völlig CO<sub>2</sub>-neutral produziert.

Auch in puncto Digitalisierung setzt die Fabrik neue Maßstäbe: Kern aller Digitalisierungsaktivitäten ist das digitale Ökosystem MO360, das in der Factory 56 erstmals vollumfänglich zum Einsatz kommt. MO360 umfasst diverse Softwareapplikationen, die mit Echtzeitdaten die weltweite Fahrzeugproduktion von Mercedes-Benz Cars unterstützen. In der Factory 56 bildet eine neue, digitale Infrastruktur mit einem leistungsfähigen WLAN- und 5G-Mobilfunknetz eine wichtige Basis für die

vollständige Digitalisierung. Die Factory 56 ist dabei völlig papierlos gestaltet: Insgesamt lassen sich jährlich rund 10 Tonnen Papier einsparen.

Zunächst rollt in der Factory 56 die neue Generation der Mercedes-Benz S-Klasse Limousine und Langversion vom Band. Seit Februar 2021 wird hier auch die Mercedes-Maybach S-Klasse und in Zukunft der EQS vollflexibel auf der gleichen Linie produziert. Die Halle ist zu 100 Prozent flexibel konzipiert, sodass perspektivisch je nach Nachfrage alle Modellreihen von Mercedes-Benz in kürzester Zeit in die laufende Produktion integriert werden können – vom Kompaktfahrzeug bis zum SUV.



 SPURWECHSEL

# Transparente Lieferketten

# Transparente Lieferketten

Kobalt aus dem Kongo, Kautschuk aus Südostasien, Kunststoffe aus China – ein Pkw besteht aus vielen tausend Teilen und Rohstoffen aus aller Welt. Eben darum brauchen die vielfach verzweigten Lieferketten einen aufmerksamen Blick: Die Herausforderungen liegen zum Teil genau dort, wo die Kontrollmöglichkeiten für Automobilhersteller gering sind.

Der erste Schritt zu mehr Nachhaltigkeit ist daher Transparenz.

Daimler hat rund 60.000 direkte Lieferanten. Viele davon haben wiederum Sublieferanten, die ihrerseits Sub-Sublieferanten beauftragen und so weiter. Heraus kommt ein hochkomplexes, weltweites Geflecht, das sich dynamisch entwickelt. Damit wir Risiken identifizieren und im Bedarfsfall auch angehen können, schaffen wir [Transparenz](#), unterstützt beispielsweise durch [Blockchain-Technologien](#). Sie verbinden digitale Datensätze durch Codierungen. Alle Teilnehmer der Lieferkette können die Integration, Weitergabe und Bestätigung von Informationen jederzeit nachvollziehen. Zugleich bleiben vertrauliche Informationen geschützt.

In der Zusammenarbeit mit unseren Rohstofflieferanten stellen wir hohe ökologische und soziale Anforderungen – beim Kobaltabbau etwa bis hin zur Mine. Ein wichtiger Schritt ist der [„Ambition Letter“](#), mit dem sich Lieferanten von Mercedes-Benz dazu bekennen, künftig CO<sub>2</sub>-neutrale Produkte zu liefern. Gerade die energieintensive Fertigung von Batteriezellen beeinflusst die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Elektromobilität.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette erfordert aber mehr als die Minimierung von Umweltrisiken. Sie muss auch und gerade potenzielle Menschenrechtsverletzungen adressieren. Dabei leitet uns

der Grundsatz: Befähigung vor Rückzug. Was bedeutet das? Es bedeutet, dass es den Menschen vor Ort oft mehr hilft, wenn man sich nicht abwendet, sondern Arbeitsbedingungen ermöglicht, die die Achtung der Menschenrechte gewährleisten. So wollen wir künftig nur noch Batteriezellen einsetzen, die mit Rohstoffen aus [zertifizierten Minen](#) hergestellt wurden. In zahlreichen Rohstoffinitiativen engagieren wir uns für mehr Transparenz sowie bessere [Klima-, Umwelt- und Menschenrechtsstandards](#).

Auch auf regulatorischer Seite ist aktuell viel in Bewegung: In Deutschland steht das Sorgfaltspflichtengesetz bevor; weitere Länder arbeiten an verschärften Vorgaben, auch ein EU-weites Gesetz ist geplant. Wir unterstützen diesen Fortschritt, es sollte aber kein Flickenteppich unterschiedlicher Vorgaben entstehen. Zudem müssen die Maßnahmen bei den Menschen ankommen und für Unternehmen ohne Wettbewerbsnachteile umsetzbar sein.

Mit unserem ganzheitlichen Ansatz im Bereich Lieferkette tragen wir konkret zu der Erreichung der Sustainable Development Goals bei:



“ *Jedes Unternehmen ist gefordert, seine Wertschöpfungskette auf menschenrechtliche Auswirkungen hin zu analysieren. Natürlich kann kein Automobilhersteller alle Probleme allein lösen. Aber sie tragen Verantwortung, Veränderungen mitzugestalten – insbesondere in der Pandemie, denn sie hat ohnehin vulnerable Personengruppen besonders hart getroffen.*



**Laura Curtze**

Leiterin des Bereichs Menschenrechte & Arbeitsnormen  
beim Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN)



Seit 2019 unterstützt Daimler die gemeinnützige Organisation Bon Pasteur, um die Lebenssituation von über 19.000 Menschen in der Bergbauregion Kolwezi im Kongo, Südafrika, bis 2022 zu verbessern. Dafür stellt Daimler mehr als eine Million Euro zur Verfügung.

# Drei Fragen an Gunnar Güthenke

## Was tun Sie bei menschenrechtlichen Risiken in der Rohstofflieferkette Ihrer Elektroflotte?

**Gunnar Güthenke:** Menschenrechte sind nicht verhandelbar. Uns ist es wichtig, dass die Rohstoffe aus verantwortungsvollem Abbau kommen. Deshalb schaffen wir im ersten Schritt Transparenz, auditieren nach OECD und machen zusätzlich den branchenweit anerkannten Bergbaustandard der „Initiative for Responsible Mining Assurance“ (IRMA) zu einem Schlüsselkriterium für Lieferantenentscheidungen und -verträge in Rohstofflieferketten. Dabei setzen wir auf Befähigung vor Rückzug: Wir schließen kritische Herkunftsländer als Bezugsquelle nicht aus, sondern wollen wir die Situation für die Menschen vor Ort verbessern und deren Rechte stärken. Die Achtung der Menschenrechte haben wir zudem seit Jahren in unseren Lieferantenverträgen festgeschrieben.

## Wie wollen Sie den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck in der Lieferkette reduzieren?

**Gunnar Güthenke:** Unsere Lieferanten nehmen wir auf dem Weg zur Klimaneutralität „Ambition 2039“ mit. Konkret heißt das: Spätestens ab 2039 werden wir bei Mercedes-Benz nur noch mit Lieferanten zusammenarbeiten, die uns ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Teilen beliefern. Über 75 Prozent<sup>1</sup> unserer Lieferanten hat dem bereits zugestimmt. Bis wir dieses langfristige Ziel erreichen, heben wir die Messlatte Jahr

für Jahr konsequent weiter – und gehen bestimmte Fokusumfänge, die sehr CO<sub>2</sub>-intensiv sind, mit besonderem Nachdruck an. Weil wir bei Mercedes-Benz Nachhaltigkeit in der Lieferkette sehr ernst nehmen, hört sie für uns auch nicht bei der Reduktion von Treibhausgasen auf: Wir werden den Einsatz von Primärrohstoffen in Kaufteilen konsequent senken, um wertvolle Ressourcen zu schonen. Auch hier fangen wir bei bestimmten Fokusbauteilen an und erhöhen die Vorgaben für Rezyklat-Anteile in Abstimmung mit den Lieferanten immer weiter.

## Was treibt Sie und Ihr Team an?

**Gunnar Güthenke:** Mit unserer Arbeit haben wir einen beachtlichen Einfluss auf die Profitabilität und den hohen Qualitätsanspruch von Mercedes-Benz. Gleichzeitig haben wir Nachhaltigkeit in unserer Einkaufsstrategie fest verankert. Besonders wichtig ist uns dabei eine enge partnerschaftliche Zusammenarbeit – mit den Fachbereichen, mit denen wir weltweit arbeiten, aber vor allem mit unseren Lieferanten. Mit unseren Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>, zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte und zur Ressourcenschonung in der Lieferkette leisten wir nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit unserer Fahrzeuge, sondern für die gesamte Branche und die Gesellschaft als Ganzes. Denn was wir mit unseren Lieferanten umsetzen, können unsere Lieferanten auch auf andere Kunden übertragen.



### Dr. Gunnar Güthenke

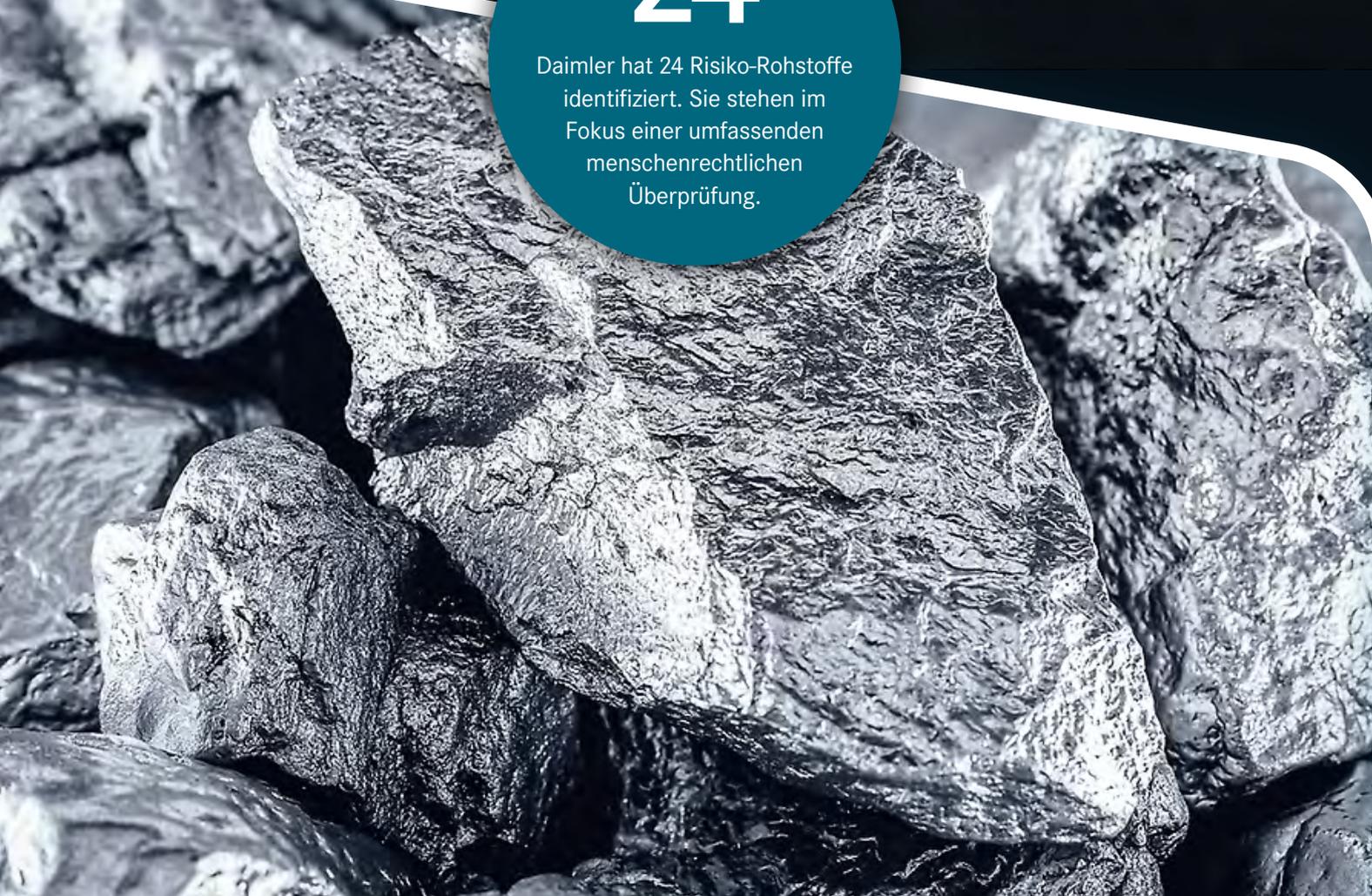
Dr. Gunnar Güthenke ist seit Juli 2019 Leiter für Einkauf und Lieferantenqualität, Mercedes-Benz Cars. Vom zentralen Standort in der Region Stuttgart sowie Regional-Hubs in China und den USA und weiteren Einkaufsbüros in Mexiko und Indien betreut er den Bereich weltweit rund 2.000 direkte Lieferanten.

<sup>1</sup> gemessen am jährlichen Einkaufsvolumen



# 24

Daimler hat 24 Risiko-Rohstoffe identifiziert. Sie stehen im Fokus einer umfassenden menschenrechtlichen Überprüfung.



# Bildung fördern, Menschenrechte achten – Daimler macht sich für Kinder stark

Daimler und die Nichtregierungsorganisation Terre des Homes Niederlande haben 2020 im Kampf gegen Kinderarbeit ein gemeinsames Projekt gestartet. Die finanzielle Unterstützung für das Kinderhilfswerk soll dazu beitragen, Kinderarbeit in Glimmer-Minen in Jharkhand (Indien) zu beenden. Die Mineralien, die Daimler nicht direkt bezieht, verleihen unter anderem Fahrzeuglacken ihren Glanz.

Gemeinsam mit der Organisation ermöglicht Daimler Kindern in Jharkhand eine Schulbildung. Dieser Schritt erhöht die Chance, dass sie ihren Lebensunterhalt später selbst verdienen können. Infolgedessen sollen ihre eigenen Kinder nicht in Minen arbeiten müssen.

Ergänzend erhalten die Familien der Kinder finanzielle Hilfe, um ausbleibende Löhne zu kompensieren. Lokale Partner der Organisation stärken zudem die Strukturen vor Ort, indem sie etwa über Kinderrechte aufklären.

Zudem arbeitet Daimler mit der Responsible Mica Initiative an Standards für verbesserte Arbeitsbedingungen in Indien und dem rechtlichen Rahmen für Glimmer-Abbau. Die Initiative will bis 2022 Kinderarbeit aus der Glimmer-Lieferkette verbannen – und arbeitet dafür auch eng mit Terre des Homes Niederlande zusammen.



# Was wir hier tun, soll bei den Menschen vor Ort ankommen

Nachhaltigkeit bedeutet für mich, die Auswirkungen unseres Handelns im Blick zu behalten – nicht nur ökologisch, sondern auch sozial. Ein Thema ist mir dabei besonders wichtig: die Achtung der Menschenrechte. Denn große Herausforderungen liegen meistens dort, wo unser Einfluss und unsere Kontrolle am kleinsten sind – das gilt für ein globales Unternehmen wie Daimler genauso wie für mich als Konsumenten. Weil sich komplexe Wertschöpfungsketten sehr dynamisch entwickeln, ist es nicht immer einfach, die menschenrechtlichen Risiken zu identifizieren und anzugehen. Umso wichtiger ist es, als Automobilhersteller aktiv zu einer Verbesserung beizutragen. Genau diese Herausforderung packen wir bei Daimler an. Es ist unser

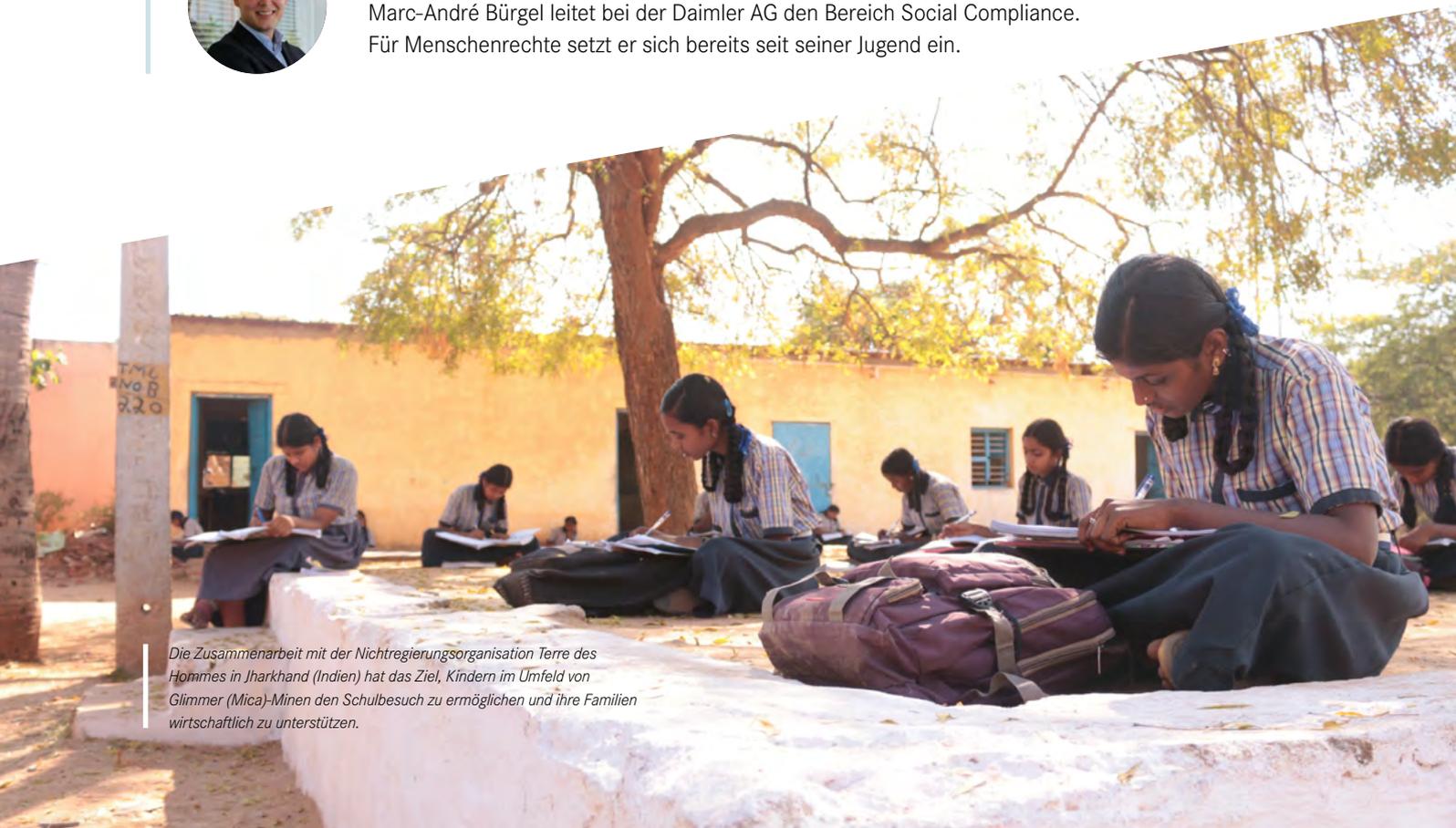
Anspruch, dass bestimmte Regeln und Standards im Bereich Menschenrechte nicht nur an unseren Standorten, sondern bestmöglich auch in unseren Lieferketten geachtet und gewahrt werden. Dafür entwickeln wir die notwendigen Prozesse und Maßnahmen. Konkret bedeutet das: Wir nehmen die Anforderungen, die zum Beispiel die Vereinten Nationen vorgeben, und setzen diese mithilfe unseres [Human Rights Respect Systems](#) um. Dieser eigens entwickelte Ansatz ermöglicht es uns, potenzielle Menschenrechtsverletzungen in unseren Lieferketten frühzeitig und systematisch anzugehen. Am Ende soll schließlich das, was wir hier tun, auch bei den Menschen vor Ort ankommen.



## Marc-André Bürgel

Marc-André Bürgel leitet bei der Daimler AG den Bereich Social Compliance. Für Menschenrechte setzt er sich bereits seit seiner Jugend ein.

Die Zusammenarbeit mit der Nichtregierungsorganisation Terre des Hommes in Jharkhand (Indien) hat das Ziel, Kindern im Umfeld von Glimmer (Mica)-Minen den Schulbesuch zu ermöglichen und ihre Familien wirtschaftlich zu unterstützen.



# REPORTING

Nachhaltige Unternehmensführung	30	Menschenrechte	111
Klimaschutz & Luftreinhaltung	46	Integrität und Compliance	118
Ressourcenschonung	69	Beschäftigte	131
Lebenswerte Städte	85	Partnerschaften	155
Verkehrssicherheit	91	Lieferkette	161
Datenverantwortung	104	Gesellschaftliches Engagement	171



# Nachhaltige Unternehmens- führung

## Nachhaltige Unternehmensführung

Wir wollen nachhaltig Wert schaffen: ökonomisch, ökologisch und sozial. Deshalb haben wir keine „Nachhaltigkeitsstrategie“, sondern nachhaltige Geschäftsstrategien. Sie verankern Nachhaltigkeit mitten im Business. Gleichzeitig entsprechen wir damit nicht nur Vorgaben des Gesetzgebers, wir erfüllen auch Erwartungen des Finanzmarktes sowie aus Politik und Gesellschaft.

Die nachhaltige Transformation, die dafür erforderlich ist, nennen wir „SpurWechsel“. Wir können und wollen der Mobilitätsgeschichte erneut eine positive Wendung geben. Es gilt, die „gute neue Zeit“ nachhaltiger und selbstbestimmter Mobilität zu gestalten – nicht durch Verbote, sondern durch Innovationen.

### UNSER SPURWECHSEL

Eines unserer wichtigsten Transformationsziele ist die CO<sub>2</sub>-Neutralität – wir haben es fest in unseren nachhaltigen Geschäftsstrategien verankert. Bei der Mercedes-Benz AG findet es Ausdruck in unserer „Ambition 2039“ und in unserem strategischen Anspruch „Electric First“. Und bei Daimler Trucks haben wir eine Roadmap für

CO<sub>2</sub>-neutralen Transport formuliert. In beiden Fällen ist die nachhaltigkeitsgetriebene Transformation des Geschäfts so grundlegend, dass man von einem echten „SpurWechsel“ sprechen kann. Für die neue Zeit schaffen wir damit einen neuen Konzern: nachhaltig faszinierend, nachhaltig klimaneutral und nachhaltig ertragsstark.

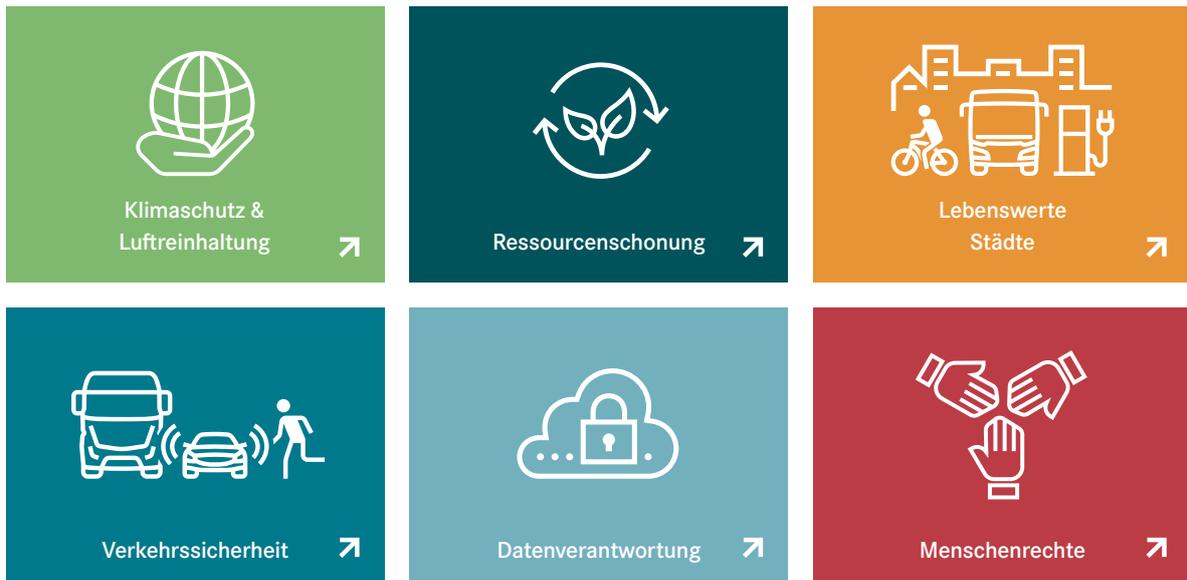


## Unsere sechs Handlungsfelder der Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsthemen sind integraler Bestandteil unserer Geschäftsstrategien. Denn nur, wenn wir verantwortungsvoll wirtschaften, bleiben wir langfristig auf der Erfolgsspur. Für alle unsere Stakeholder schaffen wir damit einen Mehrwert: für unsere Kunden, Beschäftigten, Investoren, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes.

Wir haben uns ambitionierte Ziele gesteckt und sechs strategische Handlungsfelder definiert, in denen wir diese erreichen wollen:

### 1 | Unsere sechs Handlungsfelder



Der Erfolg in diesen Handlungsfeldern setzt eine Kultur der Integrität und eine zukunftsweisende Zusammenarbeit mit unserer Belegschaft und mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft voraus.

Für unseren Erfolg sind daher diese Grundlagen entscheidend:

### 2 | Unsere drei Enabler



## Projekt Fokus

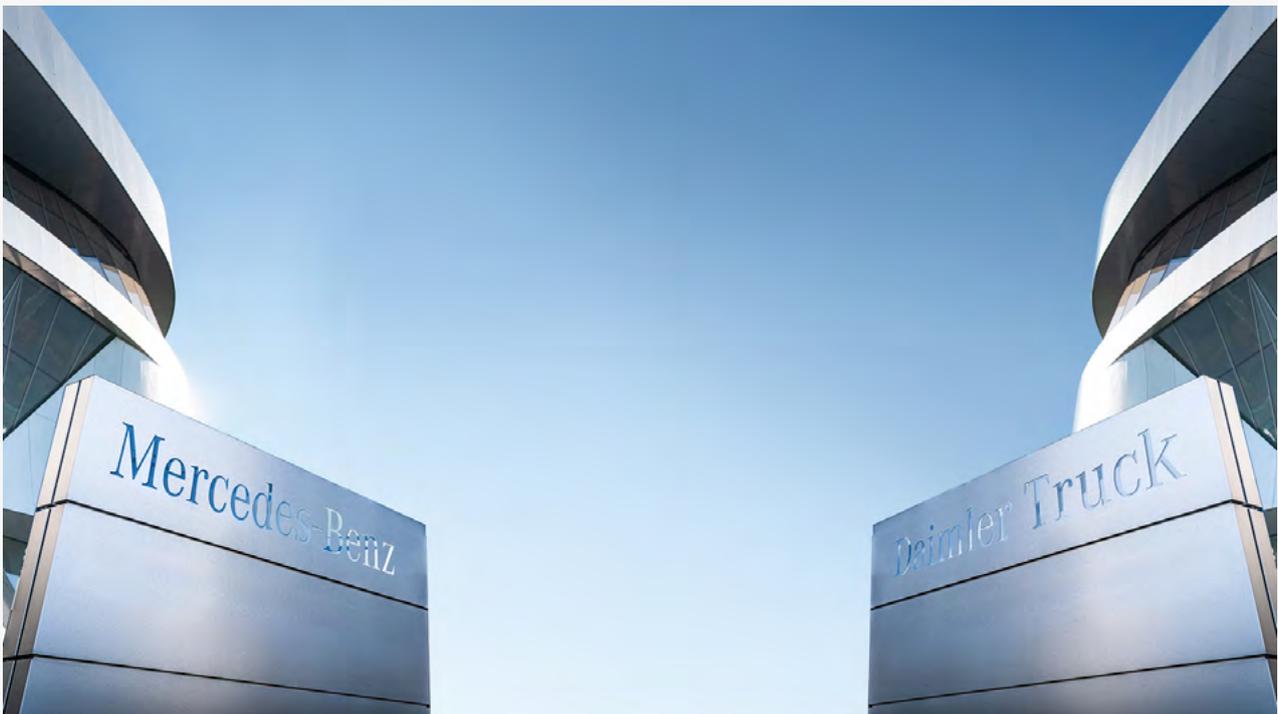
Daimler plant einen grundlegenden Wandel der Unternehmensstruktur. Es geht darum, mit zwei starken und unabhängigen Unternehmen das volle Potenzial der unterschiedlichen Geschäftsfelder noch besser auszuschöpfen:

Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses arbeiten in verschiedenen Branchen mit spezifischen Kundengruppen, Technologiepfaden und Kapitalanforderungen. Während Mercedes-Benz als wertvollste Luxus-Automarke anspruchsvollen Kunden die begehrtesten Autos der Welt anbietet, liefert Daimler Truck seinen Kunden branchenführende Transportlösungen und Dienstleistungen. Beide Unternehmen sind in Industrien tätig, die sich technologisch und strukturell umfassend verändern. Diese Transformation verstärkt die bestehenden Unterschiede zwischen den Geschäftsfeldern weiter. Geschwindigkeit, Agilität und volle Konzentration auf Innovation

sind auch unter Nachhaltigkeitsaspekten wichtiger denn je. Daimler-Vorstand und Aufsichtsrat sind deshalb überzeugt: Beide Sparten können den „Spurwechsel“ effektiver gestalten, wenn sie als unabhängige Einheiten agieren.

Vor diesem Hintergrund haben Vorstand und Aufsichtsrat im Februar 2021 vorgeschlagen, die Industriegeschäfte von Daimler auf zwei unabhängige Unternehmen mit klarem Profil aufzuteilen und Daimler Truck bis Ende 2021 an die Börse zu bringen. Dieser Plan wird den Aktionären auf einer außerordentlichen Hauptversammlung vorgestellt und steht dann zur Abstimmung. Nach aktueller Planung soll die Transaktion bis zum Ende des Jahres 2021 abgeschlossen sein.

Wo es inhaltlich geboten ist, stellen wir unsere Ziele, Strategien, Maßnahmen und bereits erzielte Erfolge auch für das Berichtsjahr 2020 nach Geschäftsfeldern dar.



## Daimler auf einen Blick

GRI 102-1/-2/-4/-7

### 3 | Daimler-Konzern

	2019	2020
<b>Beschäftigte (31. Dezember)</b>	298.655	<b>288.481</b>
<b>Produktionsstandorte</b>		
Europa	33	<b>37</b>
NAFTA	21	<b>18</b>
Lateinamerika (ohne Mexiko)	7	<b>5</b>
Afrika	2	<b>1</b>
Asien	8	<b>11</b>
<b>Absatz (Einheiten)</b>	3.344.951	<b>2.840.402</b>
<b>Finanzielle Kennzahlen (in Mio. Euro)</b>		
Umsatz	172.745	<b>154.309</b>
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.662	<b>8.614</b>
Ertragssteuern	1.121	<b>2.330</b>
Personalaufwand	22.657	<b>21.848</b>
Dividendensumme	963	<b>1.444</b>

Die Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt. Mit den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses gehört Daimler zu den größten Anbietern von Premium-Pkw und ist einer der weltweit größten Hersteller von Nutzfahrzeugen. Das Geschäftsfeld Daimler Mobility bietet zudem Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement, Geldanlagen, die Vermittlung von Versicherungen und Kreditkarten sowie innovative Mobilitätsdienstleistungen an.

### Wie wir Nachhaltigkeit verstehen

Nachhaltigkeit bedeutet für Daimler, dauerhaft wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen. Und zwar ganzheitlich, für alle unsere Stakeholder: Kunden, Beschäftigte, Investoren, Geschäftspartner und die Gesellschaft insgesamt. Wir konzipieren unsere Lösungen deshalb schon heute als zentrale Bestandteile künftiger klimaneutraler und nachhaltiger Mobilitätssysteme. Gemeinsam mit Akteuren

aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft schaffen wir einen gesamtgesellschaftlichen Mehrwert und die Voraussetzungen für unseren zukünftigen Geschäftserfolg. Dieser ganzheitliche strategische Ansatz gilt nicht nur für die eigenen Produkte und Produktionsstandorte; er umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

### Nachhaltig auf allen Ebenen – unsere Geschäftsstrategien

GRI 102-15/-47

Grundlage für unser Handeln bilden die nachhaltigen Geschäftsstrategien unserer Geschäftsfelder, die der Vorstand 2019 verabschiedet hat. Dies bedeutet, dass Nachhaltigkeitsthemen unsere Geschäftsstrategien nicht nur ergänzen, sondern deren integrale Bestandteile sind. Genauso relevant wie Erfolg versprechende Geschäftsziele sind damit auch unsere Ambitionen, Ziele und Maßnahmen, die umgesetzt werden, um den positiven Wertbeitrag von Daimler auf Umwelt und Gesellschaft zu steigern.

#### 4 | Unsere Marken

		MAYBACH
MERCEDES-EQ	Mercedes <i>me</i>	
		
		Mercedes-Benz Bank
Mercedes-Benz Financial Services		

Wir orientieren uns dabei an internationalen Rahmenwerken, den Bedürfnissen unserer externen und internen Stakeholder sowie globalen Trends. Daraus haben wir konzernweite Handlungsfelder abgeleitet sowie Verantwortlichkeiten, geschäftsspezifische Ziele, Prozesse und Maßnahmen definiert.

Konkret umfassen unsere strategischen Ambitionen die folgenden sechs Handlungsfelder:

- **Klimaschutz & Luftreinhaltung:** Bis 2039 soll unsere Neufahrzeugflotte CO<sub>2</sub>-neutral werden und keine relevanten Auswirkungen auf die innerstädtische Luftqualität haben.
- **Ressourcenschonung:** Wir wollen den Ressourcenverbrauch vom Wachstum unseres Geschäftsvolumens entkoppeln.
- **Lebenswerte Städte:** Wir leisten einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch unsere Mobilitäts- und Verkehrslösungen.
- **Verkehrssicherheit:** Wir verfolgen die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickeln automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.
- **Digitale Verantwortung:** Unsere Zukunft sind nachhaltige, datenbasierte Geschäftsmodelle. Mit ihnen stellen wir die Bedürfnisse unserer Kunden in den Mittelpunkt und gehen verantwortungsvoll mit Daten um.
- **Menschenrechte:** Wir übernehmen Verantwortung und setzen uns für die Wahrung der Menschenrechte entlang unserer automobilen Wertschöpfungskette ein.

Um diese Ambitionen zu verwirklichen, arbeiten wir eng mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft zusammen.

Außerdem setzen wir auf das Engagement unserer Belegschaft, die den Wandel mitgestaltet. Hierfür haben wir drei Grundlagen, sogenannte „Enabler“, definiert, die für unseren Erfolg in den sechs Handlungsfeldern unabdingbar sind:

- **Integrität:** Um Integrität auf allen Ebenen und in allen Bereichen zu verankern, gehen wir regelmäßig in den Dialog. Außerdem geben wir unseren Beschäftigten Hilfestellung bei geschäftlichen Entscheidungen, um deren Eigenverantwortung zu fördern.
- **Beschäftigte:** Als attraktiver Arbeitgeber fördern wir die Vielfalt unserer Belegschaft und vermitteln die notwendigen Fähigkeiten, um die Herausforderungen der Digitalisierung zu meistern.
- **Partnerschaften:** Unsere Grundsätze für den politischen Dialog und die Interessenvertretung bilden die Basis für ein verantwortungsbewusstes und verlässliches Handeln mit dem Ziel, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen miteinander in Einklang zu bringen.

**Wesentlichkeitsanalyse: So haben wir unsere strategischen Themen bewertet**

GRI 102-46/-47

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für Daimler und seine Stakeholder besonders relevant sind, haben wir 2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Neben den bestehenden strategischen Handlungsfeldern und Grundlagen wurden dabei auch weitere, potenziell wesentliche Nachhaltigkeitsthemen und -trends analysiert. Insgesamt haben wir 15 Themen bewertet.

Die Analyse bestand aus vier Komponenten: einer Dokumenten-Analyse, einer SDG-Impact-Bewertung sowie einer breit angelegten Online-Stakeholder-Umfrage und Experteninterviews.

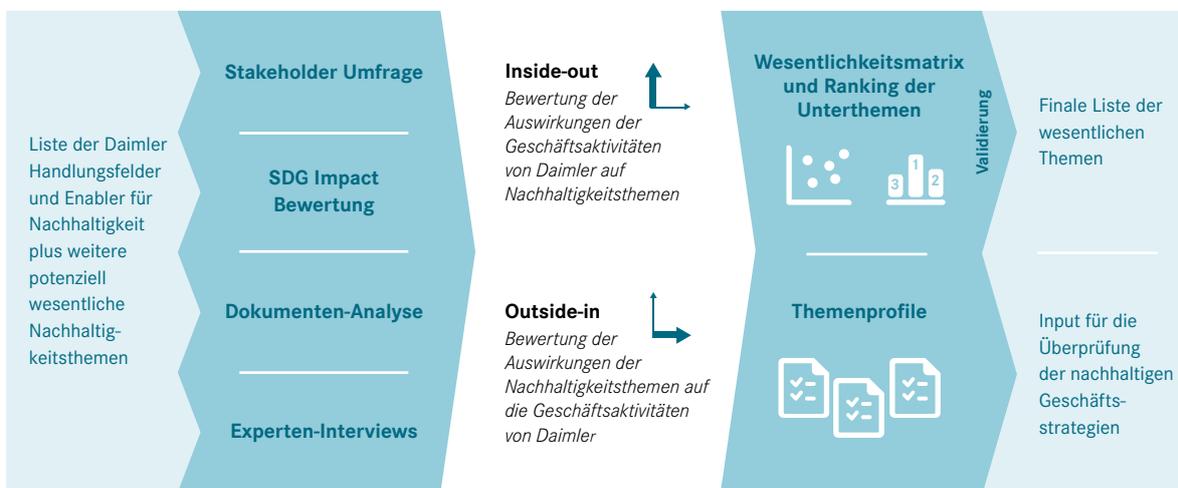
In der Dokumenten-Analyse haben wir die wesentlichen Auswirkungen wichtiger Nachhaltigkeitstrends auf Daimler ermittelt. Der Schwerpunkt lag dabei auf externen Einflüssen wie Regulatorik und Kapitalmarktanforderungen. Im Rahmen der SDG-Impact-Bewertung haben wir den Beitrag von Daimlers Geschäftsaktivitäten auf die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals – SDGs) evaluiert. In der Online-Umfrage konnten verschiedene Stakeholdergruppen die Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen sowie unser aktuelles Nachhaltigkeitsmanagement aus ihrer Perspektive bewerten. Insgesamt haben 3.630 Personen aus 43 Ländern an der Umfrage teilgenommen. Von diesen stammten 43 Prozent aus Deutschland, 21 Prozent aus China, 16 Prozent aus den USA und 15 Prozent aus dem Vereinigten Königreich. Zudem haben wir 40 interne und externe Experten um ihre Einschätzung zu wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen für unser Geschäftsmodell gebeten. Außerdem haben wir sie zu den wesentlichen Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft befragt.

Bei der Analyse haben wir zwei Perspektiven betrachtet:

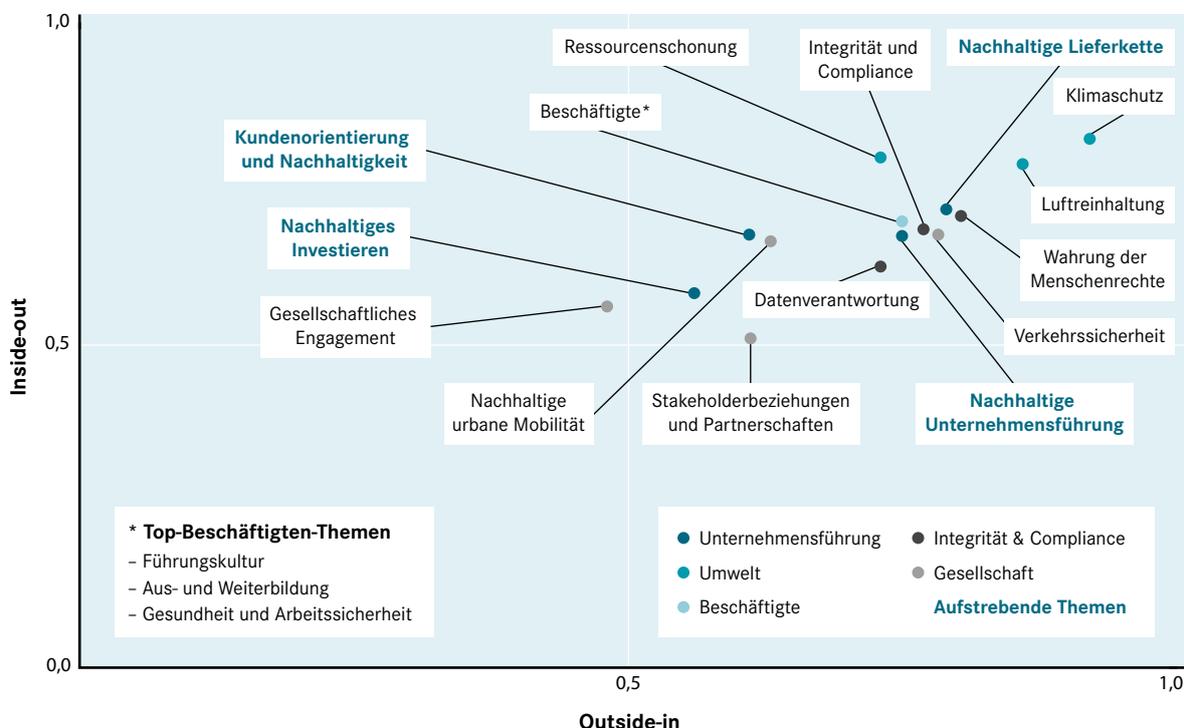
- **Inside-out:** Welchen positiven und negativen Einfluss hat Daimlers Geschäftstätigkeit auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft?
- **Outside-in:** Inwiefern wirken sich die Nachhaltigkeitsthemen auf Daimlers Geschäftsverlauf, die Geschäftsergebnisse und die Lage des Unternehmens aus?

**5 | Vorgehen Wesentlichkeitsanalyse**

GRI 102-46



### 6 | Unsere Wesentlichkeitsmatrix



Damit entspricht die Wesentlichkeitsanalyse sowohl den Berichtsanforderungen der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) als auch dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG).

Die 15 Themen wurden nach ihrer finalen Bewertung in einer Wesentlichkeitsmatrix zusammengefasst. Die höchste Bewertung erhielten die Themen Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung. Hiermit wurden unsere strategischen Handlungsfelder in ihrer Relevanz bestätigt. Eine sehr hohe Bedeutung wurde erstmals auch dem Thema nachhaltige [Lieferkette](#) zugesprochen.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse stellen eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung der strategischen Handlungsfelder dar. Sie wurden mit allen verantwortlichen Fachbereichen besprochen und im Group Sustainability Board (GSB) vorgestellt.

#### Sustainable Development Goals strategisch verankert GRI 102-15

Im Jahr 2015 haben die Vereinten Nationen ein zentrales Leitbild für eine weltweite nachhaltige Entwicklung verabschiedet. In seinem Mittelpunkt stehen 17 Nachhaltigkeitsziele. Um sie erreichen zu können, spielt die Wirtschaft mit ihrer Innovations- und Investitionskraft eine entscheidende Rolle. Wir nehmen diese Rolle bewusst an.

Die einzelnen Nachhaltigkeitsziele mit strategischen Kennzahlen und Maßnahmen zu verknüpfen und umzusetzen, stellt für viele Unternehmen noch eine Herausforderung dar. Zusammen mit TruCost haben wir daher im Berichtsjahr eine SDG-Impact Analyse durchgeführt. Ziel war es, unsere Unternehmensleistung im Hinblick auf die 17 SDGs zu bewerten. Dabei haben wir analysiert, welche positiven und potenziell negativen Auswirkungen Daimler auf die verschiedenen Ziele hat. Zudem haben wir die Nachhaltigkeitsziele identifiziert, die mit den größten Chancen und Risiken für das Unternehmen verbunden sind.

Die Ergebnisse möchten wir dazu nutzen, um den Beitrag unserer Geschäftsaktivitäten zur Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele weiter auszubauen. Dazu fokussieren wir uns auf die Bereiche, in denen wir den größten Mehrwert schaffen können.

Folgende SDGs stehen bei unserer Arbeit daher im Fokus:



#### SDG 8 Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum:

Indem wir in unseren eigenen Einheiten sowie in der Lieferkette einen risikobasierten Managementansatz zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte entwickeln und umsetzen, unterstützen wir die Durchsetzung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen. Durch die Herstellung unserer Produkte und Erbringung unserer Dienstleistungen schaffen wir zudem attraktive Arbeitsplätze in der ganzen Welt.



**SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur:**

Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric – mit der Verknüpfung unserer CASE-Felder gestalten wir die nachhaltige Mobilität der Zukunft. Mit den damit zu erwartenden Vorteilen, zum Beispiel für Sicherheit und Klimaschutz, demonstrieren wir das Potenzial digitaler Innovationen für unsere Gesellschaft.



**SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden:** Mit

Angeboten wie elektrifizierten Stadtbussen und Lkw, Carsharing, [Ride-Hailing](#) und der multimodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten fördert Daimler nachhaltige Mobilität in urbanen Ballungsgebieten.



**SDG 12 Verantwortungsvolle Konsum- und**

**Produktionsmuster:** Wir arbeiten daran, die Effizienz unserer Fahrzeuge zu steigern und den Rohmaterial-einsatz erheblich zu senken. Eine der Aufgaben dabei ist, Materialkreisläufe für Primärrohstoffe, die für unsere Elektrofahrzeuge benötigt werden, zu stärken. Auf diese Weise stellen wir die Weichen für nachhaltige Produktionsmuster.



**SDG 13 Maßnahmen zum Klimaschutz:** Mit unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie und den dazugehörigen Maßnahmen und Zielen für die Reduktion von Emissionen unserer Fahrzeuge, Werke und Lieferkette leisten wir einen konkreten Beitrag zum globalen Klimaschutz.

**So steuern wir den Konzern nachhaltig**

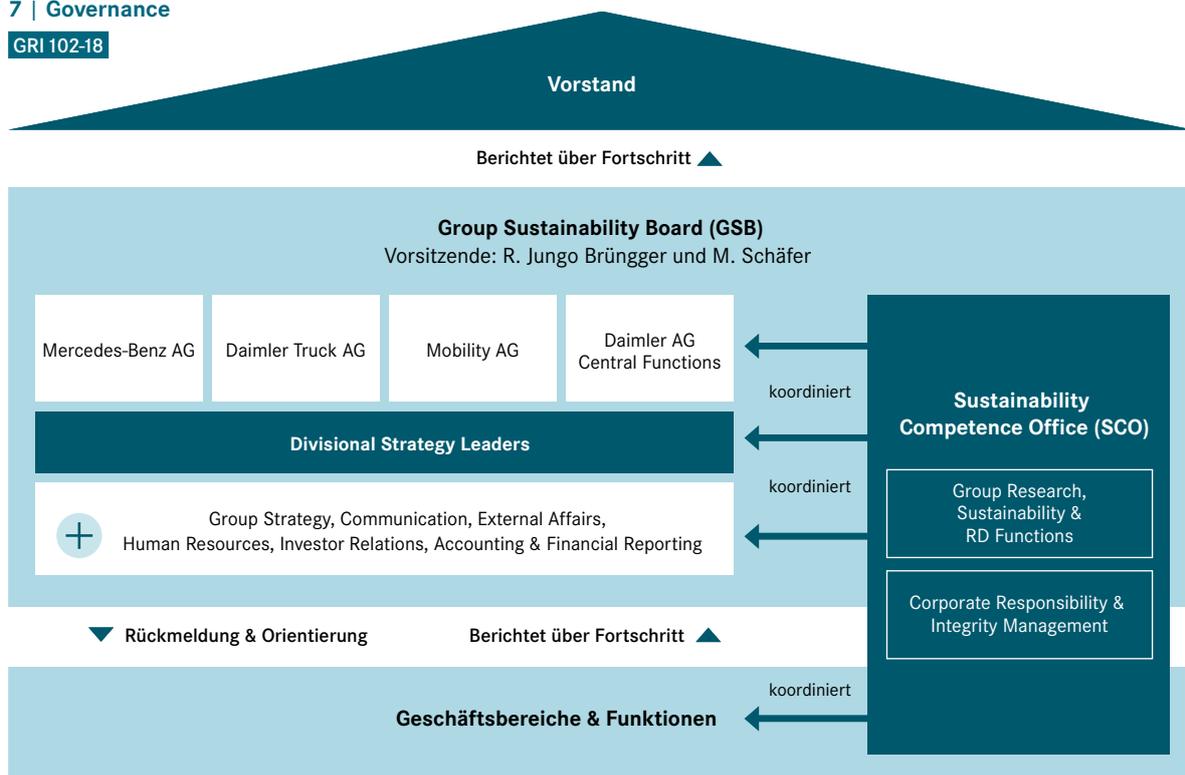
GRI 102-3/-5/-10/-18/-19/-20/-22/-23/-26/-28/-31/-32/-35/-36

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Unter dem Dach der Daimler AG wird die operative Geschäftstätigkeit des Konzerns in der neuen Unternehmensstruktur seit Januar 2020 nicht mehr in fünf, sondern in drei Geschäftsfeldern geführt: Die Mercedes-Benz AG verantwortet das Geschäft von Mercedes-Benz Cars & Vans. In der Daimler Truck AG sind die Aktivitäten von Daimler Trucks & Buses gebündelt. Die bereits seit Jahren rechtlich eigenständige Daimler Financial Services wurde in Daimler Mobility AG umbenannt. Die Daimler AG nimmt in der neuen Struktur die Steuerungsfunktion wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategien des Konzerns, beschließt über strategisch bedeutsame Sachverhalte im operativen Geschäft und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

Unsere Governance-Struktur besteht aus Vorstand und Aufsichtsrat und entspricht der nach deutschem Recht für eine Aktiengesellschaft geforderten dualen Führungsstruktur. Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät. Beide Organe arbeiten zum Wohle des Unternehmens eng zusammen und orientieren sich am Deutschen Corporate Governance Kodex.

**7 | Governance**

GRI 102-18



Die kurz- und mittelfristig orientierte variable Verfügungskomponente – der Daimler Company Bonus – wurde für den Vorstand sowie die Führungskräfte der Ebenen 1 bis 3 mit Wirkung zum 1. Januar 2020 weiterentwickelt: Sie beinhaltet neben finanziellen Zielen auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Transformationsziele sowie nichtfinanzielle Ziele mit Fokus auf Beschäftigte, Kunden, Integrität und Diversity.

#### [➤ Vergütungsbericht, GB 2020](#)

Gemäß unseren nachhaltigen Geschäftsstrategien steuern wir unsere Arbeit in den sechs Handlungsfeldern über einen internen Berichtsprozess mit detaillierten Scorecards. Unsere Führungs- und Organisationsstrukturen unterstützen diesen Prozess durch klare Verantwortlichkeiten in jedem unserer Geschäftsfelder.

Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Group Sustainability Board (GSB), das an den Vorstand der Daimler AG berichtet. Den Vorsitz des GSB teilen sich die beiden Daimler Vorstandsmitglieder Renata Jungo Brüngger, zuständig für das Ressort Integrität und Recht und Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz AG, sowie Markus Schäfer, zuständig für das Ressort Konzernforschung und zugleich Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer. Das GSB legt dem Vorstand Fortschrittsberichte und Entscheidungsvorlagen zu den Handlungsfeldern der nachhaltigen Geschäftsstrategien vor. Die Letztverantwortlichkeit liegt beim Vorstand, der durch den Aufsichtsrat bestellt wird. Der Aufsichtsrat entscheidet über die Transformationsziele des Vorstands, die auch nichtfinanzielle Ziele enthalten.

Die operative Arbeit leistet das Sustainability Competence Office (SCO), das mit Vertretern aus den Bereichen der beiden Co-Vorsitzenden sowie der Konzernstrategie und der Konzernkommunikation besetzt ist. Neben anderen Aufgaben überwacht das SCO die Fortschritte in den sechs Handlungsfeldern und drei Enablern der nachhaltigen Geschäftsstrategien, die in Form von detaillierten Scorecards mindestens einmal jährlich an das Gremium berichtet werden. Mithilfe einer Trackingliste überprüft das GSB zudem die Umsetzung der beschlossenen Aktivitäten.

Um Beschäftigte weltweit für das Thema Nachhaltigkeit weiter zu sensibilisieren, wurde in 2020 ein Basistraining zum Thema Nachhaltigkeit entwickelt und ausgerollt. Dieses vermittelt Grundlagen zum Thema Nachhaltigkeit bei Daimler und den strategischen Handlungsfeldern im Rahmen der nachhaltigen Geschäftsstrategien.

Der Aufsichtsrat lässt sich durch das Board of Management in regelmäßigen Sitzungen ebenfalls über unsere Nachhaltigkeitsthemen informieren. Zusätzlich gibt es einen intensiven Austausch mit unserem externen Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung zu den Fortschritten in unseren nachhaltigen Geschäftsstrategien.

#### [■ Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung begleitet uns konstruktiv-kritisch](#)

## Unsere Richtlinien sind für unsere Beschäftigten zentral zugänglich

### GRI 102-16

Integrität, Compliance und rechtliche Verantwortung sind Eckpfeiler unserer nachhaltigen Unternehmensführung und Basis unseres Handelns. Die Grundlage dafür ist unsere [➤ Verhaltensrichtlinie](#). Ergänzt wird sie durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien.

Das „House of Policies“ ist unsere digitale Plattform für Richtlinien. Alle konzerninternen Richtlinien und betrieblichen Vereinbarungen sind hier in einer nutzerfreundlichen Datenbank zusammengefasst, die für alle Beschäftigten zugänglich ist. Die Richtlinien sind in mehreren Sprachen verfügbar. Beschäftigte können hier zudem auf ein kompaktes webbasiertes Training zu Richtlinien zugreifen, Konzerngesellschaften auf eine Beratung zum lokalen Richtlinienmanagement.

Als grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit setzen wir zudem die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen ein. Als Gründungsmitglied und Teil seiner LEAD-Gruppe sind wir dem UN Global Compact besonders verbunden. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und weiteren internationalen Prinzipien auf. Zu ihnen zählen die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Im Rahmen unserer Teilnahme am UN Global Compact arbeiten unsere Fachbereiche in diversen Arbeitsgruppen mit – unter anderem zu den Themen Transparenz, Reporting und Verantwortung in globalen Lieferketten.

## Finanzielle und nichtfinanzielle Risiken werden konzernweit gemanagt

### GRI 102-11/-29/-30

Der Daimler-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko verstehen wir die Gefahr, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören finanzielle ebenso wie nichtfinanzielle Risiken. Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Als Chance bezeichnen wir die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern, ist Aufgabe der Geschäftsfelder. Im Rahmen des Strategieprozesses ermitteln sie zudem, welche Risiken mit der geplanten längerfristigen Entwicklung verbunden sind und welche Chancen sich für weiteres profitables Wachstum bieten.

Die Ergebnisse werden in den Entscheidungsprozess eingebracht. Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, werden Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Chancen und Risiken werden nicht verrechnet.

Mit dem Risikomanagementsystem sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen. Dies trägt maßgeblich dazu bei, die Unternehmensziele zu erreichen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen.

Das Chancenmanagementsystem des Daimler-Konzerns ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, im Rahmen der Geschäftstätigkeit auftretende Chancen frühzeitig zu erkennen und möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Hierdurch sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden. Im Chancenmanagement werden relevante, umsetzbare Chancen betrachtet, die bisher nicht in eine Planung eingeflossen sind.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von bis zu fünf Jahren erfasst. Über die Segmente werden die Informationen für die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat an das Konzernrisikomanagement weitergegeben. Darüber hinaus haben die Verantwortlichen für das Risikomanagement den Auftrag, Maßnahmen zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten, um Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder den Konzern gegen diese abzusichern. Weiterhin gilt es, Maßnahmen umzusetzen, mit denen Chancen ergriffen, verbessert und – vollständig oder teilweise – realisiert werden können.

### **Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen sind fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses**

Das Risiko- und Chancenmanagement ist ein fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses mit dem Ziel, die Erreichung der Unternehmensziele nachhaltig zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen sicherzustellen. Die Nachhaltigkeitsaspekte sind in den konzernweiten Risikomanagementprozess bei Daimler integriert. Unter Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation des Daimler-Konzerns auswirken kann. Unter Sachverhalten bezogen auf den Bereich Umwelt werden unter anderem der CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Extremwetterereignisse sowie Abfallvermeidung

und Recycling verstanden. Arbeitsrechtliche Standards, Produktsicherheit und Produkthaftung sowie Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards bei Lieferanten sind Beispiel für Sachverhalte unter dem Bereich Soziales. Der Bereich Unternehmensführung befasst sich beispielsweise mit Steuerehrlichkeit, Maßnahmen zur Korruptionsprävention sowie der Gewährleistung des Datenschutzes.

Die ESG-bezogenen Risiken und Chancen sind in den jeweiligen Kategorien des Risiko- und Chancenberichts entsprechend ihrer Ursache zu finden. Daimler orientiert sich mit Blick auf klimabedingte Risiken und Chancen an den Empfehlungen der [Task Force on Climate-related Financial Disclosures \(TCFD\)](#). Darüber hinaus können rechtliche Risiken oder gesellschaftliche Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des Daimler-Konzerns, die Umwelt sowie auf die bei Partnern und Lieferanten beschäftigten Mitarbeiter haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler deshalb – auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten – besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden.

Weitere Informationen finden Sie im Risiko- und Chancenbericht des Geschäftsberichts.

#### [Risiko- und Chancenbericht, GB 2020](#)

### **So kommunizieren und evaluieren wir Risiken und Chancen**

Die organisatorische Einbettung des Risiko- und Chancenmanagements erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu berichten. Über die Segmente werden die Informationen für die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat an das Konzernrisikomanagement weitergegeben.

Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Effizienz und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung, Compliance, Technical Compliance, der Konzernsicherheit sowie den für Finanzen zuständigen Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG zusammen und wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling / Daimler Mobility und Integrität und Recht zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Daimler AG geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

## Umwelt- und Arbeitssicherheitsrisiken auf lokaler Ebene managen

GRI 102-29/-30/-31 GRI 413-2

Für das Management von Umwelt- und Arbeitssicherheitsrisiken spielt das lokale Risikomanagement an unseren Standorten eine entscheidende Rolle. Um lokale Risiken im Arbeits- und Umweltschutz zu identifizieren und anzugehen, betreiben wir an unseren konzerneigenen Produktionsstandorten ein Environmental & Safety Risk Management. In seinem Rahmen prüfen wir regelmäßig, inwieweit wir unseren Sorgfaltspflichten (☉ „Due Diligence“) nachkommen. Dazu wird jeder Standort etwa alle fünf Jahre besucht und nach einem standardisierten Verfahren daraufhin untersucht, ob unsere Konzernrichtlinien im Umweltschutz beziehungsweise im Arbeits- und Gesundheitsschutz pflichtgemäß umgesetzt werden. Die Risikobetrachtung findet unter anderem in folgenden Themenfeldern statt:

Im Bereich Arbeitssicherheit:

- Sicherheits- und Unfallmanagement sowie Arbeitssicherheitsorganisation
- Durchführung gefährlicher Tätigkeiten
- Gefährdungen durch Brand und Explosion
- Risiken durch Maschinen und Anlagen

Im Bereich Umweltschutz:

- Umweltmanagement
- Emissionen in die Luft
- Einleitung in Gewässer

- Abfallwirtschaft
- Boden- und Grundwasserkontamination

Gemeinsam, durch beide Bereiche:

- Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und Gefahrstoffexposition
- Risiken durch Umgebungsbedingungen

Die Ergebnisse werden den Werks- und Geschäftsfeldleitungen in Form von Berichten mitgeteilt, die daraufhin Verbesserungsmaßnahmen festlegen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird jährlich im Rahmen eines Controllings erfasst.

Mithilfe von Managementsystemen sorgen wir zudem für klare Verantwortlichkeiten und ein transparentes, standardisiertes Reporting an unseren Produktionsstätten weltweit. Rund 98 Prozent unserer Belegschaft arbeiten an Standorten mit einem nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystem. Und rund 40 Prozent unserer Belegschaft an unseren Produktionsstandorten – das sind etwa 100.000 Beschäftigte – arbeiten mit einem nach ISO 45001 (beziehungsweise nach OHSAS 18001) zertifizierten Arbeitssicherheitsmanagementsystem.

Bedingt durch die COVID-19-Pandemie, konnten die für das Jahr 2020 geplanten Standortevaluierungen aufgrund von Reisebeschränkungen und Lockdown-Regelungen nicht wie vorgesehen stattfinden. Um den Fünfjahresturnus künftig wieder einzuhalten, wollen wir die nicht stattgefundenen Evaluierungen in den kommenden Jahren nachholen. Das Controlling zum Umsetzungsstand der Verbesserungsmaßnahmen findet jedoch weiterhin in gewohnter Weise statt. Auch die Evaluierungsmethode wird kontinuierlich weiterentwickelt.

## 8 | Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs

GRI 102-21



### Information

- Daimler Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte
- Unternehmenswebsite
- Social Intranet und weitere interne Kommunikationskanäle
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Blogs und Social Media
- Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum
- Umwelterklärungen der Werke



### Dialog

- Jährlicher „Daimler Sustainability Dialogue“ (Deutschland/Regionen)
- Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen
- Interne Dialogveranstaltungen zu Integrität und Compliance
- Daimler-Lieferanten-Portal
- Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken
- Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten
- Anlass- und projektbezogene Gespräche
- Dialogformate zu Zukunftsfragen: Thinktanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe



### Partizipation

- Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen
- Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung
- Peer Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact und der Global Reporting Initiative
- Teilnahme an ausgewählten Nachhaltigkeitsrankings und -ratings

## Im Dialog mit Stakeholdern strategische Entscheidungen treffen

GRI 102-21/-40/-42/-43/-44

Es ist uns wichtig, kontinuierlich mit allen unseren Interessengruppen im Gespräch zu bleiben. Das ermöglicht uns, unser Nachhaltigkeitsengagement aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten, neue Trends zu identifizieren und aufzugreifen sowie Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen bereits sehr früh konstruktiv zu diskutieren. Im Mittelpunkt steht für uns immer ein Dialog, der für alle beteiligten Seiten ertragreich und zielführend ist.

Voraussetzung dafür ist die Identifizierung unserer Stakeholder. Stakeholder sind für uns Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische oder ökologische Erwartungen an Daimler haben. Ob eine Person, Organisation oder Gruppe „Stakeholder“ unseres Unternehmens ist, hängt davon ab, wie stark sie durch unsere Entscheidungen beeinflusst wird oder umgekehrt unsere Entscheidungen beeinflussen kann. Unsere primären Stakeholder sind demnach Kunden, Beschäftigte, Investoren und Lieferanten. Darüber hinaus tauschen wir uns regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen aus. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern in der Nachbarschaft unserer Standorte sowie mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegen wir den Kontakt.

### Diese Instrumente nutzen wir für unseren Stakeholder-Dialog

Um mit unseren relevanten Stakeholdern in den Dialog zu treten, setzen wir unterschiedliche Instrumente ein. Zum einen nutzen wir eigene Dialogformate: Dazu zählt etwa der „Daimler Sustainability Dialogue“. Außerdem führen wir Stakeholder-Befragungen sowie Fachtagungen und thematische Dialoge durch, etwa in Form von Workshops oder über unseren Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Zum anderen beobachten wir aktuelle Diskussionen und informieren uns über damit verbundene Erwartungen, indem wir uns an branchenspezifischen und übergreifenden Netzwerken und Initiativen beteiligen. Zusätzlich werten wir Studien und andere wissenschaftliche Publikationen aus und führen eigene Medienanalysen durch. Sie helfen uns dabei, über den von uns initiierten Dialog hinaus Entwicklungen und damit verbundene Erwartungen zu erkennen.

### So führen wir den Dialog auf Konzernebene

GRI 102-33/-43/-44

Um den Dialog mit unseren Stakeholdern konzernweit zu implementieren, haben wir klare Verantwortlichkeiten und Kommunikationswege für den Austausch festgelegt sowie spezifische Dialogformen etabliert. Diese proaktiven Dialogaktivitäten werden von Experten aus dem Ressort Integrität und Recht sowie weiteren Akteuren, etwa dem Bereich External Affairs (EA) initiiert. EA organisiert beispielsweise politische Dialoge. Der Bereich Integrität und Recht koordiniert zudem gemeinsam mit Corporate Communications den „Daimler

Sustainability Dialogue“. Weitere Dialogaktivitäten werden von unseren Nachhaltigkeitsgremien, dem GSB und dem Sustainability Competence Office, gesteuert.

### Virtueller „Daimler Sustainability Dialogue“ trifft auf große Resonanz

Ein wichtiges Instrument für den Austausch mit unseren Stakeholdern ist der „Daimler Sustainability Dialogue“. Er findet seit 2008 einmal jährlich in Stuttgart statt und bringt Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen mit Mitgliedern des Daimler-Vorstands und des Managements zusammen. In verschiedenen Workshops diskutieren die Teilnehmer über ausgewählte Nachhaltigkeitsthemen und arbeiten gemeinsam an der Weiterentwicklung ihrer Ansätze. Unsere Themenverantwortlichen nehmen die Impulse der Teilnehmer auf, lassen sie in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern in ihre Arbeit einfließen und berichten auf der Folgeveranstaltung über die Fortschritte. Im Berichtsjahr haben wir den „Daimler Sustainability Dialogue“ pandemiebedingt erstmals auf einer digitalen Meeting-Plattform durchgeführt. Vier Vertreter des Vorstands der Daimler AG erstatteten einen ausführlichen Lagebericht. Mehr als 200 externe und Daimler-interne Teilnehmende tauschten sich in acht Arbeitsgruppen unter anderem über Menschenrechte, Umweltschutz, Lebenswerte Städte sowie das Thema Beschäftigte & Integrität aus. Zum Abschluss diskutierte der Vorstandsvorsitzende Ola Källenius gemeinsam mit renommierten Experten über die nachhaltige Transformation der Mobilität.

Als global agierendes Unternehmen haben wir uns zum Ziel gesetzt, Nachhaltigkeit weltweit in unseren Geschäftseinheiten und Fachbereichen zu etablieren. Deshalb organisieren wir den „Daimler Sustainability Dialogue“ auch in anderen Ländern und Regionen. Internationale Dialogveranstaltungen fanden in der Vergangenheit bereits in China, Japan, den USA und Argentinien statt. Im Berichtsjahr haben sich über 300 Stakeholder an dem inzwischen achten in China stattfindenden „Daimler Sustainability Dialogue“ beteiligt – auch hier erstmals virtuell. Die Teilnehmenden haben über Themen wie grüne Produktion, urbane Mobilität und gesellschaftliche Verantwortung diskutiert.

### Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung begleitet uns konstruktiv-kritisch

Ein wichtiger Impulsgeber für unsere Nachhaltigkeitsarbeit ist seit 2012 der Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Sie begleiten uns konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität und Unternehmensverantwortung. Der Beirat tagt in regelmäßigen Abständen und tauscht sich mit Vorstandsmitgliedern und Verantwortlichen der Fachbereiche aus. Im Berichtsjahr fand zudem eine gemeinsame Sitzung mit Vertretern des Aufsichtsrats statt. Die Beiratsmitglieder verfügen über vielschichtige Kenntnisse und Erfahrungen in den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung und diversen menschenrechtlichen und ethischen Fragestellungen. Im Berichtsjahr beschäftigte sich das Gremium vor allem mit der Transformation der Automobilindustrie, der Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategien von Daimler und dem Umgang mit COVID-19.

## Wir engagieren uns in Verbänden und Gremien

GRI 102-12/-13

Daimler steht in regelmäßigem Kontakt mit Vertretern von Wirtschaft, Politik und anderer Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen. Neben den von uns initiierten Dialogen engagieren wir uns in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact sowie econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V. und das World Business Council for Sustainable Development. Innerhalb dieser Initiativen tauschen wir uns auch mit Vertretern der Zivilgesellschaft aus.

 [Partnerschaften](#)

 [Mitgliedschaften](#)

## Medien- und Gremienarbeit nutzen wir für operative und strategische Entscheidungen

Für den Dialog mit unseren Stakeholdern nutzen wir außerdem Online- und Print-Medien, Expertengespräche, Workshops sowie lokale und regionale Dialogveranstaltungen. Individuelle Anfragen von Stakeholdern zu diversen Nachhaltigkeitsthemen werden außerdem direkt und dezentral durch einzelne Fachbereiche und Geschäftseinheiten bearbeitet. Dadurch schaffen wir mehr Nähe zum operativen Geschäft und können fachliches Know-how direkt einfließen lassen. Einzelne Anfragen bringen wir auch in Sitzungen unserer Nachhaltigkeitsgremien ein, um diese in strategischen Entscheidungen berücksichtigen zu können. Die Gremien koordinieren außerdem bei fachübergreifenden Themen den Dialog mit unseren Anspruchsgruppen. Die Gespräche im Berichtszeitraum waren unter anderem von den Themen Klimaschutz, Elektromobilität und Batteriewertschöpfungskette, Achtung der Menschenrechte, Lebenswerte Städte sowie Datenverantwortung und [künstliche Intelligenz](#) geprägt.

## Auf kommunaler und regionaler Ebene ergebnisoffen diskutieren

GRI 413-1

Wir stehen auch an unseren Standorten mit Anspruchsgruppen im Austausch. Anlass- und projektbezogen greifen wir Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Stakeholdern auf und stellen uns einem ergebnisoffenen Dialog. Zudem führen wir Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durch. Die Ergebnisse der Dialoge fließen in die weiteren unternehmerischen Entscheidungen und deren Umsetzung ein.

Ein wichtiges Beispiel für den regionalen Dialog war die virtuelle Zwischenbilanzkonferenz des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg im September 2020. Die beteiligten Partner konnten dabei aktuelle Projekte und Informationen im Zusammenhang mit der Transformation der Automobilwirtschaft einer breiten Öffentlichkeit vorstellen. Wir nutzten die Gelegenheit, um über neueste Trends bei der Aus- und Weiterbildung sowie über unsere Aktivitäten im Bereich der urbanen Mobilität zu

informieren. In einem Chat-Bereich konnten sich die Beteiligten mit den virtuellen Besuchern austauschen.

 [Partnerschaften](#)

## Nachhaltiges Investieren gewinnt an Einfluss

In den vergangenen Jahren ist das Volumen des verwalteten Vermögens, das auf Basis von Nachhaltigkeitskriterien ([ESG-Kriterien](#)) angelegt wurde, stetig gestiegen. Auch die wachsende Zahl an Investoren, die sich zu den von den Vereinten Nationen herausgegebenen Grundsätzen für verantwortungsvolles Finanzieren ([UN Principles for Responsible Investment – PRI](#)) bekennen, untermauert den Trend. Ein Treiber hierfür ist die Erkenntnis, dass die Portfolien der Investoren widerstandsfähiger sind, wenn die enthaltenen Unternehmen auch auf Nachhaltigkeitsaspekte hin bewertet wurden. Außerdem zeigt sich, dass gegenüber herkömmlichen Bewertungsansätzen bei der Rendite keine Einbußen zu erwarten sind. ESG-Kriterien werden dementsprechend bei Kapitalanlagen immer wichtiger. Für Unternehmen bietet diese Entwicklung die Chance, sich im Wettbewerb um Eigen- und Fremdkapital zu differenzieren. Hierfür sind nachhaltige Geschäftsstrategien, ambitionierte Ziele und Transparenz in der Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsaspekten entlang der gesamten Wertschöpfungskette entscheidend. Auch vonseiten der Gesellschaft und der Gesetzgeber erleben wir ein wachsendes Interesse an einer nachhaltigeren Gestaltung ökonomischer Prozesse: Finanzströme sollen in nachhaltige Unternehmensaktivitäten fließen, die Umwelt und Gesellschaft dienen. So werden Unternehmen und Kapitalmarktakteure zunehmend für die ökologischen und sozialen Auswirkungen ihrer Geschäftsaktivitäten zur Rechenschaft gezogen.

Gleichzeitig steigen auch die Forderungen und Pflichten zur Offenlegung von Nachhaltigkeitsinformationen: Investoren erwarten eine Berichterstattung nach Standards wie TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosure) und [SASB \(Sustainability Accounting Standards Board\)](#). Zugleich nimmt das Ausmaß gesetzlicher Offenlegungspflichten weiter zu – beispielsweise durch die neue [EU-Taxonomie](#) und die Weiterentwicklung der Gesetzgebung zur nichtfinanziellen Berichterstattung.

## Daimler profiliert sich als nachhaltiger Emittent

Unsere nachhaltigen Geschäftsstrategien mit beispielsweise der Ambition 2039 für die Mercedes-Benz AG sind die Basis dafür, dass Daimler am Kapitalmarkt als nachhaltiges Anlageobjekt wahrgenommen wird. Ein kontinuierlicher Austausch mit den Kapitalmarktakteuren sowohl aufseiten der Eigen- als auch der Fremdkapitalgeber steht dabei im Vordergrund. Hierfür nutzen wir Plattformen wie ESG-Konferenzen und -Roadshows sowie individuelle Gespräche mit Investoren und Investoreninitiativen. Der Bereich Investor Relations der Daimler AG arbeitet dabei eng mit den internen Nachhaltigkeitsexperten zusammen. Unterstützend haben wir 2019 eine Funktion bei Investor Relations

eingrichtet, die sich schwerpunktmäßig um die Kommunikation mit Nachhaltigkeitsinvestoren und -analysten kümmert. Wir tragen damit auch der Entwicklung Rechnung, dass sich nachhaltiges Investieren zu einer zentralen Anlagestrategie entwickelt hat – vor allem für institutionelle Anleger. Sie stellen besonders hohe Anforderungen an die Transparenz der externen Berichterstattung nach ESG-Kriterien.

Die Entwicklungen aufseiten der Standardsetzer (zum Beispiel TCFD, SASB, GRI) und veränderte Anforderungen unserer Kapitalgeber an die ESG-Berichterstattung beobachten wir laufend. So können wir die wachsenden Anforderungen an die Transparenz seitens der Kapitalmarktakteure frühzeitig identifizieren.

Im Jahr 2020 haben wir erstmalig eine Referenztable für eine klimabezogene Berichterstattung veröffentlicht – und sind damit den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD) gefolgt.

■ [TCFD-Referenztable](#)

■ [SASB-Referenztable](#)

Mit Blick auf die derzeitige Vielfalt bei den Berichtsstandards sind Initiativen, die der Harmonisierung dienen, aus Sicht der Unternehmen zu begrüßen. Dazu zählen etwa die gemeinsame Absichtserklärung der oben genannten Standardsetzer ([State-ment of Intent to Work Together Towards Comprehensive Corporate Reporting](#)) oder die Vorschläge der [IFRS Foundation](#).

ESG-Ratingagenturen wie MSCI, Sustainalytics, ISS oder CDP sind weitere wichtige Akteure am Kapitalmarkt und im nachhaltigkeitsorientierten Anlageprozess. So legt Daimler im Rahmen von CDP Details zu klimabezogenen Aktivitäten seit mehr als 15 Jahren offen. Seit 2018 hat CDP seine Fragebögen zum Klimawandel an die Empfehlungen der TCFD angepasst und den vorausschauenden Ansatz zur Offenlegung von Klimarisiken übernommen. Im Jahr 2020 erreichte Daimler mit einem "A-" erneut die Leadership-Kategorie. Die Rating-Ergebnisse werden mittlerweile von den meisten Anbietern öffentlich einsehbar auf den jeweiligen Internetseiten bereitgestellt. Um die Rating-agenturen angemessen mit Informationen zu versorgen, arbeiten wir bei Daimler fachbereichsübergreifend zusammen. Ziel ist es, unsere externe Berichterstattung weiterzuentwickeln, etwaige Lücken zu schließen und interne Veränderungsprozesse anzustoßen.

Um Daimler noch stärker als nachhaltiges Investitionsobjekt zu positionieren und die Chancen nachhaltiger Finanzierung für die Unternehmensentwicklung zu nutzen, haben wir 2020 ein unternehmensweites „Green Finance Framework“ entwickelt. Es ermöglicht uns, Investitionen in nachhaltige Technologien, beispielsweise durch Anleihen oder Kredite, zu finanzieren. Basierend auf dem Green Finance Framework hat Daimler Anfang September 2020 eine grüne Anleihe im Volumen von einer Milliarde Euro begeben. Das Rahmenwerk orientiert sich an den Green Bond Principles, den freiwilligen Prozessleitlinien der International Capital Market Association ICMA. Es wurde in

einer virtuellen Roadshow vorgestellt und stieß auf großes Interesse seitens der Investoren. Für das Rahmenwerk erhielten wir von dem anerkannten Centre for International Climate and Environmental Research (CICERO) eine Zertifizierung mit der höchsten Bewertung: ein „Dark Green“-Rating.

## Pensionsvermögen verwalten wir gemäß Nachhaltigkeitskriterien

Bei der Anlage des Pensionsvermögens agiert Daimler selbst auch als Investor. Bei der Auswahl der Kapitalanlagen spielen ESG-Kriterien eine zunehmend wichtige Rolle. Darüber hinaus werden auch mit nachhaltigen Investments verbundene Risiko- und Renditeaspekte berücksichtigt.

In Deutschland erfolgt die Kapitalanlage für den überwiegenden Teil des deutschen Pensionsvermögens über Vermögensverwalter, denen wir individuelle Mandate erteilen. Dabei achten wir verstärkt auf die Berücksichtigung und Transparenz von Nachhaltigkeitsaspekten im Investmentprozess und arbeiten ausschließlich mit Vermögensverwaltern zusammen, die die UN Principles for Responsible Investment unterzeichnet haben. Nachhaltigkeit ist auch Bestandteil der Anlagegrundsätze der Daimler Pensionsfonds AG.

Anhand einer Negativliste schließen wir zudem Investments in Unternehmen aus, die unsere Kernanforderungen nicht erfüllen. Darüber hinaus streben wir eine weitergehende Integration von ESG-Aspekten an und haben dafür 2020 ein Nachhaltigkeitskonzept entwickelt. Seine einzelnen Elemente implementieren wir nun schrittweise in unsere Anlageprozesse. Neben der Berücksichtigung von ESG-Ratings im Investmentprozess sollen auch ESG-Themeninvestments ausgebaut werden. Die im Rahmen des Nachhaltigkeitskonzepts umgesetzten Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Entwicklungen angepasst.

Im Ausland berücksichtigen wir die länderspezifischen Anforderungen.

## Wie wir unsere Steuerpflicht erfüllen

**GRI 207-1/-2/-3**

Daimler versteht sich als verantwortungsbewusstes Unternehmen, das bestrebt ist, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten unter Beachtung der Unternehmenswerte und der Wahrung sozialer und ethischer Verantwortung zu erfüllen.

Im Rahmen der Konzernsteuerstrategie verfolgen wir insbesondere folgende Prinzipien:

- Wir stellen sicher, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards durch geeignete Maßnahmen wie effiziente, qualitativ hochwertige und verlässliche Expertise, Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen eingehalten werden.

- Realisierung eines aktiven Risikomanagements für den Daimler-Konzern und dessen handelnde Mitarbeiter durch ein hinreichendes Tax Compliance Management System (Tax CMS)
- Dem Grundsatz des „good corporate tax citizen“ folgend wird eine legale, aktive, aber nicht aggressive Steuerplanung auf Basis wirtschaftlicher Gründe („tax follows business“) verfolgt. Zudem streben wir eine kooperative, transparente und konstruktive Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden an. Dabei wahren wir unsere Rechtspositionen und vertreten unsere Interessen, wo immer wir es für sachgerecht und legitim halten.

Die Konzernsteuerstrategie legt den Rahmen des Handelns fest und wird durch organisatorische und inhaltliche Richtlinien, Vorgaben und Anweisungen konkretisiert und umgesetzt.

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten, sie machen konkrete Umsetzungsvorgaben für die gesetzliche Erfüllung und schärfen damit das Bewusstsein im Daimler-Konzern für steuerliche Sachverhalte. Gemäß dem unternehmerischen Verhaltenskodex sind vorsätzliche Verstöße gegen steuerliche externe und interne Vorgaben oder das Unterlassen von Korrekturen fehlerhaft verarbeiteter Vorgänge im Sinne der intern gültigen Regelverstoß-Richtlinie zu melden und zu verfolgen.

#### Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO

Zur Sicherstellung einer Tax Compliance hat die Konzernsteuerabteilung ein Tax CMS etabliert. Ein Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich des [Compliance Management Systems \(CMS\)](#). Teil des Tax CMS ist auch ein aktives steuerliches Risikomanagement. Es überwacht und kontrolliert, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden. Dieses konzernweit konsistente Risikomanagementsystem dient dazu, steuerliche Risiken im Daimler-Konzern und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Mitarbeiter effektiv zu identifizieren und zu reduzieren. Umfasst hiervon sind zahlreiche Maßnahmen, wie zum Beispiel ein Tax Risk Review oder die Einbindung in das Interne Kontrollsystem (IKS) und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagementrichtlinie. Im Berichtsjahr sind uns keine wesentlichen Regelverstöße gegen die Steuergesetze bekannt geworden.



# Klimaschutz & Luftreinhaltung

# Klimaschutz & Luftreinhaltung

Ungefähr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entstehen beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße – Tendenz steigend. Wir steuern bewusst dagegen an und haben den Klimaschutz zu einem Kernelement unserer Geschäftsstrategie gemacht. Unsere Ambition lautet: Bis 2039 soll unsere gesamte Neufahrzeugflotte CO<sub>2</sub>-neutral werden und bis 2025 keine relevanten Auswirkungen mehr auf die innerstädtische Luftqualität haben. Erreichen wollen wir dies mit einem ganzheitlichen Ansatz: Er umfasst anspruchsvolle Ziele für alle Wertschöpfungsstufen des Automobils – von der Lieferkette über die Produktion bis hin zur Nutzungsphase und Entsorgung der Fahrzeuge.

Ziel	Zielhorizont	SDGs
CO <sub>2</sub> -neutrale Produktion*	ab 2022	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY, 13 CLIMATE ACTION
Markteinführung neuer xEV-Modelle (> 10 Batterieelektrische Fahrzeuge, > 25 Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge)**	2025	9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE, 13 CLIMATE ACTION
Unsere Pkw-Neuwagenflotte soll ab 2025 keinen relevanten Einfluss mehr auf die Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )-Belastungen in städtischen Räumen haben	2025	11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES, 13 CLIMATE ACTION
Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen der Neuwagen-Flotte Mercedes-Benz AG bis 2030*** > 40 %	2030	9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE, 13 CLIMATE ACTION
CO <sub>2</sub> -neutrale Fahrzeuge**** bis 2039	2039	9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE, 13 CLIMATE ACTION

\* Mercedes-Benz AG weltweit, Daimler Truck AG in Europa  
 \*\* Nur Pkw  
 \*\*\* Gegenüber 2018, bezogen auf Nutzungsphase (well-to-wheel), entsprechend dem [Science Based Targets Initiative-Ziel](#)  
 \*\*\*\* Neue Pkw über den gesamten Lebenszyklus weltweit sowie neue Lkw und Busse im Fahrbetrieb in wichtigsten Regionen (Triademärkte Europa, Japan und Nordamerika). Dies beinhaltet Fahrzeuge, die durch die Mercedes-Benz AG vertrieben oder durch die Mercedes-Benz AG als Generalunternehmer einschließlich Umbauten vertrieben werden.



EQA: Stromverbrauch kombiniert: 15,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km<sup>1,2</sup>

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.  
 2 Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

## UNSER SPURWECHSEL – MERCEDES-BENZ CARS

### Mercedes-Benz Pkw: Nachhaltigkeit im Premiumsegment

Mit der neu ausgerichteten Mercedes-Benz Strategie wollen wir zeigen, dass selbstbestimmte Mobilität und Nachhaltigkeit im Premiumsegment zusammenpassen. Denn für uns ist klar: Die Zukunft muss und wird nachhaltig sein. Dafür arbeiten wir auf allen Ebenen intensiv daran, unsere Fahrzeuge umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten und dabei höchsten Qualitätsansprüchen gerecht zu werden.

Für den Weg dorthin haben wir unsere eigene „Ambition 2039“ formuliert:

- 2022**  
↓
 
 Bis 2022 wollen wir in allen Segmenten von Mercedes-Benz Pkw und Vans mehrere elektrifizierte Varianten anbieten.
- 2025**  
↓
 
 Bis 2025 streben wir bei Mercedes-Benz Cars abhängig von den Rahmenbedingungen einen Absatzanteil an rein elektrischen Fahrzeugen von bis zu 25 Prozent an.
- 2030**  
↓
 
 Bis 2030 wollen wir mehr als 50 Prozent des Pkw- und Van-Absatzes mit [Plug-in-Hybriden](#) oder rein elektrischen Fahrzeugen erzielen.
- 2039**  
↓
 
 Bis 2039 streben wir eine CO<sub>2</sub>-neutrale Pkw- und Van-Neuwagenflotte an.

Im Oktober 2020 haben wir uns dem Klimaschutzversprechen [The Climate Pledge](#) angeschlossen. Mit diesem Beitritt bekräftigten wir unsere Ambition, den Weg in Richtung emissionsfreier Mobilität und nachhaltiger Fahrzeugproduktion konsequent weiterzugehen. Gemeinsam mit Amazon, Global Optimism und weiteren beteiligten Unternehmen verfolgen wir das Ziel, ab dem Jahr 2040 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein.

Des Weiteren ist die Mercedes-Benz AG der von Microsoft initiierten internationalen Klimaschutz-Initiative „Transform to Net Zero“ als Gründungsmitglied beigetreten. Hiermit haben wir die oben genannten Ziele nochmals untermauert. In der Initiative bündeln neun renommierte Unternehmen aus verschiedenen Branchen und Herkunftsländern ihre Kompetenzen. Ihr Ziel ist es, weltweit die Rahmenbedingungen für eine [Dekarbonisierung](#) von Wirtschaft und Gesellschaft zu verbessern.

## UNSER SPURWECHSEL – TRUCKS & BUSES

### Daimler Trucks & Buses: Wir bringen lokal CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge weltweit in Serie

Die Daimler Truck AG hat sich als einer der größten Nutzfahrzeughersteller konsequent der Elektromobilität bei schweren Lkw und bei Bussen verschrieben. Mit unseren elektrischen Stadtbussen und umfassender Beratung rund um den „E-Bus“ leisten wir bereits jetzt einen Beitrag zum lokal emissionsfreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zur Luftreinhaltung in Städten. Für die nächsten zwei Dekaden haben wir uns darüber hinaus ambitionierte Reduktionsschritte vorgenommen:

- 2022**  
↓
 
 Bis 2022 wollen wir in den Hauptabsatzregionen (Europa, USA und Japan) ein Angebot batterieelektrischer Serienfahrzeuge schaffen.
- 2. Hälfte 2020er**  
↓
 
 In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts wollen wir Serienfahrzeuge mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb auf die Straße bringen.
- 2039**  
↓
 
 Die Daimler Truck AG hat die Ambition, bis zum Jahr 2039 in Europa, Japan und Nordamerika nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb ([„tank-to-wheel“](#)) CO<sub>2</sub>-neutral sind.
- 2050**  
↓
 
 Bis 2050 ist ein CO<sub>2</sub>-neutraler Transport auf den Straßen unser ultimatives Ziel.

## Unsere Fahrzeuge: Wir entwickeln neue Maßstäbe für Klimaschutz auf der Straße

GRI 103-1

Das Pariser Klimaabkommen verfolgt das Ziel, die weltweite Klimaerwärmung – verglichen mit dem vorindustriellen Niveau – auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen. In ihren Klimaschutzplänen legen die Unterzeichnerstaaten ihre Ambitionen zur Reduktion der Treibhausgase insgesamt und in den einzelnen Sektoren fest. So sieht beispielsweise der Klimaschutzplan der Bundesregierung vor, die CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen im Transportsektor bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zu senken.

Die EU-Gesetzgebung fokussiert sich auf Neufahrzeuge und schreibt für diese konkrete Reduktionsziele vor: Gegenüber den Basiswerten von 2021 sollen bis 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw um 37,5 Prozent und von Transportern um 31 Prozent gesenkt werden. Für 2025 wurde für beide Fahrzeuggruppen ein Zwischenziel von jeweils 15 Prozent vorgegeben. Für schwere Nutzfahrzeuge gilt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 gegenüber dem Bezugszeitraum 2019/2020 im Schnitt um 15 und bis 2030 um 30 Prozent reduziert werden müssen. Zudem wurde das übergeordnete EU-Klimaziel im Rahmen des EU Green Deals von heute minus 40 Prozent auf mindestens minus 55 Prozent (für den Zeitraum von 1990 bis 2030) angepasst. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass die EU-Vorgaben für Neufahrzeuge ebenfalls signifikant verschärft werden.

Für uns ist das Pariser Klimaabkommen mehr als eine Verpflichtung – wir bekennen uns aus Überzeugung zu seinen Zielen und betrachten es als unseren Auftrag, durch technische Innovationen weltweit für CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität zu sorgen. Uns ist bewusst, dass hierfür hohe Investitionen nötig sein werden. Um sie zu finanzieren, wollen wir künftig verstärkt neue Instrumente wie Green Bonds nutzen. Diese bieten umweltorientierten Investoren die Möglichkeit, sich an der Umsetzung unserer Technologiestrategie direkt zu beteiligen. Neben nachhaltigen Investments bedarf es allerdings auch förderlicher Rahmenbedingungen, um emissionsarme Mobilität in großem Maßstab erfolgreich zu machen. Notwendig sind ambitionierte CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme für fossile Kraftstoffe und der Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur sowie eines Wasserstoff-Tankstellennetzes.

## Unsere Produktentwicklung berücksichtigt Emissionen von Beginn an

GRI 103-2

Daimler hat sich zum Ziel gesetzt, Produkte zu entwickeln, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind. Unsere Umwelt- und Energieleitlinien legen fest, wie wir dieses Ziel erreichen wollen. Die Produktentwicklung spielt hierbei eine Schlüsselrolle: Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, wie sich ein Fahrzeug auf die Umwelt auswirkt – und damit auch, welche

CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen es verursacht. Je früher wir hierbei Umweltaspekte berücksichtigen, desto effizienter können wir die ökologischen Auswirkungen unserer Fahrzeuge verringern.

Die Umweltverträglichkeit künftiger Produkte prüfen wir systematisch. Ein wichtiges Instrument hierfür ist die entwicklungsbegleitende Dokumentation. Darin legen wir für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest – zum Beispiel für den Kraftstoffverbrauch oder die Schadstoffemissionen. Mittels dieser Zielwerte bewerten wir auch die Meilensteine, die wir im Laufe der Produktentwicklung passieren. Hierzu gleichen wir den Ist-Stand des Projekts mit den Zielwerten ab. Falls nötig, leiten wir auf Basis dieser Bewertung Korrekturmaßnahmen ein.

## So verankern wir die Verantwortung für umweltfreundlichere Fahrzeuge in unserer Organisation

Die Unternehmensleitung ist dafür verantwortlich, strategische Ziele unter anderem zur Reduktion unserer CO<sub>2</sub>-Emissionen zu setzen und diese zu überprüfen. Im Product Steering Board (PSB) wird die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Pkw-Flotte für diesbezüglich regulierte Märkte überwacht und prognostiziert. Dabei berücksichtigt das PSB den steigenden Elektrifizierungsgrad der Fahrzeuge und Änderungen der gesetzlichen Anforderungen, etwa die Einführung des neuen Messverfahrens [WLTP](#). Über notwendige Maßnahmen entscheidet im Anschluss der Vorstand. Marktseitig können Preis- und Volumensteuerungsmaßnahmen das Erreichen der Ziele hingegen auch kurzfristig beeinflussen. Deshalb werden diese Maßnahmen im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung zur aktuellen [CO<sub>2</sub>-Flottencompliance](#) ebenfalls mit dem Vorstand diskutiert.

Die Verantwortung dafür, dass die Vorgaben zum Klimaschutz umgesetzt werden, verteilt sich auf mehrere Bereiche und Vorstandsmitglieder: Auf Fahrzeugebene sind die Entwicklungsbereiche der Fahrzeuggeschäftsfelder zuständig; für Pkw und Transporter sind dies der Entwicklungsbereich „Produktgruppe Antriebe“ und die Produktgruppen der Fahrzeuge sowie die Mercedes-Benz Vans Entwicklung; für Lkw und Busse sind dies der Bereich Global Powertrain & Manufacturing Engineering Trucks sowie die Fahrzeuggeschäftsfelder. Eine besondere Rolle spielen auch die jeweiligen Direktionen der Antriebsstrangentwicklung. Auf Ebene der Produktionswerke sind die jeweiligen Produktionsvorstände verantwortlich, bei eigenen Niederlassungen die Vertriebsvorstände.

## Unsere CO<sub>2</sub>-Bilanz erstreckt sich über die gesamten Produktlebenszyklen

GRI 305-3

Der Großteil unserer CO<sub>2</sub>-Emissionen entsteht in der Nutzungsphase eines Fahrzeugs. Aber auch in weiteren Abschnitten des Fahrzeuglebenszyklus kommt es zu Treibhausgasemissionen, die wir in unserer Gesamt-CO<sub>2</sub>-Bilanz berücksichtigen.

Die zur Bilanzierung nötigen Kennzahlen erheben und veröffentlichen wir gemäß den Grundsätzen des [Greenhouse Gas Protocol](#).

Diesem weltweit führenden Bilanzierungsstandard entsprechend differenzieren wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen nach drei Kategorien, den sogenannten Greenhouse Gas Scopes. Zu Scope 1 gehören alle Emissionen, die wir selbst durch die Verbrennung von Energieträgern an unseren Produktionsstandorten verursachen, zum Beispiel bei der Stromerzeugung in unseren eigenen Kraftwerken. Scope 2 ordnen wir alle Emissionen zu, die durch die Erzeugung der von uns bei externen Anbietern bezogenen Energie, wie Strom, emittiert werden. Unter Scope 3 fassen wir jene Emissionen zusammen, die vor (Upstream) oder nach

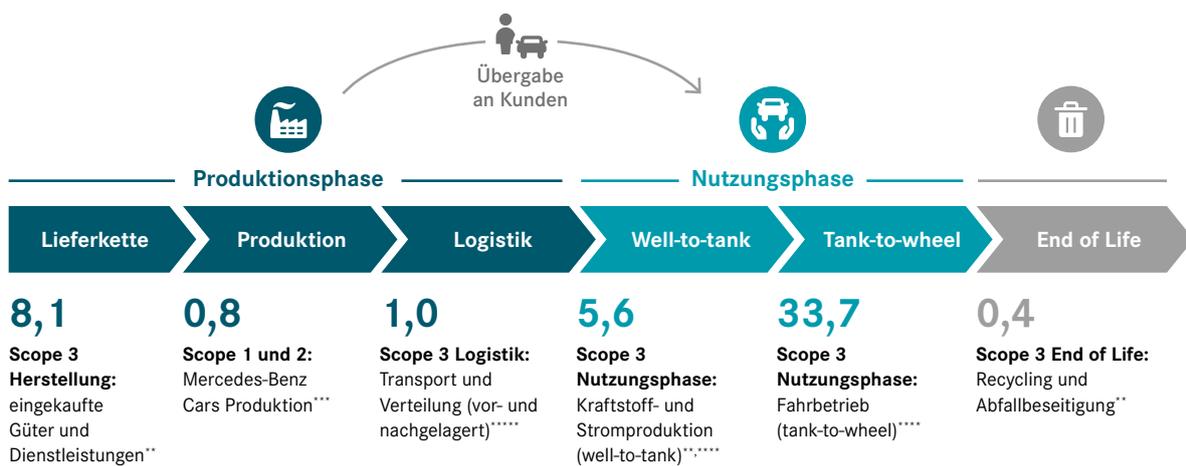
(Downstream) unserer unternehmerischen Tätigkeit entstehen. Dazu wird zum Beispiel der CO<sub>2</sub>-Ausstoß gerechnet, der in der Lieferkette (eingekaufte Güter und Dienstleistungen), durch den Betrieb (Nutzungsphase inklusive Kraftstoff- und Stromherstellung) unserer Fahrzeuge in Kundenhand oder beim Recycling der Fahrzeuge entsteht.

Für den gesamten Lebenszyklus der Mercedes-Benz Cars Flotte weltweit haben wir die Emissionen gemäß diesen Vorgaben berechnet. Dabei ergab sich für das Jahr 2020 ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Wert von 49,7 Tonnen pro Fahrzeug (siehe Grafik 9; im Vergleich zu 2019 wurde erstmalig die Logistik aufgenommen).

**Scope 3-Emissionen Mercedes-Benz Cars**

**9 | Scope 1-, 2- und ausgewählte Scope 3-CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen pro Fahrzeug Mercedes-Benz Cars (2020)**

GRI 305-3



\* Berechnungsgrundlagen siehe Anhang [Wie wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnen und dokumentieren](#) und [Scope 3-Emissionen Mercedes-Benz Cars](#)  
 \*\* Siehe [Ökobilanz der Fahrzeuge](#)  
 \*\*\* Siehe [Kennzahlen betrieblicher Umweltschutz](#)  
 \*\*\*\* Fahremissionen Mercedes-Benz Cars Flotte (EU, China, USA und RoW) normiert, Laufleistung: 200.000 km, Datenbasis siehe Kapitel [Klimaschutz: Auf dem Weg zur Erfüllung von CO<sub>2</sub>-Flottenvorgaben](#)  
 \*\*\*\*\* Prognosewert.

**Über alle Sparten hinweg: Unsere Zukunft ist elektrisch**

Für all unsere Fahrzeugtypen – von Pkw und Transportern über Lkw bis hin zu Bussen – entwickeln wir rein elektrische und elektrifizierte Modellvarianten. Dank unseres modularen Entwicklungsansatzes ist hierbei ein schneller Technologietransfer zwischen den Divisionen möglich.

Unsere Schwerpunkte dabei: für Pkw und Vans die batterieelektrische Mobilität, für Lkw und Busse vollelektrische Antriebe mit Batterie oder Brennstoffzelle.

Deshalb arbeitet Daimler unter anderem weiter an hocheffizienten Verbrennungsmotoren, die auch mit [E-Fuels](#) betrieben werden können. Auch so können wir dazu beitragen, den

CO<sub>2</sub>-Ausstoß künftiger Fahrzeuggenerationen weiter zu reduzieren. Allerdings sind E-Fuels heute noch sehr teuer in der Herstellung. Um diese weiterentwickeln und in den Verkehr bringen zu können, benötigen wir geeignete Regulierungsansätze. Zu nennen ist hier vor allem die sogenannte [„Renewable Energy Directive“](#) der EU. Diese sollte ambitionierte Quoten für das Inverkehrbringen synthetischer Kraftstoffe (inklusive grünen Wasserstoffs) vorschreiben. Hierfür setzen wir uns in unserer politischen Interessenvertretung aktiv ein.

**Partnerschaften**

Daimler Trucks & Buses setzt bei der Dekarbonisierung des Transports auf zwei komplementäre Technologien: vollelektrische Antriebe mit Batterie oder mit Brennstoffzelle. So kann Daimler Trucks & Buses die verschiedenen Bedürfnisse seiner

## 10 | Alternative Antriebe Mercedes-Benz Cars\*

		2019		2020	
Weltweit	Hybrid	29.907	1,2%	115.191	5,2%
	Elektroantrieb	19.622	0,8%	47.672	2,2%
	Alternative Antriebe (gesamt)	49.529	2,0%	162.863	7,4%
<b>MBC Absatz gesamt</b>		<b>2.456.347</b>		<b>2.202.579</b>	
Europa	Hybrid	16.091	1,7%	104.113	14,1%
	Elektroantrieb	18.419	1,9%	42.711	5,8%
	Alternative Antriebe (gesamt)	34.510	3,6%	146.824	19,9%
<b>MBC Absatz gesamt</b>		<b>954.912</b>		<b>738.957</b>	

\* Retail-Absatz von Mercedes-Benz Cars (inkl. V-/X-Klasse)

Kunden optimal abdecken. Als Faustformel gilt: Je leichter die Beladung und je kürzer die Distanz ist, desto eher kann ein batterieelektrischer Lkw zum Einsatz kommen. Je schwerer die Beladung und je länger die Distanz, desto eher eignet sich die Brennstoffzelle.

Im November 2020 haben die Volvo Group und die Daimler Truck AG eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines Joint Ventures unterzeichnet. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen. Der Fokus liegt auf dem Einsatz in schweren Lkw, zusätzlich sollen die Systeme auch für andere Anwendungen angeboten werden. Indem die Unternehmen ihre Kräfte bündeln, können sie ihre Entwicklungskosten senken und die Markteinführung der Brennstoffzellensysteme beschleunigen.

### Mercedes-Benz Cars & Vans verfolgt ambitionierte Klimaziele

Im Rahmen unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie hat sich Mercedes-Benz Cars & Vans folgende Ziele gesetzt:

- CO<sub>2</sub>-neutrale Neuwagenflotte bis 2039: Dies umfasst alle Wertschöpfungsstufen – von der Lieferkette über die Produktion bis hin zur Nutzungsphase und Entsorgung der Fahrzeuge.
- mehr als 50 Prozent des Pkw- und Van-Absatzes mit Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen im Jahr 2030. Die Umstellung findet über mehrere Etappen statt: Bis 2022 wollen wir unseren Kunden in allen Segmenten verschiedene elektrifizierte Alternativen anbieten – vom smart bis zum Transporter. Bis 2025 soll – je nachdem, wie sich die Rahmenbedingungen entwickeln – der Anteil rein elektrischer Fahrzeuge an unserem gesamten Absatz auf bis zu 25 Prozent anwachsen.

- Bei der Mercedes-Benz AG streben wir an, bis 2030 die Treibhausgasemissionen der Neuwagenflotte während der Nutzungsphase ([well-to-wheel](#)) um mehr als 40 Prozent im Vergleich zu 2018 zu reduzieren. Dieses Ziel wurde uns von der [Science Based Targets Initiative](#) bestätigt.

### Im Team unterwegs zur CO<sub>2</sub>-Neutralität

Ein interdisziplinäres Team aus Umweltexperten, Einkäufern, Entwicklern, Logistikern, Experten aus der Produktion, Strategen und Vertrieblern kümmert sich bei der Mercedes-Benz AG um das Monitoring und die Steuerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, um das Ziel einer CO<sub>2</sub>-neutralen Pkw-Neuwagenflotte bis 2039 zu erreichen.

Der Bereich Konzern-Umweltschutz berechnet beispielsweise die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Baureihen und Antriebsarten bei Mercedes-Benz Pkw und erstellt Umwelt- und Ökobilanzen für den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. Der Einkauf von Mercedes-Benz arbeitet mit mehr als 2.000 direkten Lieferanten zusammen, um auch in der Lieferkette potenzielle Umwelt Risiken zu identifizieren und diese mithilfe gezielter Maßnahmen zu minimieren. In der Logistik müssen für unvermeidliche Transporte die Strecken optimiert und der jeweils beste Verkehrsträger genutzt werden. Nur so können Emissionen reduziert werden, die bei der Zulieferung von Gütern, beim Vertrieb und bei der Zustellung an die Verteilzentren anfallen. Da der Großteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Nutzungsphase eines Fahrzeugs entsteht, sind auch CO<sub>2</sub>-Strategen wichtige Mitglieder des Teams. Sie verantworten den [tank-to-wheel](#)-Abschnitt des Fahrzeuglebenszyklus und tragen mit ihrem Wissen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen, die während des Fahrbetriebs anfallen, bei. Auch weitere Stellhebel, etwa die CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion oder ein nachhaltiges Ladekonzept für Mercedes-Kunden, sind Themen, die in der Arbeitsgruppe bearbeitet werden. Gemeinsam leistet das Team somit seinen Beitrag, damit die Dekarbonisierung der Fahrzeuge gelingen kann.

### Auf dem Weg zur Erfüllung von CO<sub>2</sub>-Flottenvorgaben

GRI 302-5 GRI 305-5

Europa. Aufgrund seiner gestiegenen Relevanz haben wir im Berichtsjahr 2020 erstmals die CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa als „bedeutsamsten“ nicht-finanziellen Leistungsindikator definiert. Wie wir die Entwicklung unseres CO<sub>2</sub>-Flottenverbrauchs bei Pkw in Europa weiter einschätzen, entnehmen Sie dem Prognosebericht.

#### Prognosebericht, GB 2020

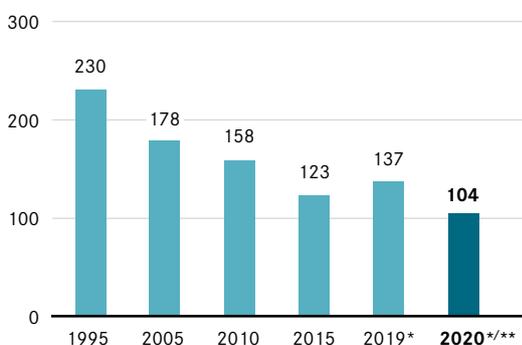
Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Pkw-Gesamtflotte in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf voraussichtlich 104 g/km (NEFZ inklusive Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen sind) gesunken. Damit haben wir die CO<sub>2</sub>-Ziele in der Europäischen Union (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island) in 2020 erreicht.

Im Jahr 2021 ist der Übergang vom bisherigen Prüfverfahren NEFZ auf das neue Prüfverfahren WLTP vorgesehen. Damit werden eine Anpassung der Verbrauchsziele und steigende Zertifizierungswerte einhergehen. Während im Jahre 2020 die CO<sub>2</sub>-Flottenziele basierend auf den NEFZ-Werten ermittelt wurden, werden diese im Jahre 2021 den regulatorischen Anforderungen entsprechend auf den WLTP-Werten basieren. Für den nach WLTP ermittelten Wert erwarten wir, dass unser Flottendurchschnitt in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) im Jahr 2021 gegenüber dem ebenfalls nach WLTP errechneten Verbrauchswert des Vorjahrs weiter deutlich sinken wird.

### 11 | Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Pkw Flotte in Europa

GRI 305-5

CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Neuem Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) in g/km



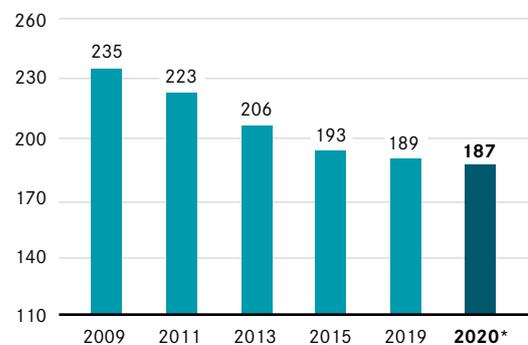
\* inklusive der als M1-Fahrzeuge zugelassenen Transporter. Alle anderen Jahre ohne Transporter  
 \*\* Projektion

Diese Entwicklung wird insbesondere durch den steigenden Anteil an vollelektrischen und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen an unserem Pkw-Gesamtabsatz begünstigt.

Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer leichten Nutzfahrzeuge (N1, LCV) in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island) auf 186,5 g/km (NEFZ) gesunken. Der verschärfte CO<sub>2</sub>-Zielwert wird somit unterschritten.

### 12 | Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Transporter Flotte in Europa

in g/km

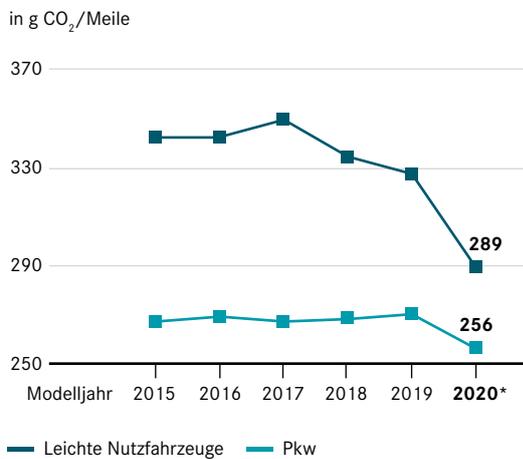


\* Projektion

Seit Mitte 2019 werden die Emissionswerte nach dem neuen Prüfverfahren WLTP ermittelt. Die bisherigen NEFZ-Zielwerte wurden Anfang 2021 dem neuen Verfahren entsprechend umgerechnet und die Flottenziele angepasst. Wir sind zuversichtlich, die neuen CO<sub>2</sub>-Flottenziele durch die Einführung verbrauchsgünstigerer Motoren und Getriebe und unserer elektrifizierten Modelle eVito und eSprinter auch künftig zu erreichen.

USA. In den USA gelten zwei aufeinander abgestimmte Flottenvorgaben zur Begrenzung von Treibhausgasen und Verbräuchen: der „Greenhouse Gas“-Standard (GHG) und die „Corporate Average Fuel Economy“-Standards (CAFE). Der GHG-CO<sub>2</sub>-Flottenwert der Daimler-Fahrzeuge in den USA hat sich in den letzten Jahren verbessert. Für das Modelljahr 2020 beträgt dieser Wert 256 g CO<sub>2</sub>/mi für die Pkw-Flotte sowie 289 g CO<sub>2</sub>/mi für die leichten Nutzfahrzeuge (auf Basis der letzten Prognose). Dennoch haben wir unsere durchschnittlichen Flottenziele von 196 g CO<sub>2</sub>/mi für die Pkw-Flotte beziehungsweise 265 g CO<sub>2</sub>/mi für die leichten Nutzfahrzeuge nicht erreicht. Die verbleibende Differenz konnten wir jedoch unter Anwendung der im Gesetz vorgesehenen Flexibilitäten – einschließlich des Erwerbs externer Credits – schließen.

### 13 | Daimler GHG-Werte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge USA



\* Projektion

Die Modelle des Mercedes-Benz Sprinter unterliegen der GHG-Regulierung für die Klassen 2b/3. Die CO<sub>2</sub>-Ziele in dieser Klasse sind abhängig von der Zuladung, der Anhängelast und der Antriebsart der Fahrzeuge. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß unserer Fahrzeuge lag im Berichtsjahr bei 487 g CO<sub>2</sub>/mi, der Zielwert von 500 g CO<sub>2</sub>/mi wurde somit unterschritten. Wir gehen davon aus, die CO<sub>2</sub>-Ziele auch in den kommenden Jahren zu unterschreiten.

**China.** In China werden inländisch produzierte (domestic) und in das Land importierte (imported) Pkw getrennt und im Gegensatz zu Europa und den USA nach Flottenverbrauch ausgewiesen. Für unsere 100-prozentige Tochter Mercedes-Benz China (MBCL) ist damit der Wert der Import-Flotte relevant.

### 14 | Daimler Flottenverbrauch Pkw in China

GRI 302-5



\* vorläufiger Wert ohne Off-Cycle Technologien

Das Ziel lag bei 6,27 l/100 km, erreicht wurden 8,02 l/100 km (vorläufiger Flottenverbrauchswert – bei Einberechnung von Off-Cycle-Technologien kann der finale Flottenverbrauchswert besser ausfallen). Zur kurzfristigen Deckung von Verbrauchslücken in der Flottenzielerreichung werden wir externe Credits erwerben. Mit der Portfolioerweiterung bei rein elektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden wollen wir die Emissionsziele in China mittelfristig gemeinsam mit unserem Joint-Venture-Partner Beijing Benz Automotive (BBAC) erreichen.

Die Modelle V-Klasse und Vito werden vom Joint Venture Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) produziert und bilden eine weitere lokale Flotte (domestic). Erreicht wurde ein Wert von 8,9 l/100 km, der Zielwert liegt bei 7,2 l/100km. Der Flottenausgleich ist gegenwärtig nur über einen Credit-Transfer möglich. Dies wird sich voraussichtlich bis 2025 nicht ändern, da die Flotte nur von einem Fahrzeugtyp gebildet wird.

In vielen weiteren Märkten gelten heute gesetzliche Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch und/oder den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw-Flotten und leichten Nutzfahrzeugen – mit jeweils unterschiedlichen Zielwerten. Dies betrifft große Absatzmärkte unserer Produkte wie die Schweiz, Kanada, Japan, Südkorea, Brasilien, Taiwan, Indien oder Saudi-Arabien. Auch diese Zielwerte berücksichtigen wir bei der Weiterentwicklung unseres Portfolios.

#### Mit Mercedes-EQ prägen wir ein neues Markenzeichen für progressiven Luxus

Um unsere wachsenden Portfolios an Elektroautos wirkungsvoll zu vermarkten, hat Mercedes-Benz mit Mercedes-EQ eine neue progressive Submarke geschaffen. Die Fahrzeuge von Mercedes-EQ zeichnen sich durch zukunftsweisendes Design, intelligente Antriebstechnologie und komfortable Services aus.

**Wir machen E-Mobilität im Luxussegment attraktiver.** Mit Vorstellung des MBUX Hyperscreen hat Mercedes-EQ einen ersten Einblick in das digitale Interieur des kommenden EQS gegeben. Das vollelektrische Mitglied der nächsten S-Klasse Familie ist der erste vollelektrische Mercedes-Benz, der von Beginn an als E-Auto entwickelt wurde. Das eröffnet neue Möglichkeiten, vom Verbau der Batterien bis hin zum Design. Der Anspruch von Mercedes-Benz ist es, mit dem EQS künftig das Segment der vollelektrischen Luxuslimousinen anzuführen. Das klare Entwicklungsziel ist, die Reichweite zukünftiger Batterien durch Fortschritte in der Energiedichte deutlich zu steigern, die Serienreihe zukünftiger Batterietechnologien voranzutreiben und nicht zuletzt auch die Ladezeiten signifikant zu reduzieren.

Mit der Luxuslimousine EQS, die ab 2021 an Kunden ausgeliefert werden soll, realisiert Mercedes-Benz bereits zwei wesentliche Entwicklungsziele: eine langstreckentaugliche Reichweite von mehr als 700 Kilometer (gemäß WLTP) und eine noch höhere Ladegeschwindigkeit im Vergleich zu den aktuellen Modellen.

**Der EQA - elektrischer Athlet im kompakten Format.** EQA (Stromverbrauch kombiniert: 15,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> heißt der Einstieg in die vollelektrische Fahrzeugwelt von Mercedes-EQ. Als enger Verwandter des GLA bringt er alle Eigenschaften dieses Fahrzeugs mit und kombiniert sie mit einem effizienten Elektroantrieb. Smarte Assistenten unterstützen den Fahrer in vielen Bereichen: unter anderem bei der Unfallvermeidung, der vorausschauenden und dadurch besonders effizienten Betriebsstrategie sowie der Navigation mit Electric Intelligence. Mit Mercedes me Charge können Kunden europaweit an über 175.000 öffentlichen Ladepunkten laden, Mercedes-Benz sorgt für den nachträglichen Ausgleich durch Grünstrom. Ab Frühjahr 2021 wird der EQA 250 bei den europäischen Händlern verfügbar sein.

**Premium-Großraumlimousine – rein batterieelektrisch und variabel.** Der Mercedes-Benz EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> ist die erste Premium-Großraumlimousine von Mercedes-Benz mit rein batterieelektrischem Antrieb. Der EQV kombiniert die Variabilität der V-Klasse mit den Vorteilen eines lokal emissionsfreien Antriebs. Darüber hinaus ist der EQV in ein elektromobiles Ökosystem aus intelligenter Navigation mit aktivem Reichweitenmanagement und cloudbasierten Diensten und Apps eingebunden. Als zentrale Steuereinheit dient das Infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Maßstäbe für elektrische Mobilität in seiner Klasse setzt der EQV auch mit seiner Reichweite von bis zu 418 Kilometern<sup>1,2</sup> und seinem breiten Einsatzspektrum für unterschiedlichste Kundenbedürfnisse.

**Neue smart EQ Modelle lassen sich bequemer und schneller laden.** Mit dem konsequenten Umstieg auf emissionsfreie, batterieelektrische Antriebe kehrt die Marke smart zu ihrem Ursprung zurück. In Kombination mit progressivem Design und intelligenter Vernetzung bieten die neuen smart EQ Modelle fortwo coupé (Stromverbrauch kombiniert: 16,0-14,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup>, fortwo cabrio (Stromverbrauch kombiniert: 16,3-14,2 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> und forfour (Stromverbrauch kombiniert: 16,8-14,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> schon heute ein nachhaltiges und vollumfassendes Konzept für urbane Mobilität. Das Ladekonzept macht das Laden bequem und schnell: Mit dem optionalen 22 kW-[Bordlader](#) mit Schnellladefunktion lassen sich die Batterien der neuen Modelle an einer 22-kW-AC-Ladesäule in weniger als 40 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufladen. Durch die Kooperation mit dem Ladenetzwerk-Partner Plugsurfing haben die smart Kunden Zugang zu Europas größtem Ladenetzwerk – angezeigt werden die öffentlichen Ladesäulen über die smart EQ control App.

**Plug-in-Hybride ermöglichen emissionsfreies Fahren ohne Reichweitem Sorge.** Auf dem Weg in die rein elektrische Mobilität stellen Plug-in-Hybride eine wichtige Brückentechnologie dar. Mercedes-Benz präsentiert hiermit ein effizientes Antriebspaket und geht damit einen weiteren Schritt in Richtung CO<sub>2</sub>-neutraler Mobilität. Ende 2020 standen mehr als 20 verschiedene

Modellvarianten zur Wahl. Im Plug-in-Hybrid ergänzen sich Elektroantrieb und Verbrennungsmotor. Diese Kombination ermöglicht lokal emissionsfreies Fahren ohne Reichweitem sorgen. Dabei stellen Lithium-Ionen-Akkus rein elektrische Aktionsradien sicher, die für einen Großteil der täglichen Fahrten mehr als ausreichen – im Kompaktsegment über 70 Kilometer (NEFZ) und im Luxussegment bis zu 100 Kilometer (NEFZ) elektrische Reichweite. Mercedes-Benz wird diese Technologie über die gesamte Palette ausrollen – von der A- bis zur S-Klasse, vom GLA bis zum GLE.

**EQ Ready App – bereit für Elektromobilität?** Passt ein Elektroauto oder Plug-in-Hybrid zu meinem Alltag? Die EQ Ready App unterstützt Autofahrer bei der Frage, ob ein Umstieg praktikabel wäre, indem sie das individuelle Fahrverhalten analysiert. Seit Einführung vor drei Jahren wurde die App über 1,6 Millionen Mal genutzt. Die aktualisierte Version der App ist seit 2020 verfügbar und bietet neue Funktionen wie die 7-Tage-Challenge, eine virtuelle Ladesimulation sowie ein verbessertes Nutzererlebnis durch das neue Design. Der Nutzer erhält noch mehr Funktionalitäten in noch mehr Ländern – rund 30 weltweit – und kann sich unter anderem davon überzeugen, wie gut die Ladeinfrastruktur in zahlreichen Märkten bereits ausgebaut ist.

#### **Mercedes me Dienst – neues Feature schafft Sprintspar-Anreize.**

Im Juli 2020 startete in Europa der freiwillige und kostenlose Mercedes me App Dienst „Individueller Verbrauch“ für Fahrende unserer A- und C-Klassen sowie des GLE und GLS. Weitere Modelle werden folgen. Mit ihm kann der eigene, individuelle Kraftstoffverbrauch anonym geteilt und mit Fahrenden ähnlicher Fahrzeuge verglichen werden. Zukünftig planen wir beispielsweise, je nach Fahrweise individuelle Tipps zum Kraftstoffsparen anzuzeigen. Mit dem Dienst möchten wir die gesetzlichen Verbrauchsangaben sinnvoll ergänzen und individuelle Anreize zum Kraftstoffsparen setzen, indem wir den Verbrauch im Realbetrieb transparent machen.

Abweichungen zum Beispiel im Vergleich zum WLTP Zyklus können durch zahlreiche Faktoren wie Straßenbeschaffenheit, Beladung, Wetterverhältnisse, aber besonders durch die individuelle Fahrweise entstehen. Erste Daten zeigen, dass die individuellen Verbrauchswerte sowohl unter als auch über dem WLTP-Zertifizierungswert liegen können.

#### **Alle gewerblichen Vans sollen auch mit Elektroantrieb erhältlich sein**

Die Elektrifizierung der gewerblichen Vans, beispielsweise auf der sogenannten letzten Meile – dem letzten Wegstück beim Warentransport zur Haustür des Kunden – schreitet immer weiter voran. Insbesondere die Branche der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) setzt hier starke Nachfrageimpulse. Bereits heute sind elektrische Mercedes-Benz Transporter und Stadtlieferwagen bei unterschiedlichen KEP-Diensten im Einsatz. In den kommenden Jahren wollen wir das Angebot stark ausbauen und alle gewerblichen Baureihen auch mit Elektroantrieb

<sup>1</sup> Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

<sup>2</sup> Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

anbieten. Neben den Fahrzeugen selbst bietet Mercedes-Benz Vans ein ganzheitliches Ökosystem an Zusatz- und Beratungsleistungen rund um die Elektromobilität für gewerbliche Zwecke.

Mit dem eVito und dem eSprinter haben wir Elektrofahrzeuge in unserem Portfolio, die sich hinsichtlich ihrer Ausstattung und Reichweite hervorragend für die Anforderungen der KEP-Branche eignen. Im Berichtsjahr hat Mercedes-Benz Vans unter anderem einen Vertrag geschlossen, der die Auslieferung über mehr als 1.800 batterieelektrisch angetriebene eVito und eSprinter vorsieht.

#### **eVito bietet verschiedene vollelektrische Nutzungsoptionen.**

Der vollelektrische eVito ist in zwei Modellen erhältlich: als Kastenwagen für den Gütertransport und als Tourer mit bis zu neun Sitzplätzen für den Personenverkehr. Der Kastenwagen bietet eine Reichweite von 150 bis 184 Kilometern<sup>1,2</sup> (nach NEFZ) und einen Bordlader mit einer Leistung von 7,4 kWh. Der Tourer kommt auf 421 Kilometer<sup>1,2</sup> Reichweite und die nutzbare Batteriekapazität von 90 kWh kann an einer Schnellladestation optional mit bis zu 110 kW in circa 45 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufgeladen werden.<sup>3,4</sup> Eine besonders effiziente und komfortable Fahrweise ermöglicht ein neues Feature im eVito Tourer: die Rekuperationsstufe „AUTO“. Nach der Maxime „vorausschauend fahren und Energie sparen“ vernetzt das Bordsystem die Informationen der Sicherheitsassistenten und passt die Stärke der [Rekuperation](#) situationspezifisch und in Echtzeit an.

**eSprinter Kastenwagen – zwei Batteriekonfigurationen stehen zur Wahl.** Ende 2019 kam der eSprinter als 3,5-Tonnen-Kastenwagen mit einem Ladevolumen von elf Kubikmetern auf den Markt. Er ist in zwei Batteriekonfigurationen erhältlich – für eine höhere Reichweite (Reichweite bis zu 168 Kilometer<sup>1,2</sup>/Zuladung 891 Kilogramm) oder eine höhere Zuladung (Reichweite 120 Kilometer<sup>1,2</sup>/Zuladung 1.045 Kilogramm). Der eSprinter verfügt über eine Gleichstrom-Schnellladefunktion. Mit ihr kann die Batterie unter optimalen Bedingungen an DC-Ladestationen bei einer Ladeleistung von bis zu 80 kW innerhalb von circa 25 Minuten von zehn auf 80 Prozent geladen werden.<sup>3,4</sup> Wie der eVito Tourer besitzt auch der eSprinter verschiedene [Rekuperationsgrade](#) und Fahrprogramme.

**Wir beraten gewerbliche Kunden zur Elektromobilität.** Wir unterstützen unsere gewerblichen Kunden mit ganzheitlichen und transparenten Beratungsangeboten zum Thema Elektromobilität. Ein Beispiel dafür ist die eVan Ready App. Mit ihr können gewerbliche Kunden überprüfen, ob die von ihnen gefahrenen Strecken auch mit einem unserer elektrischen Transporter zurückgelegt werden könnten. Und mithilfe des eCost Calculators können sie ermitteln, ob ein elektrischer Mercedes-Benz Transporter auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten für sie attraktiv ist. Im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur analysieren wir gemeinsam mit den Kunden ihren jeweiligen Standort. Dabei zeigen wir auf, welche Maßnahmen notwendig sind, um einzelne Fahrzeuge sowie kleinere oder größere Flotten effizient betreiben zu können.

## **Daimler Trucks & Buses verfolgt ambitionierte Klimaziele**

Bei Daimler Trucks & Buses haben wir uns folgende Ziele für den Weg zum CO<sub>2</sub>-neutralen Straßenverkehr gesteckt:

- **Bis zum Jahr 2022** soll unser Fahrzeugportfolio in den Hauptabsatzregionen Europa, USA und Japan Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb umfassen. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts planen wir, das Fahrzeugangebot zusätzlich um wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Serienfahrzeuge zu ergänzen.
- **Bis zum Jahr 2039** ist es unsere Ambition, unser Portfolio so umzustellen, dass wir in der Triade Europa, Japan und Nordamerika nur noch Neufahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb lokal CO<sub>2</sub>-neutral sind.
- **Bis 2050** ist ein CO<sub>2</sub>-neutraler Transport auf den Straßen unser ultimatives Ziel.

### **CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele der EU definiert**

Für neue schwere Nutzfahrzeuge (>16 t) schreibt die EU eine Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 15 Prozent bis zum Jahr 2025 und 30 Prozent bis zum Jahr 2030 vor (Bezugszeitraum 2019/2020). Die EU-Kommission hat hierfür eigens ein europaweit einheitliches Simulationsprogramm namens [VECTO](#) („Vehicle Energy Consumption Calculation Tool“) samt den dazugehörigen Test- und Messverfahren für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch gemeinsam mit Herstellern, Wissenschaftlern und weiteren Experten entwickelt. Die Daten werden europaweit erfasst und transparent gemacht. Wir haben eine klare Technologie-Roadmap definiert, um die Vorgaben der EU zu erfüllen.

**Schwere Nutzfahrzeuge: Batterie und Brennstoffzelle ergänzen sich perfekt.** Die Daimler Truck AG hat sich frühzeitig und konsequent der Elektromobilität bei schweren Lkw verschrieben. Wirklich lokal CO<sub>2</sub>-neutraler Transport funktioniert aus heutiger Sicht nur mit elektrischen Antrieben auf Basis von Strom aus Batterien oder der Umwandlung von Wasserstoff an Bord des Nutzfahrzeugs. Die Daimler Truck AG entwickelt und erprobt mehrere solcher Lösungen:

**Konzept-Lkw GenH2 Truck für große Reichweiten mit flüssigem Wasserstoff.** Das Konzeptfahrzeug Mercedes-Benz GenH2 Truck zeigt erstmals, mit welchen Technologien schwere Brennstoffzellen-Serien-Lkw zukünftig Fernverkehrseinsätze mit Reichweiten von bis zu 1.000 Kilometern und mehr mit einer Tankfüllung bewältigen können. Der Serienstart des GenH2 Truck soll in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts folgen. Die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs soll dank des Einsatzes von flüssigem Wasserstoff, der eine deutlich höhere Energiedichte als gasförmiger Wasserstoff aufweist, mit der eines entsprechenden Diesel-Lkw vergleichbar sein – jedoch ohne lokale CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verursachen.

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

2 Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

3 Minimale Ladezeit von 10 bis 80 Prozent unter optimalen Bedingungen an DC-Ladestation mit Versorgungsspannung 400 Volt, Strom 300 A; die Ladezeit kann abweichen abhängig von verschiedenen Faktoren, wie z.B. Umgebungs- und Batterietemperatur und bei Einsatz zusätzlicher Nebenverbraucher, wie z.B. Heizung.

4 Maximale Ladeleistung an DC-Ladestation mit Versorgungsspannung 400 Volt, Strom 300 A; die maximale Ladeleistung ist abhängig von verschiedenen Faktoren, wie z.B. Umgebungs- und Batterietemperatur und dem Ladezustand der Batterie beim Ladestart.

**Batterieelektrischer Fernverkehrs-Lkw bis zu 500 Kilometer mit einer Aufladung unterwegs.** Der Mercedes-Benz eActros LongHaul gibt einen Ausblick auf einen rein batterieelektrisch angetriebenen Fernverkehrs-Lkw. Er soll regelmäßige Fahrten auf planbaren Routen energieeffizient abdecken. Die Serienreife des eActros LongHaul ist für das Jahr 2024 geplant. Mit einer Akkuaufladung wird seine Reichweite bei etwa 500 Kilometer liegen.

**eActros kurz vor Serienreife.** Der Elektro-Lkw Mercedes-Benz eActros für den schweren urbanen Verteilerverkehr ist schon eine Weile auf der Straße: Im Rahmen der eActros „Innovationsflotte“ testen Daimler Truck-Kunden das Fahrzeug in Deutschland und weiteren europäischen Ländern in intensiven Praxiseinsätzen. Die erste Kundenübergabe ist 2018 erfolgt. Die Erkenntnisse aus der Erprobung beim Kunden haben wir für die Weiterentwicklung des Fahrzeugs genutzt, das 2021 mit einer Reichweite von deutlich über 200 Kilometer in Serie gehen soll. Daimler Trucks wird das Fahrzeug in ein ganzheitliches Ökosystem einbetten, das auch Beratungsangebote rund um E-Mobilität umfasst. Hierzu zählen Routenanalysen, Überprüfung möglicher Subventionen, Unterstützung bei der operativen Flottenintegration und die Erarbeitung passender Ladeinfrastrukturlösungen.

Auch der Niederflur-Lkw Mercedes-Benz eEonic, der auf dem eActros basiert, kommt demnächst auf die Straße. Der Start der Serienfertigung ist für das Jahr 2022 angedacht. Der eEonic wird überwiegend im urbanen Bereich als Abfallsammelfahrzeug für Entsorgungsbetriebe unterwegs sein. Dieses Anwendungsgebiet eignet sich aufgrund seiner vergleichsweise kurzen und fest eingeplanten Routen von bis zu rund 100 Kilometern und einem hohen Stop-and-go-Anteil sehr gut für den Einsatz batterieelektrischer Lkw.

**Beratungsansatz von Daimler Trucks bildet neue Komplexität bei Antrieben ab.** Lkw-Kunden werden in den nächsten Jahren vor der Herausforderung stehen, aus einem wachsenden Spektrum möglicher Lösungen die für sie am besten geeignete Antriebstechnologie zu wählen – je nach Branche, Segment und konkreter Anwendung. Die Berater von Daimler Trucks begleiten die Kunden beim Einstieg in die E-Mobilität, erarbeiten gemeinsam Lösungen und bieten passende Angebote an. Kern des Beratungsansatzes von Daimler Trucks rund um die Elektrifizierung von Lkw-Flotten ist, die Aspekte Fahrzeugreichweite und Ladeinfrastruktur als Einheit zu behandeln. So befassen sich die Experten von Daimler Trucks auch im Detail damit, wie sich die Ladeinfrastruktur und die Ladevorgänge an sich optimieren lassen.

**eCascadia absolvieren Praxistests.** In den USA absolvieren derzeit der mittelschwere Freightliner eM2 und der schwere Freightliner eCascadia ebenfalls intensive Praxistests bei Kunden. Der geplante Start der Serienproduktion ist Mitte 2022.

**eCanter: Kleine Serie in vielen großen Städten emissionsfrei unterwegs.** Seit 2017 ist unser erster in Kleinserie gefertigter vollelektrischer Lkw auf dem Markt und in Kundenhand: der

leichte Lkw FUSO eCanter. Mehr als 200 eCanter befinden sich bereits im Kundeneinsatz in Städten weltweit, darunter New York City, Tokio, Berlin, London, Amsterdam, Paris, Kopenhagen, Dublin und Lissabon.

**Wir fordern staatliche Förderung für CO<sub>2</sub>-neutrale Lkw.** Trotz aller Anstrengungen auf Herstellerseite werden die Anschaffungs- und Gesamtbetriebskosten von Lkw mit Elektroantrieb voraussichtlich auch im Jahr 2040 noch höher liegen als bei vergleichbaren Dieselfahrzeugen. Um die Kostennachteile auszugleichen und lokal CO<sub>2</sub>-neutrale Lkw wettbewerbsfähig zu machen, sind daher staatliche Lenkungsmaßnahmen nötig. Nur mit förderlichen Rahmenbedingungen wird es sich für Flottenbetreiber lohnen, in CO<sub>2</sub>-neutrale Lkw zu investieren. Notwendig sind insbesondere eine europaweite Umstellung und Staffelfung der Maut nach CO<sub>2</sub>-Werten – wobei CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge eine signifikante Mauterleichterung bekommen sollten. Weiterhin benötigen wir für einen lokal CO<sub>2</sub>-freien Güterverkehr auf der Straße ein gezieltes Förderprogramm, eine flächendeckende Lade- und Wasserstoff-Infrastruktur sowie einheitliche Standards für den Transport und das Tanken von Wasserstoff.

#### **CO<sub>2</sub>-Bilanz bei Bussen weiter verbessern**

Unser Ziel, den Kraftstoffverbrauch bei Reise- und Stadtбусen über 18 Tonnen von 2005 bis 2020 um 20 Prozent zu senken, haben wir beim Reisebus zu 90 Prozent und beim Stadtbus zu 100 Prozent erreicht – Letzteres auch dank der Einführung des Mercedes-Benz Citaro hybrid. Dies zeigt, dass die Elektrifizierung unserer Flotte ein wichtiger Hebel ist, um Kraftstoffverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Dementsprechend konzentrieren wir uns in der Entwicklungsarbeit bei Daimler Buses heute auf Elektroantriebe. Dafür ist seit vielen Jahren das Kompetenzzentrum für Elektromobilität am Standort Mannheim angesiedelt. Zudem verfolgen wir bei der Entwicklung der neuen Technologien einen ganzheitlichen Ansatz. Hierzu gehört auch ein umfassendes Beratungsangebot: Mit diesem sogenannten „eMobility Consulting“ machen wir den Umstieg auf elektrische Nahverkehrsbusse leicht und bieten den Betreibern zahlreiche Serviceleistungen an.

**Neue Technologien machen emissionsfreien Linienverkehr praxistauglicher.** Der vollelektrische Mercedes-Benz eCitaro bietet Städten und Verkehrsbetrieben die Möglichkeit, ihre Flotten auf lokal emissionsfreies Fahren umzustellen. Der batteriebetriebene eCitaro wird am Mannheimer Standort in Serie produziert. In vielen europäischen Städten ist er bereits im Linienbetrieb unterwegs. Die Zahl der ausgelieferten Modelle liegt inzwischen im dreistelligen Bereich. Je nach Einsatzzweck ist der Bus mit bis zu zwölf Batteriepaketen bestellbar. Daraus ergibt sich unter stadtbustypischen Einsatzbedingungen eine Reichweite von rund 170 Kilometern.

Reichweitenangaben vollelektrischer Stadtbusse sind oft schwer vergleichbar, da Bezugsgrößen fehlen und sie häufig unter Idealbedingungen ermittelt werden. Für den eCitaro können wir praxnähere Angaben vorlegen, indem wir uns an dem bekannten Straßen-Testzyklus [i SORT2](#) orientieren. Außerdem beziehen

wir bei der Berechnung auch den Verbrauch der Nebenaggregate wie Klimaanlage und Heizung ein, um ein möglichst realistisches Bild für unsere Kunden zu erzeugen.

Die Daimler Truck AG entwickelt den eCitaro technologisch konsequent weiter, um ihn für den Linienverkehr praxistauglicher zu machen: So können Kunden den eCitaro seit 2020 auch als Gelenkbus (eCitaro G) mit bis zu 145 Fahrgastplätzen beziehen. Der elektrische Stadtbus ist zudem seit 2020 mit Feststoffbatterien (Lithium-Polymer-Batterien) erhältlich; seit 2021 ist der eCitaro außerdem mit der nächsten Lithium-Ionen-Batteriegeneration auf dem Markt. Dadurch wird die Reichweite erneut verbessert. Ab 2022 soll es den Batteriebus auch mit einem sogenannten Range Extender geben – einer wasserstoffbasierten Brennstoffzelle, die die Hochleistungsbatterie mit Strom versorgt und die Reichweite des Busses erhöht. Dadurch können wir in Zukunft nahezu alle Einsatzgebiete und Linien im Stadtverkehr abdecken.

**Mit eMobility Consulting bieten wir Beratung und Service aus einer Hand.** Unser eMobility Consulting Team berät Verkehrsbetriebe bei der Umstellung auf elektrische Busflotten. Beratungsthemen sind unter anderem die Linienlänge, das Fahrgastaufkommen, der Energiebedarf, die Reichweitenberechnung und das Lademanagement. Unter der Marke OMNIplus hat Daimler Buses darüber hinaus ein Servicekonzept für Elektromobilität entwickelt, das den Kunden maßgeschneiderte Lösungen anbietet und auch Dienstleistungen in der Kundenwerkstatt umfasst.

#### [Daimler Buses baut digitales Serviceangebot weiter aus](#)

**In unserer zentralen Stromtankstelle für den eCitaro erproben wir neue Ladetechnologien.** Daimler Buses hat für den vollelektrisch angetriebenen eCitaro im Omnibuswerk Mannheim eine zentrale Stromtankstelle errichtet. Die Station dient dazu, den eCitaro im Produktionsdurchlauf sowie vor der Auslieferung zu laden. Außerdem können wir auf diese Weise neue Ladetechnologien wie Lademanagement, neue Kommunikationsprotokolle, neue Hardware für Steckerladung oder Dachstromabnehmer erproben.

### **Vielfältige Lösungen zum Laden und Wasserstofftanken erleichtern Umstieg auf alternative Antriebe**

#### **GRI 203-1**

Die Zukunft der Mobilität ist aus heutiger Sicht elektrisch – und Strom und Wasserstoff sind ihr Treibstoff. Daimler arbeitet kontinuierlich daran, das Tanken von Strom und Wasserstoff komfortabler, zugänglicher und schneller zu machen – zu Hause, am Arbeitsplatz und im öffentlichen Raum.

#### **Mercedes me Charge & Green Charging – mehr Transparenz für die Kunden**

Mit Mercedes me Charge erhalten Kunden aller batterieelektrischen Mercedes-EQ Modelle und aller Plug-in-Hybrid-Modellvarianten Zugang zu nahezu allen verfügbaren öffentlichen Ladestationen, die sich beispielsweise in der Stadt, an Einkaufszentren,

Hotels oder Raststätten befinden. Die Mercedes me App zeigt vorab die genaue Position, die aktuelle Verfügbarkeit und den Preis an der ausgewählten Ladestation an. Diese Informationen sind auch über das Navigationssystem im Fahrzeug zugänglich und werden verwendet, um für vollelektrische Fahrzeuge eine Route inklusive Ladestopps zu berechnen. An der Ladesäule erfolgt die Authentifizierung über die Anzeige im MBUX Multimedia-System, die Mercedes me App oder die Mercedes me Charge Ladekarte. Alles Weitere wird über Mercedes me Charge ganz automatisch geregelt.

Strom aus erneuerbaren Energien ist im Lebenszyklus eines Elektroautos ein signifikanter Faktor, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu vermeiden. Denn rund 50 Prozent des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks eines batterieelektrischen Fahrzeugs entstehen in der Nutzungsphase – jedenfalls wenn man beim Laden den EU-weiten Strommix zugrunde legt, der nach wie vor einen großen Anteil fossil erzeugten Stroms enthält. Um den Kunden künftig über die im Mercedes me Charge Service eingebundenen Ladepunkte [grünes Laden](#) zu ermöglichen, beginnt Mercedes-Benz ab 2021 mit der Markteinführung von Green Charging.

Dem Fahrer ist oft nicht bekannt, ob eine öffentliche Ladesäule Grünstrom oder Strom aus nicht erneuerbaren Energien bezieht, da dies in der Verantwortung der verschiedenen Ladesäulen-Betreiber liegt. Um dieser Intransparenz entgegenzuwirken und die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien zu fördern, verwendet Mercedes-Benz als erster Automobilhersteller in diesem Umfang sogenannte Herkunftsnachweise zur Vergrünung des Ladevorgangs. Sie stellen sicher, dass für das Laden von Elektrofahrzeugen eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Das heißt, dass geladene Energiemengen nach dem eigentlichen Ladevorgang durch Grünstrom ausgeglichen werden. Um darüber hinaus einen Umweltnutzen zu ermöglichen, erfüllen die Herkunftsnachweise weitere Zusatzmerkmale, die in Form eines Ökostromlabels festgeschrieben sind und auf einen verstärkten Zubau von erneuerbaren Energien Anlagen abzielen.

Mit Mercedes me Charge ermöglicht somit Mercedes-Benz seinen Kunden, europaweit an öffentlichen Ladestationen mit der Gewissheit zu laden, dass eine Verwendung von Energie aus erneuerbaren Ressourcen sichergestellt ist.

#### **Schnellladenetz bringt Grünstrom auf Europas Autobahnen**

Im Rahmen des Joint Ventures IONITY bauen wir gemeinsam mit weiteren Automobilherstellern ein leistungsstarkes Schnellladenetz für Elektrofahrzeuge in Europa auf. IONITY verfolgt das Ziel, den elektrifizierten Individualverkehr über ein standardisiertes Ladenetzwerk entlang der wichtigsten paneuropäischen Routen auch auf Langstrecken zu gewährleisten. Mit kurzen Ladezeiten ermöglicht es ein schnelles Vorankommen auch auf der Langstrecke. So kann sich die Elektromobilität schneller am Markt etablieren.

Anfang 2021 waren über 300 IONITY-Schnellladestationen in Betrieb, viele weitere sind im Bau. Jeder dieser sogenannten

Ladeparks verfügt über mehrere Ladesäulen. Die Ladeparks bieten Zugang zu einer Vielzahl von Ladepunkten, die alle zu 100 Prozent mit Grünstrom betrieben werden. Das Netzwerk verwendet den europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS). Die Ladeleistung von bis zu 350 kW pro Ladepunkt ermöglicht entsprechend ausgelegten Fahrzeugen eine deutlich kürzere Ladezeit. Alle Ladepunkte von IONITY sind in Mercedes me Charge integriert.

### charge@home – Einfach zu Hause laden

Für das schnelle Laden mit Wechselstrom gibt es die Mercedes-Benz Wallbox Home mit 22 kW Ladeleistung mit fest verbundenem Ladekabel für den privaten oder geschäftlichen Gebrauch, zu Hause oder am Arbeitsplatz. Sie ermöglicht ein komfortables Laden von batterieelektrischen und Plug-in-Hybrid Fahrzeugen. Mit einer Ladeleistung von 22 kW lässt sich das Fahrzeug erheblich schneller und deutlich sicherer aufladen als an der Haushaltssteckdose.

Zusätzlich stehen dem Kunden in den Märkten intelligente Wallboxen nationaler Partner zur Verfügung. Zudem bieten wir unseren Kunden einen vollständigen Installationsservice für unsere Wallbox-Angebote an. Dieser beinhaltet einen Vor-Ort-Check zu den Installationsbedingungen, eine ausführliche Beratung und natürlich die Installation.

### So fördern wir die Ladeinfrastruktur für unsere Beschäftigten

Um Elektromobilität für unsere Beschäftigten attraktiver zu machen, treiben wir den Ausbau der Ladeinfrastruktur an unseren eigenen Standorten kontinuierlich voran: Seit 2013 haben wir mehr als 3.500 Ladepunkte errichtet. Ende 2020 standen damit Beschäftigten an Daimler-Standorten in mehr als 50 Städten Deutschlands umfassende Ladelösungen zur Verfügung. Mit dem Projekt „charge@Daimler“ bündeln wir unsere Aktivitäten zum Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur für alle konzern-eigenen Liegenschaften in Deutschland. Dazu gehört die Ausstattung von Parkplätzen, Parkhäusern und Kunden-centern ebenso wie die Elektrifizierung der internen Entwicklungsprüfstände und Testgelände. Unternehmenseintern haben wir zudem sichergestellt, dass unsere Ladesäulen zu 100 Prozent mit zertifiziertem Grünstrom versorgt werden. Um das sicherzustellen, nutzen wir Herkunftsnachweise, die eine klimaneutrale Stromerzeugung mit erneuerbaren Energien belegen.

### Wir treiben den Ausbau von Wasserstofftankstellen voran

Auch das Netz an Wasserstofftankstellen wächst. In dem Joint Venture H2 MOBILITY Deutschland engagieren wir uns seit 2015 zusammen mit Air Liquide, Linde, OMV, Shell und Total deutschlandweit für den Ausbau der Wasserstofftankstelleninfrastruktur. Ende 2020 waren in Deutschland 88 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen mit 700 bar in Betrieb, sieben befinden sich noch im Bau, zwölf weitere sind in der Planungs- beziehungsweise Genehmigungsphase. Im Berichtsjahr hat H2 MOBILITY somit sechs neue Standorte ans Netz gebracht. Das langfristige Ziel der Partner ist es, ein Netz von bis zu 400 Wasserstofftankstellen aufzubauen. Ein besonderer Fokus wird hierbei auf dem

Ausbau einer Infrastruktur für Anwendungen mit schweren Lkw liegen. Ähnliche Infrastrukturprojekte betreiben wir mit weiteren Partnern in Europa sowie in den USA, China und Japan.

Anfang Dezember 2020 haben wir mit der Linde AG eine Vereinbarung zur gemeinsamen Entwicklung der nächsten Generation von Flüssigwasserstoff-Betankungstechnologie für Brennstoffzellen-Lkw unterzeichnet. Mit dieser Zusammenarbeit wollen wir das Tanken von Wasserstoff so einfach und praktikabel wie möglich machen.

Des Weiteren haben wir uns zum Ende des Berichtsjahrs mit der Volvo Group, IVECO, OMV und Shell zur Initiative H2 Accelerate (H2A) zusammengeschlossen. Das Ziel der Initiative sind der weitere Aufbau der Serienfertigung von wasserstoffangetriebenen Lkw und ein europaweites Betankungsnetz für CO<sub>2</sub>-freien Wasserstoff.

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

### GRI 103-3

In unserem Managementansatz zum Klimaschutz verfolgen wir die Ziele unserer „Ambition 2039“ und wollen damit unserer Verpflichtung zum Pariser Klimaschutzabkommen nachkommen. Für die Erreichung der Ziele haben wir Maßnahmen definiert. Durch interne und externe Leistungsbeurteilungen bewerten wir deren Umsetzung: Intern prüfen die Fachbereiche mehrmals jährlich den Fortschritt. Extern lassen wir ausgewählte Zielsetzungen und Umsetzungsmaßnahmen durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auditieren. Nach den Vorgaben der Science Based Targets Initiative (SBTI) hat die Mercedes-Benz AG zudem einen konkreten CO<sub>2</sub>-Reduktionspfad definiert. Seine Konformität mit dem Pariser Klimaschutzabkommen wurde durch die SBTi bestätigt.

Zudem setzen wir auf Dialoge rund um das Thema Klimaschutz und nutzen die gewonnenen Erkenntnisse daraus, um unseren Managementansatz zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu justieren: So pflegen wir bei unserem jährlich stattfindenden [„Daimler Sustainability Dialogue“](#) einen intensiven Austausch mit Umweltinstituten und Nichtregierungsorganisationen. Darüber hinaus finden das ganze Jahr über Gespräche mit unserem Vorstand zum Thema Klimaschutz statt. Auch Politik, Öffentlichkeit und unsere übrigen Stakeholder geben uns immer wieder Rückmeldungen, wie die von uns gesetzten Nachhaltigkeitsziele wahrgenommen und bewertet werden.

Seit Jahren ist das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Flottenziele bereits ein Kriterium zur Festlegung der Vorstandsbezüge. Im Berichtsjahr haben wir dieses Anreizsystem weiter ausdifferenziert und von Abteilungsleiterebene an aufwärts auf das gesamte obere Management ausgedehnt. Wir erwarten davon eine konzernweit wachsende Motivation zur Erreichung der gesetzten Nachhaltigkeitsziele.

## Auf dem Weg zur CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion

GRI 103-1

In unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie haben wir unseren ganzheitlichen Anspruch formuliert, die Mobilität der Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist hierbei ein wichtiges Ziel. Dies gilt nicht nur für unsere Mobilitätslösungen, sondern auch für die eigenen Werke. Mit dem Ziel, langfristig CO<sub>2</sub>-neutral zu produzieren, kommen wir unserer Selbstverpflichtung zum Pariser Klimaabkommen nach und erfüllen weitere nationale und internationale Klimaschutzvorgaben.

## Wie wir die Produktion umwelt- und klimafreundlicher gestalten

GRI 103-2

Daimler verfügt weltweit über 72 Produktionsstandorte, die jeweils unterschiedlichen regionalen und nationalen Gesetzen unterliegen.

Der Umwelt- und Klimaschutz in der Produktion wird geschäftsbereichsübergreifend über drei regionale Gremien gesteuert und koordiniert (Deutschland/Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien). Sie bieten unseren Experten für diese Themenfelder die Möglichkeit, sich unternehmens- und werksübergreifend zu vernetzen, und dienen zur Erarbeitung weltweit akzeptierter Standards und Vorgehensweisen. Ihr Auftrag ist es, unsere Umwelt- und Klimaleistung durch Entwicklung von Standards, Austausch bewährter und innovativer Verfahren und Kommunikation von Zielen kontinuierlich zu verbessern.

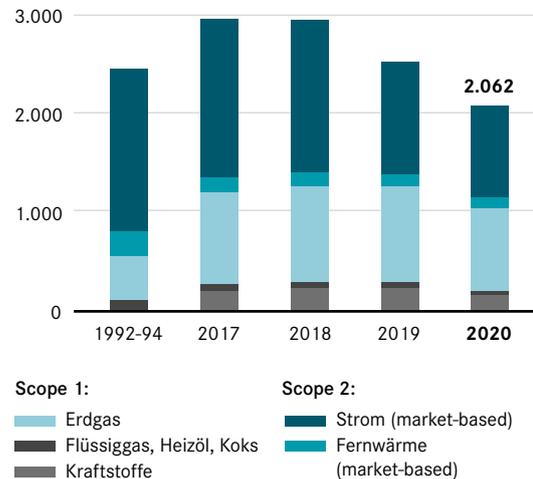
### Diese Klimaschutzziele gelten für unsere Werke

Auch für unsere Werke haben wir uns ambitionierte Klimaschutzziele gesteckt:

- **Ab 2022:** CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion in unseren eigenen Mercedes-Benz Cars & Vans Produktionswerken weltweit und in den Daimler Trucks & Buses Produktionswerken in Europa.
- **Bis 2025:** CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion an allen Produktionsstandorten von Daimler Trucks North America (DTNA), wobei das Portland Truck Manufacturing Plant bereits 2020 die CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion erreicht hat.
- **Bis 2030:** Bei Mercedes-Benz Cars & Vans streben wir an, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in unseren Werken (Scope 1 und 2) bis 2030 gegenüber dem Referenzjahr 2018 zu halbieren. Dieses Ziel wurde uns von der [Science Based Targets Initiative](#) bestätigt.
- **Bis 2039:** CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion in allen Werken und allen Geschäftsbereichen weltweit.

## 15 | Direkte und indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Produktion

in 1.000 t

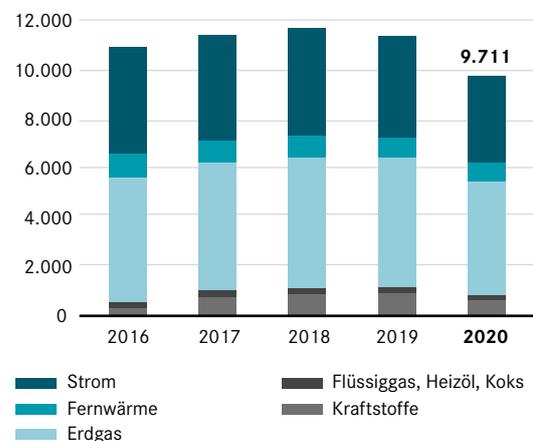


## Wir wollen in Zukunft CO<sub>2</sub>-neutral produzieren

Mit Blick auf die eigenen Werke und den Bezug der dort verwendeten Energie verfolgt die Mercedes-Benz AG ein ambitioniertes Ziel: Ab 2022 sollen die eigenen Produktionsstätten der Mercedes-Benz AG CO<sub>2</sub>-neutral produzieren – das sind weltweit mehr als 30 Pkw- und Van-Werke. Auch alle europäischen Bus- und Truck-Standorte sollen bis spätestens Ende 2022 ihre Produktion CO<sub>2</sub>-neutral stellen.

## 16 | Energieverbrauch in der Produktion

in GWh



### Wir beziehen grünen Strom

Als ersten Schritt zur CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion wollen wir die Treibhausgasemissionen, die bei der Herstellung der Fahrzeuge und der Energieversorgung der Werke anfallen, reduzieren oder – wo möglich – ganz vermeiden. Eine wichtige Säule hierfür ist die nachhaltige Stromversorgung der Werke, etwa durch den Bezug von Grünstrom: Alle deutschen Standorte der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Trucks AG und der Daimler Mobility AG wollen ab 2022 Strom beziehen, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen stammt und somit CO<sub>2</sub>-frei ist. Ein standortübergreifender Stromvertrag sichert zu jeder Zeit die vollständige Deckung des Strombedarfs mit einem Mix aus Solar-, Wind- und Wasserkraftanlagen. Ein Großteil des bezogenen Grünstroms soll in Deutschland produziert werden, beispielsweise in Windkraftanlagen, deren Förderung gemäß Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) nach 20-jährigem Betrieb auslaufen ist. Damit wird unter anderem langfristig sichergestellt, dass sechs norddeutsche Windparks weiterbetrieben werden können.

Im Berichtszeitraum wurden viele unserer Produktionsanlagen mit Strom aus regenerativen Quellen versorgt: Dies gilt beispielsweise für die Produktion des Elektroautos EQC (Stromverbrauch kombiniert: 21,5-20,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> im Mercedes-Benz Werk Bremen und für die Batterieproduktion am Standort der Deutschen Accumotive GmbH & Co. KG im sächsischen Kamenz. Auch das Van-Werk Vitoria (Spanien) – in dem die Elektro-Modelle eVito und seit 2020 der EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> von Mercedes-Benz Vans produziert werden – bezog für den gesamten Standort ausschließlich Grünstrom.

### Wir erzeugen Grünstrom an immer mehr Standorten

#### GRI 302-1

Eine weitere wichtige Säule der CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion ist der Ausbau der regenerativen Eigenerzeugung an den verschiedenen Standorten.

Im Berichtsjahr wurde im Werk Sindelfingen die „Factory 56“, die modernste Automobilproduktion von Mercedes-Benz, in Betrieb genommen und von Anfang an ebenfalls CO<sub>2</sub>-neutral mit Energie versorgt. Auf dem Dach befindet sich eine Photovoltaik (PV)-Anlage, die selbst erzeugten grünen Strom für die Fertigungshalle liefert. Hinzu kommt eine Vielzahl von Nachhaltigkeitsmaßnahmen, die den Energieverbrauch in der Factory 56 senken. Außerdem sind rund 40 Prozent der Dachfläche begrünt. Damit haben wir neben einem Ausgleich für versiegelte Bodenflächen auch eine Regenwasserrückhaltung erreicht.

Ein technologischer Meilenstein wird mit der erstmals in einem Mercedes-Benz Werk installierten Gleichstromversorgung aus dem Produktionsumfeld der Factory 56 erreicht. Die auf dem Dach installierte PV-Anlage erzeugt Gleichstrom mit mehr als 5.000 kWp Gesamtleistung. Der erzeugte Strom wird ohne Wechselrichter und Verluste direkt in das werkseigene Gleichstromnetz eingespeist. Daher braucht er nicht in Wechselstrom

umgewandelt zu werden, was mit einem Energieverlust von 10 bis 15 Prozent einhergehen würde. Wetter- und tageszeitbedingte Schwankungen des Energieangebots werden durch einen von der Mercedes-Benz Energy GmbH entwickelten Batteriespeicher mit einer Gesamtkapazität von 1,4 MWh ausgeglichen. Neben einem messbaren Beitrag zur Senkung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen erhöht die neue Technologie die Versorgungssicherheit der Produktion und stabilisiert zusätzlich das lokale Stromnetz, beispielsweise durch die Glättung von [Lastspitzen](#).

Auch an den Produktionsstandorten der Daimler Truck AG wurden weltweit viele PV-Anlagen errichtet. Besonders hervorzuheben ist der Standort Chennai in Indien, der im Jahr 2020 circa 16 Prozent seines Strombedarfs über die werkseigene PV-Anlage abgedeckt hat. Auch in Japan (Kawasaki), den USA (Portland, Cleveland, High Point), der Türkei (Istanbul) und Deutschland (beispielsweise Neu-Ulm, Rastatt, Gaggenau und Kassel) wurden PV-Anlagen in Betrieb genommen. Weltweit werden aktuell Flächenpotenziale für weitere Anlagen erhoben, um den Ausbau der Eigenerzeugung von Grünstrom als eine der Säulen zur Dekarbonisierung weiter voranzutreiben.

In der Produktion von Mercedes-Benz Pkw lag im Berichtsjahr der Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtstromverbrauch bei 60 Prozent und am Gesamtenergieverbrauch bei 26 Prozent. Bei Vans betrug der Anteil am Gesamtstromverbrauch 62 Prozent und am Gesamtenergieverbrauch 20 Prozent. Im Bereich Trucks & Buses konnte ein Anteil am Gesamtstromverbrauch von 45 Prozent und am Gesamtenergieverbrauch von 18 Prozent erreicht werden.

### Die Wärmeversorgung wird nachhaltiger

Auch bei der Wärmeversorgung der Werke setzt die Mercedes-Benz AG den Hebel an: Hierzu plant Mercedes-Benz unter anderem den Einsatz von Biogas, Biomasse, Geothermie und Solarthermie. Außerdem werden mit Grünstrom betriebene Wärmepumpen in Betrieb genommen. Am Standort Bremen werden CO<sub>2</sub>-Emissionen beispielsweise auch durch den Einsatz von Fernwärme deutlich reduziert. Das Mercedes-Benz Werk Jawor (Polen) hat im Berichtsjahr durch den Einsatz solcher Technologien Motoren CO<sub>2</sub>-neutral produziert. Das gilt auch für die Batterieherstellung von Plug-in-Hybrid-Batterien, die dort in diesem Jahr begonnen hat. Das Werk wird dazu Strom aus einem Windpark beziehen und seinen Wärmebedarf über ein Biomasse-Pellet-Heizwerk und einen Kessel mit Biomethan aus nachwachsenden Rohstoffen decken. Die Mercedes-Benz AG gehört damit zu den ersten großen Industrieunternehmen in Polen, die Verträge mit lokalen Grünstrom- und Wärmeversorgern abgeschlossen haben. Weitere Werke und Maßnahmen werden aktuell betrachtet.

### Unvermeidbare Emissionen werden kompensiert

Ergänzend will die Mercedes-Benz AG ab 2022 alle CO<sub>2</sub>-Emissionen, die sich bisher nicht vermeiden lassen, durch qualifizierte Klimaschutzprojekte kompensieren. Die Daimler Truck AG verfolgt in einem ersten Schritt für Europa denselben Ansatz.

<sup>1</sup> Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

<sup>2</sup> Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

Unvermeidbare Emissionen entstehen insbesondere durch die Eigenerzeugung von Wärme und Strom in unseren bestehenden gasbetriebenen Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen. Alle bisherigen und alle zukünftigen Kompensationsprojekte entsprechen den hohen Qualitätsansprüchen des [Clean Development Mechanism \(CDM\)](#) der Vereinten Nationen (UN) und sind zusätzlich nach [Gold Standard](#) validiert. Die Projekte vermeiden nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen. Sie fördern auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern. Zum Portfolio gehören Projekte zur erneuerbaren Energieversorgung – etwa aus Geothermie in Indonesien oder zur CO<sub>2</sub>-reduzierten Trinkwasseraufbereitung in Uganda.

### Daimler investiert über eine Milliarde Euro in Batterie-Produktionsverbund

Die lokale Fertigung von Batterien ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Elektro-Offensive der Mercedes-Benz AG – und ein entscheidender Baustein, um die weltweite Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen bedienen zu können. Mercedes-Benz baut deshalb einen globalen Batterie-Produktionsverbund auf und investiert hierfür mehr als eine Milliarde Euro.

Der Verbund wird künftig aus Standorten in Europa, Nordamerika und Asien bestehen. Der 100-prozentigen Mercedes-Benz Tochter Accumotive GmbH & Co. KG in Kamen (Deutschland) kommt dabei eine besondere Rolle zu: Als Kompetenzzentrum für den globalen Batterie-Produktionsverbund produziert sie seit 2012 Antriebsbatterien für elektrische und elektrifizierte Fahrzeuge von Mercedes-Benz und smart sowie Transporter. Das inzwischen in Kamen errichtete zweite Werk war von Anfang an CO<sub>2</sub>-neutral konzipiert. Dort werden unter anderem die Batteriesysteme für den EQA (Stromverbrauch kombiniert: 15,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> produziert. Seit Produktionsstart der Accumotive wurden am Standort Kamen mehr als eine Million Batterien auf Basis der Lithium-Ionen-Technologie für Elektro-, Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sowie für [48-Volt-Systeme](#) gefertigt.

Gemeinsam mit dem lokalen Partner Thonburi Automotive Assembly Plant (TAAP) hat Mercedes-Benz Pkw auch in Bangkok (Thailand) eine Batterieproduktion errichtet, die 2019 den Betrieb aufgenommen hat. Weiterhin haben Mercedes-Benz und der chinesische Hersteller BAIC eine lokale Batterieproduktion am Standort in Peking aufgebaut. 2020 nahm auch unsere Batteriefabrik im polnischen Jawor die Produktion auf. Im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim (Deutschland) ist in den Werkteilen Brühl und Hedelfingen ebenfalls je eine Batteriefabrik im Aufbau. Im Werkteil Hedelfingen laufen aktuell die letzten Vorbereitungen für die Produktion der Batteriesysteme für den EQS, der im nahe gelegenen Sindelfingen im ersten Halbjahr 2021 vom Band laufen soll. Auch die Batteriesysteme des EQE sollen in Hedelfingen produziert werden. Eine weitere Fabrik entsteht in der Nähe des bestehenden Mercedes-Benz Werks in Tuscaloosa (USA). Auch für das Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (Deutschland) ist eine neue Produktionsanlage für Batterien geplant.

Als wichtiger strategischer Partner gehört künftig auch der chinesische Batteriezellenhersteller Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. (Farasis) dem Batterie-Produktionsverbund der Mercedes-Benz AG an. Unsere strategische Partnerschaft haben wir im Juli 2020 durch eine Kapitalbeteiligung von Daimler an Farasis von rund drei Prozent gefestigt. Die Vereinbarung mit Farasis ist ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität von Mercedes-Benz im Rahmen der „Ambition 2039“. Kernelemente der Vereinbarung sind die Entwicklung und Industrialisierung hoch entwickelter Zelltechnologien sowie ehrgeizige Ziele in der Kostenposition.

### Den Europäischen Emissionshandel nehmen wir als Anreiz

Industrieanlagen, in denen durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht werden und deren genehmigte [Feuerungswärmeleistung](#) 20 MW übersteigt, müssen laut Gesetz am [Europäischen Emissionshandel \(EU-EHS\)](#) teilnehmen. Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, jährlich die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ermitteln, der zuständigen Behörde darüber Bericht zu erstatten und CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate in Höhe der gemeldeten CO<sub>2</sub>-Emissionen an die Behörde abzugeben. Pro CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikat (European Union Allowance – EUA) ist es dem Unternehmen gestattet, eine Tonne CO<sub>2</sub> auszustoßen.

Im Daimler-Konzern unterliegen insgesamt zwölf Anlagen in Deutschland, Frankreich, Spanien und Ungarn dieser Verpflichtung. Diese Anlagen erzeugen einen Großteil der am jeweiligen Standort für die Produktion benötigten Strom und Wärmemengen. Sie sind hocheffizient und nutzen fast ausschließlich Erdgas. Darüber hinaus besitzt das Werk Mannheim eine Gießerei, die ebenfalls unter die Regulierungen des EU-Emissionshandels fällt.

Die zulässige Gesamtzahl der EUA-Zertifikate innerhalb des EU-Emissionshandels ist begrenzt. Von dieser Gesamtzahl wird ein kleiner Anteil kostenlos an Industrieanlagen zugeteilt. Diese kostenlose Zuteilung verringert sich jährlich, sodass sie sich zum Ende der vierten Handelsperiode (2021 bis 2030) für die Automobilbranche und viele weitere Sektoren auf null reduziert haben wird. Ein Großteil der benötigten CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate muss damit kostenpflichtig bei EUA-Auktionen, im Börsenhandel oder im direkten Handel erworben werden. Bei Daimler legt ein internes Gremium mit Experten aus verschiedenen Abteilungen die Beschaffungsstrategie und das Risikomanagement für benötigte EUA-Zertifikate fest.

Derzeit sind über die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die an unseren Produktionsstandorten in Europa verursacht werden, im Rahmen des Emissionshandels erfasst. Durch Maßnahmen wie Energieeffizienzprojekte oder den Ausbau der Kapazitäten zur regenerativen Strom- und Wärmeerzeugung versuchen wir, die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu verringern.

<sup>1</sup> Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration

<sup>2</sup> Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

### Wir haben uns auch auf deutschen Brennstoffemissionshandel vorbereitet

Ergänzend zum Europäischen Emissionshandel gibt es seit Beginn des Jahres 2021 in Deutschland einen gesetzlich vorgeschriebenen Brennstoffemissionshandel. Das neue Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) führt eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung durch einen nationalen Emissionshandel für Umfänge ein, die nicht bereits dem Europäischen Emissionshandel (EU-EHS) unterliegen. Dies betrifft insbesondere die Sektoren Wärme und Verkehr. Damit müssen auch für jene von uns genutzten fossilen Energieträger, die nicht dem EU-EHS unterliegen, Zertifikate erworben werden.

Um sich auf die Neuerung einzustellen, hat Daimler die Standorte und internen Verantwortlichen über die rechtlichen Anforderungen und die damit verbundenen neuen Aufgaben informiert. Um Doppelbelastungen aus europäischem und nationalem Emissionshandel zu vermeiden, gilt es beispielsweise zu belegen, dass eine Anlage bereits dem EU-EHS unterliegt. Gemeinsam mit Brennstofflieferanten haben wir hierfür die Abrechnungsmodalitäten angepasst und Zähler installiert, um gegebenenfalls die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Außerdem haben wir für den Handel der Zertifikate bei Daimler entsprechende Prozesse implementiert.

### Transportlogistik leistet Beitrag zum Klimaschutz

Unsere globale Transportlogistik bedient heute 75 Produktionswerke in rund 30 Ländern und etwa 8.500 Händler fast überall in der Welt. 2020 haben wir weltweit rund 2,7 Millionen Fahrzeuge transportiert. Zudem wurden in Europa allein im ersten Halbjahr 2020 annähernd 4,5 Millionen Tonnen Produktionsmaterial transportiert. Das globale Transportvolumen lag bei rund 350.000 Standardcontainern Seefracht und etwa 120.000 Tonnen Luftfracht. Aufgrund der Auswirkungen der weltweiten Corona-Maßnahmen waren Rückgänge in der Größenordnung von 15 Prozent gegenüber 2019 zu verzeichnen.

Um die hiermit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, arbeiten wir mit Hochdruck an der Optimierung des Logistiknetzes. Dabei geht es vor allem darum, die Knotenpunkte optimal miteinander zu verbinden, sodass zurückgelegte Strecken verkürzt werden können und die Auslastung verbessert werden kann. Außerdem spielen innovative Transportkonzepte und neue Transportmittel eine wichtige Rolle.

Bei der Auswahl von Logistikkonzepten berücksichtigen wir neben Kosten, Laufzeit und Transportqualität auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Ebenso ziehen wir bei der Auswahl von Logistikkdienstleistern Nachhaltigkeitskriterien heran – von Umweltzertifikaten über den Einsatz von umweltschonendem Equipment bis zur Nutzung emissionsarmer Lkw nach der neuesten Euro-Norm.

Mercedes-Benz Pkw arbeitet permanent an der Optimierung des globalen Logistiknetzes. Das Unternehmen baut dabei insbesondere den Transport über das Schienennetzwerk stetig aus und setzt auf nachhaltige und digitale Innovationen.

Bei der Umsetzung geht Mercedes-Benz Pkw nun den nächsten Schritt in Richtung CO<sub>2</sub>-neutraler Mobilität: Anfang 2020 wurde der Schienenverkehr in der Transportlogistik von Mercedes-Benz mit dem Logistikpartner DB Cargo auf eine CO<sub>2</sub>-freie Energieversorgung umgestellt. Damit wird das Produktionsmaterial für die Mercedes-Benz Pkw-Werke in Deutschland sowie Richtung des ungarischen Werks in Kecskemét ab sofort mit Ökostrom per Bahn befördert. Umgerechnet entsprechen die Transporte auf der Schiene täglich etwa 270 Lkw-Ladungen, die nicht den Weg über die Straße nehmen müssen.

Der Ökostrom, der für die Schienentransporte in Deutschland und Österreich genutzt wird, wird dabei ausschließlich aus einheimischen erneuerbaren Energiequellen bezogen. Er wird derzeit vor allem in Wasserkraftwerken erzeugt.

Neben dem Fokus zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen werden auch Aktivitäten zur Verkehrsreduzierung, Abfallvermeidung und Reduzierung des Energiebedarfs angestrebt. In diesem Zusammenhang wurde im vergangenen Jahr ein Pilotprojekt zur Reduzierung von Treibhausgasen im Nahverkehr der Produktionsstandorte beschlossen. Als erstes Werk wird seit Mai 2020 in Kecskemét eine Mercedes-Benz Actros-Flotte, bestehend aus sieben Fahrzeugen, für die täglich sieben Touren mit bis zu 100 Zustellungen ausschließlich mit einem alternativen Kraftstoff (**HVO-Diesel**) betankt. Das Werk konnte dadurch seinen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck bereits um mindestens 58 Tonnen reduzieren (dies entspricht circa der 15-fach zurückgelegten Entfernung Madrid-Moskau eines Megatrailers mit konventionellem Diesel). Ziel dieses Pilotprojektes ist es, die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Testbetrieb auch in die Strategie zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung weiterer Werke einfließen zu lassen.

### So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

#### GRI 103-3

Auf unserem Weg zur CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion können wir bereits Erfolge vorweisen: Die langjährigen Ziele für eine CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Produktion bis 2020 haben wir bereits 2019 erreicht. In 2020 konnte die Mercedes-Benz AG unter anderem durch verschiedene Effizienzmaßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der Produktion 18 Prozent CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Vorjahr einsparen. Systematisch erfasst werden diese in einer konzerneigenen und für die Steuerung konzerntweiter Ziele implementierten Datenbank. Auch bei Trucks & Buses konnten die Treibhausgasemissionen um 20 Prozent reduziert werden.

Zukünftig haben sich die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG im Rahmen ihrer „Ambitionen 2039“ und als Ausdruck ihres Engagements für das Pariser Klimaabkommen neue Ziele gesteckt.

**Diese Klimaschutzziele gelten für unsere Werke**

Die Fortschritte, die wir im Hinblick auf die Klimaziele für unsere Werke erzielen, werden mithilfe interner und externer Instrumente geprüft. Die Ergebnisse der Überprüfungen werden genutzt, um die Klimaschutzmaßnahmen anzupassen und weiterzuentwickeln. Für die interne Überprüfung haben die

Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG Kennzahlen definiert, die sie per Scorecard verfolgen. Mit der externen Überprüfung wurde eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft betraut. Diese überprüft jährlich eine Auswahl unserer Unternehmensziele und deren Umsetzung.

## 17 | CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Energieverbrauch (in 1.000 t)\*

GRI 305-1/-2

	2016	2017	2018	2019	2020
CO <sub>2</sub> direkt (Scope 1)	1.056	1.192	1.247	1.239	1.027
CO <sub>2</sub> indirekt (Scope 2) – market-based	1.882	1.763	1.687	1.276	1.035
CO <sub>2</sub> indirekt (Scope 2) – location-based	2.141	2.041	1.985	1.706	1.492
<b>Summe – market-based</b>	<b>2.938</b>	<b>2.955</b>	<b>2.934</b>	<b>2.516</b>	<b>2.062</b>
<b>Summe – location-based</b>	<b>3.197</b>	<b>3.233</b>	<b>3.232</b>	<b>2.946</b>	<b>2.519</b>

\* Die market-based und die location-based Methode sind gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance seit 2016 implementiert. Seither bildet der market-based Ansatz die Standardbilanzierungsmethode. Die historischen Daten 2006 bis 2015 wurden anhand einer der location-based ähnlichen Methode berechnet.

## 18 | Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (in kg/Fahrzeug)\*

GRI 305-1/-2

	2016	2017	2018	2019	2020
Cars – CO <sub>2</sub> direkt (Scope 1)	245	250	267	279	326
Cars – CO <sub>2</sub> indirekt (Scope 2) – market-based**	611	565	562	431	426
<b>Summe – Cars – Scope 1 &amp; 2</b>	<b>856</b>	<b>815</b>	<b>829</b>	<b>711</b>	<b>752</b>
Trucks*** – CO <sub>2</sub> direkt (Scope 1)	746	663	629	676	742
Trucks*** – CO <sub>2</sub> indirekt (Scope 2) – market-based**	1.286	1.084	933	834	954
<b>Summe – Trucks – Scope 1 &amp; 2</b>	<b>2.032</b>	<b>1.747</b>	<b>1.561</b>	<b>1.510</b>	<b>1.696</b>
Vans – CO <sub>2</sub> direkt (Scope 1)	372	340	355	346	333
Vans – CO <sub>2</sub> indirekt (Scope 2) – market-based**	201	157	196	160	147
<b>Summe – Vans – Scope 1 &amp; 2</b>	<b>573</b>	<b>497</b>	<b>551</b>	<b>506</b>	<b>479</b>
Buses – CO <sub>2</sub> direkt (Scope 1)	1.408	1.177	977	1.083	1.471
Buses – CO <sub>2</sub> indirekt (Scope 2) – market-based**	1.421	1.059	948	911	1.245
<b>Summe – Buses – Scope 1 &amp; 2</b>	<b>2.829</b>	<b>2.236</b>	<b>1.924</b>	<b>1.994</b>	<b>2.716</b>

\* exkl. CO<sub>2</sub> aus Kraftstoffen

\*\* Die market-based und die location-based Methode sind gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance seit 2016 implementiert. Seither bildet der market-based Ansatz die Standardbilanzierungsmethode.

\*\*\* Im Geschäftsfeld Trucks sind ab 2020 Reman-Umfänge nicht mehr berücksichtigt

## Luftreinhaltung: Bessere Technologien erfüllen strengere Grenzwerte

GRI 103-1

Zu unserer unternehmerischen Verantwortung als Automobilhersteller gehört es, individuelle Mobilität, Klimaschutz und Luftreinhaltung miteinander in Einklang zu bringen. Der Straßenverkehr hat noch immer einen erheblichen Anteil an den Luftbelastungen – vor allem im straßennahen Bereich. Die innerstädtische Luftqualität stellt daher für uns einen wichtigen Umweltaspekt dar. Weltweit haben Gesetzgeber Abgasnormen verabschiedet, die den Ausstoß schädlicher Stoffe wie Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub regeln und die Belastungen reduzieren sollen. Die darin beschriebenen Emissionsgrenzwerte wurden in den vergangenen Jahren immer weiter verschärft. Um diese Grenzwerte heute und auch in Zukunft zu unterschreiten, entwickeln wir unsere Technologien stetig weiter.

Unser Augenmerk gilt darüber hinaus den Luftschadstoffemissionen aus unseren Werken: Sie zu verringern, ist eine ständige Aufgabe und Herausforderung – sowohl für unsere Werks- und Anlagenplanung als auch für den täglichen Betrieb. Von besonderer Bedeutung sind sogenannte flüchtige organische Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC) vor allem aus unseren Lackieranlagen. Stickoxid- und Schwefeloxid-Emissionen aus Feuerungs- und Energieerzeugungsanlagen sowie Feinstäube beispielsweise aus Schweißrauchabsaugungen der Rohbaubereiche oder unseren Energieerzeugungsanlagen sind ebenfalls bedeutsame Luftschadstoffe.

## Wie wir die Luftqualität in Städten verbessern wollen

GRI 103-2

Bis 2025 soll unsere Neufahrzeugflotte keine relevante Auswirkung mehr auf die NO<sub>2</sub>-Belastung in urbanen Räumen haben. Darüber hinaus wollen wir die Entwicklung von Maßnahmen zur Feinstaubreduzierung vorantreiben.

## Neue Dieselmotoren erfüllen strengere Grenzwerte

Möglich wird eine Senkung der NO<sub>x</sub>-Emissionen durch ein innovatives Gesamtpaket aus Motor- und Abgasnachbehandlung, das mit der neuen Motorengeneration OM 654 und 656 konsequent im Markt eingeführt und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Dafür hat das Unternehmen rund drei Milliarden Euro in Entwicklung und Produktion investiert. Fahrzeuge mit den neuen Motoren haben auch auf der Straße niedrige NO<sub>x</sub>-Emissionen: Bei vielen Fahrten liegen sie nach dem Messverfahren [Real Driving Emissions \(RDE\)](#) sogar deutlich unter dem derzeitigen Laborgrenzwert von 80 Milligramm pro Kilometer. Im Dauerbetrieb von vielen Tausend Kilometern unter RDE-Bedingungen erreichen Fahrzeuge mit Dieselmotoren der neuesten Generation Emissionen um die 20 bis 30 Milligramm NO<sub>x</sub> pro Kilometer im Mittel.

Die Erneuerung des Bestands mit neuen Dieselfahrzeugen, die nach [Euro 6d-TEMP](#) oder Euro 6d zertifiziert sind, ist ein sehr wirksames Mittel, die NO<sub>x</sub>-Emissionen im Straßenverkehr weiter zu senken. Bei Mercedes-Benz Pkw war seit Juni 2019 die Pkw-Flotte im Neuwagengeschäft in Europa mindestens nach Euro 6d-TEMP zertifiziert, seit Herbst 2020 nach Euro 6d. Möglich macht es unter anderem die erweiterte Abgasnachbehandlung mit zusätzlichem [Unterflur-SCR-Katalysator](#).

## Wir verfolgen einen konkreten Maßnahmenplan

Neben der beschriebenen Einführung von Fahrzeugen, die die strengeren Emissionsgrenzwerte im Rahmen der RDE-Anforderungen erfüllen, tragen wir mit einer Reihe weiterer Maßnahmen dazu bei, die Luftqualität zu verbessern.

### Software-Update verringert Stickoxidausstoß

Insgesamt entwickelt Daimler für nahezu die gesamte Dieselflotte der Abgasnormen Euro 6b und Euro 5 in Europa Software-Updates, die die Stickoxid-Emissionen der Fahrzeuge im Durchschnitt um 25 bis 30 Prozent im realen Fahrbetrieb verbessern.

Bereits 2017 hatte Daimler angekündigt, freiwillige Service-Maßnahmen mit Software-Updates für mehrere Millionen Dieselfahrzeuge in Europa anzubieten. Wie bekannt, führt Daimler zudem seit 2018 auf Anordnung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verpflichtende Rückrufe durch, bei denen ebenfalls Software-Updates aufgespielt werden.

Die Rückrufe auf Anordnung des KBA umfassen verschiedene Fahrzeugmodelle (Pkw und Transporter) mit der Abgasnorm Euro 6b beziehungsweise Euro 5. Die freiwillige Service-Maßnahme für Fahrzeuge, die nicht Teil des Rückrufes sind, läuft wie geplant weiter.

### Wir fördern Hardware-Nachrüstungen in Schwerpunktregionen

In vorab definierten Schwerpunktregionen beteiligen wir uns an einem Hardware-Nachrüstungsprogramm für Dieselfahrzeuge, das von der Bundesregierung initiiert wurde. Konkret hat Daimler einen Betrag von bis zu 3.000 Euro (brutto) je Fahrzeug als finanziellen Zuschuss für Hardware-Nachrüstungen zugesagt – sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Die Hardware-Nachrüstungen müssen von Drittanbietern entwickelt und angeboten und vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt werden. Seit Sommer 2019 hat das KBA Nachrüstlösungen für verschiedene Fahrzeugmodelle freigegeben. Diese müssen im realen Fahrbetrieb unter bestimmten Bedingungen NO<sub>x</sub>-Grenzwerte von 270 mg/km einhalten. So soll eine erhebliche Verringerung der NO<sub>x</sub>-Emissionen im Dauerbetrieb des nachgerüsteten Fahrzeuges garantiert werden.

Um den Antragsprozess für den Daimler-Zuschuss für unsere Kunden möglichst effizient und einfach zu gestalten, haben wir hierfür eine [eigene Website](#) eingerichtet. Dort können Interessierte zunächst unverbindlich vorab prüfen, ob sie die genauen

Zuschussbedingungen erfüllen. Über diese Webseite können Kunden nach Einbau einer genehmigten Hardware-Nachrüstung auch die Auszahlung des Zuschusses beantragen.

### Mit lokalen Konzepten tragen wir zur Luftreinhaltung bei

Neben schadstoffärmeren Antrieben können auch intelligente Mobilitäts- und Logistikkonzepte dazu beitragen, die Luftqualität in Städten zu verbessern. Hierzu haben wir auf eigene Initiative lokale Maßnahmen eingeleitet.

Unsere verschiedenen Konzepte und Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement haben wir unter dem Dach der f.l.o.w.-Initiative (f.l.o.w. – Fortbewegung, Lebensweise, Ökologie und Wirtschaft) gebündelt. Mit ihr unterstützen wir unsere eigenen Beschäftigten dabei, je nach Situation und Transportaufgabe das am besten geeignete Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit zu finden. Die Region Stuttgart spielt hierbei mit rund 80.000 Beschäftigten eine besondere Rolle. Hier fördern wir die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wie S-Bahn, Stadtbahn oder Bus unter anderem über Job- und Firmentickets. So tragen sie dazu bei, durch weniger gefahrene Straßenkilometer die Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und den Verkehr in Städten zu verflüssigen.

#### **Betriebliches Mobilitätsmanagement: Wie wir die Mobilität unserer Beschäftigten nachhaltiger gestalten**

Wir wollen zudem besser abschätzen können, wie sich der Straßenverkehr auf die Luftqualität auswirkt. Deshalb beobachten und modellieren wir die Entwicklung der innerstädtischen Luftqualität an verschiedenen deutschen Messstandorten. Einen Schwerpunkt bildet dabei der Messstandort „Am Neckartor“ in Stuttgart.

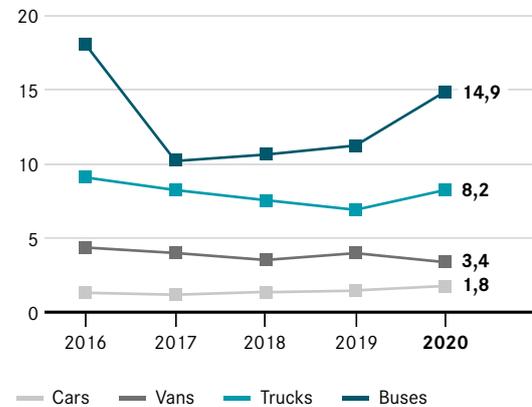
### Neue Verfahren reduzieren Lösemittlemissionen in der Produktion

Unser Anspruch ist, Best-in-Class bei produktionsbezogenen VOC-Emissionen zu werden. Bei VOC-Emissionen handelt es sich um organische Kohlenwasserstoffverbindungen, die leicht flüchtig sind – also leicht aus der flüssigen in die gasförmige Phase übergehen – und gesundheitsschädlich sein können. In der Automobilproduktion werden sie hauptsächlich bei der Fahrzeuglackierung freigesetzt. Verschiedene Länder definieren und erheben VOC allerdings unterschiedlich, sodass eine weltweit einheitliche Erfassung schwierig ist. Außerdem unterliegt die Erfassung dieser Emissionen unterschiedlichen gesetzlichen Grenzwertvorgaben.

Ein Beispiel für unsere Anstrengungen, unsere VOC-Emissionen zu mindern, ist der öffentlich-rechtliche Vertrag zwischen dem Werk Sindelfingen und der Stadt Sindelfingen. Er besagt, dass pro Quadratmeter lackierter Fahrzeugoberfläche die Emissionen 20 Gramm nicht überschreiten dürfen. Messungen belegen, dass die real erreichten Emissionen in unserem örtlichen Werk deutlich geringer sind.

### 19 | Spezifische Lösemittlemissionen (VOC) pro Fahrzeug

in kg/Fahrzeug



Wir optimieren bestehende Abluftreinigungssysteme kontinuierlich oder entwickeln neue Technologien. Zum Beispiel setzen wir seit 2019 den neuartigen „Eco Paint“-Lackierprozess für Trucks (EP-T) ein. EP-T ist ein umweltfreundliches Verfahren, das wir weltweit zur Lackierung von Lkw-Fahrerhäusern einsetzen. Zum einen arbeiten wir bei EP-T mit neuen Lackmaterialien. Festkörper machen darin einen Gewichtsanteil von rund 80 Prozent aus – entsprechend gering ist der Anteil der Lösemittel, die meist aus VOC bestehen. Zum anderen verwenden wir ein integriertes Nass-in-Nass-Verfahren für das Auftragen von **Füller** und Decklack. Dabei wird die zweite Lackschicht direkt auf die noch nasse vorherige Lackschicht aufgetragen. Somit wird die sogenannte Ablüfzeit verkürzt, in der Lösungsmittel aus dem Lack entweichen können. Außerdem haben wir eine Anlage zur energieeffizienten und ressourcenschonenden **Trockenabscheidung** des beim Lackieren entstehenden Spritznebels installiert. Mit diesen Maßnahmen können wir die Lösemittlemissionen gegenüber dem konventionellen Prozess um bis zu 60 Prozent verringern. Zugleich erreichen wir Energieeinsparungen und eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um mehr als 50 Prozent.

### Wir sorgen für gute und allergenreduzierte Luft im Fahrzeuginnenraum

Für die Sicherheit und das Wohlbefinden der Fahrzeuginsassen sind gute Luft und allergiegeprüfte Oberflächen im Innenraum von Fahrzeugen sehr wichtig. Bei der Fahrzeugentwicklung achten wir deshalb darauf, Innenraumemissionen zu verringern und allergieauslösende Substanzen zu reduzieren. Außerdem verwenden wir hochwirksame Filter in der Klimaanlage, die ein Eindringen von Allergenen einschränken. Seit 2016 tragen viele unserer Pkw-Baureihen für den Fahrzeug-Innenraum das Qualitätssiegel der Europäischen Stiftung für Allergieforschung (European Centre for Allergy Research Foundation – ECARF). Das ECARF-Siegel zeichnet Produkte aus, deren Allergikerfreundlichkeit wissenschaftlich nachgewiesen wurde.

Auch die folgenden Maßnahmen tragen dazu bei, Innenraumemissionen und allergieauslösende Substanzen in unseren Fahrzeugen zu reduzieren:

- Weiterentwicklung der Daimler-Benz Liefervorschriften im Hinblick auf Emissionen und Gerüche im Innenraum (inklusive Grenzwertvorgaben für Lieferanten)
- Weiterentwicklung der Materialien und Prozesse, die zur Herstellung der Innenraumbauteile verwendet werden
- Überprüfung der Innenraumemissionen durch Messungen in eigener Fahrzeugprüfkammer

### Emissionslabor Immendingen nimmt Betrieb auf

Seit 2018 bauen wir in Immendingen im neuen Prüf- und Technologiezentrum der Mercedes-Benz AG ein vollkommen neues Emissionsmesslabor. Im Berichtszeitraum nahmen wir das Emissionslabor Immendingen (ELI) schrittweise in Betrieb. Der operative Betrieb ist Anfang 2021 gestartet.

Im ELI werden wir künftig sämtliche Mercedes-Benz Pkw-Modelle und Transporter auf [Rollenprüfständen](#) messtechnisch testen. Neben Emissionen prüfen wir dabei auch elektrische Parameter wie Stromverbrauch und Reichweite. Möglich sind zudem Simulationen unterschiedlicher Höhen bis zu 4.000 Metern über Meeresebene sowie klimatischer Bedingungen von minus 30 bis plus 50 Grad Celsius. Damit können wir aufwendige weltweite Tests von der Straße in das neue Technologiezentrum überführen. Zudem verfügt das ELI über Labor- und Werkstattbereiche – etwa für Versuche zur [On-Board-Diagnose \(OBD\)](#) und zur Vorbereitung von Straßenfahrten zur mobilen Abgasmessung (Real Drive Emissions – RDE) mit dem portablen Emissionsmesssystem (PEMS).

### Prozesse um Diesel-Emissionen: US-Behörden stimmen Vergleich zu

**GRI 307-1**

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaft Mercedes-Benz USA LLC (MBUSA) haben im Berichtsjahr einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung Rechtssicherheit im Zusammenhang mit verschiedenen Diesel-Verfahren in den USA gemacht: Die US-Regulierungsbehörden haben im September 2020 einem Vergleich zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche zugestimmt. Damit werden die entsprechenden behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontroll-Systemen von rund 250.000 Dieselfahrzeugen in den USA beendet.

Bei den Behörden handelt es sich um die US-Umweltbehörden Environmental Protection Agency (EPA) und California Air Resources Board (CARB), die Environment and Natural Resources Division des amerikanischen Justizministeriums (DOJ), das California Attorney General's Office sowie die amerikanische Zoll- und Grenzschutzbehörde (United States Customs and Border Protection). Daimler hat vollumfänglich mit den US-Behörden kooperiert und hat im Rahmen dieses Prozesses

keine [„Notice of Violation“](#) der EPA oder der CARB erhalten. Daimler hat sich zudem mit den Klägervertretern auf eine einvernehmliche Beilegung der Verbraucher-Sammelklage „In re Mercedes-Benz Emissions Litigation“ geeinigt, die vor dem US-Berichtsgericht für New Jersey anhängig war.

Mit der Beilegung der Verfahren werden langwierige Streitige Auseinandersetzungen vor Gericht mit entsprechenden rechtlichen und finanziellen Risiken vermieden. Wie in den Vergleichsvereinbarungen festgehalten, bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden sowie die Ansprüche der Sammelkläger und räumt keine Haftung gegenüber den USA, Kalifornien, den Klägern oder in sonstiger Weise ein. Die Vergleiche beenden die anhängigen Zivilverfahren von Daimler mit den US-Behörden, ohne festzustellen, ob Funktionalitäten in den Fahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen sind.

Neben der Zahlung von Zivilstrafen sieht der Vergleich mit den US-Behörden vor, dass das Unternehmen sein technical Compliance Management System (tCMS) weiter verstärkt und Service-Maßnahmen für betroffene Fahrzeuge anbietet. Darüber hinaus wird Daimler landesweit sogenannte Mitigationsmaßnahmen durchführen. Sie dienen dazu, Stickoxid-Emissionen in der Umwelt zu reduzieren und zusätzlich weitere Projekte im US-Bundesstaat Kalifornien zu finanzieren.

Für die erwarteten Gesamtkosten der Vergleiche hat Daimler ausreichend bilanzielle Vorsorge getroffen: Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden US-Dollar einschließlich der Zivilstrafe sowie der erwarteten Kosten für Mitigationsmaßnahmen und -zahlung sowie für die Durchführung der Service-Maßnahmen. Die geschätzten Kosten für die Beilegung der Sammelklage betragen rund 700 Millionen US-Dollar, einschließlich der noch vom Gericht zu genehmigenden Anwaltsgebühren und -kosten. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Betrag in Euro, um Anforderungen aus den Vergleichen zu erfüllen.

Ein externer Compliance-Monitor wurde nicht zur Auflage des behördlichen Vergleichs gemacht. Aufbauend auf dem bestehenden Compliance-Programm, hat Daimler 2016 bestehende Prozesse und Strukturen in ein konzernweites tCMS zusammengeführt und die technical Compliance seitdem mit einer Reihe von Maßnahmen gestärkt. Dafür wurden entsprechende Ressourcen investiert und Stellen geschaffen. Die Elemente des tCMS sind im „Compliance Operating Plan“ als Anhang in der Vergleichsvereinbarung mit der US-Regierung aufgeführt. Damit liefert Daimler eine Blaupause für ein effektives tCMS in der Automobilindustrie. Im Rahmen des Vergleichs mit den US-Behörden hat Daimler zugesagt, das bestehende tCMS ständig weiterzuentwickeln.

Eine detaillierte Beschreibung der behördlichen Verfahren mit Bezug zu Diesel-Emissionen findet sich in der Risikoberichterstattung des Unternehmens.

[➔ Risiko- und Chancenbericht, GB 2020](#)

## Wie wir mit Herausforderungen, Beschwerden oder Hinweisen umgehen

Insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen und unklaren rechtlichen Rahmenbedingungen unterstützt unser technical Compliance Management System (tCMS) unsere Beschäftigten in der Produktentwicklung. Bei Unsicherheiten können sich Beschäftigte neben Kollegen und Vorgesetzten auch an sogenannte tCMS-Multiplikatoren wenden, die speziell in Bezug auf technical Compliance geschult wurden. Daneben stehen auch die Zertifizierungsbereiche sowie der Bereich Technical Compliance in der Rechtsabteilung zur Verfügung. Ist eine Frage so komplex, dass sie mithilfe der Anlaufstellen nicht geklärt werden kann, gibt es den sogenannten tCMS-Clearing-Prozess: Darin werden komplexe Fragen zu technischen Regelungen, die unklar sind oder Interpretationsspielraum zulassen, von einem Expertenteam aus Entwicklern, Juristen, Zertifizierern und Beschäftigten anderer Fachbereiche geprüft, aufgearbeitet und anschließend von einem Gremium bewertet und entschieden.

In Bezug auf den Vergleich mit US-Regulierungsbehörden in Zusammenhang mit Diesel-Emissionen hat Daimler zudem einen Prozess eingerichtet, über den Beschäftigte auf Herausforderungen bei der Einhaltung von Vergleichsaufgaben und -vereinbarungen sowie etwaige Verstöße hinweisen können.

Um Hinweisen auf Verstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten fair und angemessen nachzugehen, haben wir bereits im Jahr 2006 ein allgemeines Hinweisgebersystem eingerichtet. Über dieses System sind die Beschäftigten des Daimler-Konzerns und Außenstehende aufgefordert, Hinweise auf Verstöße gegen Gesetze oder interne Regelungen zu melden.

**Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO**

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

**GRI 103-3**

Wir berücksichtigen die Schadstoffemissionen unserer Fahrzeuge frühzeitig im Entwicklungsprozess und verankern entsprechende Vorgaben in der entwicklungsbegleitenden Dokumentation. Darin legen wir für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest – zum Beispiel für die Schadstoffemissionen. Anhand dieser Zielwerte bewerten wir auch Meilensteine, die wir im Laufe der Produktentwicklung erreichen. Hierbei gleichen wir den Ist-Stand des Projekts mit den Zielwerten ab – und leiten falls nötig Korrekturmaßnahmen ein.

An den Produktionsstandorten prüfen wir im Rahmen des Umweltmanagements auf Werksebene regelmäßig, ob die internen und externen Umweltschutzvorgaben befolgt und die Berichtspflichten erfüllt werden. Kontrolliert wird hierbei unter anderem der rechtskonforme Betrieb bei Luftemissionen. Sollte es zu umweltrelevanten Vorfällen kommen, erfassen wir diese und beseitigen eventuelle Schäden. Das Managementsystem wird sowohl durch externe Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, EMAS) als auch über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-Due-Diligence-Prozess) überwacht.

## 20 | Luftemissionen (in t)

**GRI 305-7**

	2016	2017	2018	2019	2020
Lösemittel (VOC)	7.971	7.735	7.929	7.506	<b>6.483</b>
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	33	57	61	60	<b>40</b>
Kohlenmonoxid (CO)	2.843	2.203	2.515	1.962	<b>1.502</b>
Stickoxide (NO <sub>x</sub> )	1.243	1.185	1.050	1.568	<b>1.349</b>
Staub (ges.)	198	150	182	228	<b>270</b>

**21 | Spezifische Lösemittlemissionen (VOC) (in kg/Fahrzeug)**

	2016	2017	2018	2019	2020
Cars	1,31	1,18	1,37	1,47	<b>1,77</b>
Trucks*	9,08	8,23	7,55	6,90	<b>8,24</b>
Vans	4,36	3,99	3,52	3,98	<b>3,37</b>
Buses	18,04	10,19	10,62	11,23	<b>14,88</b>

\* Im Geschäftsfeld Trucks sind ab 2020 Reman-Umfänge nicht mehr berücksichtigt.



Ressourcen-  
schonung

# Ressourcenschonung

Der weltweite Ressourcenverbrauch wächst – mit negativen Folgen für Umwelt und Gesellschaft. Unser Ziel ist es deshalb, den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum unserer Produktionsleistung zu entkoppeln: Wir haben uns vorgenommen, je Fahrzeug den Einsatz von Ressourcen zu verringern. Damit wollen wir einen Beitrag leisten, um sowohl wirtschaftliches Wachstum als auch Nachhaltigkeit zu fördern.

Das kann uns nur gelingen, indem wir konsequent Ressourcen schonen und die Verwertungskreisläufe weiter schließen. Dabei übernehmen wir Verantwortung auf Produkt- und auf Produktionsseite: Beispielsweise setzen wir zunehmend Sekundärmaterialien und nachwachsende Rohstoffe in unseren Fahrzeugen ein und gestalten unsere Prozesse immer effizienter. Um auch den Verbrauch von Energie, Wasser und Abfall zu reduzieren, arbeiten wir kontinuierlich daran, unsere Produktion effizienter und umweltschonender zu machen.

Ziel	Zielhorizont	SDGs
<b>Energieverbrauch pro Fahrzeug*</b> – Pkw – 43 % – Vans – 25 %	<b>2030</b>	  
<b>Wasserverbrauch pro Fahrzeug*</b> – Pkw – 33 % – Vans – 28 %	<b>2030</b>	  
<b>Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug*</b> – Pkw – 43 % – Vans – 33 %	<b>2030</b>	 
<b>Anteil an Sekundärrohstoffen pro Fahrzeug **</b> – Pkw 40 %	<b>2030</b>	 

\* In der Produktion gegenüber Durchschnitt 2013/2014

\*\* im Schnitt für die Mercedes-Benz Pkw Flotte ohne smart und Vans

## UNSER SPURWECHSEL

Unsere Vision ist es, unsere gesamte Wertschöpfungskette in einen möglichst geschlossenen Kreislauf zu verwandeln. Dazu wollen wir zum Beispiel unsere Produktionsabfälle und Altmaterialien wieder in den Materialkreislauf zurückführen. Besonders in Batterien von E-Fahrzeugen stecken auch am Ende ihres Lebenszyklus noch viele hochwertige Materialien. Das Recycling und die Wiederverwendung

dieser und vieler anderer Rohstoffe stehen im Fokus aktueller und zukünftiger strategischer Aktivitäten. Ebenso wichtig wie notwendig ist es, unsere Lieferanten noch stärker miteinzubeziehen – etwa durch Dialoge und klare Zielsetzungen. Zusätzlich wirken wir an verschiedenen Initiativen mit, die sich zum Ziel gesetzt haben, den Ressourcenverbrauch wichtiger Rohstoffindustrien zu reduzieren.

## Unsere Fahrzeuge: Ressourcenverbrauch und Wachstum entkoppeln

GRI 103-1

Die Weltwirtschaft wächst und die Nachfrage nach Mobilität steigt. Damit einher geht ein höherer Verbrauch von Ressourcen, der Umwelt und Gesellschaft belasten kann: So sind die Gewinnung und Weiterverarbeitung von primären Rohstoffen häufig energieintensiv und führen zu Emissionen von Schadstoffen in Wasser, Boden und Luft. Nicht zuletzt birgt die Nutzung natürlicher Ressourcen auch soziale Risiken: Eine gerechte Rohstoffverteilung, der sichere Zugang zu sauberem Trinkwasser oder die Verletzung von Menschenrechten beim Rohstoffabbau sind dabei nur einige Problemstellungen.

Aktuell bestehen unsere Fahrzeuge hauptsächlich aus Materialien wie Stahl, Eisen, Aluminium und Kunststoff. Auch wenn Werkstoffe wie Stahl, Eisen und Aluminium voraussichtlich in Zukunft in ausreichender Menge verfügbar sein werden, ist es dennoch unser Ziel, den Verbrauch der zu ihrer Herstellung benötigten natürlichen Ressourcen gering zu halten. Beispielsweise wollen wir Aluminium-Schrott recyceln, um den Werkstoff über den Materialkreislauf in unsere Fahrzeuge zurückzuführen. Das schont nicht nur wertvolle Ressourcen, sondern senkt auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, da zur Aluminiumverhüttung sehr viel Energie benötigt wird.

Mit dem Ausbau der Elektromobilität ändert sich jedoch der Bedarf an Materialien für die Fahrzeugherstellung: Bei Antriebsbatterien von Elektrofahrzeugen heutiger Generationen werden Metalle wie Lithium, Kobalt oder Nickel benötigt. Dabei ist unsicher, ob diese Rohstoffe bei steigender Nachfrage langfristig ausreichend zur Verfügung stehen werden. Da die in einem batterieelektrischen Fahrzeug verbauten Rohstoffe jedoch erst in vielen Jahren wieder zurück in den Rohstoffkreislauf gelangen, kommen bis dahin vor allem neu abgebaute Rohstoffe zum Einsatz. Dies birgt Herausforderungen für Wertschöpfungsketten, die auf solche Rohstoffe angewiesen sind. Unser Ziel ist es daher, den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Absatzwachstum zu entkoppeln. Dafür arbeiten wir daran, Stoffkreisläufe zu schließen und unsere Prozesse effizienter zu gestalten. Auf diese Weise wollen wir den Verbrauch von Rohstoffen insgesamt reduzieren.

## Wie wir den Ressourceneinsatz wirksam verringern

GRI 103-2 GRI 301-1

Bei Daimler sind vor allem die Bereiche Fahrzeugkonzepte, Fahrzeugentwicklung, Einkauf sowie Produktionsplanung und Produktion dafür verantwortlich, dass wir Ressourcen schonend einsetzen. Entscheidungen in diesem Themenbereich treffen wir in den für die jeweilige Baureihe zuständigen Fachgremien, die sich aus den jeweils beteiligten Gewerken zusammensetzen, sowie in Expertenkreisen, beispielsweise für bestimmte Werkstoffgruppen. Bei Grundsatzentscheidungen bezüglich Baukonzepten,

## 22 | Decoupling

Globaler

Fahrzeugabsatz



Kreislaufwirtschaft vorantreiben  
Ressourcenverbrauch reduzieren



Ressourcenverbrauch

Zeit

Fertigungstechnologien und Materialeinsatz wird die Unternehmensführung stets eingebunden. Hierzu berücksichtigt sie eine Vielzahl von Faktoren – neben Kosten, ressourceneffizienten Technologien und Einsatz von alternativen Materialien wie Sekundärmaterialien und nachwachsende Rohstoffe gehören dazu auch die Industrialisierungsmöglichkeiten. Dabei prüft sie, inwiefern sich Entwicklungsergebnisse in die industrielle Großserienproduktion überführen lassen, etwa im Hinblick auf den Rohstoffeinsatz.

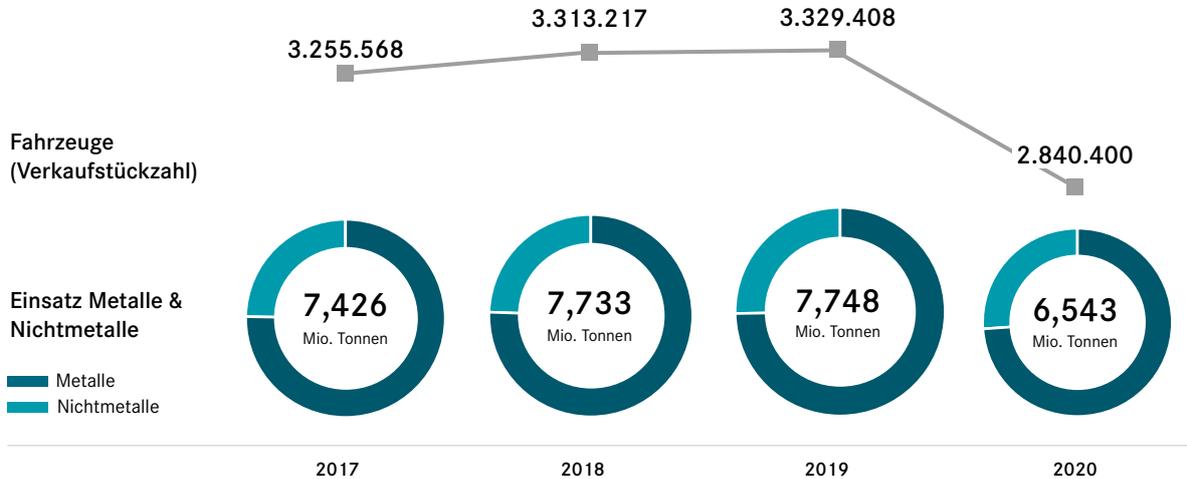
Daimler verbraucht pro Jahr etwa 6,5 Millionen Tonnen Rohstoffe zur Herstellung seiner Produkte. Einige dieser Stoffe können als knapp oder kritisch eingestuft werden. Unser besonderes Augenmerk liegt darauf, die Einsatzmengen dieser Rohstoffe pro Fahrzeug kontinuierlich zu verringern. Hierzu verfolgen wir schon bei der Fahrzeugentwicklung den Ansatz „Design for Environment“: Wir konzipieren unsere Fahrzeuge so, dass sie im gesamten Lebenszyklus möglichst ressourcenschonend und umweltfreundlich sind. Eckpfeiler des Ansatzes sind Ökobilanzierung, Leichtbau, Einsatz von Rezyklaten und das Recycling.

## Mit Ökobilanzierung zu ressourceneffizienten Fahrzeugen

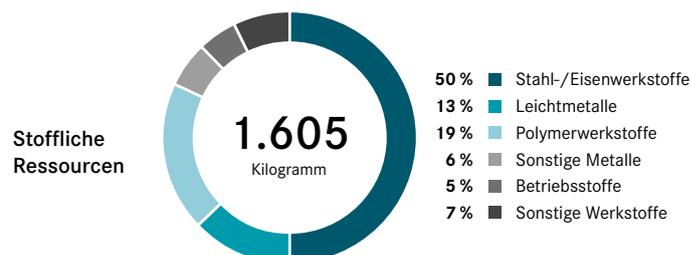
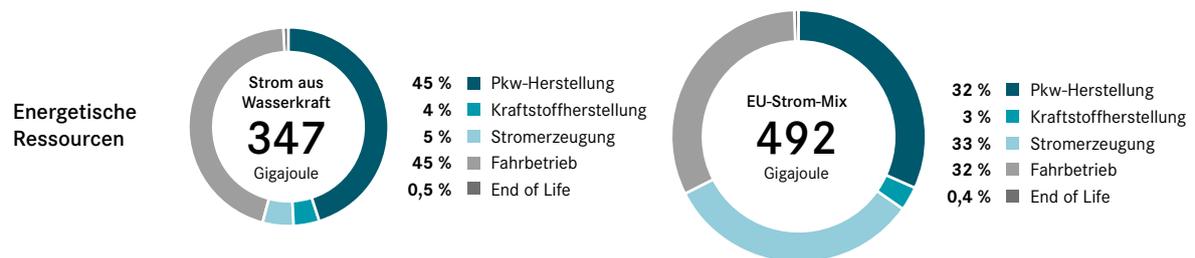
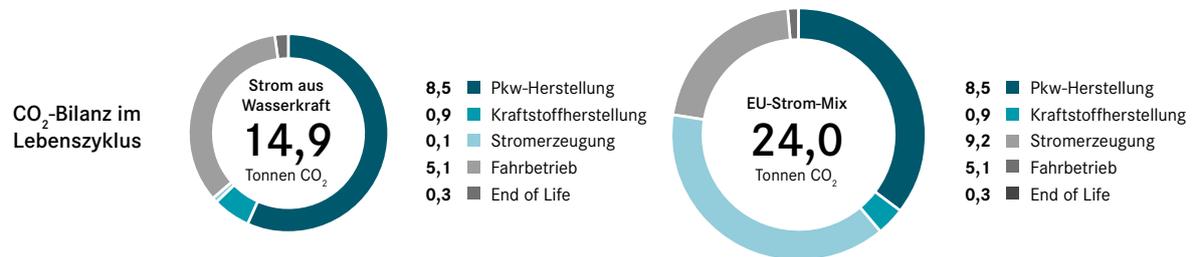
Um bewerten zu können, wie umweltverträglich ein Fahrzeug ist, erstellt Daimler Ökobilanzen: Systematisch analysieren wir die Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebensweges eines Fahrzeugs – von der Rohstoffgewinnung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung. Um die Ressourceneffizienz zu bewerten, berücksichtigen wir darüber hinaus weitere Faktoren. Dazu zählen unter anderem die mittel- und langfristige Verfügbarkeit von Rohstoffen, die gesellschaftliche Akzeptanz sowie die sozialen und umweltbezogenen Auswirkungen und Risiken. In der Pkw-Entwicklung setzen wir Ökobilanzen außerdem ein, um verschiedene Fahrzeuge, Bauteile und Technologien zu bewerten und zu vergleichen.

23 | Materialbilanz – Einsatz Metalle & Nichtmetalle vs. Fahrzeuge

GRI 301-1



24 | Ökobilanz des A 250 e\*



\* Die angegebenen Werte sind die ermittelten „NEFZ-CO<sub>2</sub>-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Die Reichweite und der Stromverbrauch wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Als Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer kann ein höherer Wert maßgeblich sein.

## Die Ökobilanz des A 250 e<sup>1</sup>

**Herstellungsphase.** Die spezifischen Antriebskomponenten des Plug-in-Hybrids A 250 e führen in der Herstellung zu einem höheren Material- und Energieeinsatz – und damit auch zu einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß als bei klassischen Verbrennern. Am Ende des Fahrzeuglebens gehen die eingesetzten Werkstoffe jedoch nicht verloren, sondern können größtenteils recycelt und weiterverwertet werden – das gilt auch für die in Hochvoltbatterien enthaltenen, wertvollen Materialien. Insgesamt erreicht der A 250 e eine Verwertbarkeit von 95 Prozent. Aber erst die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus (Materialherstellung, Produktion, Fahrbetrieb über 160.000 Kilometer und Recycling) ergibt ein realistisches Bild der Ökobilanz.

**Nutzungsphase.** Für den ökologischen Fußabdruck des A 250 e spielt vor allem die Nutzungsphase eine entscheidende Rolle – hier kommt dem A 250 e die hohe Effizienz des elektrischen Antriebsstrangs zugute. Für die Analyse der Nutzungsphase hat Mercedes-Benz verschiedene Energiequellen für das Laden der Hochvoltbatterie untersucht: Die höchste Energieeffizienz und den geringsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß erzielt der A 250 e, wenn die Batterie mit regenerativ erzeugtem Strom aus Wasserkraft geladen wird.

Die Analyse der CO<sub>2</sub>-Emissionen in den einzelnen Lebensphasen macht deutlich: Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge rücken die Herstellung der Hochvoltbatterie und die Erzeugung des Stroms zum Laden der Batterie stärker ins Blickfeld.

## Kritische Rohstoffe anhand der ESSENZ-Methode identifizieren

Einige Rohstoffe, die zur Herstellung elektrisch betriebener Fahrzeuge benötigt werden, sind mit bestimmten Risiken verbunden. Um besser abschätzen zu können, wie kritisch der Einsatz eines Rohstoffs ist oder werden kann, hat Daimler im Pkw-Bereich gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft bereits 2015 das Forschungsprojekt ESSENZ durchgeführt. Das Ergebnis ist ein ganzheitlicher Ansatz, den unsere Ingenieure schon in den frühen Phasen der Fahrzeugentwicklung anwenden. Das Vorgehen der ESSENZ-Methode ist an die Ökobilanz-Methodik angelehnt, die eine systematische Analyse der Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenswegs eines Fahrzeugs ermöglicht. Beim ESSENZ-Ansatz werden jedoch neben der geologischen Verfügbarkeit auch sozioökonomische Faktoren sowie soziale und gesellschaftliche Risiken betrachtet.

## Wir optimieren und entwickeln unsere Antriebsbatterien stetig weiter

Die Batterien sind eine Schlüsselkomponente bei der Elektromobilität. Bei Daimler befassen sich Experten verschiedener Disziplinen mit allen Aspekten dieser Speichertechnologie – von der Grundlagenforschung bis zur Produktionsreife.

Daimler investiert seit Jahren in ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren für Batterien. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die aktuelle Lithium-Ionen-Batterie zu optimieren. Dabei verfolgen wir zwei Ziele: Wir wollen den Kobaltanteil in unseren Batterien immer weiter reduzieren. Außerdem wollen wir ausschließlich Batteriezellen mit Kobalt und Lithium aus zertifiziertem Abbau beziehen. Um Letzteres zu erreichen, arbeitet beispielsweise der Mercedes-Benz Einkauf nur noch mit Lieferanten zusammen, die Rohmaterial aus zertifizierten Quellen nach dem anerkannten „Standard for Responsible Mining“ der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) abbauen.

Auch für die Reduktion des Kobaltanteils in Lithium-Ionen-Batteriezellen wird es voraussichtlich bald eine Lösung geben: Neue Technologien ermöglichen eine neue Mengenverteilung zwischen Nickel, Mangan und Kobalt. Sogenannte „Nickel-Rich-Materials“, bei denen Kobalt durch zusätzliches Nickel substituiert wird, senken die Kosten und erhöhen die Speicherleistung von Batterien. Kobalt kann außerdem durch spezielle Manganverbindungen ersetzt werden. Der Vorteil: Für Mangan gibt es bereits ein wirksames Recycling, welches etwa für Alkalibatterien schon seit Jahrzehnten angewandt wird.

Gleichzeitig forschen wir an alternativen Batteriesystemen der nächsten Generation mit dem Ziel, Entwicklungszyklen zu verkürzen, die Reichweiten durch eine bessere Energiedichte zu steigern und Ladezeiten zu reduzieren. Aber auch mit Blick auf die Nachhaltigkeit sollen diese in Zukunft mehr leisten können. Hierzu hat Mercedes-Benz im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung der Wertschöpfungskette eine Nachhaltigkeitspartnerschaft mit Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. vereinbart. Bereits für die nächste Fahrzeuggeneration soll ein Teil der Batteriezellenproduktion zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Energien erfolgen.

Um neue Batteriegenerationen entwickeln zu können, weiten wir unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten konsequent weiter aus. Dazu gehört auch die Entwicklung von Kompetenzen in der technologischen Evaluierung von Werkstoffen und Zellen. Darüber hinaus treiben wir in einer Kooperation von Mercedes-Benz mit der chinesischen Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL) die Entwicklung aktueller und künftiger Batterietechnologien voran. CATL arbeitet derzeit an zukunftsweisenden Batteriegenerationen, die in den nächsten Jahren in zahlreichen Fahrzeugen zum Einsatz kommen sollen.

<sup>1</sup> siehe Anhang zu Labeling

## Rezyklate und nachwachsende Rohstoffe einsetzen

GRI 301-2

Materialkreisläufe zu schließen und nachwachsende Rohstoffe einzusetzen, sind wesentliche Stellhebel für einen verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Um das zu erreichen, nutzen wir ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren. Zudem setzen wir vermehrt Sekundärmaterialien und nachwachsende Rohstoffe in unseren Fahrzeugen ein. Mercedes-Benz hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 den Anteil von Sekundärrohstoffen für die Pkw-Flotte auf durchschnittlich 40 Prozent zu erhöhen.

Wir wollen transparenter machen, wo in unseren Produkten Sekundärrohstoffe eingesetzt werden. Dafür verwenden wir öffentlich einsehbare [Umweltzertifikate](#). Diese geben unter anderem Auskunft über die Bauteile mit wiederverwerteten Materialien und nachwachsenden Rohstoffen in den Fahrzeugen der jeweiligen Baureihe.

### Kunststoffrezyklate bieten vielfältige Einsatzmöglichkeiten

Je nach individueller Fahrzeugvariante und den technischen Anforderungen setzen wir in unseren Produkten viele Bauteile aus recycelten Materialien ein.

Ein Beispiel dafür ist der vollelektrische Mercedes-Benz EQC (Stromverbrauch kombiniert: 21,5-20,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>2,3</sup>: Kunden können das Fahrzeug mit hochwertigen Sitzbezügen bestellen, deren Textil zu 100 Prozent aus recycelten PET-Flaschen hergestellt wird. 43 größere Bauteile, die überwiegend aus Kunststoff bestehen, werden durch Rezyklate ersetzt – beispielsweise Radlauf- oder Unterbodenverkleidungen. Hinzu kommt eine Vielzahl von Kleinteilen wie Druckknöpfe, Kunststoffmutter und Leitungsbefestiger. Insgesamt können so Bauteile mit einem Gesamtgewicht von 36,9 Kilogramm anteilig aus Rezyklaten hergestellt werden.

Über die Innovationsplattform [STARTUP AUTOBAHN](#) hat sich Daimler 2020 mit dem Bio-Kunststoff-Hersteller UBQ Materials zusammengeschlossen. Das Start-up aus Israel verwertet Haushaltsabfälle und stellt daraus einen neuen Werkstoff her – dieser ist zu 100 Prozent recycelt und zu 100 Prozent recycelbar. Daimler geht mit der Forschung an dieser neuen Ressource einen weiteren Schritt in Richtung tragfähiger Kreislaufwirtschaft.

Serienmäßig könnte der Bio-Kunststoff schon bald für die Herstellung einer Leichtbau-Laderaummulde verwendet werden. Auch der Prototypenbau und die Produktion von Stoßfängern bei Bussen, Kabelkanälen und Ladungsträgerboxen könnten auf das CO<sub>2</sub>-neutrale Rezyklat umgestellt werden – wenn die Ergebnisse weiterer geplanter Machbarkeitsstudien im Jahr 2021 dies zulassen.

Der Einsatz von Rezyklaten gewinnt auch politisch an Gewicht: So hat die EU-Kommission zusätzlich zur europäischen Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG die europäische Plastikstrategie verabschiedet und fordert dazu auf, bei der Fahrzeugherstellung

mehr Recycling-Material zu verwenden. Für neue Mercedes-Benz Pkw schreiben wir mit unseren Lastenheften bereits seit 2000 einen Mindestanteil an rezyklathaltigen Bauteilen vor. Je nach Baureihe und Modell ist dieser Anteil verschieden groß.

Um den Einsatz von Rezyklaten voranzutreiben, fördert Mercedes-Benz den Austausch zwischen seinen Experten sowie Bauteil- und Rezyklat-Lieferanten: Neben regelmäßigen Workshops und Technikforen fand beispielweise 2020 eine Vortragsreihe zu Kunststoffrezyklaten statt. Des Weiteren können Lieferanten in kleineren Kreisen neu entwickelte Rezyklatmaterialien vorstellen und über erfolgreiche Umstellungen von Bauteilen auf Rezyklate berichten sowie technische Fragen direkt diskutieren.

### Nachwachsende Rohstoffe nutzen

Auch nachwachsende Rohstoffe bieten für uns viele Vorteile: Mit ihrer Hilfe lässt sich das Gewicht von Bauteilen verringern. Zudem ist ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz bei energetischer Verwertung fast neutral – es wird nur so viel CO<sub>2</sub> freigesetzt, wie die Pflanze während des Wachstums aufgenommen hat. Nicht zuletzt tragen nachwachsende Rohstoffe dazu bei, den Verbrauch fossiler Ressourcen zu reduzieren. Bei uns kommt ein breites Spektrum nachwachsender Rohstoffe wie zum Beispiel Hanf, Kenaf, Wolle, Papier und Naturkautschuk zum Einsatz.

Die neue Mercedes-Benz S-Klasse zeigt, wie viele Bauteile anteilig aus nachwachsenden Materialien hergestellt werden können: Für den Innenraum der S-Klasse wurde ein Mikrosandwich-Material entwickelt, das in den meisten Bauteilen mit Naturfasern verstärkt wird. Es wird in den Kartentaschen in der Türverkleidung, im Lehnenspannteil des Sitzes und für die Hutablage eingesetzt. Das Material wiegt 40 Prozent weniger als ein vergleichbares herkömmliches Bauteil. Die daraus resultierende Gewichtsreduktion führt von der Produktions- über die Nutzungs- bis hin zur Entsorgungsphase zu einem geringeren Primärenergiebedarf. Außerdem trägt das naturfaserbasierte Material durch seine Bruchfestigkeit zu der Sicherheit des Fahrzeugs bei.

### Mit effektivem Leichtbau machen wir unsere Fahrzeuge sparsamer und effizienter

Intelligenter Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs reduzieren. Um gleichzeitig die hohen Sicherheits- und Komfortstandards zu gewährleisten, kommt es auf die richtige Materialauswahl an. Zudem spielen auch die Bauteilkonstruktion und die Fertigungstechnik eine wichtige Rolle. Der höchste Anteil am Gesamtgewicht eines konventionell angetriebenen Pkw 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. Somit ist es am effektivsten, am Rohbau anzusetzen.

Im Karosserie-Leichtbau arbeitet Mercedes-Benz zunehmend mit Aluminium-Legierungen für Außenhautteile (Motorhaube, Kotflügel, Dach, Heckdeckel) und Verstärkungsteile (Motorhaube Innenteil, Dachverstärkung). Aluminium ist nicht nur leicht,

<sup>2</sup> Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

<sup>3</sup> Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

sondern lässt sich auch lange ohne Qualitätsverlust recyceln. Beim Recyclingprozess werden nur etwa fünf Prozent der Energie verbraucht, die notwendig wäre, um das Leichtmetall neu herzustellen.

Durch ein ganzheitliches Leichtbaukonzept ist die neue Mercedes-Benz S-Klasse bis zu 65 Kilogramm leichter als das Vorgängermodell: Die Karosserie wird in einer Aluminium-Stahl-Hybridbauweise hergestellt. Dabei hat Mercedes-Benz den Aluminiumanteil gegenüber dem Vorgänger deutlich erhöht; bis auf den Hauptboden bestehen nun alle Komponenten aus dem Leichtmetall. Im Vergleich zur Vorgängerbaureihe ist die Karosserie der neuen S-Klasse 30 Kilogramm leichter. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch dem Thema „[📌 ungefederte Masse](#)“ gewidmet. So sind für die S-Klasse heute gewichtsoptimierte und aerodynamische Alufelgen erhältlich, die den Kraftstoffverbrauch weiter verringern können.

### Die Wertschöpfungskette wird zu einem Wertschöpfungskreislauf

**GRI 301-3**

Das übergeordnete Ziel der Kreislaufwirtschaft ist es, den Wert von Produkten, Komponenten und Materialien so lange wie möglich zu erhalten. Seit 2015 ist dieser Grundsatz auch in der EU-Gesetzgebung verankert. Auch Daimler setzt vermehrt auf Maßnahmen, welche die Kreislaufwirtschaft fördern. Dabei folgen wir der [📌 Abfallhierarchie](#): Oberstes Ziel ist es, Abfälle zu vermeiden. Um das zu erreichen, arbeiten wir daran, die Lebensdauer sämtlicher Fahrzeugkomponenten zu verlängern – beispielsweise indem wir besonders langlebige Materialien verwenden. Außerdem nutzen wir Ressourcen effizient und verringern den Einsatz begrenzt verfügbarer Rohstoffe. Erst dann folgen gemäß der Abfallhierarchie Maßnahmen zur Wiederverwendung verschiedener Komponenten und Bauteile und zur Materialrückgewinnung durch Recycling.

### Re-Use – Neues Leben für gebrauchte Teile

Mit dem Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center (MB GTC) wurde 1996 ein herstellereigener Fachbetrieb zur Zerlegung von jährlich über 5.000 Fahrzeugen etabliert. Mit dem Verkauf der dort demontierten Teile an Werkstätten und Endkunden werden eine höchstmögliche Wiederverwendung und ein Angebot für zeitwertgerechte Reparaturen sichergestellt.

Die strengen Qualitätsprüfungen machen eine Weiternutzung als Ersatzteil jedoch manchmal nicht möglich. Das konsequente Ziel ist dann die Rückgewinnung von wichtigen Wertstoffen: In jedem Kabel findet sich Kupfer. Steckerkontakte aus dem Elektroschrott sind vergoldet. Platin und Rhodium können aus Katalysatoren erschlossen werden. Neben Edelmetallen finden sich in vielen Bauteilen auch Alu- und Eisenschrott, Glas(-scheiben) und Kunststoff. Sogar Altreifen lassen sich als [📌 Zuschlagstoff](#) im Straßenbau weiter nutzen.

Dies sind nur einige Beispiele - die aber belegen, welchen wichtigen Beitrag das MB GTC als fester Bestandteil der

Recycling-Prozesskette leistet, um Rohstoffe im Wirtschaftskreislauf zu halten.

### Re-Manufacturing – Werterhalt für ein weiteres Leben

Beim Re-Manufacturing bereitet Mercedes-Benz gebrauchte Fahrzeugteile auf, um sie anschließend wiederzuverwenden. Dabei werden die Mercedes-Benz Originalteile für Pkw, Transporter und Lkw so aufbereitet, dass sie in Funktion, Sicherheit und Qualität einem Neuteil entsprechen. Erst wenn die Bauteile im Fahrzeug nicht mehr wiederverwendet werden können, werden sie recycelt.

Durch das Re-Manufacturing können Abfälle vermieden, Rohstoffe geschont und der Energieverbrauch gesenkt werden. Eine durch den TÜV Süd zertifizierte Berechnung zeigt: Die Wiederaufbereitung eines Dieselmotors des Typs OM906 spart etwa 527 Kilogramm Kohlendioxid und 7.248 Megajoule (2.013 kWh) an Energie gegenüber einem Neuteil ein.

### Wiederverwendung von Hochvoltbatterien

Die Lithium-Ionen-Batterie ist das Herzstück des Elektrofahrzeugs. Ihre Herstellung verbraucht jedoch viel Energie. Zudem enthalten Lithium-Ionen-Batterien teils seltene Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt. Aus diesem Grund streben wir vor dem Recycling der Batterie eine Wiederverwendung an. Eine Aufbereitung der Batterie verbraucht deutlich weniger Energie und Rohstoffe als die Neuproduktion. Und jede aufbereitete Batterie reduziert die Abfallmenge, denn damit wird die Produktion einer neuen Batterie für den Ersatzteil-Bedarf oder andere Anwendungen vermieden.

Defekte Batterien werden für eine Wiederverwendung im Fahrzeug aufbereitet. Aufgrund unserer hohen Qualitätsanforderungen geschieht das für einen Großteil unserer Batterien zentral in unserem Aufbereitungswerk in Mannheim. Die Batterien werden nach der Aufbereitung – angelehnt an die Vorgaben der Serienproduktion – ausführlich geprüft, um Funktion und Qualität wie bei einem Neuteil sicherzustellen.

Batterien, die sich nicht mehr für eine Wiederverwendung im Fahrzeug eignen – zum Beispiel aufgrund zu geringer Restkapazität –, können in einem stationären Energiespeicher weiterverarbeitet werden. Dadurch verbessern wir die Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen – und leisten gleichzeitig einen Beitrag zu einer nachhaltigen Energiewirtschaft. Diese Energiespeichersysteme können Schwankungen bei der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien ausgleichen, [📌 Lastspitzen](#) glätten und als Back-up Power für eine unterbrechungsfreie Stromversorgung dienen. Bereits viele solcher Energiespeichersysteme mit einer Gesamtleistung von über 95 MWh sind in Deutschland in Betrieb.

Einen weiteren Meilenstein hat Mercedes-Benz im Berichtsjahr mit der Entwicklung des „Mercedes-Benz Energiespeichers“ erreicht. Dabei handelt es sich um ein Container-Speichersystem, welches die Integration einer unveränderten Fahrzeugbatterie in eine Energiespeicherumgebung ermöglicht.

In der neu in Betrieb genommenen Mercedes-Benz Factory 56 ist bereits solch ein stationärer Stromspeicher mit einer Kapazität von 1.400 kWh im Einsatz. Dieser kann auch Solarstrom speichern und nachts oder an sonnenarmen Tagen wieder abgeben.

Des Weiteren haben die Mercedes-Benz Energy GmbH, Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG, und die ANDRITZ Hydro GmbH, Tochtergesellschaft des internationalen Technologiekonzerns ANDRITZ AG, im Dezember 2020 eine Kooperationsvereinbarung zum Einsatz von stationären Energiespeichersystemen für Wasserkraftwerke unterzeichnet.

**Re-Cycling – das Ende am Anfang mitdenken**

**GRI 306-4**

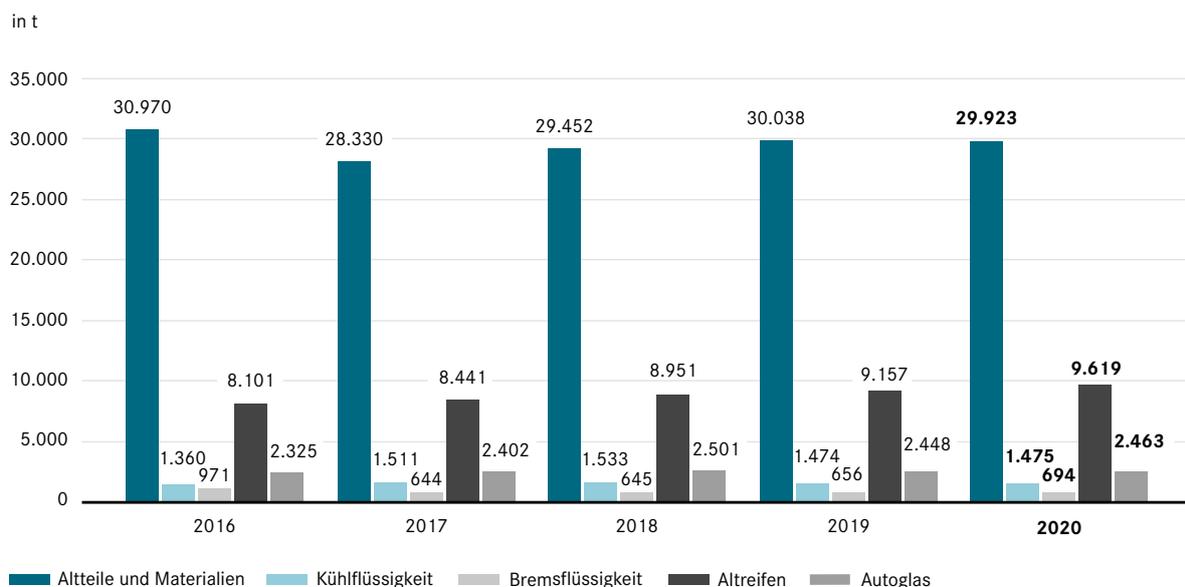
Wir denken die Kreislaufwirtschaft bei der Produktentwicklung von Beginn an mit und erstellen für jedes neue Fahrzeugmodell ein Recyclingkonzept. Dazu analysieren wir alle Bauteile und Werkstoffe und prüfen, inwiefern sie sich für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses eignen. Alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle sind gemäß ISO 22 628 zu 85 Prozent stofflich recyclingfähig. Zudem entsprechen sie der europäischen Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG, die vorgibt, dass Pkw und Transporter mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen zu 95 Prozent verwertbar sein müssen.

**Mercedes-Benz recycelt Antriebsbatterien**

Erst, wenn eine Wiederverwendung der Batterie nicht mehr möglich ist, wird sie recycelt, um wertvolle Rohstoffe zurückzugewinnen. Bereits heute sind wir in der Lage, weit mehr als die vom Batteriegesetz vorgeschriebenen Recyclingquoten für Antriebsbatterien zu erfüllen. Batteriegehäuse, Kabel und Stromschienen lassen sich dabei recht unkompliziert verwerten. Etwas anspruchsvoller wird es bei den Batteriemodulen, in denen ein Großteil der seltenen Materialien verbaut ist. Die Verfahren existieren bereits, müssen aber noch verfeinert werden, damit die wertvollen Rohstoffe in den Batteriezellen möglichst rein zurückgewonnen werden können.

Für unsere Fahrzeugbatterien beteiligt sich Mercedes-Benz aktiv an der Forschung und Entwicklung von neuen Recycling-Technologien und deren Etablierung am Markt. Dafür arbeitet Mercedes-Benz mit spezialisierten Partnerunternehmen daran, den Recyclingprozess weiter zu optimieren. Darüber hinaus nimmt Mercedes-Benz an Förder- und Forschungsprojekten teil und treibt die Entwicklung innovativer Technologien zur ökologischen und ökonomischen Wiederverwertung wertvoller Rohstoffe weiter voran. Ziel ist es, die Recyclingquoten weiter zu erhöhen. Die Idee dahinter: Wir nutzen alte Batterien von heute als Mine für die Batterien von morgen. Mit ihnen werden wir künftig einen Teil der benötigten Rohstoffe für neue Batteriesysteme mithilfe des Recyclings decken.

**25 | Werkstattentsorgung mit MeRSy in Deutschland**



### Abfälle fachgerecht entsorgen

GRI 306-5

Im Rahmen des Werkstattentsorgungssystems MeRSy werden Abfälle, die bei der Wartung oder Reparatur unserer Fahrzeuge entstehen, gesammelt und verwertet oder fachgerecht entsorgt. Dazu zählen fahrzeugspezifische Altteile und Abfälle wie beispielsweise Reifen, Verpackungsmaterialien, Katalysatoren, Kühl- und Bremsflüssigkeiten sowie Kunststoffe, Gummiteile, pyrotechnische Altteile und vieles mehr. 2020 wurden in Deutschland insgesamt 29.923 Tonnen Altteile und Materialien gesammelt und der Verwertung zugeführt. Rund 1.475 Tonnen Kühl- und 694 Tonnen Bremsflüssigkeit sowie 9.619 Tonnen Altreifen und 2.463 Tonnen Autoglas wurden wiederaufbereitet.

### So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

GRI 103-3

In unserem Managementansatz zur Ressourcenschonung verfolgen wir das Ziel, den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Absatzwachstum zu entkoppeln. Hierfür haben wir Vorgaben in den Fahrzeuglastenheften definiert und Maßnahmen entsprechend eingeleitet. Die Ziele und Vorgaben werden im Rahmen des Mercedes-Benz Entwicklungssystems verfolgt. Aktuell arbeitet Mercedes-Benz gemeinsam mit dem Entwicklungsbereich und dem Einkauf an einer Optimierung der Prozesse und der Datenqualität.

## Wir minimieren den ökologischen Fußabdruck unserer Produktion

GRI 103-1

Für die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge spielt neben dem Ressourceneinsatz im Fahrzeug auch der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund arbeiten wir kontinuierlich daran, die Produktion effizienter und umweltschonender zu gestalten. Um den ökologischen Fußabdruck unserer Produktion zu minimieren, wollen wir daher weniger Wasser, Energie und Rohstoffe verbrauchen.

Ein wichtiger Stellhebel dabei ist, die Energieeffizienz zu erhöhen. Dadurch verringern wir den Energieverbrauch, schonen Ressourcen und reduzieren gleichzeitig den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Produktion. Auch unseren Wasserverbrauch wollen wir reduzieren – zum Beispiel, indem wir Wasserkreisläufe schließen. Ressourcen zu schonen, bedeutet zudem, Abfallmengen zu senken. Um dies zu erreichen, forcieren wir unsere Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch an unseren Standorten.

## So steuern wir den Umgang mit Ressourcen im gesamten Konzern

GRI 103-2 GRI 303-1/-2

Die Umwelt zu schützen, ist integraler Bestandteil unserer Geschäftsstrategien. Vor diesem Hintergrund haben wir an unseren Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme etabliert. Damit wollen wir eine effiziente und qualitativ hochwertige Herstellung gewährleisten, die zugleich rechtskonform, umweltschonend und sicher ist. Die einzelnen Geschäftsfelder sind für den schonenden Einsatz von Ressourcen in gleicher Weise verantwortlich. Sie legen auch Ziele in diesem Bereich fest und berichten hierzu an die Vorstände der Konzerngesellschaften,

die wiederum an den Gesamtvorstand berichten. Dieses Vorgehen leitet sich aus dem Zielesystem ab, das als Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategien vom Vorstand verabschiedet wurde.

### Diese Ziele verfolgen wir

Wir haben uns das strategische Unternehmensziel gesteckt, den Ressourcenverbrauch pro Fahrzeug für die einzelnen Geschäftsfelder kontinuierlich zu senken beziehungsweise die Ressourceneffizienz zu erhöhen. Konkret haben wir uns Ziele für den Wasser- und Energieverbrauch sowie für die zu beseitigende Abfallmenge pro Fahrzeug gesetzt.

**Ressourcenschonung: Ziele**

### Potenzielle Umweltrisiken identifizieren, bewerten und minimieren

GRI 303-1

An allen Produktionsstandorten haben wir Umweltmanagementsysteme eingeführt. Damit sorgen wir für klare Verantwortlichkeiten und ein transparentes, standardisiertes Umsetzen interner und externer Umweltschutzvorgaben. Außerdem stellen wir ein umfassendes Reporting an unseren weltweiten Produktionsstätten sicher. Im Rahmen der Managementsysteme prüfen wir unter anderem den rechtskonformen Betrieb in den Bereichen Abfallwirtschaft, Luftemissionen, Abwassereinleitung und Boden-/Grundwasserbelastung sowie Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen. Sollte es zu umweltrelevanten Vorfällen kommen, erfassen wir diese und beseitigen eventuelle Mängel.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird sowohl durch externe Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, EMAS) als auch über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-Due-Diligence-Prozess) überprüft.

## 26 | Umweltrisikobewertung



Bereits 1999 haben wir eine Environmental-Due-Diligence-Methode entwickelt, um potenzielle Umweltrisiken an den Produktionsstandorten transparent zu machen, zu bewerten und ihnen entsprechend vorzubeugen. Diese wenden wir seither konzernweit an – sowohl intern an allen Produktionsstandorten, die sich mehrheitlich im Besitz des Konzerns befinden, als auch extern bei Fusions- und Akquisitionsvorhaben. In einem Fünfjahresturnus prüfen und bewerten wir die konsolidierten Produktionsstandorte des Konzerns nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den Werken und den jeweiligen Geschäftsleitungen berichtet, sodass etwaige Optimierungen vorgenommen werden können.

Zudem überprüfen wir jährlich, inwiefern unsere Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten umgesetzt wurden. Ziel der Umweltrisikobewertung ist es, an allen unseren Produktionsstandorten weltweit einen hohen Umweltstandard einzuhalten.

Von 2000 bis 2019 haben wir jeweils vier Risikobewertungen pro Produktionsstandort von Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses abgeschlossen. 2019 begann die fünfte Runde der Umweltrisikobewertung, die bis 2023 läuft.

Bedingt durch die Corona-Pandemie, konnten die für das Jahr 2020 geplanten Standortevaluierungen aufgrund von Reisebeschränkungen und Lockdown-Regelungen nicht wie vorgesehen stattfinden. Um den Fünfjahresturnus künftig wieder einzuhalten, werden die nicht stattgefundenen Evaluierungen in den kommenden Jahren nachgeholt. Die interne Berichterstattung sowie das Controlling zum Umsetzungsstand der Verbesserungsmaßnahmen finden jedoch weiterhin in gewohnter Weise statt.

#### **Umwelt- und Arbeitssicherheitsrisiken auf lokaler Ebene managen**

### **Umweltschutz: Wir schulen unsere Beschäftigten regelmäßig**

An all unseren Standorten werden Schulungen zum Umweltschutz durchgeführt. Wichtige Themen sind unter anderem Abfall- und Gefahrstoffmanagement, Gewässerschutz, Abwasserbehandlung, Notfallmanagement bei umweltrelevanten Betriebsstörungen oder umweltschutzgerechte Planung von Anlagen und Arbeitsstätten.

Wie häufig wir unsere Beschäftigten schulen und welche Inhalte wir dabei vermitteln, hängt auch von gesetzlichen Anforderungen ab. Diese können sich je nach Standort unterscheiden. In Deutschland bietet die Konzernfunktion „Nachhaltigkeit, Konzernumweltschutz & Energiemanagement“ jährlich Schulungen an, mit denen wir die in Deutschland gesetzlich geforderten Umweltschutzbeauftragten in den Bereichen Immissionsschutz, Gewässerschutz und Abfallmanagement qualifizieren.

### **Energieeffizienz steigern, Energieverbrauch senken**

#### **GRI 302-3/-4/-5**

Um den ökologischen Fußabdruck unserer Produktionsprozesse zu verringern, wollen wir die Energieeffizienz steigern. Seit 2012 wurden an den deutschen Produktionsstandorten der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG Energiemanagementsysteme nach DIN EN ISO 50001 eingeführt und regelmäßig zertifiziert. Auch außerhalb Deutschlands betreiben wir derzeit ISO-50001-Systeme an einzelnen Standorten. Der Norm entsprechend haben wir das Energiemanagement in unserer Organisation verankert.

Regelmäßig messen und bewerten wir unsere wesentlichen Energieverbräuche, um die Einsparpotenziale in Produktion und Infrastruktur zu erkennen und zu nutzen. Beispielsweise haben wir an unseren Standorten die Schaltzeit von Beleuchtungs- und Lüftungsanlagen optimiert und konventionelle Leuchtmittel gegen LEDs ausgetauscht. Zudem wurden neue Lichtsteuerungskonzepte inklusive Dimm-Funktion implementiert. Auch die Steuerung der gebäudetechnischen Anlagen haben wir optimiert und eine bedarfsorientierte **Luftvolumenstromregelung** eingeführt.

Auch bei der Neubeschaffung oder dem Umbau von Anlagen und Gebäuden achten wir stets auf eine hohe Energieeffizienz. Dabei stehen die Steuerungen aller technischen Einrichtungen und Komponenten und eine transparente Messung der Verbrauchswerte im Fokus. Wichtig ist uns zum Beispiel, dass sich die Produktionsanlagen in den Pausen und in der produktionsfreien Zeit abschalten lassen und auch unter **Teillast** effizient betrieben werden können. Zusätzlich sensibilisieren wir die Belegschaften der Werke für das Thema Energiesparen – unter anderem mit allgemein sichtbaren Tipps, Schulungen und Energiemessen in der Produktion. Aber auch mit einer Vielzahl technischer Maßnahmen sparen wir Energie – dazu zählen unter anderem eine intelligente Robotersteuerung, hocheffiziente **Turboverdichter** zur zentralen Druckluftherzeugung und eine konsequente Reduktion der **Grundlast** der Verwaltungs- und Produktionsbereiche. Zudem setzen wir auf eine effiziente Steuerung sämtlicher Energieversorgungs- und gebäudetechnischer Anlagen.

Beispielsweise konnte die Mercedes-Benz AG im Berichtsjahr durch Optimierung eines Gieß-Fertigungsprozesses für Zylinderköpfe circa 83 Prozent Energie einsparen. In der Gießerei im Werk Mettingen (Deutschland) wurde unter anderem der Kernherstellungsprozess so umgestellt, dass keine energieintensive Filterung der Gießereiabluft mehr benötigt wird.

Die Mercedes-Benz AG verbrauchte im Jahr 2020 Strom, Erdgas, Kraftstoffe und weitere Energieträger in Höhe von 5632 GWh/a und damit 12 Prozent weniger als im Vorjahr. Im Bereich Trucks & Buses lag der Verbrauch bei 2982 GWh/a und damit 19 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Systematisch erfasst werden diese Energieverbräuche in einer konzernweit genutzten Datenbank.

## 27 | Daimler in China

Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA)	Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC)	Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC)	Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co.,Ltd
<b>Gesellschafter</b> 50 Prozent Daimler, 50 Prozent Foton	<b>Gesellschafter</b> 49 Prozent Daimler, 51 Prozent BAIC	<b>Gesellschafter</b> 50 Prozent Daimler Vans Hong Kong Limited, 35 Prozent BAIC Motor Corporation Ltd., 15 Prozent Fujian Motor Industry Group Corporation	<b>Gesellschafter</b> 50 Prozent Daimler, 50 Prozent BYD Co., Ltd.
<b>Standort</b> Beijing	<b>Standort</b> Beijing	<b>Standort</b> Fuzhou	<b>Standort</b> Shenzhen
<b>Produktionsvolumen 2020</b> Gesamt (inkl. TTO&KD): 130.597 Einheiten	<b>Produktionsvolumen 2020</b> 608.977 Einheiten	<b>Produktionsvolumen 2020</b> 29.935 Einheiten	<b>Produktionsvolumen 2020</b> 4.153 Einheiten
<b>Produktion</b> mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman, EST-A, EST, GTL, ETX, Mercedes-Benz OM-457-Motoren	<b>Produktion</b> EQC* SUV, AMG A35L, A-Class L, C-Class SWB & LWB, E-Class L, GLC SUV L, GLB, GLA	<b>Produktion</b> Karosserie- und Montagewerk für Transporter (V-Klasse, Vito)	<b>Produktion</b> DENZA X PHEV DENZA X BEV
<b>Energieverbrauch</b> 419,6 GWh – davon Strom: 85,1 GWh – davon Erdgas: 192,7 GWh – davon Heizöl: 141,8 GWh	<b>Energieverbrauch</b> 1.005 GWh – davon Strom: 499 GWh – davon Solarstrom: 9 GWh – davon Erdgas: 497 GWh	<b>Energieverbrauch</b> 86,7 GWh – davon Strom: 47,2 GWh – davon Erdgas: 39,3 GWh	

\* siehe Anhang zu Labeling

Im Berichtsjahr ist der Energieverbrauch pro Fahrzeug bei Mercedes-Benz Pkw um 15 Prozent gegenüber 2019 gestiegen. Diese Steigerung ist auf Effekte eines Pandemie-bedingten Rückgangs der Produktionsstückzahlen und den Anläufen in den neuen Fabriken zurückzuführen. Mercedes-Benz Vans konnte den Energieverbrauch pro Fahrzeug um 3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr senken. Im Bereich Trucks & Buses ist eine Erhöhung des Energieverbrauchs pro Fahrzeug um 17 Prozent im Vergleich zu 2019 zu verzeichnen.

### **Ressourcenschonung: Ziele**

### **Kennzahlen betrieblicher Umweltschutz**

## Wir nutzen Wasser immer effizienter

GRI 303-1/-2/-3/-4/-5

Wasser ist nicht nur ein kostbares Gut, sondern auch ein knappes: Laut Weltwasserbericht der UNESCO führen Klimawandel, Bevölkerungswachstum und steigender Konsum dazu, dass 2050 mehr als fünf Milliarden Menschen unter Wassermangel leiden werden – wenn wir so weitermachen wie bisher. Bei Daimler wollen wir daher zu einer nachhaltigen Wasserbewirtschaftung beitragen und unseren Wasserverbrauch weiter reduzieren.

Das erreichen wir, indem wir Wasserkreisläufe schließen – zum Beispiel durch Wiederaufbereitung von Prozesswasser oder den Einsatz von geschlossenen statt offenen Kühlsystemen. Zudem setzen wir wassersparende Armaturen im Sanitärbereich ein und gestalten Produktionsprozesse effizienter. So werden beispielsweise bei neuen Pkw- und Lkw-Lackieranlagen **Trockenanstelle von Nassabscheidetechnologien** eingesetzt. In unserem Lkw-Getriebewerk in Gaggenau verzichten wir durch das Lackieren mit UV-Licht komplett auf den Einsatz von Wasser. Weiterhin setzen wir auf neuartige Industriereinigungsprozesse und reinigen punktuell mit Lasern statt mit Wasser.

Auch bei der Regenprobe, bei der Neufahrzeuge auf ihre Wasserdichtigkeit getestet werden, hat Mercedes-Benz wassersparende Maßnahmen umgesetzt: An einigen Standorten setzen wir ein biologisches Wasseraufbereitungsverfahren ein, das ohne den Einsatz von Bioziden auskommt. Dadurch gelangen weniger schädliche Stoffe in das Abwasser und die Wassermenge kann etwa dreimal so oft im Kreislauf behalten und verwendet werden.

Abwasser aus unserer Produktion und den sanitären Anlagen wird entweder gemäß den lokalen Vorgaben an örtliche Anlagen zur Abwasserbehandlung und -entsorgung weitergeleitet oder auf dem eigenen Gelände vorbehandelt beziehungsweise

gereinigt. An einzelnen Standorten setzen wir auch biologische Kläranlagen ein. Das Risiko von Verunreinigung des Niederschlagswassers auf unseren Werksgeländen wird durch die Umsetzung der Daimler-Umweltschutzvorgaben minimiert. Ein Beispiel für den verantwortungsvollen Umgang mit Abwasser ist unser Lkw- und Bus-Werk in Chennai (Indien). Dort wird kein Abwasser in die Kanalisation oder in Gewässer abgeleitet. Die Prozesswässer werden konsequent in der werkseigenen Abwasserbehandlungsanlage aufbereitet. Zusätzlich werden am Standort große Mengen von Regenwasser in Auffangbecken gesammelt und durch Wasserfiltersysteme aufbereitet. Anschließend wird das Wasser in den Betriebsprozessen und im Sanitärbereich eingesetzt sowie zur Bewässerung der Grünanlagen verwendet.

Bei der Daimler Truck AG haben wir uns für das Wassermanagement das Ziel gesteckt, bis spätestens 2030 an allen Produktionsstandorten weltweit den Konzernstandard zur Vermeidung von Regenwasserverunreinigungen vollumfänglich umzusetzen.

Im Bereich Mercedes-Benz Pkw ist der Wasserverbrauch pro Fahrzeug im Berichtsjahr gegenüber 2019 um 14 Prozent gestiegen. Auch dies ist auf den Pandemie-bedingten Rückgang der Produktionsstückzahlen und den Anläufen in den neuen Fabriken zurückzuführen. 2020 musste Mercedes-Benz Vans beim Wasserverbrauch pro Fahrzeug ein Plus von 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen. Bei Trucks & Buses hat sich im Berichtsjahr der Wasserverbrauch pro Fahrzeug um 15 Prozent im Vergleich zu 2019 erhöht.

#### ■ Ressourcenschonung: Ziele

#### ■ Kennzahlen betrieblicher Umweltschutz

### Wir senken die Abfallmengen

GRI 306-1/-2

Unser Ziel ist es, die Abfallmengen in der Produktion zu reduzieren. Dafür ist es wichtig, Transparenz über die Abfallwertströme zu schaffen und die verschiedenen Abfallarten korrekt voneinander zu trennen. In Europa erfassen wir Abfälle beispielsweise nach Abfallschlüsselnummern und behandeln und entsorgen sie entsprechend den gesetzlichen Regelungen. Für die fachkundige Entsorgung von Abfällen arbeiten wir grundsätzlich mit lizenzierten und regelmäßig zertifizierten Entsorgern zusammen. Darüber hinaus minimieren wir Abfälle, wie Verschnitte, Sande, Filtermaterialien und Schlämme aus neuen oder optimierten Produktionsprozessen.

Mercedes-Benz Pkw hat die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug im Berichtsjahr gegenüber 2019 um 21 Prozent reduziert. Eine kontinuierliche Senkung in den letzten Jahren konnte beispielsweise bei Mercedes-Benz Pkw durch die Reduzierung der Abfallfraktionen mit wesentlichem Anteil an den Beseitigungsmengen der Aggregate- sowie CKD-Montagewerke erreicht werden. 2020 konnte Mercedes-Benz Vans bei der Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug ein Minus von 13 Prozent

im Vergleich zum Vorjahr erreichen. Bei Trucks & Buses hat sich im Berichtsjahr die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug um 12 Prozent im Vergleich zu 2019 erhöht.

#### ■ Ressourcenschonung: Ziele

#### ■ Kennzahlen betrieblicher Umweltschutz

In der Logistik reduzieren wir unsere Abfallmengen: So optimieren wir Verpackungen und setzen wiederverwendbare Ladungsträger ein. Zum Beispiel haben wir im Mercedes-Benz Werk in Aksaray (Türkei) die Transportverpackung von Getrieben und Motoren verbessert: Statt auf Einwegverpackungen aus Holz transportieren wir Getriebe und Motoren in Mehrweg-Stahlladungsträgern. Dadurch sparen wir jährlich das Äquivalent von 3.200 Bäumen an Verpackungsmaterial ein.

### Abfälle in der Gastronomie vermeiden

Die Produktion, der Vertrieb und die Entsorgung von Lebensmitteln verursachen erhebliche Umweltauswirkungen. Mit der Daimler Gastronomie GmbH versorgen wir in Deutschland an elf Standorten, in 35 Kantinen und 54 Shops täglich circa 45.000 Beschäftigte mit Speisen und Getränken. Unser Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Bilanz unserer Speisen und die Abfallmengen zu reduzieren. Dafür haben wir eine nachhaltige Verpackungsstrategie initiiert. Im Berichtsjahr konnten wir durch verschiedene Maßnahmen etwa 23,9 Tonnen Plastikmüll einsparen.

Beispielsweise verzichten wir in unseren gastronomischen Betrieben auf Einwegplastik. Mit der Einführung nachhaltiger Menüboxen aus Bagasse und der Abschaffung der Kaffee-Einwegbecher werden wir diesem Ziel zukünftig vollumfänglich gerecht. Mit der gleichzeitigen Einführung unseres plastikfreien Kaffee-Mehrwegbechers im Pfandsystem können nach aktuellen Berechnungen 2,4 Millionen Einwegbecher eingespart werden. Diese zwei Maßnahmen könnten den jährlichen Plastikmüll um weitere 14,8 Tonnen senken. Zudem wollen wir mit unvermeidlichen Speiseabfällen künftig nachhaltiger umgehen. Dazu bewerten wir den Verwertungskreislauf von Speiseabfällen mithilfe innovativer Lösungsansätze und Partnern. Beispielsweise arbeiten wir mit Energieversorgern zusammen, die Speiseabfälle in Energie weiterverarbeiten können.

### Wie wir die biologische Vielfalt an unseren Standorten erhalten und fördern

Der Rückgang der Biodiversität ist ein globales Problem, das weiter voranschreitet. Die Gründe dafür sind vielfältig – die Beanspruchung von Ressourcen, zunehmende Schadstoffemissionen und produktionsbedingte Eingriffe in die Umwelt sind einige davon. Neben dem Klima-, Immissions-, Gewässer- und Bodenschutz sehen wir daher auch eine wichtige Aufgabe darin, die biologische Vielfalt rund um unsere Standorte zu erhalten und zu fördern. In den Werken der Daimler AG haben wir bereits zahlreiche Maßnahmen zur Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts etabliert und werden diese in Zukunft weiter ausbauen.

Unsere internen Handlungsempfehlungen „Biodiversität“ geben praktische Hinweise zur naturnahen Flächengestaltung für unsere Werke. Sie regen dazu an, für die Biodiversität aktiv zu werden, das Thema bei Planungen von Bauaktivitäten zu berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. So haben wir beispielsweise Insektenhotels und Nisthilfen für heimische Vögel gebaut, Wildbienenhotels aufgestellt sowie Dach- und Fassadenbegrünungen, Trockenbachläufe, Steingärten und Blumenwiesen angelegt. Des Weiteren haben wir an vielen deutschen Standorten Grünflächen naturnah umgestaltet. Der Naturschutzbund (NABU) berät, begleitet und dokumentiert unsere Aktivitäten für die Tier- und Pflanzenwelt an diesen Standorten schon seit einigen Jahren. Aber auch an vielen anderen Standorten werden Randstreifen und bisher wenig genutzte Flächen naturnah gestaltet sowie artgerechte Nistkästen und Vogelhäuser angebracht. Mit Erfolg: So sind im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen schon mehr als 30 Wanderfalken-Küken geschlüpft.

Ein Großteil der deutschen Werke bewertet seine Flächen anhand des selbst entwickelten Biodiversitätsindex (BIX) und kann deren Aufwertung hinsichtlich der Artenvielfalt entsprechend messen.

Die Vereinten Nationen haben die Jahre 2011 bis 2020 zur UN-Dekade für biologische Vielfalt erklärt und damit die Weltöffentlichkeit aufgerufen, sich für die biologische Vielfalt einzusetzen. Das Biodiversitäts-Projekt des Mercedes-Benz Werks Mannheim ist im Berichtsjahr für sein Engagement in Schutz, Erhalt und in der Förderung der Artenvielfalt als offizielles Projekt der UN-Dekade für biologische Vielfalt ausgezeichnet worden: Das Projektteam hat 1.100 Quadratmeter brachliegende Grünflächen

im Werk durch Wiesen mit Wildkräutern ersetzt. Weitere 6.000 Quadratmeter wurden so angelegt, dass Rückschnitte auf ein Minimum reduziert werden konnten. Dadurch können sich die Flächen natürlich entwickeln und Schmetterlingen, Wildbienen und anderen gefährdeten Insekten Lebensraum bieten.

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

### GRI 103-3

Um den Ressourcenverbrauch in der Produktion kontinuierlich zu reduzieren, haben wir uns bis 2030 konkrete Ziele für den Wasser- und Energieverbrauch sowie für die zu beseitigende Abfallmenge pro Fahrzeug gesetzt. Für das Monitoring unserer Ziele und die Berichterstattung erhebt Daimler systematisch die wichtigsten Umwelt- und Energiedaten aus den deutschen und ausländischen Werken. Diese werden auf Werksebene von den Daimler-Standorten mit Mehrheitsbeteiligung weltweit im Daimler Umweltdaten-Informationssystem (DUDIS) erfasst, berechnet und ausgewertet.

Anhand der Messdaten und mithilfe interner und externer Instrumente überprüfen wir, inwieweit wir die Ressourcenziele für unsere Werke erreichen. Für die interne Überprüfung haben wir Kennzahlen definiert, die wir per Scorecard verfolgen. Mit der externen Überprüfung haben wir eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft betraut. Diese bewertet jährlich eine Auswahl unserer Unternehmensziele und deren Umsetzung. Die geprüften Ergebnisse nutzen wir, um unsere Maßnahmen zur Ressourcenschonung anzupassen und weiterzuentwickeln.

## 28 | Energieverbrauch (in GWh)

### GRI 302-1

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Summe</b>	<b>10.895</b>	<b>11.340</b>	<b>11.607</b>	<b>11.287</b>	<b>9.711</b>

## 29 | Wasserbezug (in 1.000 m³)

### GRI 303-3

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Summe</b>	<b>15.104</b>	<b>14.014</b>	<b>14.381</b>	<b>13.486</b>	<b>11.778</b>

**30 | Abfälle nach Abfallart (in 1.000 t)**

GRI 306-3/-4/-5

	2016	2017	2018	2019	2020
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	86	82	40	28	13
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	223	239	318	303	251
Schrott zur Verwertung	828	858	877	830	685
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	21	15	10	10	11
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	71	75	82	79	65
<b>Summe</b>	<b>1.229</b>	<b>1.269</b>	<b>1.328</b>	<b>1.249</b>	<b>1.025</b>



Lebenswerte  
Städte

## Lebenswerte Städte

Die Mehrheit der Weltbevölkerung lebt heute in Städten. Jeden Tag sind dort Millionen von Menschen und Gütern unterwegs – viele mit dem Pkw, Van, Lkw oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Verstopfte Straßen, mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen und steigende Lärm- und Schadstoffbelastungen sind nur einige der Folgen. Um die negativen Auswirkungen zu verringern, müssen urbane Mobilitätskonzepte weitergedacht werden.

Wir bei Daimler haben die Vision, mit nachhaltigen Mobilitäts- und Transportlösungen die Lebensqualität in den Städten zu steigern. Elektromobilität ist dabei ein zentraler Stellhebel – aber nicht der einzige. Vielmehr braucht es ein umfassendes elektro-mobiles Ökosystem aus Produkten, Services, Technologien und Innovationen. Daimler übernimmt Verantwortung und gestaltet mit intelligenten Mobilitätslösungen die Verkehrswende von morgen.

### UNSER SPURWECHSEL

#### **Urbane Mobilität: Wir bringen mehr Lebensqualität in die Stadt**

Schon heute leisten wir mit unseren Produkten und Dienstleistungen einen Beitrag, um die Verkehrssituation in Städten zu verbessern – und wir bauen unser Engagement noch weiter aus: Wir wollen Emissionen im städtischen Raum reduzieren und die Sicherheit erhöhen. Und wir wollen ein breiteres Spektrum an Mobilitätslösungen anbieten. Das sind unsere Zielsetzungen für lebenswerte Städte. Um sie zu erreichen, konzentrieren wir uns auf folgende Handlungsfelder:

- Wir bieten Privat- und Geschäftskunden in urbanen Ballungsgebieten sichere und emissionsarme Produkte sowie begleitende Dienstleistungen für den Personen- und Warentransport.
- Wir entwickeln neue Mobilitätslösungen. Gleichzeitig unterstützen wir die Einführung und Weiterentwicklung von existierenden Produkten, die zu einem sicheren, sauberen und effizienten Transport in städtischen Gebieten beitragen.
- Wir unterstützen Mobilität über den eigenen Pkw hinaus, indem wir in neue Mobilitätsdienstleistungen und Plattformen investieren.
- Wir verstehen die Mobilitätsanforderungen von Städten, bündeln bestehende Lösungen von Daimler und entwickeln zusätzliche Angebote. In Kooperation mit Vertretern von Städten arbeiten wir an neuen Lösungen, Produkten und Geschäftsmodellen, die die Lebensqualität in Städten verbessern.

## Rasantes Wachstum erfordert smarte Mobilität

GRI 103-1

Weltweit zieht es immer mehr Menschen in die Städte. Laut Prognose der Vereinten Nationen werden 2050 fast 70 Prozent der Weltbevölkerung im urbanen Raum leben. Das hat Folgen für das Verkehrsaufkommen und die Lebensqualität in der Stadt. Ein cleverer Mobilitätsmix, der weitere Ausbau der Elektromobilität und Lösungen für einen effizienteren Warentransport sind deshalb wichtiger denn je.

Aktuell geht ein höheres Verkehrsaufkommen oft mit steigenden Emissionen einher. Deshalb arbeiten wir daran, die urbane Mobilität effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten – und mittelfristig eine CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität zu ermöglichen. Viele unserer Produkte und Dienstleistungen zielen schon heute darauf ab, die Verkehrssituation in Städten zu verbessern. Diesen Beitrag bauen wir kontinuierlich aus – zum Beispiel, indem wir helfen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen oder verschiedene Mobilitätslösungen intelligent miteinander zu vernetzen.

## Wie wir die städtische Mobilität mitgestalten

GRI 103-2

In unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie haben wir das Handlungsfeld „Lebenswerte Städte“ fest verankert. Darin machen wir deutlich, wie wir Städten und ihren Bewohnern bei ihren Anforderungen in den Bereichen Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz der Mobilität helfen wollen. Das wollen wir erreichen, indem wir bestehende Daimler-Produkte für sie weiterentwickeln, bündeln und gleichzeitig gänzlich neue Lösungen entwickeln und testen.

### Urban Mobility Solutions gestaltet den Verkehr von morgen

Mit dem Ziel, die Mobilität in der Stadt sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten, wurde 2019 der Bereich „Urban Mobility Solutions“ gebildet. Er ist im Vorstandsbereich Vertrieb der Mercedes-Benz AG angesiedelt, hat aber ein divisionsübergreifendes Mandat.

Aufgabe des Bereichs ist es, die Mobilitätsanforderungen der Städte durch einen kontinuierlichen Austausch noch besser zu verstehen und mit neuen Lösungen, Produkten und Geschäftsmodellen zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten beizutragen. Um neue Impulse und Trends der urbanen Mobilität frühzeitig aufzugreifen, arbeiten unsere Teams eng mit Vertretern von Städten, Partnern aus Industrie, Planung und Forschung sowie weiteren Daimler-Geschäftsbereichen zusammen. Dadurch wollen wir neue Geschäftsfelder erschließen, das Portfolio der Daimler AG weiterentwickeln und das Unternehmen auf zukünftige Entwicklungen im urbanen Raum vorbereiten.

Im Berichtsjahr hat Urban Mobility Solutions drei neue Angebotsbereiche für Kunden im städtischen Umfeld identifiziert:

- **„Datenbasierte Mobilitätsprodukte“:** Wir entwickeln auf Basis von Fahrzeugdaten Produkte, die dazu beitragen, die Sicherheit im Stadtverkehr zu verbessern oder den Verkehrsfluss zu optimieren und effizienter zu gestalten.
- **„Urbane Mobilitätssysteme“:** Wir beraten Städte und städtische Akteure (wie Eventveranstalter und Quartiersentwickler) in der Konzeption und Umsetzung ganzheitlicher Mobilitätssysteme zur Lösung urbaner Mobilitäts Herausforderungen.
- **„Stadtoptimierte Fahrzeuge“:** Wir entwickeln fahrzeugbezogene Angebote, die dazu beitragen, den spezifischen Anforderungen und Bedürfnissen des sich dynamisch verändernden urbanen Umfelds noch besser Rechnung zu tragen.

### An diesen Projekten arbeitet Urban Mobility Solutions

Derzeit steht Urban Mobility Solutions vor allem mit europäischen und US-amerikanischen Vertretern von Städten und Regionen in intensivem Austausch: In den Gesprächen geht es um die Frage, wie der Verkehr auf Basis von Daten sicherer und effizienter gestaltet werden kann. Ebenso geht es um die intelligente Vernetzung der Fahrzeuge untereinander sowie mit der umliegenden Infrastruktur, um den Verkehr in Echtzeit zu optimieren.

Gemeinsam mit einer führenden europäischen Metropole hat Urban Mobility Solutions 2020 eine Data-Analytics-Plattform für intelligente und vernetzte Städte entwickelt. Mithilfe dieser Lösung sollen Städte sicherer und dadurch attraktiver werden: Die Experten von Urban Mobility Solutions nutzen die Daten der Fahrassistenzsysteme, um verkehrskritische Stellen in der Stadt zu identifizieren und Gefahrenzonen transparent abzubilden. Auf dieser Grundlage können Verkehrsplaner bessere Entscheidungen treffen, um die Verkehrssicherheit in der Stadt zu gewährleisten und entsprechende Maßnahmen effektiv umsetzen zu können. Das Produkt zur Steigerung der Verkehrssicherheit von Mercedes-Benz ist seit Anfang 2021 auch für weitere Städte verfügbar.

Ein weiteres Projekt hat Urban Mobility Solutions im Synergiepark in Stuttgart angestoßen. Es ist das größte Gewerbegebiet der Landeshauptstadt und soll in den nächsten drei Jahren um das Doppelte wachsen. Im Berichtsjahr hat Urban Mobility Solutions in Kooperation mit der Stadt Stuttgart und den Stuttgarter Straßenbahnen erste Mobilitätslösungen für den Synergiepark auf die Straße gebracht – darunter ein On-demand-Shuttle für die Belegschaft des Synergieparks: Die Mitarbeitenden der teilnehmenden Unternehmen können im gesamten Park in die Shuttle ein- und aussteigen – unabhängig von festen Fahrplänen und Haltestellen. Der Dienst ist via App abrufbar und im ÖPNV-Tarif enthalten. Als Shuttle eingesetzt werden Fahrzeuge von Mercedes-Benz, die teilweise elektrisch betrieben werden.

Im Jahr 2021 soll darauf aufbauend ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für den Synergiepark in Zusammenarbeit mit Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gesellschaft entwickelt werden. Ziel ist es, den Pendlerverkehr mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur flüssiger zu gestalten. Umweltbelastungen, die durch Mobilität hervorgerufen werden, sollen dabei deutlich reduziert werden. Die in dem Konzept erarbeiteten Mobilitätslösungen sollen im Verkehrsverbund Stuttgart umgesetzt werden und für Mitarbeiter und Bürger zur Verfügung stehen.

Auch für die Messe Stuttgart hat Urban Mobility Solutions im Rahmen der Veranstaltung CMT 2020 ein Park- und Shuttle-Konzept umgesetzt – und darüber hinaus zusätzliche Mobilitätsangebote auf den Weg gebracht. So wurden den Messebesuchern während der Veranstaltung beispielsweise zusätzliche Carsharing-Fahrzeuge von SHARE NOW am Messeingang zur Verfügung gestellt. Um das Straßennetz rund um die Messe zu entlasten, ist an einem Messewochenende eine zusätzliche vorübergehende Parkfläche am Daimler-Standort in Stuttgart-Möhringen entstanden. Zwischen der Parkfläche und dem Messeingang verkehrte während dieser Zeit außerdem ein Bus-Shuttle.

Auch in weiteren Regionen innerhalb Deutschlands ist Urban Mobility Solutions aktiv. Ein Beispiel ist die Metropolregion Rhein-Ruhr: Die Initiative „Rhein Ruhr City 2032“ will die Olympischen und Paralympischen Sommerspiele 2032 nach Nordrhein-Westfalen holen. Daimler unterstützt die Initiative als Partner. Ziel ist es, gemeinsam eine regionale Mobilitätsvision zu erarbeiten. Diese soll auch über die Spiele hinaus einen Beitrag zu Lebensqualität und nachhaltiger Mobilität in der Region leisten. Dafür arbeiten der Bereich Urban Mobility Solutions und der Bereich Zukunftsforschung eng mit unserem Partner Gehl sowie lokalen Stakeholdern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und der Bevölkerung zusammen.

### **Smart Cities Team setzt nachhaltige Mobilitätslösungen mit Vans um**

Mercedes-Benz Vans hat 2017 ein „Smart Cities“ Team etabliert. Das Team arbeitet heute eng mit dem Bereich Urban Mobility Solutions zusammen und betreut spezifische Themen für die Van-Sparte. Gemeinsam mit Städten und Akteuren im urbanen Umfeld – wie öffentlichen und privaten Transportunternehmen oder Betreibern von Transportnetzwerken (zum Beispiel Via, Bolt, Kapten) – ermittelt Smart Cities Mobilitätsbedürfnisse und setzt nachhaltige Lösungen um.

Dazu zählen unter anderem On-demand-Services mit batterieelektrischen Vans: So können Fahrgäste flexibel und in Echtzeit per App Fahrten buchen und sich an virtuellen Haltestellen abholen lassen. Häufig werden diese Services ergänzend zum bestehenden ÖPNV genutzt – beispielsweise für „die letzte Meile“

von der Endstation einer Metro bis zum Zielort. Auch Unternehmen, Universitäten und Flughäfen, die eigene Shuttle-Dienste für ihre Beschäftigten betreiben, greifen auf derartige Mobilitätslösungen mit Vans zurück.

Ein Beispiel hierfür ist der „BerlKönig“: Seit 2018 bieten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und ViaVan, jetzt Via, den On-demand-Fahrservice an. Ein weiteres erfolgreiches Beispiel ist das Corporate Shuttle von BASF auf dem Werksgelände in Ludwigs- hafen: Beschäftigte und Besucher können auch hier über die App einen Van ordern, um ihr Ziel auf dem Werksgelände zu erreichen. In Stuttgart ergänzt der On-demand-Service „SSB Flex“ den bestehenden ÖPNV mit einer Mercedes-Benz Vans Flotte. Fahrgäste buchen über die App einen Sitzplatz und werden mit anderen Passagieren, die in die gleiche Richtung reisen, einem Van zugeordnet. Seit Ende 2020 ist der erste vollelektrische EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> in die „SSB Flex“-Flotte integriert.

### **Betriebliches Mobilitätsmanagement: Wie wir die Mobilität unserer Beschäftigten nachhaltiger gestalten**

Viele zurückgelegte Kilometer entfallen auf Arbeits- und Dienstwege. Um den dadurch verursachten Verkehr stauärmer und nachhaltiger zu gestalten, setzen wir neben der Elektrifizierung und Digitalisierung auch auf unser betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM).

Das BMM steht seit 2018 unter dem Dach der Mobilitätsinitiative f.i.o.w. (Fortbewegung, Lebensweise, Ökologie und Wirtschaft), in der wir verkehrsentlastende Lösungen entwickeln und bündeln. Unser Ziel ist es, gefahrene Straßenkilometer und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren sowie den Verkehr in Städten zu verflüssigen.

In der Region Stuttgart arbeiten rund 80.000 Menschen für Daimler. Damit sie möglichst klimafreundlich und staufrei zur Arbeit kommen, fördern wir über das Jobticket die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie S-Bahn, Stadtbahn oder Bus. Zudem konnten unsere Beschäftigten im Berichtsjahr an Tagen, an denen die Stadt Stuttgart Feinstaubalarm ausgelöst hatte, den ÖPNV in der Metropolregion Stuttgart für ihre Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sowie für Dienstfahrten kostenlos nutzen. Daimler hat die Kosten für diese Fahrten übernommen.

Am Standort Sindelfingen haben wir bereits 2019 die Ridesharing-App „flinc“ eingeführt. Die App ist eine Plattform für Pendler, die sich zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen möchten. Wir arbeiten daran, dieses Mobilitätsangebot zukünftig weiter auszubauen.

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

2 Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

## Innovative Stadtentwicklung: Daimler Buses forciert Mobilitätswende im Personenverkehr

Daimler Buses leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag, die Zukunft des urbanen Verkehrs verantwortungsvoll zu gestalten: Mit unseren Elektrobussen, Mobilitätslösungen und digitalen Serviceangeboten wird der ÖPNV zunehmend lokal emissionsfrei und geräuscharm.

### Wir bringen mehr Elektrobusse in den öffentlichen Verkehr

Daimler Buses leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag dazu, dass die Mobilitätswende im Personenverkehr gelingt. Das Ziel von Daimler Buses ist es, einen nachhaltigen, CO<sub>2</sub>-neutralen öffentlichen Personentransport in Städten zu ermöglichen. Den ersten Schritt auf dem Weg dahin hat Daimler Buses bereits 2018 mit dem Mercedes-Benz eCitaro gemacht. Seither entwickelt Daimler Buses seine Technologien kontinuierlich weiter. Kunden können auf ein Angebot an unterschiedlichen E-Busmodellen, Batterietechnologien und Ladeoptionen zurückgreifen – und damit die passende Lösung für ihren jeweiligen Anwendungsfall finden.

Im Berichtsjahr war der eCitaro mit bis zu zwölf Lithium-Ionen-Batteriepaketen verfügbar; seit 2021 ist er mit der nächsten Generation von Lithium-Ionen-Batterien erhältlich. Außerdem hat Daimler Buses 2020 den neuen elektrischen Mercedes-Benz eCitaro Gelenkbus zusammen mit einer neuen Feststoffbatterie vorgestellt. Die neuen Feststoffbatterien haben eine besonders hohe Energiedichte mit einer Gesamtenergiekapazität von 441 kWh. Sie sorgen damit für eine höhere Reichweite und sind besonders langlebig.

Der eCitaro ist aber nur ein Teil des Gesamtsystems eMobility von Daimler Buses. Denn für einen erfolgreichen Umstieg auf Elektromobilität im ÖPNV bedarf es mehr als der Anschaffung von Elektrobussen: Unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse von öffentlicher und privater Seite müssen bei der Umstellung auf elektrische Busflotten berücksichtigt werden, um ein gutes urbanes Mobilitätssystem zu schaffen. Um die Verkehrsbetriebe dabei zu unterstützen, bietet das eMobility Consulting Team von Daimler Buses ihnen eine umfassende Beratung an.

**Daimler Buses baut digitales Serviceangebot weiter aus** Digitalisierung und Vernetzung ermöglichen es, die Busmobilität effizienter und individueller auszurichten. Das Portal OMNIplus ON von Daimler Buses integriert alle hierfür nötigen digitalen Services und bündelt sie übersichtlich. Busunternehmen erhalten so einen personalisierten Zugriff auf sämtliche von ihnen gebuchten Services. OMNIplus ON stützt sich auf vier Säulen:

- **ON advance** ermöglicht Busunternehmen ein vorausschauendes Flottenmanagement: Mit dem Service OMNIplus Uptime können Kunden den technischen Zustand jedes einzelnen Fahrzeugs aus der Ferne überwachen und Wartungs- sowie Reparaturbedarf frühzeitig erkennen.

- **ON monitor** fasst sogenannte [Telematik-Dienste](#) zusammen. Sie versorgen das Busunternehmen mit Flottendaten wie dem Kraftstoffverbrauch oder mit den aktuellen Betriebsdaten eines Fahrzeugs. Durch die Telematik-Dienste können Fahrstile analysiert, Fahrzeuge geortet und Einsätze effizient geplant werden. Zudem helfen sie, die gesetzliche Dokumentationspflicht für Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten zu erfüllen.
- **ON drive** unterstützt Fahrer bei ihrer täglichen Arbeit. Ein Beispiel: Über das Smartphone lassen sich Fahrzeugfunktionen – wie Reifendruck oder Füllstände – abrufen oder Fahrzeugprüfungen einfach durchführen.
- **ON commerce** ermöglicht es Busunternehmen, Ersatzteile schnell und gezielt aus dem OMNIplus eShop zu beschaffen.

Daimler Buses baut seine digitalen Serviceangebote zudem kontinuierlich aus: Im Berichtsjahr hat Daimler Buses den neuen Service „OMNIplus ON SignalStore“ auf den Markt gebracht. Dem Kunden werden Datenpakete zur Verfügung gestellt, mit denen er über eine Datenschnittstelle historische und Echtzeit-Datenpunkte direkt aus dem Fahrzeug ins eigene System speichern und weiterverarbeiten kann. Dabei geht es unter anderem um Positionsdaten, Daten zu Hochvoltbatterien, Klima und Lüftung oder technische Daten zur Fehlerdiagnose.

Ein weiterer wichtiger Baustein von OMNIplus ON ist der neue digitale „OMNIplus eShop“, über den alle Ersatz- oder Tauschteile online bestellt werden können. Neben dem kompletten Produktportfolio finden sich seit 2020 auch die individuellen Busflotten sowie personalisierte Ersatzteile für ausgewählte Fahrzeuge im eShop wieder. Das Angebot wird kontinuierlich ausgebaut. Mittelfristig sollen auch 3-D-Druckaufträge für Klein- sowie Serviceverträge über den OMNIplus eShop buchbar sein.

### Schnell, sicher, nachhaltig: Bus Rapid Transit System verbessert Personenverkehr

Schnellbussysteme – sogenannte Bus Rapid Transit (BRT)-Systeme – stehen für eine schnelle, komfortable und kosteneffiziente Mobilität: Mit separaten Busspuren ermöglichen sie einen staufreien und dicht getakteten Betrieb. Abgas- und Geräuschemissionen können gemindert werden. Die Unabhängigkeit vom übrigen Straßenverkehr erlaubt höhere Geschwindigkeiten und sorgt für mehr Zuverlässigkeit. Voraussetzung hierfür: Die Busse müssen an Ampeln Priorität erhalten. Wichtig sind außerdem moderne und barrierefreie Haltestellen, Pre-Ticketing und eine Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV sowie mit „Park-and-ride“- und „Bike-and-ride“-Angeboten.

Mit der Einführung eines BRT-Systems in der australischen Stadt Adelaide zählte Daimler vor rund 30 Jahren zu den Pionieren urbaner Mobilität. Heute gibt es weltweit rund 171 BRT-Systeme auf allen Kontinenten. Wir engagieren uns auch weiterhin für den Ausbau von BRT in aller Welt. So stellen wir geeignete

Gelenkbusse bereit und beraten Verkehrsbetriebe bei der Einführung und Weiterentwicklung von BRT-Systemen.

### **Kompakt, flexibel, wirtschaftlich: Minibusse als Mobilitätsalternative im ÖPNV**

Damit die Verkehrswende in den Städten und stadtnahen Regionen gelingt, braucht es neue Impulse. Stadt-Minibusse wie der Mercedes-Benz Sprinter City 75 spielen dabei eine zentrale Rolle: Sie erhöhen die Flexibilität, Einsatzmöglichkeiten und Wirtschaftlichkeit im ÖPNV.

So eignen sich Minibusse besonders gut für Strecken mit geringeren Fahrgastzahlen. Sie ermöglichen damit auch in Nebenzeiten – zum Beispiel nachts oder sonntags – und in Randgebieten, in denen weniger Menschen unterwegs sind, einen ökonomischen und ökologischen ÖPNV. Zudem können Minibusse auch auf Linien mit enger Streckenführung eingesetzt werden, für die Großbusse zu hoch, zu breit oder zu schwer sind. Entsprechend können Minibusse andere Routen fahren und neue Ziele ansteuern. Außerdem können Menschen mit Behinderungen durch den niedrigen Einstieg besser am regulären ÖPNV beziehungsweise am On-demand-Verkehr teilnehmen.

Seit 2020 ist der Mercedes-Benz Sprinter auch mit Überlandbestuhlung auf dem Markt – das macht ihn komfortabler, sicherer und flexibler.

### **Güterverkehr: Elektro-Lkw entlasten die Städte**

In der Stadt bewegen sich nicht nur viele Menschen von A nach B. Auch eine große Anzahl von Gütern muss dort sicher und möglichst umweltschonend transportiert werden. Unser Auftrag hierbei ist es, den städtischen Verteilerverkehr gleichermaßen von Emissionen und Lärm zu entlasten.

Mit dem vollelektrischen Lkw eActros zeigt Mercedes-Benz Trucks, dass der schwere Verteilerverkehr für den urbanen Raum schon heute lokal emissionsfrei möglich ist. Der eActros hat eine Reichweite von rund 200 Kilometern. Er ist seit 2018 als lokal CO<sub>2</sub>-neutrale Alternative für den städtischen Verteilerverkehr bei verschiedenen Kunden in Europa im Praxiseinsatz: Der eActros wird dabei von Kunden aus unterschiedlichen Branchen getestet und für verschiedene Aufgaben eingesetzt – für den Transport gekühlter Lebensmittel ebenso wie von Bau- und Werkstoffen. Die Testphase läuft noch bis 2021. Der Start der Serienproduktion ist für dasselbe Jahr geplant.

Vorgesehen ist, dass im Jahr 2021 erste Praxistests des batterieelektrischen Niederflur-Lkw Mercedes-Benz eEconic für den Einsatz bei kommunalen Dienstleistern starten. Der urbane Einsatz in der Entsorgungswirtschaft eignet sich aufgrund der vergleichsweise kurzen und fest eingeplanten Routen von bis zu rund 100 Kilometern mit einem hohen Stop-and-go-Anteil sehr gut für batterieelektrische Lkw. Der eEconic basiert auf dem eActros und soll 2022 in Serie gefertigt werden.

Für den leichten innerstädtischen Verteilerverkehr setzen Daimler-Kunden weltweit seit 2017 den FUSO eCanter ein. Sein elektrischer Antrieb erzeugt lokal ebenfalls keine Emissionen. Im Berichtsjahr hat Mercedes-Benz Trucks weitere Fahrzeuge an Kunden in Europa und Japan ausgeliefert – damit waren im Berichtsjahr insgesamt über 200 leichte FUSO eCanter im täglichen Kundeneinsatz.

### **Daimler Trucks bietet Beratung und Infrastruktur-Lösungen für E-Lkw**

Um den Kunden den Einstieg in die elektrische Transportlogistik so einfach wie möglich zu machen, bietet Daimler Trucks zu seinen E-Lkw ein ganzheitliches Ökosystem an. Dazu gehören auch ein umfassendes Beratungsangebot und die Erarbeitung geeigneter Ladeinfrastruktur-Lösungen.

Das Beratungsangebot ist modular aufgebaut und auf den Kunden individuell zugeschnitten. Die Beratung beinhaltet unter anderem Routen- und Betriebskostenanalysen, Überprüfung möglicher Subventionen sowie Unterstützung bei der operativen Flottenintegration.

Bei der Vielzahl von Möglichkeiten hilft Daimler Trucks den Kunden, die für sie optimale Antriebstechnologie zu wählen – je nach Branche, Segment und konkreter Anwendung. So ermittelt das Beraterteam beispielsweise, welche Ladesäule am besten geeignet ist und ob der Netzanschluss erweitert werden muss. Dabei werden wichtige Faktoren wie Ladeort und Ladezeit berücksichtigt.

Anfang des Jahres 2020 hat Daimler Trucks eine zusätzliche Weiße Richtung Zukunft gestellt: Mit der „eTruck Charging Initiative“ hat Daimler Trucks eine weltweite Initiative für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkw gestartet – und bringt hierfür alle Hauptakteure in einem Netzwerk zusammen. Darin treiben E-Lkw-Kunden, Stromnetzbetreiber, Energieversorger sowie Ladehardware-Hersteller und Ladesoftware-Anbieter gemeinsame Infrastruktur-Lösungen voran.

### **Mercedes-Benz Lkw fokussiert digitale Services**

Die Digitalisierung verändert die Logistik: Prozesse, Objekte und sämtliche Beteiligten entlang der Wertschöpfungskette sind digital miteinander vernetzt. Daten und innovative Technologien ermöglichen neue Logistikdienstleistungen. Dabei sind die Fahrzeuge selbst tiefer denn je mit dem logistischen Prozess verknüpft und benötigen entsprechend neue Grundeigenschaften. Vor diesem Hintergrund bietet Mercedes-Benz Lkw eine Vielzahl digitaler Services an, die Logistikprozesse, Fahrzeugflotten und einzelne Fahrzeuge optimieren. Dabei wird der Lkw immer mehr zur digitalen Dienstleistung: Truck-as-a-Service. Mit Services wie HABB oder dem neuen Fleetboard unterstützt Mercedes-Benz Trucks seine Kunden dabei, die Produktivität ihrer Trucks weiter zu steigern.

### Logistikprozesse mit HABBL effizienter gestalten

Eine ressourcenschonende Lösung für Geschäftskunden ist das System HABBL. Mit HABBL können Kurier-, Express- und Postdienstleister, Transport- und Logistikunternehmen sowie weitere Lieferkettenpartner ihre Prozesse effizienter gestalten und den Verkehrsfluss verbessern. Das System ist in allen Fahrzeugtypen sämtlicher Marken einsetzbar. Die dazugehörige HABBL App leitet Lkw-Fahrer Schritt für Schritt durch ihren Logistik-Workflow und steigert somit die Prozessqualität. Mehrwert schafft HABBL insbesondere, indem es

- durch eine effiziente Kommunikation der auszuführenden Route hilft,
- durch kürzere Stillstands- und Wartezeiten den Flächenverbrauch verringert und
- durch einen angemessenen Umgang mit der Fracht Beschädigungen verhindert.

### Fahrzeugflotten mit Fleetboard optimieren

Mit Fleetboard entwickelt und vertreibt Mercedes-Benz Trucks Telematik-Lösungen für ein bestmögliches Fuhrparkmanagement. Im Berichtsjahr hat Mercedes-Benz Trucks das Telematiksystem auf eine neue technologische Basis gestellt: Das Fleetboard-Portal läuft nun auf der Microsoft Azure Cloud. Dort stehen seit September 2020 alle Dienste bereit, die künftig in kürzeren Abständen aktualisiert werden und neue Features erhalten.

Auch für die Fahrzeugsteuerung bietet die neue Fleetboard-Benutzeroberfläche neue Möglichkeiten: Die Live-Ortung aktualisiert die GPS-Position der Lkw nun regelmäßig alle 30 Sekunden. Zudem lassen sich Routen planen und die dafür anfallenden Mautgebühren berechnen. Darüber hinaus stellt die Anwendung erstmals auch Informationen zum Einsatz der Sicherheitssysteme in den Fahrzeugen zentral bereit: Sie zeigt beispielsweise an, wenn der Notbrems- oder Spurhalteassistent vom Fahrer abgeschaltet wird. Mit der Fleetboard Manager App stehen dem Fahrer auch Basis-Telematikfunktionen zur Verfügung: Das Tool zeigt CO<sub>2</sub>-Emissionen, GPS-Positionen, Laufstrecken und Kraftstoffverbräuche der Fahrzeuge an. Zusätzlich bewertet es die Fahrweise und weist auf Einsparpotenziale hin.

### Strategische Investitionen in die Zukunft der Mobilität

Daimler betätigt sich über die Daimler Mobility AG als strategischer Investor im wachsenden Markt für urbane Mobilitätsdienstleistungen: So sind die Daimler Mobility AG und die BMW Group paritätisch an den YOUR NOW Joint Ventures beteiligt.

Die YOUR NOW Mobilitätsdienste vereinen Lösungen für **Ride-Hailing**, multimodale Plattformen, Carsharing, Parken und das Laden von Elektrofahrzeugen.

Gleichzeitig baut Daimler Mobility die Aktivitäten im Bereich Premium-Ride-Hailing aus: Im Rahmen eines Joint Ventures mit der Geely Technology Group ist Ende 2019 der App-basierte Limousinen-Fahrdienst „StarRides“ in Hangzhou (China) an den Start gegangen. Im Laufe des Jahres 2020 wurde StarRides zudem in den chinesischen Metropolen Chengdu, Guangzhou, Peking, Shanghai und Xi'an gelauncht. Bereits seit 2013 ist Daimler Mobility an dem Berliner Chauffeur- und Concierge-Anbieter Blacklane beteiligt. Darüber hinaus hält Daimler Mobility Beteiligungen an weiteren Mobilitätsdiensten wie Bolt oder Turo.

### Mit YOUR NOW nachhaltiger unterwegs

Die Mobilitätsdienstleistungen der YOUR NOW Gesellschaften können dazu beitragen, die Mobilität in der Stadt nachhaltiger zu gestalten. So betreibt der Carsharing-Anbieter SHARE NOW über 2.150 elektrische Fahrzeuge in ganz Europa. In Amsterdam, Madrid, Paris und Stuttgart setzt SHARE NOW dabei auf vollelektrifizierte Flotten.

Beim Ride-Hailing per FREE NOW können Kunden direkt über die Buchungsseite Hybrid- und vollelektrische „Eco-Fahrzeuge“ bestellen. Ziel von FREE NOW ist es, den Anteil dieser Fahrzeuge an der Gesamtflotte weiter zu erhöhen. Zudem können Kunden in ausgewählten Standorten eine Fahrt mit anderen Fahrgästen teilen oder – für kurze Strecken – einen Elektro-Scooter oder ein E-Bike über die App mieten.

### So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

#### GRI 103-3

Als fester Bestandteil unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie leistet das Handlungsfeld „Lebenswerte Städte“ mit seinen richtungweisenden Mobilitäts- und Verkehrslösungen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt. Deshalb haben wir die Initiative auch in das bestehende Managementsystem der Daimler AG integriert. Die einzelnen Aktivitäten innerhalb des Handlungsfeldes „Lebenswerte Städte“ werden über die jeweiligen Ziele der verantwortlichen Geschäftsfelder gemessen. Außerdem stehen wir mit Stadtvertretern und führenden Experten im Themengebiet Stadt- und Verkehrsentwicklung in einem intensiven Austausch. Auch dabei erhalten wir wertvolle Anregungen für neue strategische Initiativen. Außerdem nutzen wir ihre Rückmeldungen zur Überprüfung und Verbesserung unserer Konzepte.



Verkehrssicherheit

# Verkehrssicherheit

Unfallfreies Fahren – diese Vision treibt uns an und gehört fest zu unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Unsere innovativen Fahrerassistenzsysteme bieten Fahrern und Insassen schon heute ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort. Sie können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden und sicher zu bewältigen, um Insassen oder auch andere Verkehrsteilnehmer zu schützen. Insbesondere durch Warnungen oder aktive Bremsengriffe lassen sich Unfälle immer häufiger abmildern und sogar verhindern.

**i** [Automatisiertes Fahren](#) hat das Potenzial, die Mobilität grundlegend zu verändern – und sie zu verbessern. So können automatisierte Systeme einen Beitrag für mehr Sicherheit leisten. Gleichzeitig müssen wir aber auch mögliche Risiken beachten: Entscheidend ist, dass wir neben funktionalen Aspekten von Anfang an auch ethische und datenschutzrechtliche Fragen bei der Produktentwicklung berücksichtigen.

## UNSER SPURWECHSEL

### Das wollen wir im Bereich Verkehrssicherheit erreichen

- Wir wollen möglichst viele Unfälle durch den Einsatz moderner Assistenzsysteme verhindern oder in der Schwere reduzieren.
- Wir streben nach bestmöglicher Crash-Sicherheit mit hohem Insassen- und **i** [Partnerschutz](#).
- Wir sensibilisieren die Öffentlichkeit für Verkehrssicherheit, etwa durch Bildungsprogramme und Roadshows; ebenso informieren wir über Sicherheitstechnologien und Innovationen.
- Wir erweitern den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen in immer mehr Fahrzeugen.
- Wir integrieren gesellschaftliche und ethische Aspekte in das hoch- und vollautomatisierte Fahren, beispielsweise mit dem Konzept **i** [„Ethics by Design“](#).
- Wir implementieren datenschutzrechtliche Grundsätze und Standards nach dem Grundsatz **i** [„Privacy by Design“](#) entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
- Wir unterstützen den gesellschaftlichen und politischen Dialog zum Thema automatisiertes Fahren.



## Sicherheit hat bei Daimler höchste Priorität

GRI 103-1

Null Verkehrstote bis 2050 – das ist das Ziel der „Vision Zero“. Die Bundesregierung hat diese Vision im Koalitionsvertrag verankert. Sie soll auch als Leitgedanke in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen werden. Auf dem Weg dorthin lautet das nächste Etappenziel: bis 2030 die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten gegenüber 2020 zu halbieren. Mit unseren Sicherheits- und Assistenzsystemen können auch wir als Fahrzeughersteller einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass diese Ziele erreicht werden.

Sicherheit ist Teil unserer DNA und eine unserer zentralen Verpflichtungen – nicht nur unseren Kunden, sondern allen Verkehrsteilnehmern gegenüber. Entsprechend legen wir schon bei der Fahrzeugentwicklung einen Schwerpunkt auf das Thema Sicherheit. Mit unserer konzerneigenen Unfallforschung legen wir seit Jahrzehnten die Grundlagen für innovative Sicherheitstechniken und immer leistungsfähigere Systeme. Diesen Weg wollen wir kontinuierlich weitergehen.

## Unsere Ziele und Maßnahmen auf dem Weg zum unfallfreien Fahren

GRI 103-2

Auf dem Weg zum unfallfreien Fahren haben wir uns ambitionierte Ziele gesetzt, die wir mit Nachdruck verfolgen. Wir streben danach,

- Systeme der Unfallvermeidung weiter zu verbessern – zum Beispiel mit dem Aktiven Brems-Assistenten.
- unsere Fahrzeuge für die Insassen bei und nach einem Unfall noch sicherer zu machen – zum Beispiel durch geeignete

Fahrzeugstrukturen, [Rückhaltesysteme](#) und Systeme, die nach dem Unfall wirken können.

- unsere Fahrzeuge für andere sicherer zu machen – zum Beispiel durch Fußgängererkennung und Partnerschutz.
- die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen – zum Beispiel durch Sicherheitsinitiativen wie SAFE ROADS oder MobileKids.
- durch [Car-to-X-Kommunikation](#) einen Beitrag zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu leisten, zum Beispiel im Rahmen des [Pilotversuchs im Zollernalbkreis](#).

## Unser Anspruch an uns selbst: Recht und Gesetz sind unser Mindestmaßstab

Über die vergangenen Jahrzehnte wurden die Gesetze in der Fahrzeug- und Verkehrssicherheit kontinuierlich und deutlich verschärft. So hat die EU beispielsweise die Verordnung zur allgemeinen Fahrzeugsicherheit überarbeitet: Ab Mitte 2024 müssen alle neuen Lkw und Busse mit Abbiege-Assistenzsystemen ausgestattet werden. Auch Assistenzsysteme, die den Raum vor und hinter dem Fahrzeug überwachen, sind dann verpflichtend. Unser Ziel ist es, bei der Entwicklung von Sicherheitsmaßnahmen über die geltenden gesetzlichen Mindeststandards hinauszugehen. Daher ist es unser Anspruch, zusätzliche Anforderungen zu definieren.

## Wir verfolgen ein ganzheitliches Sicherheitskonzept

Bei der Fahrzeugentwicklung folgen wir unserem ganzheitlichen Konzept der „Integralen Sicherheit“. Unter diesem Begriff haben wir erstmals Ende der 1990er-Jahre die Sicherheitssysteme vier Phasen zugeordnet: „Sicher fahren“, „Bei Gefahr“, „Beim Unfall“ und „Nach dem Unfall“.

### 31 | Real-Life Safety: die Sicherheitsphilosophie von Mercedes-Benz

#### Integrale Sicherheit



#### Real-Life Safety

Mit unseren Sicherheitsmaßnahmen schlagen wir innerhalb dieser vier Phasen die Brücke zwischen **aktiver und passiver Sicherheit** – also zwischen der Unfallvermeidung (Phase 1 und 2) und dem Schutz im Falle eines Unfalls (Phase 3 und 4):

#### – Phase 1: Sicher fahren

Komfort-Assistenzsysteme, die das Fahren sicherer machen, dem Fahrer assistieren und helfen können, Unfälle zu vermeiden. Ein Beispiel ist der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC oder der Active Drive Assist für Lkw.

#### – Phase 2: Bei Gefahr

Sicherheits-Assistenzsysteme, die warnen, assistieren und automatisiert handeln können, sowie Schutzsysteme, die bereits in der Vor-Unfall-Phase aktiviert werden können (PRE-SAFE®). Ein Beispiel ist der Aktive Brems-Assistent, den wir in unterschiedlichen Ausprägungen für Pkw, Vans und Nutzfahrzeuge entwickelt haben. Bei Daimler Trucks zählt dazu der Notbrems-Assistent Active Brake Assist 5.

#### – Phase 3: Beim Unfall

Schutzsysteme, die alle Fahrzeuginsassen intelligent und bedarfsgerecht schützen können. Ein Beispiel sind innovative Rückhaltesysteme, wie beim Pkw der Beltbag für die Fondpassagiere.

#### – Phase 4: Nach dem Unfall

Systeme, die die Unfallstelle absichern sowie Hilfe herbeiholen und selbst bieten können. Ein Beispiel ist die Rescue Assist App, die Rettungskräften wichtige Informationen zum verunglückten Fahrzeug liefert.

### Unterschiedliche Fahrzeugtypen verlangen unterschiedliche Schutzsysteme

#### GRI 416-1

Ob Pkw oder Van, Lkw oder Bus: Jeder Fahrzeugtyp stellt unterschiedliche Anforderungen an die Schutzsysteme. Entsprechend setzen wir in allen Sparten auf spezifische Maßnahmen und Sicherheitssysteme.

### Mit Real-Life Safety hat Mercedes-Benz Cars den Alltag im Blick

Real-Life Safety ist die Sicherheitsphilosophie von Mercedes-Benz. Dabei analysiert Mercedes-Benz reale, alltägliche Fahrsituationen. Alle technischen Innovationen werden daran gemessen, welchen Beitrag sie für die Vision des unfallfreien Fahrens liefern. Die Assistenz- und Sicherheitssysteme bieten Sicherheit und Komfort und entlasten den Fahrer. So ermöglichen es die Innovationen von Mercedes-Benz beispielsweise, auf zahlreichen Straßentypen teilautomatisiert (SAE-Level 2)

## 32 | Fahrassistenzsysteme in der neuen S-Klasse

#### Aktiver Abstands-Assistent DISTRONIC

- Streckenbasierte Geschwindigkeitsanpassung
- mit Stauendefunktion
- Aktiver Geschwindigkeitslimit-Assistent
- Aktiver Stau-Assistent

#### Aktiver Lenk-Assistent

- Aktiver Spurwechsel-Assistent
- Aktiver Nothalt-Assistent
- mit Rettungsgassenfunktion

#### Aktiver Brems-Assistent

- mit Fahrzeug-/Fußgänger-/Fahrradfahrerererkennung
- mit Kreuzungsfunktion
  - mit Stauende-Notbremsfunktion
  - mit Abbiegefunktion

#### PRE-SAFE® Impuls Seite

- mit Anhebung der Karosserie durch E-ACTIVE BODY CONTROL

#### Aktiver Totwinkel-Assistent

- mit Ausstiegswarnfunktion | Aktive Ambientebeleuchtung | MBUX Interieur-Assistent



#### DIGITAL LIGHT

- Adaptiver Fernlicht-Assistent Plus
- ULTRA RANGE Fernlicht
- mit Projektionsfunktion

#### Aktiver Park-Assistent

- mit PARKTRONIC
- mit Parkschadenerkennung

#### Car-to-X Kommunikation

#### Aktiver Spurhalte-Assistent

#### Ausweich-Lenk-Assistent

#### Vorrüstung für INTELLIGENT PARK PILOT

#### PRE-SAFE® Sound

#### PRE-SAFE® Plus

#### Park-Paket mit 360°-Kamera

- mit 3-D-Anzeige

#### Attention Assist

- mit Sekundenschlafwarner

#### Verkehrszeichen-Assistent

- Fußgängerübergangswarnfunktion
- Falschfahr-Warnfunktion
- Stoppschild-Warnfunktion
- Rote-Ampel-Warnfunktion

■ NEU

zu fahren, den Fahrer beim Wechseln der Spur zu entlasten, in enge Parklücken automatisiert aus- und einzuparken sowie Kollisionsgefahren zu reduzieren. Mit intelligenten Systemen setzt Mercedes-Benz nicht nur Maßstäbe im Automobilbau, sondern geht auch einen wichtigen Schritt weiter auf dem Weg zum automatisierten Fahren.

Wenn der Fahrer unaufmerksam oder abgelenkt ist, können die Fahrassistenzsysteme bei Kollisionsgefahr je nach Situation unterschiedlich reagieren. Ein Beispiel hierfür ist der serienmäßige Aktive Brems-Assistent von Mercedes-Benz Pkw: Er kann helfen, Unfälle mit vorausfahrenden Fahrzeugen und mit Fußgängern, die die Fahrbahn überqueren, zu vermeiden. Wird eine Kollisionsgefahr erkannt, kann das System den Fahrer optisch und akustisch warnen. Reagiert der Fahrer trotz Warnung nicht, kann der Aktive Brems-Assistent bis zu einer gewissen Geschwindigkeit selbstständig bremsen. Im Bereich der Stadtverkehrs-Geschwindigkeiten reagiert das System auch auf stehende Fahrzeuge sowie Fußgänger und Fahrradfahrer, welche die Fahrbahn kreuzen – und kann so die Sicherheit auf der Straße auch für andere Verkehrsteilnehmer erhöhen.

#### **Unfallforschung und Crashtests: Wie Mercedes-Benz Cars die Fahrzeugsicherheit erhöht**

Mercedes-Benz galt schon früh als Vorreiter in puncto Sicherheit – und ist es bis heute: Bereits 1959 hat Mercedes-Benz den ersten Crashtest durchgeführt. Seit mehr als 50 Jahren untersuchen Sicherheitsexperten der unternehmenseigenen Unfallforschung Unfälle, an denen Mercedes-Benz Fahrzeuge beteiligt sind. Die Ergebnisse interner Crashtests und der Unfallforschung fließen sowohl in die Konstruktion neuer Modelle als auch in die Verbesserung bestehender Systeme ein.

Ziel ist es, zu verstehen, wie Unfälle entstehen und durch welche Schutzsysteme sie hätten verhindert werden können. Die Analyse realer Verkehrsunfälle ist dabei die Basis für innovative Sicherheitstechniken und immer leistungsfähigere Systeme. So ist beispielsweise auch die Ausstiegswarnfunktion als Teil des Aktiven Totwinkel-Assistenten entstanden: Sie verringert das Risiko für vorbeifahrende Verkehrsteilnehmer. Dabei überwacht die Radarsensorik den toten Winkel und kann die Insassen beim Öffnen der Tür warnen – beispielsweise vor Fahrradfahrern, die sich nähern.

Daneben testet Mercedes-Benz die Crashtestsicherheit seiner Fahrzeuge und Teilsysteme mit modernster Prüftechnik im Technologiezentrum für Fahrzeugsicherheit (TFS) in Sindelfingen. Durch Computersimulationen kann Mercedes-Benz den Reifegrad der Testfahrzeuge und der Sicherheitssysteme bereits vor dem ersten Crashtest verbessern – und damit die Entwicklungseffizienz erhöhen. Auf den Crashtest-Bahnen des TFS können jährlich rund 900 Crashtests sowie rund 1.700 [Schlittenversuche](#) durchgeführt werden.

Die hohen internen Sicherheitsvorgaben gehen in vielen Fällen über die gesetzlichen Vorgaben oder Ratinganforderungen hinaus. Die [Lastfälle](#), die im Crashversuch getestet werden, werden auch an Erkenntnissen der Unfallforschung ausgerichtet.

#### **Crashtest im Röntgenblick: Mercedes-Benz Cars setzt auf neueste Technologien**

Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Kurzzeitdynamik, Ernst-Mach-Institut (EMI) in Freiburg testet der Bereich Fahrzeugsicherheit von Mercedes-Benz den Einsatz von Röntgentechnologie bei Crashversuchen. Dabei werden während eines hochdynamischen Crashversuchs gestochen scharfe Standbilder von definierten Bereichen am Fahrzeug produziert. Dank der Ultrakurzzeit-Röntgentechnologie kann Mercedes-Benz untersuchen, wie sich sicherheitsrelevante Bauteile im Fahrzeuginneren verhalten – das war in diesem Detailgrad bislang nicht möglich. Die Daten aus dem Röntgen-Crash werden von den Experten der Fahrzeugsicherheit anschließend mit computergestützten Simulationsmodellen zusammengeführt. So entstehen hochdynamische 3-D-Simulationen. Mercedes-Benz verspricht sich von dem Ansatz, dass Crashprognosen aus der Simulation präziser werden und sicherheitsrelevante Bauteile dadurch noch zielgerichteter optimiert werden können – die bisherigen Testergebnisse untermauern diese Annahme. Im nächsten Schritt soll mittels eines [Linearbeschleunigers](#) eine höhere Aufnahmezeit beim Röntgen erreicht werden. Die Technologie ist noch im Anfangsstadium, erste Erkenntnisse werden frühestens im Jahr 2021 erwartet.

#### **Mercedes-Benz Cars setzt Trends in der Fahrzeugsicherheit**

Bereits seit den 1970er-Jahren baut Mercedes-Benz Versuchsfahrzeuge, um Sicherheitssysteme zu erforschen – die sogenannten Experimental-Sicherheits-Fahrzeuge (ESF). Mit dem aktuellen ESF 2019 hat Mercedes-Benz mehr als 20 neue Ideen sowie neue Ansätze im Bereich der aktiven und passiven Sicherheit gezeigt – darunter sind seriennahe Entwicklungen. In der neuen S-Klasse werden zum Beispiel die weltweit ersten, beidseitig verfügbaren Frontal-Airbags für Fondinsassen in einem Serienfahrzeug umgesetzt, die im ESF 2019 gezeigt wurden. Die Airbags können die Sicherheit der angeschnallten Fondinsassen bei einem schweren Frontalaufprall verbessern und haben dafür den Daimler-internen "Innovation and Pioneers Award" erhalten. Das ESF 2019 beinhaltet auch Innovationen, die erst mittelfristig realisierbar sind, und solche, die zunächst einmal ausschließlich als Denkanstöße zu verstehen sind.

Das ESF 2019 basiert auf einem Mercedes-Benz GLE (der aktuellen Baureihe) und kann sowohl vollautomatisiert ([SAE-Level 4](#)) als auch manuell fahren. Mit der Entwicklung hin zum automatisierten Fahren verändern sich auch die Anforderungen an Fahrzeugtechnik und Insassenschutz: Das ESF 2019 reflektiert diese Anforderungen der zukünftigen Mobilität.

Übergeordnetes Thema des Forschungsfahrzeuges ist die ganzheitliche Fahrersicherheit: Ist das ESF 2019 vollautomatisiert unterwegs, sind beispielsweise Lenkrad und Pedale eingefahren, um so das Verletzungsrisiko beim Crash zu reduzieren.

Für die gesellschaftliche Akzeptanz von selbstfahrenden Fahrzeugen spielt Vertrauen eine wichtige Rolle – Menschen müssen die Intention des Fahrzeugs intuitiv und unmittelbar erkennen können. Entsprechend wichtig ist die kooperative Kommunikation mit dem Fahrzeugumfeld. Dabei geht es um die Frage, wie das automatisierte Fahrzeug mit anderen Verkehrsteilnehmern kommuniziert. So zeigt das ESF 2019 beispielsweise an, wenn es einen Fußgänger die Straße überqueren lässt oder einem einsichernden Wagen den Vorrang lässt. Das Fahrzeug kann andere Verkehrsteilnehmer sogar im geparkten Zustand vor Gefahren warnen.

### Hochvoltsystem und Batterien in elektrischen Vans sind umfassend abgesichert

Analog zum Kraftstofftank bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird bei Elektrofahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Batterien und elektrischen Komponenten gelegt. Bereits durch die besonders geeignete Einbaulage der Batterien unter dem Fahrzeugboden ist die [Konzept-sicherheit](#) hoch. Daneben setzt Mercedes-Benz Vans auf zusätzliche Sicherheitsspezifikationen, die über gesetzliche Vorgaben hinausgehen und das Maß an [Eigensicherheit](#) erhöhen: So sorgen beispielsweise spezielle Abschirmungen im Unterboden in den elektrischen Vans – dem eVito, dem eSprinter und dem Mercedes-Benz EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4 bis 26,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> – für besonders hohen Widerstand gegen mechanische Beschädigungen von außen. Antriebsstrang, Hochvoltbatterie und -leitungen sind geschützt in einem Rahmen eingebettet. Auch alle Hochvoltleitungen sind aufwendig isoliert.

Weiterhin verfügen die Fahrzeuge über ein mehrstufiges Sicherheitssystem, das unter anderem die Temperatur und Spannung überwacht – und die Batterien im Notfall abschalten kann. Erkennt das Fahrzeug einen schweren Aufprall, werden spannungsführende Teile außerhalb der Batterie reversibel oder irreversibel abgeschaltet. Gleichzeitig wird die [Restenergie](#) in den Komponenten schnell auf ein ungefährliches Niveau reduziert. Für Rettungskräfte ist zudem eine [„Rettungstrennstelle“](#) eingebaut, wodurch sie die Stromversorgung auch manuell unterbrechen können. Der Ort der Rettungstrennstelle unterscheidet sich je nach Fahrzeug und ist in der jeweiligen Rettungskarte hinterlegt.

### Vans: Assistenzsysteme machen Mercedes-Benz Sprinter noch sicherer

Zu den Systemen des Sprinter gehören der radarbasierte Abstands-Assistent DISTRONIC sowie der Aktive Spurhalte-Assistent. Serienmäßig ist der Seitenwind-Assistent an Bord, der vor allem das Fahren bei höheren Geschwindigkeiten sicherer

macht. Ein modular aufgebautes Park-Paket rundet das Assistenz-Angebot ab: Eine umfassende Sensorik und die Bildanzeige der Rückfahrkamera auf dem Multimediadisplays vereinfachen das Ein- und Ausparken. Erhältlich ist zudem ein Park-Paket mit 360-Grad-Kamera: Es besitzt vier Kameras, die auf dem Multimediadisplays die komplette Rundumsicht des Transporters aus der virtuellen Vogelperspektive abbilden. Optional ist auch ein Totwinkel-Assistent verfügbar. Er überwacht den Bereich neben und seitlich hinter dem Fahrzeug.

### Vans: Mercedes-Benz Vito setzt erneut Maßstäbe bei der Sicherheit

Mit dem Aktiven Brems-Assistenten und dem Abstands-Assistenten DISTRONIC hat Mercedes-Benz den neuen Vito im Berichtsjahr mit zwei weiteren Sicherheits- und Assistenzsystemen ausgestattet. 2021 soll zudem der digitale Innenspiegel eingeführt werden. Er überträgt das Bild einer Kamera in der Heckscheibe des Fahrzeugs auf das Display des Innenspiegels. Dadurch wird der Blick auf das Geschehen hinter dem Fahrzeug nicht durch Kopfstützen, Mitfahrer oder andere Blickhindernisse eingeschränkt.

So verfügt der Transporter künftig insgesamt über 13 Systeme, die für mehr Komfort und Sicherheit beim Fahren sorgen. Damit knüpft Mercedes-Benz an die hohen Sicherheitsstandards früherer Modelle an: Bereits der Vito Kastenwagen verfügte als einer der ersten Transporter serienmäßig über Airbags und Gurtwarner – für Fahrer und Beifahrer. Und bereits seit fünf Jahren ist der Vito serienmäßig mit Seitenwind- und Aufmerksamkeits-Assistenten ausgestattet.

### Daimler Trucks & Buses treibt die Unfallforschung bei Nutzfahrzeugen voran

Unfälle ganz zu vermeiden oder zumindest die Unfallfolgen abzumildern, hat für Daimler Trucks & Buses bei allen Baureihen oberste Priorität. Deshalb werden für die Trucks immer wieder neue, wirksamere Sicherheits- und Assistenzsysteme entwickelt und bereits bestehende Systeme optimiert. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Nutzfahrzeug-Unfallforschung: Mit ihren Unfallanalysen bereitet sie die Grundlagen dafür, Verbesserungen in den Fahrzeugen zu realisieren. Das Vorgehen hat Tradition: Seit 1972 nehmen die Nutzfahrzeug-Unfallforscher von Mercedes-Benz Trucks deutschlandweit ausgewählte Unfälle von Mercedes-Benz Lkw unter die Lupe und dokumentieren die Daten und Hinweise zum Unfallhergang, zu den beteiligten Fahrzeugen und zu den Schäden.

Viele unserer Lösungen konnten wir entwickeln und in den Markt einführen, bevor es überhaupt eine gesetzliche Regelung dafür gab, beispielsweise den Brems-Assistenten. Mit dem Ziel, noch mehr Unfälle zu verhindern, entwickeln wir unsere Systeme kontinuierlich weiter und setzen diese zunehmend in unseren Fahrzeugen ein.

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

2 Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

### Mercedes-Benz Lkw entwickelt seine Assistenzsysteme kontinuierlich weiter

Die neueste Lösung von Mercedes-Benz Lkw, der Notbrems-Assistent der fünften Generation (ABA5), basiert auf einem Zusammenspiel von Radar- und Kamerasystem: ABA5 kann zusätzlich zur bisherigen Notbremsfunktion bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h auch auf Fußgänger reagieren, die sich bewegen.<sup>3</sup> Erkennt das System eine solche Situation, löst der ABA5 optische und akustische Warnungen aus. Reagiert der Fahrer nicht, kann ABA5 einen automatischen Bremsengriff vornehmen – gegebenenfalls auch bis zum Stillstand.<sup>3</sup>

Für noch mehr Sicherheit im neuen Actros sorgen optional der Active Drive Assist für teilautomatisiertes Fahren (SAE-Level 2), die MirrorCam anstelle von Außenspiegeln sowie der Abbiege-Assistent, der Fußgänger und Radfahrer erkennen kann. Seit 2016 ist dieser in die Fahrzeugarchitektur voll integrierte Mercedes-Benz Abbiege-Assistent S1R für viele Modelle der Baureihen Actros, Arocs oder Econic ab Werk erhältlich, seit 2019 kann er auch in zahlreiche Modelle dieser Baureihen (ab Baujahr 2017) nachgerüstet werden.

Für den Atego sowie jene Actros, Antos oder Arocs Baureihen, die derzeit nicht mit dem Mercedes-Benz Abbiege-Assistenten S1R, sowohl voll integriert oder als Nachrüstlösung, ausgestattet werden können, bietet Mercedes-Benz Original-Zubehör seit Mitte des Jahres den Abbiege-Assistent basic als Nachrüstlösung an.

Ab Juni 2021 soll es bei Mercedes-Benz Trucks alternativ zum Abbiege-Assistenten auch den Active Sideguard Assist (ASGA) geben. Das neue Fahrerassistenzsystem kann mehr, als den Lkw-Fahrer vor Radfahrern oder Fußgängern zu warnen, die sich entlang der Beifahrerseite bewegen. Bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h kann der ASGA auch selbstständig bremsen – bis hin zum Stillstand.<sup>3</sup> Mercedes-Benz Trucks ist der erste Lkw-Hersteller weltweit, der ein solches System mit aktiver Bremsfunktion anbietet.

Auch das Assistenz-System Active Drive Assist (ADA) für teilautomatisiertes Fahren (SAE-Level 2) wurde von Mercedes-Benz Trucks weiterentwickelt. Im Juni 2021 soll die neueste Generation ADA 2 auf den Markt kommen. Das System kann einen Nothalt einleiten, wenn es erkennt, dass der Fahrer dauerhaft nicht mehr in das Fahrgeschehen eingreift – beispielsweise aufgrund eines medizinischen Notfalls. Zunächst aber fordert der ADA 2 den Fahrer optisch und akustisch auf, die Hände an das Lenkrad zu nehmen. Reagiert der Fahrer nach 60 Sekunden auch nach mehrmaliger Warnung nicht mit Lenken, Gasgeben, Bremsen oder der Bedienung von Fahrzeugsystemen – etwa über die Lenkradtasten –, kann der Lkw die Geschwindigkeit drosseln und bis zum Stillstand bremsen. Dabei warnt der Lkw den nachfolgenden Verkehr durch Einschalten des Warnblinkers. Kommt der Lkw zum Stillstand, kann das System automatisch die neue elektronische Feststellbremse einlegen. Außerdem werden die Türen entriegelt, damit bei einem medizinischen Notfall

Rettungssanitäter oder andere Hilfeleistende direkt zum Fahrer gelangen können. Der eingeleitete Nothalt kann durch das Eingreifen des Fahrers jederzeit abgebrochen werden.

### Trucks: Freightliner Cascadia ist mit Notbrems-Assistent unterwegs

Auch bei Daimler Trucks North America werden zunehmend Sicherheitssysteme in Lkw eingesetzt. So ist der Freightliner Cascadia serienmäßig mit dem Sicherheitspaket Detroit Assurance 5.0 ausgestattet, das auch den Active Brake Assist 5 (ABA5) beinhaltet. Per Abstandsregeltempomat, der ab Null km/h verfügbar ist, kann der Lkw Abstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen automatisch regeln – selbst bei stockendem Verkehr. Mit diesen und vielen weiteren Funktionen wie dem Abbiege-, Spurhalte- oder Lenk-Assistenten ist der Cascadia der erste serienproduzierte Lkw mit teilautomatisierten Fahrfunktionen (SAE-Level 2) im nordamerikanischen Markt.

### Daimler Trucks Asia leistet Pionierarbeit bei Verkehrssicherheit

Daimler Trucks trägt mit den Fahrzeugen seiner indischen Marke BharatBenz auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf indischen Straßen bei. In einem Markt, in dem Lkw auf Basis von sogenannten [Cowl-Chassis](#), also ab Werk ohne ausgelieferte Lkw-Fahrgestelle, immer noch große Sicherheitsrisiken darstellen, sind Lkw von BharatBenz mit vollwertigen Fahrerhäusern, Anti-Blockier-System (ABS) und anderen serienmäßigen Sicherheitsmerkmalen ausgestattet.

Sicherheit wird bei der japanischen Daimler Truck-Tochter FUSO ebenfalls großgeschrieben. So umfasst die Ausstattung der Reisebusse Aero Queen und Aero Ace Sicherheitssysteme wie den Active Sideguard Assist (ASA), der im japanischen Markt eine Warn-, aber keine Bremsfunktion beinhaltet, sowie den Active Brake Assist 4 und 5. Diese Reisebusse und der Stadtbus Aero Star verfügen zudem über das „Emergency Driver Stop System“ (EDSS), das Fahrgästen ermöglichen kann, den Bus per Knopfdruck sicher zum Halten zu bringen, falls der Fahrer das Bewusstsein verliert oder nicht mehr in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu fahren. In Japan verbaut FUSO als einer der ersten Nutzfahrzeughersteller zudem den Active Attention Assist in vielen Fahrzeugen der Reisebus-Klassen bereits serienmäßig. Das Sicherheitssystem macht sich bei ersten Anzeichen von Müdigkeit oder Unaufmerksamkeit des Fahrers bemerkbar und gibt eine Warnung aus, wenn die Kamera geschlossene Augen oder einen längeren Blick zur Seite erkennt.

### Bedarfsspezifische Assistenzsysteme machen Stadt- und Überlandbusse sicherer

Auch Busse benötigen besondere Schutzsysteme, die den hohen Sicherheitsanforderungen des Fahrzeugtyps gerecht werden. Das Sicherheitskonzept von Daimler Buses setzt sich aus vielen Bausteinen zusammen: Im Zentrum stehen fahrzeug- und einsatzspezifische Sicherheitsausstattungen, die die [aktive und passive Sicherheit](#) der Busse erhöhen.

<sup>3</sup> Im Rahmen der Systemgrenzen bzw. innerhalb physikalischer Grenzen

Gerade in der Stadt werden spezielle Systeme benötigt, die auf die Herausforderungen des urbanen Verkehrs zugeschnitten sind. Ein Beispiel dafür ist der Preventive Brake Assist, der erste Aktive Brems-Assistent für Stadtbusse: Er kann vor einer Kollision mit sich bewegenden Fußgängern sowie mit stehenden oder fahrenden Objekten warnen. Bei Kollisionsgefahr kann das System im Rahmen der Systemgrenzen automatisch bremsen.

Auch das Abbiegen in der Stadt bietet Gefahrenpotenzial: Als weltweit erste Omnibusmarken bieten Mercedes-Benz und Setra deshalb den Abbiege-Assistenten (Sideguard Assist) mit Personenerkennung an. Der Assistent kann den Fahrer informieren, wenn sich ein Objekt in der seitlichen Überwachungsbeziehungsweise Warnzone befindet – das kann eine Person sein oder ein stationäres Hindernis wie ein Poller. Besteht Kollisionsgefahr, wird der Fahrer optisch und haptisch gewarnt.

Bei den neuen Überlandbussen Mercedes-Benz Intouro gehört seit Anfang 2021 der Active Brake Assist 5 zum wählbaren Lieferumfang (optional). Der Brems-Assistent wird zukünftig auch bei Reisebussen eingebaut.

### Wir sensibilisieren für mehr Verkehrssicherheit

Als verantwortungsvolles Unternehmen engagieren wir uns für gesellschaftliche Belange. Dabei sind uns auch vielfältige Projekte im Bereich der Verkehrssicherheit wichtig.

#### Interaktive Roadshow macht Verkehrssicherheit erlebbar

Bereits 2015 hat Mercedes-Benz die Initiative „SAFE ROADS“ für mehr Verkehrssicherheit in Indien gestartet, die später auch in China umgesetzt wurde. Mit der interaktiven Wanderausstellung machen wir das Thema Sicherheit erlebbar: Mit Bildern, Exponaten und Expertenberichten will Mercedes-Benz aufklären und das Bewusstsein der Bevölkerung für das Thema Verkehrssicherheit schärfen – vor allem in Ländern mit vielen Verkehrsunfällen. Seither findet alle zwei Jahre die Konferenz „SAFE ROADS India Summit“ mit Vertretern der Verkehrsbehörde und verschiedenen Interessengruppen statt – zuletzt 2019. Aufgrund der Corona-Pandemie haben 2020 keine weiteren Veranstaltungen stattgefunden.

#### Kinder fit machen für den Straßenverkehr

Kinder gehören weltweit zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Aus diesem Grund hat die Daimler AG bereits 2001 die Initiative „MobileKids“ gegründet. Dabei werden Kinder im Alter zwischen sechs und zehn Jahren geschult, wie sie sich sicher im Straßenverkehr verhalten. Weltweit bietet „MobileKids“ Unterricht, Materialien in der jeweiligen Landessprache und Aktivitäten an, um Kinder für die Herausforderungen des Straßenverkehrs zu sensibilisieren.

#### Omnipus führt deutschlandweit Busfahrertrainings durch

Seit 28 Jahren führt Omnipus, die Servicemarke für Omnibusse von Mercedes-Benz und Setra, deutschlandweit Trainings für Busfahrer durch. Durchschnittlich nehmen pro Jahr mehr als 700 Fahrer von Reise-, Stadt- und Schulbussen daran teil.

Insgesamt haben bis heute rund 20.000 Personen die Schulungen durchlaufen. Dabei lernen die Teilnehmer unter anderem, Gefahren rechtzeitig zu erkennen und zu vermeiden, aber auch, wie sie sich bei einem Unfall richtig verhalten. Daneben wird auch technisches Wissen vermittelt – beispielsweise zum Thema verantwortungsbewusste Wartung.

### So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

#### GRI 103-3

Eine systematische Unfallforschung ist die Grundlage, um Unfälle in Zukunft noch gezielter verhindern und Insassen besser schützen zu können. Unser Ziel ist es, unser Engagement in diesem Bereich weiter auszubauen – neben der Untersuchung von Realunfällen mit Beteiligung aktueller Mercedes-Benz Modelle beschäftigt sich das Team der Unfallforschung mit der Auswertung von weltweit verfügbaren Unfalldaten. Zunehmend an Bedeutung gewinnen auch Forschungsprojekte mit externen Partnern, die darauf abzielen, Standardverfahren zu ermitteln, mit denen das Potenzial neuer, zukünftiger Schutzsysteme vorhergesagt werden kann. Zudem wollen wir noch enger mit bestehenden und neuen Partnern zusammenarbeiten, um die Erhebung von Unfall- und Verkehrsdaten kontinuierlich zu verbessern und auszubauen.

Die Modelle von Mercedes-Benz Pkw erhalten immer wieder Bestnoten in Sicherheitstests unabhängiger Institute. Hervorzuheben sind die Bewertungen, die Mercedes-Benz regelmäßig vom US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) bekommt. Beim IIHS-Rating werden neben der Crash-Sicherheit auch Systeme zur Unfallvermeidung und das Licht bewertet. Für das Modelljahr 2020 wurden die Mercedes-Benz [C-Klasse](#) sowie der [GLE](#) mit dem Prädikat „2020 TOP SAFETY PICK+“ ausgezeichnet.

Die europäische Verbraucherschutzorganisation European New Car Assessment Programme ([Euro NCAP](#)) hat im Berichtsjahr erstmals in einem Vergleich verschiedener Fahrzeuge Noten für Fahrassistenzsysteme vergeben. Darin wurde der aktuelle GLE mit Fahrassistenz-Paket für „very good“ befunden und hat damit nach Einschätzung des NCAP gezeigt, dass er im Wettbewerb ein sehr ausgewogenes System mit gleichzeitig sehr hoher Wirksamkeit bietet.

Auch im Bereich Trucks haben wir 2020 Auszeichnungen erhalten: Nicht zuletzt wegen seiner Sicherheitssysteme ist der Actros als „International Truck of the Year 2020“ prämiert worden. Der Preis wird jährlich von der „International Truck of the Year“-Organisation an den Lkw vergeben, der den größten Beitrag zu Innovationen für den Straßentransport hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Emissionen, Sicherheit und Komfort geliefert hat.

## Automatisiertes Fahren: Herausforderungen annehmen und Chancen nutzen

GRI 103-1

Zuverlässige Fahrsysteme, die ohne den Menschen hinter dem Steuer auskommen oder ihm einen Teil der Arbeit abnehmen, haben das Potenzial die Zahl der Verkehrsunfälle drastisch zu verringern: Die Systeme werden nicht müde, lassen sich nicht ablenken und auch nicht durch Emotionen beeinflussen – all das sind Faktoren, die bei Unfällen, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, häufig eine Rolle spielen.

Doch eine potenzielle Verbesserung beim Thema Verkehrssicherheit ist nicht der einzige Vorteil [① automatisierten Fahrens](#): Die Technologie kann auch eine effiziente und ressourcenschonende Verkehrssteuerung ermöglichen. Ebenso kann sie dazu beitragen, Emissionen zu reduzieren.

Auch im Straßengütertransport gibt es großes Potenzial durch automatisiertes Fahren. Dies betrifft auch die Sicherheit, da die meisten Verkehrsunfälle im Frachtsektor ebenfalls auf menschliches Versagen zurückgehen. So kann der Berufskraftfahrer sowohl in monotonen als auch in anspruchsvollen Fahrsituationen durch automatisiertes Fahren unterstützt werden.

### 33 | Basis für die Akzeptanz und Sicherheit unserer Fahrzeuge sind auch ethische Aspekte



- 1 Wir begleiten den Paradigmenwechsel hin zu mehr Autonomie der Fahrzeuge unter Einbezug gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.
- 2 Höchste Priorität hat für uns die Sicherheit mit einer ganzheitlichen und nachhaltigen Verantwortung für alle Verkehrsteilnehmer.
- 3 Deshalb entwickeln wir unsere automatisierten und vernetzten Fahrzeuge nicht nur auf Basis von hohen rechtlichen und technischen Standards, sondern auch auf Basis ethischer Prinzipien.

Bei allen Vorteilen ist auch Vorsicht geboten: Ethische und datenschutzrechtliche Risiken dürfen bei automatisierten Systemen nicht außer Acht gelassen werden. Diese berücksichtigen wir bei Daimler bereits in der Produktentwicklung. Eine besondere Rolle spielt dabei auch die verantwortungsvolle Nutzung von künstlicher Intelligenz (KI). KI ist für automatisierte

Fahrzeuge vor allem im Bereich des [① Machine Learning](#) wichtig – unter anderem unterstützt sie das System dabei, Objekte und Situationen auf und neben der Fahrbahn schnell und sicher zu identifizieren.

Wir sind überzeugt: Für die Akzeptanz des automatisierten Fahrens in der Bevölkerung spielen neben der Sicherheit auch gesellschaftliche, ethische und datenschutzrechtliche Aspekte eine zentrale Rolle.

## So bereiten wir den Weg zum automatisierten Fahren

GRI 103-2

Unser Ziel ist es, die Entwicklung automatisierter Systeme weiter voranzutreiben. Dabei berücksichtigen wir technische, rechtliche und ethische Aspekte gleichermaßen. Hierfür haben wir folgende Schwerpunkte definiert:

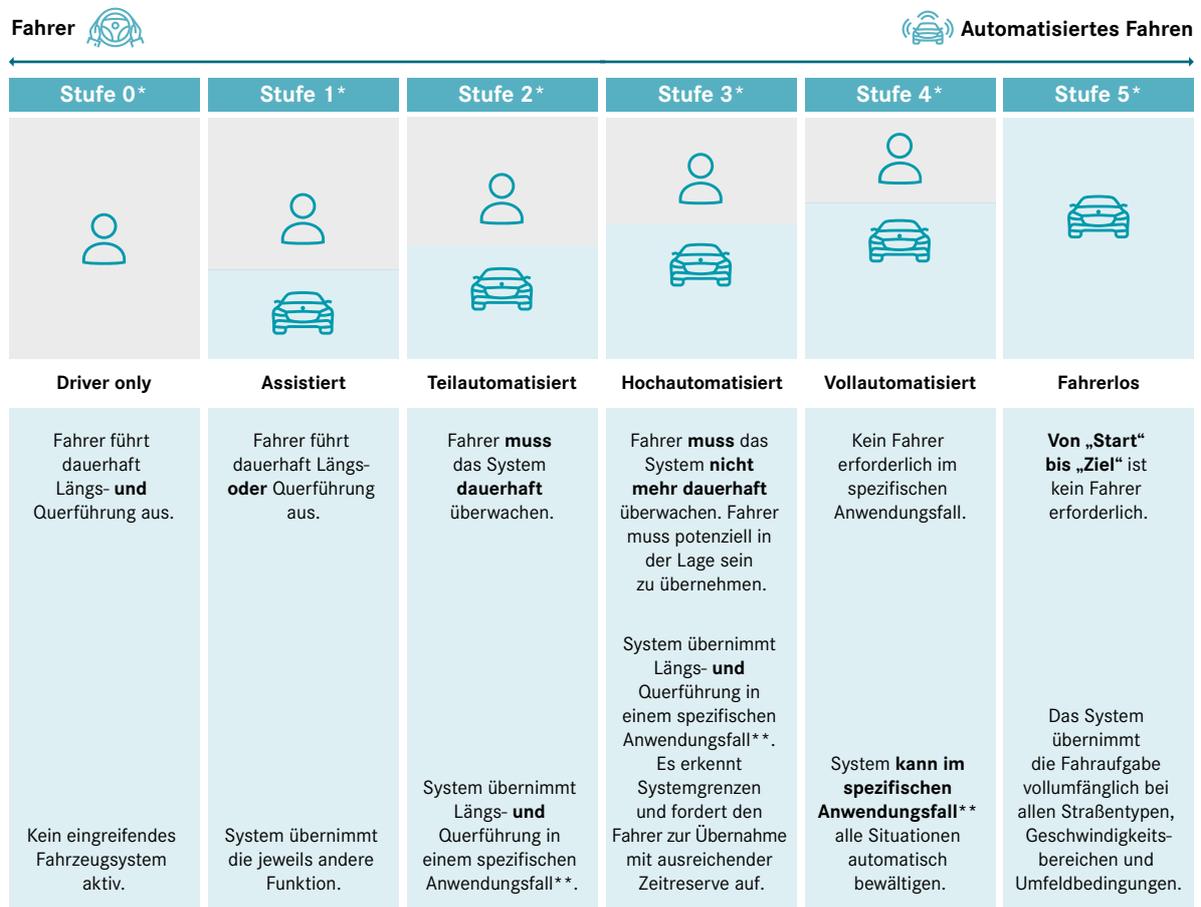
- Daimler hat den Anspruch, eine führende Rolle auf dem Gebiet automatisierter Systeme einzunehmen. Ein Beispiel dafür ist die neue S-Klasse von Mercedes-Benz: In dieser sollen erstmals die automatisierten Systeme DRIVE PILOT und INTELLIGENT PARK PILOT zum Einsatz kommen.
  - [Mercedes-Benz macht Sprung hin zum hoch- und vollautomatisierten Fahren](#)
- Daimler trägt auf nationaler und internationaler Ebene dazu bei, zuverlässige rechtliche Rahmenbedingungen, technische Standards und ethische Leitlinien für den Einsatz der neuen Technologie zu etablieren, und fördert den dafür nötigen breiten gesellschaftlichen Diskurs.
- Daimler bringt sich aktiv in den gesellschaftlichen und politischen Dialog zu ethischen Fragen im Kontext der neuen Technologien ein.

### Einheitliche Regelungen schaffen Sicherheit und Vertrauen

Neue Technologien erfordern Rechtssicherheit: Daher engagiert sich Daimler in nationalen und internationalen Gremien und Verbänden, die sich genau dafür starkmachen. Auf diesem Wege wollen wir dazu beitragen, einen rechtssicheren Rahmen für die technische Zertifizierung der automatisierten Systeme zu entwickeln, und begleiten auch künftig weitere Gesetzgebungsverfahren.

Rechtliche Grundlagen für automatisierte Fahrsysteme wurden in Deutschland durch das StVG-Änderungsgesetz zum automatisierten Fahren geschaffen, das 2017 in Kraft getreten ist. Wir begrüßen dieses Gesetz, weil Deutschland damit als eines der ersten Länder eine rechtliche Grundlage für die weitere technische Entwicklung geschaffen hat. Darüber hinaus halten wir eine Weiterentwicklung des jeweiligen nationalen Verkehrs- und Verhaltensrechts für erforderlich, um einen rechtssicheren Einsatz von

### 34 | Die Technologiestufen auf dem Weg zum autonomen Fahren



\* Wir orientieren uns an den Bezeichnungen des VDA, im Englischen folgen wir den Begrifflichkeiten der SAE. Die Beschreibungen orientieren sich jeweils an denen des VDA.  
 \*\* Anwendungsfälle beinhalten Straßentypen, Geschwindigkeitsbereiche und Umfeldbedingungen.

hochautomatisierten Systemen (SAE-Level 3) zu ermöglichen. Insbesondere für das fahrerlose Fahren bedarf es einer weiteren Änderung des Straßenverkehrsrechts. Wir begrüßen daher auch die [Initiative der Bundesregierung](#) zur Schaffung einer Genehmigungsgrundlage für den Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion.

Inzwischen haben weitere Länder rechtliche Regelungen für den Einsatz automatisierter Systeme geschaffen – oder haben entsprechende Gesetzgebungsprozesse angestoßen. Neben Anpassungen im jeweiligen nationalen Verkehrsrecht bestehen jedoch weitere Hürden für eine Markteinführung der Technologie: So müssen die [hoch- und vollautomatisierten Fahrsysteme](#) auch für den Straßenverkehr zugelassen werden können. Dafür hat die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) die Voraussetzungen geschaffen: Im Januar 2021 ist die Regulierung [„Automated Lane Keeping System“ \(ALKS\)](#) in Kraft getreten. Damit wird in Deutschland der Weg frei, erste hochautomatisierte Systeme für Stausituationen auf Autobahnen auf den Markt zu bringen.

Um einen grenzüberschreitenden Einsatz von automatisiert fahrenden Autos zu ermöglichen, bedarf es darüber hinaus einer internationalen Harmonisierung der entsprechenden gesetzlichen Regelungen. Diese sollten möglichst kompatibel miteinander sein und gleiche Anforderungen an die Technologie stellen.

Das betrifft auch die Frage, wie mit den Daten, die für automatisiertes Fahren notwendig sind, umgegangen werden soll. Ein Beispiel ist die technische Normierung des in Deutschland gesetzlich vorgeschriebenen Fahrmodusspeichers für automatisierte Fahrsysteme: Der Speicher zeichnet unter anderem auf, wann das automatisierte System aktiviert ist und wann der Fahrer das Fahrzeug steuert. Innerhalb der UNECE diskutieren Experten seine internationale Normierung. Wir unterstützen diesen Gestaltungsprozess und weisen hierbei auf die Notwendigkeit hin, die Technik datenschutzfreundlich zu entwickeln. Die Vorschrift ALKS enthält bereits die technischen Anforderungen zur Datenspeicherung im Fahrmodusspeicher während der hochautomatisierten Fahrt.

## Automatisierte Systeme verantwortungsvoll entwickeln

Die Entwicklung von automatisierten Systemen geht mit besonderen Herausforderungen einher. Entsprechend greifen wir im Entwicklungsprozess auf die Instrumente unseres technical Compliance Management Systems (tCMS) zurück: So haben wir unter anderem spezifische Handlungsleitlinien für automatisierte Fahrsysteme erarbeitet. Komplexe Fragestellungen in diesem Bereich werden im Rahmen eines interdisziplinär ausgerichteten Prozesses bewertet und entschieden. Dabei werden technische, rechtliche und zertifizierungsrelevante Kriterien berücksichtigt.

### Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben sicherstellen

Daneben befolgen wir auch ethische Prinzipien und weiterführende interne Regelwerke, darunter die Datenleitprinzipien und die KI-Prinzipien für den verantwortungsvollen Einsatz künstlicher Intelligenz, die ihre Anwendung auch in Bezug auf das automatisierte Fahren finden, sowohl für die Software-Aspekte, aber z.B. auch gesellschaftliche Aspekte in Verbindung mit der Hardware. Sie bauen auf unseren Unternehmenswerten auf und sind in unserer [Verhaltensrichtlinie](#) verankert.

Darüber hinaus wenden wir unsere interne tCMS-Richtlinie sowie die ISO-Standards 26262 und 21448 für sicherheitsrelevante elektrische und elektronische Systeme in Kraftfahrzeugen an.

Zudem orientieren wir uns in der Produktentwicklung an den 20 Regeln der Ethikkommission der deutschen Bundesregierung zum automatisierten und vernetzten Fahren. Gleichzeitig berücksichtigen wir aber auch Entwürfe und Beschlussvorlagen, die sich auf geplante Regulierungen und Standards beziehen – und tragen damit der dynamischen Entwicklung im Bereich des automatisierten Fahrens Rechnung. Darüber hinaus beachten wir externe Leitlinien, etwa von AI4People, dem Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) oder von der High-Level Expert Group on Artificial Intelligence (EU).

## Kompetenzen für automatisierte Systeme bündeln

Technische, gesellschaftliche, ethische und rechtliche Fragen rund um das automatisierte Fahren beantworten wir in einem integrierten Ansatz. Hieran beteiligt sich neben unseren Experten aus Forschung und Entwicklung, Produktsicherheit und Qualitätsmanagement seit 2018 auch ein interdisziplinäres Team des Vorstandsressorts Integrität und Recht. Gemeinsam mit Ingenieuren, Juristen sowie Fachkräften für Datenschutz, Compliance, Sozialwissenschaften und Philosophie bewertet das Team mögliche Auswirkungen der technischen Neuerungen. Es schärft zudem das Bewusstsein für komplexe gesellschaftliche Fragen und Rechtsthemen, erarbeitet Lösungen und setzt diese um. Hierbei geht es beispielsweise um den verantwortungsvollen Einsatz von Daten bei der Programmierung oder um mögliche Verhaltensänderungen im urbanen Umfeld durch den Einsatz neuer Technologien. Auf diesem Weg wollen wir sowohl die Sicherheit als auch die Akzeptanz der Produkte steigern.

Für die gesellschaftliche Akzeptanz des automatisierten Fahrens ist es zudem wichtig, einen umfassenden Datenschutz zu gewährleisten. Entsprechend binden wir unsere Datenschutzexperten frühzeitig in die Konzeptentwicklung ein. Ziel sind datenschutzfreundliche Konzepte nach dem Prinzip [„Privacy by Design“](#).

### Datenverantwortung

## Offener Technologie-Dialog festigt Vertrauen

Wir fördern den offenen Dialog zwischen Wirtschafts- und Verbraucherverbänden, Behörden, Industrievertretern und Zivilgesellschaft – denn eine breite gesellschaftliche Diskussion ist Voraussetzung für die Akzeptanz des automatisierten Fahrens.

Dazu nutzen wir seit 2015 den jährlichen „Daimler Sustainability Dialogue“ für den Austausch über ethische, rechtliche und gesellschaftliche Fragen, die im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren stehen. Der „Daimler Sustainability Dialogue“ hat zuletzt am 5. November 2020 virtuell stattgefunden. Dort haben die Teilnehmer in der Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ unter anderem nachhaltige Verkehrssicherheitskonzepte diskutiert und waren sich einig: Verkehrssicherheit bleibt eines der zentralen und wichtigen Themen für die zukünftige Ausrichtung unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie.

Die Teilnehmer diskutierten die Zukunft der Verkehrssicherheit vor allem auch unter sozialen Gesichtspunkten. Dabei ging es neben der technischen Zuverlässigkeit der Systeme um mögliche, durch die neuen Technologien ausgelöste gesellschaftliche Veränderungen und die Bereitschaft der Menschen, diese mitzutragen. Um zu verstehen, wie sich gewährleisten lässt, dass unsere Techniken zukünftig in der Gesellschaft akzeptiert werden, ist der Dialog über deren soziale Auswirkungen von besonderer Bedeutung.

2021 will sich Daimler vor allem mit folgenden Themen beschäftigen:

- Unterstützung beim Aufbau eines Kompetenzzentrums in Freiburg zur Erforschung des zukünftigen Verkehrsgeschehens mit dem Ziel, auch soziale Aspekte der neuen Technologien wissenschaftlich zu erfassen
- Entwicklung einer Argumentation für eine Regelung zum Umgang mit Daten als Bestandteil des BMVI Verkehrssicherheitsprogramms 2030
- Arbeit an unserer internen Scorecard im Bereich Verkehrssicherheit, um unsere relevanten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen

## Gremien und Verbände: Wir engagieren uns für verantwortungsvolle Entscheidungen

Daimler ist Mitglied in zahlreichen internationalen und nationalen Gremien und Verbänden. Hierzu gehören der Verband der Automobilindustrie, der Europäische Automobilherstellerverband und Arbeitsgruppen der UNECE. Im Rahmen der Verbandsarbeit wirken wir an Konsultationsverfahren zur Gesetzgebung mit und tauschen uns mit politischen Entscheidungsträgern aus.

- Im April 2019 ist Daimler dem „Automated Vehicle Safety Consortium“ (AVSC) beigetreten. Das AVSC entwickelt Sicherheitsprinzipien für automatisiertes Fahren. Im Fokus stehen Sicherheitstests vor und während der Nutzung von automatisierten Fahrzeugen, die Verarbeitung und der Schutz von Daten sowie die Interaktion zwischen automatisierten Fahrzeugen und anderen Straßennutzern.
- Außerdem haben wir uns seit Juli 2019 an dem Workshop „Ethikaspekte in der Normung und Standardisierung für KI in autonomen Maschinen“ des Deutschen Instituts für Normung (DIN) beteiligt. Der Workshop war Bestandteil unserer Beteiligung im Projekt mit dem DIN und der Deutschen Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik. Ziel des Projekts war es, eine Roadmap mit dem Titel „Ethikaspekte in der Normung und Standardisierung für KI“ zu erstellen. Das Projekt wurde im April 2020 abgeschlossen. Als Ergebnis wurde im September 2020 das [White Paper „Ethik und Künstliche Intelligenz“](#) veröffentlicht. Das Dokument empfiehlt unter anderem eine Reihe von Prüfkriterien, die sicherstellen sollen, dass KI-Anwendungen die menschliche Autonomie achten.
- Auf Basis des von uns im Juli 2019 gemeinsam mit Branchenführern aus der Automobil- und der Zulieferindustrie im Bereich des automatisierten Fahrens veröffentlichten [White Papers „Safety First for Automated Driving“](#) (SaFAD) wurde eine Überführung in die internationale Standardisierung begonnen. Auf Grundlage der zwölf Leitprinzipien aus dem White Paper wurde mit unserer Beteiligung der [ISO Technical Report TR 4804](#) erarbeitet, der in 2020 veröffentlicht wurde. Im nächsten Schritt wird die weitere Konkretisierung als ISO Technical Specification TS 5083 angestrebt.
- Seit 2019 beteiligen wir uns am Forschungsverbund „Verifikations- und Validierungsmethoden (VVM) für automatisierte Fahrzeuge SAE Level 4 und 5“. Der Verbund knüpft an das 2019 abgeschlossene und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderte Verbundprojekt „Projekt zur Etablierung von generell akzeptierten Gütekriterien, Werkzeugen und Methoden sowie Szenarien und Situationen“ (PEGASUS) an. Er hat sich zum Ziel gesetzt, eine Systematik und Methoden für den Sicherheitsnachweis von vollautomatisierten und fahrerlosen Fahrfunktionen und Fahrzeugen zu entwickeln.
- Seit 2019 wirken wir über die Spiegelgruppe „DIN-Normenausschusses Automobiltechnik“ des VDA bei der ISO TC/241 WG6 mit. Ihr Thema ist die „Entwicklung von Empfehlungen zu ethischen Abwägungen für autonome

Fahrzeuge“. Mit ihnen soll eine ethische Perspektive im Entwicklungsprozess für automatisierte Fahrzeug-Systeme verankert werden. Die internationale Organisation für Normung (ISO) plant, die Empfehlungen im Sommer 2022 zu veröffentlichen.

## Wir wollen die technische Standardisierung öffentlich diskutieren

Eine Zulassung automatisierter Systeme für den Straßenverkehr setzt voraus, dass diese sehr hohe Sicherheitsanforderungen erfüllen. Wir arbeiten deshalb intensiv daran, die hierfür notwendigen technischen Standards zu setzen. Die Ergebnisse der Projekte PEGASUS und VVM bezüglich Testmethoden und Freigabe automatisierter Fahrfunktionen wurden regelmäßig öffentlich vorgestellt. Wir unterstützen eine Fortführung dieser Aktivitäten und eine Harmonisierung mit internationalen Bestrebungen in diesem Bereich – zum Beispiel im Rahmen der Aktivitäten der ISO.

Darüber hinaus haben wir in den USA für unsere Projekte in [Sunnyvale/Kalifornien](#) (SAE-Level 4 bis 5) zusammen mit unserem Partner Bosch sowie [„DRIVE PILOT“](#) (SAE-Level 3) in Long Beach/Kalifornien und Ann Arbor/Michigan jeweils ein sogenanntes [Voluntary Safety Self-Assessment \(VSSA\)](#) veröffentlicht. Wir nutzen die VSSAs, um aktiv auf Regierungsorganisationen und andere Stakeholder zuzugehen und mit ihnen öffentlich über die Projekte zu diskutieren.

## Mercedes-Benz macht Sprung hin zum hoch- und vollautomatisierten Fahren

Mercedes-Benz will den sicheren Betrieb hochautomatisierter Fahrzeuge technisch realisieren und den anspruchsvollen gesetzlichen Anforderungen an ein sogenanntes Level-3-System gerecht werden: Mit DRIVE PILOT (SAE-Level 3) und INTELLIGENT PARK PILOT (SAE-Level 4) geht Mercedes-Benz den entscheidenden Schritt zum hoch- und vollautomatisierten Fahren. Beide Systeme sollen in der neuen S-Klasse zum Einsatz kommen. Damit will Mercedes-Benz seinen Kunden die Möglichkeit bieten, in einem Serienfahrzeug die Fahraufgabe an das Fahrzeug abzugeben.

Voraussichtlich ab dem zweiten Halbjahr 2021 wird die neue Mercedes-Benz S-Klasse mit dem neuen DRIVE PILOT bei hohem Verkehrsaufkommen oder Stausituationen auf geeigneten Autobahnabschnitten in Deutschland hochautomatisiert (SAE-Level 3) fahren können.

Noch einen Schritt weiter wird Mercedes-Benz beim Parken gehen: Als Sonderausstattung in der S-Klasse hinzubuchbar ist eine entsprechende Vorrüstung für den INTELLIGENT PARK PILOT. Damit ist das Fahrzeug für fahrerloses, vollautomatisiertes Parken (SAE-Level 4) bereits vorbereitet. Derzeit kann die Funktion noch nicht genutzt werden. Die Nutzung wird möglich sein, sobald es die nationale Gesetzgebung erlaubt, die jeweiligen Parkhäuser mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet sind und der dazugehörige Mercedes me connect Service aktiviert ist.

## Automatisierte Nutzfahrzeuge können die Sicherheit und Produktivität erhöhen

Teil- und vollautomatisiert fahrende Lkw bieten mehrere Vorteile – für unsere Kunden, die Wirtschaft und die Gesellschaft. Dazu gehören unter anderem Effizienzsteigerungen im Transportprozess oder Kraftstoffeinsparungen. Außerdem erwarten wir, dass die Automatisierung den Verkehrsfluss flüssiger machen kann – insbesondere auf Autobahnen. Vor allem jedoch können automatisiert fahrende Lkw dazu beitragen, den Straßenverkehr sicherer zu machen. [Redundant aufgebaute Systeme](#) und eine Vielzahl von Sensoren und Instrumenten können unter bestimmten Bedingungen die Gefahr eines Unfalls reduzieren sowie Unfallfolgen abmildern.

Bereits heute bieten wir bei Daimler Trucks teilautomatisierte Fahrsysteme (SAE-Level 2) an. Unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner und FUSO sind diese in unseren wichtigsten Märkten auf drei Kontinenten erhältlich.

Ein nächster Schritt im Transportgewerbe ist das vollautomatisierte Fahren (SAE-Level 4). Es könnte die Sicherheit, Effizienz und Produktivität im Straßengüterverkehr noch weiter steigern. Bei seinen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten rund um automatisierte Lkw orientiert sich Daimler Trucks an drei Grundsätzen:

- Die Sicherheit von Fahrzeuginsassen und Verkehrsteilnehmern hat oberste Priorität.
- Unsere Produkte entwickeln wir entlang der Bedürfnisse unserer Kunden und im Austausch mit diesen.
- Es bedarf eines klaren rechtlichen und regulatorischen Rahmens für Betrieb und Haftung.

Vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) bis zur Serienreife zu bringen, wird in den nächsten Jahren einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt bei Daimler Trucks darstellen.

Mit dem Start einer strategischen Kooperation zwischen Daimler Trucks und Waymo sind wir im Oktober 2020 auf diesem Weg einen wesentlichen Schritt weitergekommen. Als Auftakt der Zusammenarbeit kombinieren die Partner Waymos Technologie für automatisiertes Fahren mit einer speziell für diesen Einsatz entwickelten Variante des Lkw-Modells Freightliner Cascadia von Daimler Trucks North America. Waymo und Daimler Trucks wollen mit vollautomatisierten Lkw (SAE-Level 4) sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Produktivität von Flottenkunden verbessern. Der mit dem Waymo Driver ausgestattete vollautomatisiert fahrende Freightliner Cascadia (SAE-Level 4) soll in den kommenden Jahren in den USA erhältlich sein. Waymo und Daimler Trucks wollen in absehbarer Zeit auch die Ausweitung der Aktivitäten auf weitere Märkte und zusätzliche Fahrzeugmarken prüfen.

Sein Know-how und alle Aktivitäten rund um das automatisierte Fahren bündelt Daimler Trucks weltweit in der Autonomous

Technology Group. Zu den zentralen Aufgaben der globalen Einheit gehört es, unsere Gesamtstrategie für automatisiertes Fahren weiterzuentwickeln und umzusetzen – einschließlich Forschung und Entwicklung. Hinzu kommt der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur und eines Netzwerks für den operativen Fahrzeugeinsatz.

Teil der Autonomous Technology Group ist das Software-Unternehmen Torc Robotics mit Sitz in Blacksburg (USA). Es zählt zu den weltweit erfahrensten Unternehmen im hochautomatisierten Fahren mit hoch entwickelter, straßentauglicher Technologie. Gemeinsam mit Torc Robotics erproben wir vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) auf definierten öffentlichen Highway-Strecken – unter anderem in den US-Bundesstaaten Virginia und New Mexico. Zuvor haben wir die Technologie monatelang auf abgesperrten Strecken getestet. Für Daimler Trucks sind die Tests ein wichtiger nächster Schritt, um zuverlässige und sichere vollautomatisierte Lkw künftig weltweit auf die Straßen zu bringen.

Auch Luminar Technologies Inc., einer der weltweit führenden Anbieter von [Lidar-Hard- und -Softwaretechnologie](#), ist Teil des Entwicklungsnetzwerks der Daimler Truck AG. Wir arbeiten eng zusammen, um mit Luminars Lidar-Technologie vollautomatisiertes Fahren (SAE-Level 4) auch für höhere Geschwindigkeiten, wie beispielsweise für Lkw in den USA üblich, möglich zu machen. Dies betrifft insbesondere die Erkennung von Objekten, die Datenverarbeitung sowie die Leistung des gesamten Systems. Dabei fokussieren wir uns zunächst auf den Einsatz der Technologie auf US-Highways, um einen sicheren kommerziellen Einsatz von Serienfahrzeugen zu ermöglichen.

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

### GRI 103-3

Fundierte Entscheidungen in den Entwicklungsprojekten bilden die Grundlage, um die Sicherheit der Produkte und die technical Compliance sicherzustellen. Im Bereich des automatisierten Fahrens sind die externen Vorschriften und Regelungen für künftige Entwicklungen derzeit noch lückenhaft. In interdisziplinären Experten- und Entscheidungsgremien werden die Anforderungen an die Produktgestaltung im automatisierten Fahren gemeinsam festgelegt.

Darüber hinaus können alle Beschäftigten in den Entwicklungsbereichen Fragen zur technical Compliance im Rahmen des interdisziplinär ausgerichteten Prozesses durch die tCMS-Gremien entscheiden lassen. Im Berichtszeitraum haben die etablierten tCMS-Gremien Fragestellungen zum automatisierten Fahren interdisziplinär bearbeitet.



# Daten- verantwortung

# Datenverantwortung

Mit der fortschreitenden digitalen Transformation wird der richtige Umgang mit Daten für unseren Erfolg immer wichtiger. Unsere Vision ist eine Mobilität, die die Privatsphäre schützt. Wir gestalten unsere Produkte und Services mit Blick auf die Bedürfnisse unserer Kunden und gehen verantwortungsbewusst mit Daten um.

Ziel	Zielhorizont	SDGs
Bewertung der Gesamtwirksamkeit des Data Compliance Management Systems*	2022	
Entwicklung einer Data-Governance-Organisation	2020**	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Data Governance Committee</li> <li>— Data and Analytics Board</li> </ul>		

\* Die Gesamtwirksamkeit des Data Compliance Management Systems kann verlässlich erst nach einer gewissen Einsatzdauer bewertet werden. Auch während dieser Phase werden etwaige Verbesserungspotentiale erkannt und realisiert.

\*\* Abgeschlossen

## UNSER SPURWECHSEL

### Sichere Daten haben für uns höchste Priorität

Datensicherheit zu gewährleisten und die Privatsphäre unserer Kunden zu achten und zu schützen, hat für uns höchste Priorität. Denn das Vertrauen unserer Kunden ist entscheidend für unseren Erfolg – insbesondere, wenn es um die Akzeptanz neuer Technologien wie etwa der künstlichen Intelligenz (KI) geht. Als eines der ersten Automobilunternehmen haben wir deshalb grundlegende [7 Prinzipien](#) für den Umgang mit dieser Technologie definiert und veröffentlicht.

Datenschutz beginnt bei uns bereits beim Design neuer Produkte und Services und umfasst zahlreiche weitere Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben. Um alle diese Maßnahmen systematisch und risikobasiert zu planen, umzusetzen und laufend zu kontrollieren, verwenden wir ein integriertes Data Compliance Management System.



EQS mit einzigartigem MBUX Hyperscreen

## Mehr Daten bringen neue Chancen und Herausforderungen mit sich

GRI 103-1

Die Corona-Krise hat uns vor Augen geführt, wie stark digitale Lösungen unser Leben erleichtern können. Auch für die Mobilität der Zukunft bieten Vernetzung, Digitalisierung und die Fähigkeit, große Datenmengen zu verarbeiten, erhebliche Vorteile: Viele unserer Kunden nutzen bereits heute Live-Traffic-Informationen und andere datenbasierte Dienste. In der Produktion sorgt eine stärkere Vernetzung für effizientere Abläufe – und eine digitale Produktplanung schont Ressourcen. Auch in Vertrieb und Service profitieren unsere Kunden von datenbasierten Angeboten.

Daten eröffnen jedoch nicht nur neue Geschäftschancen, ihre Handhabung erfordert auch besondere Sorgfalt: Denn Daten sind ein sensibles, schützenswertes Gut, für das strenge gesetzliche Auflagen gelten. Vor allem im Bereich des Datenschutzes sind die Vorgaben von regulatorischer Seite in den letzten Jahren deutlich gestiegen. So hat die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union zusätzliche Pflichten im Umgang mit personenbezogenen Daten für die Unternehmen definiert. Gleichzeitig hat auch die öffentliche Wahrnehmung für das Thema zugenommen. Der verantwortungsvolle Umgang mit Daten ist deshalb heute auch ein entscheidender Wettbewerbsfaktor.

Für international tätige Unternehmen stellt die DSGVO jedoch nicht die einzige Herausforderung dar. Denn Datenschutz ist nicht auf Europa beschränkt. Weltweit haben zahlreiche Länder, in denen der Daimler-Konzern tätig ist, ihre nationalen Datenschutzgesetze verschärft. Zudem gibt es rund um den Globus unterschiedliche gesellschaftliche Erwartungen an den Datenschutz.

## Wie wir unsere Datenverantwortung wahrnehmen

GRI 103-2

Datenverantwortung ist mehr als Datenschutz. Daimler stellt sich dieser Verantwortung mit einem ganzheitlichen Data-Governance-Ansatz, der neben rechtlichen auch kulturelle und organisatorische Aspekte abdeckt. Zentrale Ziele sind eine nachhaltige Gestaltung datenbasierter Geschäftsmodelle und ein verantwortungsvoller Umgang mit Daten im Interesse unserer Kunden, Beschäftigten und anderer Stakeholder. Um diese Ziele zu erreichen, haben wir zahlreiche Maßnahmen ergriffen – zum Beispiel die Schulung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder umfassende Information für unsere Kunden. Zudem haben wir ein konzernweites Data-Governance-System etabliert. Es besteht aus einer konzernweiten Data-Governance-Struktur, unserem Daten-Leitbild, unserer Datenkultur und einem Data Compliance Management System.

## Mit unserer Data-Governance-Struktur treiben wir den digitalen Wandel voran

Das konzernweite Data-Governance-System wurde im Vorstandsressort Integrität und Recht entwickelt. Zur Umsetzung der Data Governance hat Daimler 2019 und 2020 für jedes Geschäftsfeld ein sogenanntes Data and Analytics Board eingerichtet. Dabei handelt es sich um funktionsübergreifende Teams, die sich aus Führungskräften mit datenbezogenen Aufgaben zusammensetzen. Sie treffen sich regelmäßig und treiben den digitalen Wandel in den Geschäftsfeldern auf Basis der vom Vorstand priorisierten Maßnahmen voran. Alle relevanten Fachbereiche stimmen sich in den Boards über ihre aktuellen Datenanalyse-Projekte ab und schaffen die Grundlagen für eine effiziente und verantwortungsvolle Datennutzung. Fachkräfte des Vorstandsressorts Integrität und Recht begleiten die Projekte von Anfang an, um die rechtskonforme Umsetzung zu unterstützen.

Auf Konzernebene haben wir zudem ein Data Governance Committee etabliert. Das Gremium definiert Richtlinien zu unternehmensweiten Kernthemen des Datenmanagements, der Informationssicherheit, des Datenschutzes sowie der Data Compliance und trifft geschäftspolitische Entscheidungen zum unternehmensweiten Umgang mit Daten.

Die operative Umsetzung unserer strategischen Ziele im Bereich Datenverantwortung erfolgt in den einzelnen Geschäftsfeldern. Hierfür hat jedes Geschäftsfeld des Daimler-Konzerns ein entsprechendes Programm aufgesetzt, mit dem es konkrete Prozesse und Systeme für die verantwortungsvolle Nutzung von Daten einrichtet.

## Unser Daten-Leitbild gibt den Rahmen vor

Mit unserem Daten-Leitbild, der sogenannten Daimler Data Vision, haben wir unseren Anspruch an einen nachhaltigen und verantwortungsvollen Umgang mit Daten formuliert. Es bietet allen Beschäftigten des Daimler-Konzerns einen klaren Handlungsrahmen für den Umgang mit Daten. Unser Daten-Leitbild haben wir konzernweit bekannt gemacht und auch in die aktuelle Fassung unserer [Verhaltensrichtlinie](#) aufgenommen.

Zu den zentralen Grundprinzipien im Umgang mit Daten zählen Transparenz, Selbstbestimmung und Sicherheit. Wir möchten, dass unsere Kunden wissen, wann welche Daten zu welchem Zweck erhoben werden. Darüber informieren wir sie ausführlich in den Verkaufsinformationen, auf der Fahrzeug-Homepage, in Apps, in Betriebsanleitungen, in den Nutzungsbedingungen und wo immer möglich und sinnvoll auch direkt im Fahrzeug. Ziel ist es, dass unsere Kunden selbst darüber entscheiden können, welche Dienste sie tatsächlich nutzen und welche Daten sie weitergeben möchten – entweder per Einwilligung, per Vertrag oder per Knopfdruck. Beispielsweise können sie die Mercedes me connect Dienste jederzeit im Portal aktivieren und deaktivieren. Auch bei der Datensicherheit in unseren Fahrzeugen bedienen

wir die hohen Sicherheitsansprüche unserer Kunden. Mit Blick auf den Stand der Technik entwickeln wir die Datensicherheit ständig weiter, um die vorhandenen Daten vor Manipulation und Missbrauch zu schützen.

Wirksamer Datenschutz und Datensicherheit im Fahrzeug sind für uns integrale Bestandteile der Produktentwicklung. Unsere Entwickler achten schon beim Design neuer Fahrzeuge und Funktionen sowie bei der Konzeption digitaler Geschäftsmodelle darauf, dass diese datenschutzfreundlich gestaltet sind. Viele aktuelle Baureihen bieten schon heute technische Annehmlichkeiten wie [📍 Live-Traffic-Informationen](#) oder aktive Stau-Assistenten, die auf der Verarbeitung von Daten basieren. Darüber hinaus bereiten wir weitere Innovationen vor: Die datenschutzfreundliche Gestaltung vernetzter Fahrzeuge, automatisierter Fahrfunktionen sowie weiterer neuer Dienste und Anwendungen ist ein Schwerpunkt unserer produktbezogenen Datenschutzaktivitäten – auch als [📍 „Privacy by Design“](#) bekannt.

### **Mit unserem Data Compliance Management System halten wir die Vorgaben ein**

Im Zuge der Umsetzung der DSGVO der Europäischen Union haben wir konzernweit die bestehenden Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes in einem Data Compliance Management System zusammengeführt. Dieses basiert auf dem bereits bestehenden Daimler Compliance Management System.

Unser Data Compliance Management System unterstützt uns dabei, die Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch zu planen, umzusetzen und laufend zu kontrollieren. Es berücksichtigt dabei die jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Für die Konzerngesellschaften in der EU ist hierfür insbesondere die DSGVO maßgeblich, für Konzerngesellschaften außerhalb der EU bilden die jeweiligen lokalen Datenschutzgesetze die Basis. Weitere Rechtsgebiete, die bei der Nutzung von Daten relevant sind, beziehen wir je nach Bedarf mit ein, um mögliche Risiken zu identifizieren und zu adressieren.

### **So steuern wir Datenschutz und Data Compliance in unserer Organisation**

Für den Aufbau des Data Compliance Management Systems haben wir innerhalb der Compliance-Organisation den Bereich Data Compliance eingerichtet. Er definiert die einzelnen Elemente des Data Compliance Management Systems und steuert dessen konzernweite Umsetzung. Zu seinen Aufgaben gehört es auch, ein jährliches Data Compliance Risk Assessment durchzuführen und das Data Compliance-Programm aufzustellen. Das Programm beinhaltet sämtliche Maßnahmen, die erforderlich sind, um das Data Compliance Management System umzusetzen – dazu zählen unter anderem formale Anforderungen der DSGVO wie die Einführung eines [📍 Verarbeitungsverzeichnisses](#),

um unseren Dokumentationspflichten nachzukommen. Außerdem ist der Bereich für die konzernweiten Monitoring- und Reporting-Prozesse im Themenfeld Data Compliance zuständig. Daneben führt er zahlreiche Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen durch und übernimmt einen Teil der Datenschutzberatung.

Eine wichtige Schnittstelle für die konzernweite Steuerung von Data Compliance bildet die Funktion des Chief Compliance Officers. Zu aktuellen Entwicklungen bei Data Compliance-Themen berichtet dieser regelmäßig an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie quartalsweise an den gesamten Vorstand.

Die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften nimmt darüber hinaus der Konzernbeauftragte für Datenschutz wahr. Zusammen mit seinem Team überwacht er die Einhaltung der Datenschutzgesetze und der Daimler-Datenschutzrichtlinien. Er verantwortet zudem die Bearbeitung von Datenschutzbeschwerden und die Kommunikation mit den Datenschutzaufsichtsbehörden. Weiterhin initiiert er Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen und ist beratend tätig. So berät er die jeweils Verantwortlichen und Fachbereiche vor allem bei der Durchführung von Datenschutz-Folgenabschätzungen. Er ist unabhängig und berichtet an den Chief Compliance Officer.

Um das Thema Datenschutz zu steuern, setzen wir auch auf lokale Ansprechpartner, die vor Ort an unseren zahlreichen Standorten weltweit aktiv sind. Mittlerweile wurde für jede Konzerngesellschaft und Zentraleinheit ein Local Compliance Officer oder ein Local Compliance Responsible benannt, der das lokale Management bei der Umsetzung der Data Compliance-Maßnahmen unterstützt. Diese lokalen Ansprechpartner bereiten wir gezielt auf ihre neuen Aufgaben vor und unterstützen sie mit Trainings- und Beratungsangeboten.

### **So regeln wir den verantwortungsvollen Umgang mit Daten**

#### **Die Datenschutzrichtlinie EU: Standard für die Verarbeitung von Daten mit Bezug zur EU**

Unsere neu gefasste [➔ Datenschutzrichtlinie EU](#) definiert ausgehend von der DSGVO die Regeln für den Umgang mit personenbezogenen Daten von Mitarbeitenden, Kunden und Geschäftspartnern mit Bezug zur EU. Mit ihr möchten wir dem besonderen regulatorischen Umfeld im europäischen Kernmarkt von Daimler Rechnung tragen. Darüber hinaus enthält die Richtlinie verbindliche interne Datenschutzvorgaben für Konzerngesellschaften, die sich außerhalb des Anwendungsbereichs der DSGVO befinden, aber als Empfänger grenzüberschreitender Datenübermittlung personenbezogener Daten im Anwendungsbereich der DSGVO verarbeiten. Die Datenschutzrichtlinie EU liegt der zuständigen baden-württembergischen Aufsichtsbehörde als bindende Unternehmensregelung im Sinne der DSGVO zur Anerkennung vor.

### Globale Daten- und Informationsrichtlinie regelt Data Compliance weltweit

Unsere neue Globale Daten- und Informationsrichtlinie bildet die Basis für einen verantwortungsvollen, rechtskonformen und ethisch korrekten Umgang mit Informationen und Daten und stellt die Verantwortlichkeiten und Rollen in einem daten- und informationsbasierten Umfeld transparent dar. Sie legt Ziele, Grundsätze und Organisationsstrukturen fest und bestimmt, welche Maßnahmen zur Etablierung der Data Compliance-Prozesse erforderlich sind. Die Richtlinie beinhaltet zudem die Globalen Standards für Data Compliance, die ein weltweit einheitliches Datenschutzniveau im gesamten Daimler-Konzern gewährleisten sollen. Dabei handelt es sich um einen Mindeststandard, der von den Anforderungen der Datenschutzrichtlinie EU und der jeweils geltenden lokalen Datenschutzgesetze ergänzt wird.

### KI-Prinzipien geben Orientierung für verantwortungsvolle Nutzung von Algorithmen

📘 [Künstliche Intelligenz \(KI\)](#) spielt für die Zukunft der Automobilindustrie eine zunehmend wichtige Rolle. Vor diesem Hintergrund hat die Daimler AG bereits 2019 – als eines der ersten Automobilunternehmen überhaupt – einen Rahmen für den verantwortungsvollen Einsatz von KI definiert und veröffentlicht. Die Eckpfeiler bilden die vier KI-Prinzipien „verantwortungsvoller Einsatz“, „Erklärbarkeit“, „Schutz der Privatsphäre“ sowie „Sicherheit und Zuverlässigkeit“. Sie ergänzen unsere Datenleitprinzipien und sind ein wichtiger Bestandteil unserer digitalen Unternehmensverantwortung.

Die KI-Prinzipien bauen auf unseren Unternehmenswerten auf und sind in der Verhaltensrichtlinie der Daimler AG verankert. Entwickelt wurden sie in einem breiten, bereichsübergreifenden Dialogprozess. Ziel ist es, unseren Beschäftigten Orientierung für die Entwicklung von und den Umgang mit KI zu geben, die Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen kontinuierlich weiter zu verbessern und damit das Vertrauen in unser Unternehmen zu stärken.

### Wir schärfen Bewusstsein für Datenverantwortung im Unternehmen

Bei seiner datengetriebenen Transformation setzt Daimler auf eine aktivere Nutzung von und einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten. Als Rahmen dienen uns hierbei die sieben Prinzipien des [Daimler Daten-Leitbilds](#).

Um unsere Datenkultur konzernweit zu etablieren, ist es wichtig, dass alle Beschäftigten die Prinzipien verinnerlichen und im Arbeitsalltag leben. Deshalb haben wir 2020 umfassende Informations- und Trainingsmaßnahmen für alle Beschäftigten eingeleitet. Dazu gehören z. B. Kommunikationsmaßnahmen zur Sensibilisierung für die sieben Leitprinzipien. Anhand praxisnaher Fragestellungen wird dabei die Bedeutung der Prinzipien erläutert.

Darüber hinaus bieten verschiedene Online-Schulungen unseren Beschäftigten Gelegenheit, sich mit den Themen Datenkultur und Data Governance auseinanderzusetzen. Sie werden zu einem verantwortungsvollen Nutzen und Teilen von Daten angeleitet und befähigt, die Transparenz und Datenqualität zu erhöhen. Zusätzlich stehen allen Beschäftigten mit dem „Data Navigator“ und der „Digipedia“ zwei Plattformen mit allen wichtigen Informationen und zahlreichen Lernangeboten rund um das Thema Daten zur Verfügung.

Alle Beschäftigten unserer kontrollierten Konzerngesellschaften, die über einen E-Mail-Zugang verfügen, müssen alle drei Jahre das Online-Training „Integrity@Work“ absolvieren, das auch für Datenschutzhemen sensibilisiert. Darüber hinaus bieten wir freiwillige Schulungsmodulare an, mit denen sich Beschäftigte über das Thema Datenschutz und die DSGVO informieren können. Für bestimmte Führungskräfte ist die Teilnahme an einer DSGVO-Schulung hingegen verpflichtend. Zudem kann das lokale Management jeder Konzerneinheit weitere Beschäftigte zur Teilnahme an diesen Angeboten verpflichten. Die Trainingsmaßnahmen stehen über ein IT-gestütztes Learning Management System weltweit zur Verfügung.

Beschäftigte aus besonders datenschutzrelevanten Bereichen – zum Beispiel dem Personalbereich, dem Vertrieb oder der Entwicklung – werden vom zuständigen Local Compliance Officer oder Local Compliance Responsible persönlich geschult (entweder in Form eines Präsenztrainings oder im Online-Format). In Konzerneinheiten mit hohem datenschutzbezogenen Risiko erstellen wir jährliche Trainingspläne und dokumentieren die Teilnahme.

Neuen Geschäftsführern von Konzerngesellschaften erläutern wir die Grundzüge des Data Compliance Management Systems im Rahmen des Onboarding-Prozesses. Zum Selbststudium steht Führungskräften außerdem der sogenannte Corporate Governance Navigator im Intranet zur Verfügung. Auch er enthält Informationen zum Thema Datenschutz.

Der lokalen Data Compliance-Organisation kommt eine wesentliche Bedeutung bei der Umsetzung, Beratung und dem Monitoring der Compliance-Maßnahmen zu. Unsere Local Compliance Officer und Local Compliance Responsibles aus Konzerneinheiten mit mittlerem oder hohem datenschutzbezogenen Risiko durchlaufen deshalb neben den oben genannten Schulungen auch ein mehrtägiges interaktives Qualifizierungsprogramm zu Data Compliance. Dort vermitteln wir ihnen datenschutzrechtliche Grundkenntnisse und leiten sie bei ihren konkreten Aufgaben an. Local Compliance Officer und Local Compliance Responsibles aus Konzerneinheiten mit geringem datenschutzbezogenen Risiko erhalten ein videobasiertes Training mit demselben inhaltlichen Zuschnitt.

## Wir erkennen datenbezogene Risiken, bewerten sie und beugen vor

Ein zentraler Baustein des Data Compliance Management Systems ist das Data Compliance Risk Assessment. Im Rahmen dieses systematischen Prozesses identifiziert, analysiert und bewertet der Bereich Data Compliance jährlich die datenbezogenen Risiken für Daimler. Das gilt sowohl für Konzerngesellschaften als auch für die Zentralbereiche. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage, um Risiken zu steuern und zu minimieren. Sie ermöglichen uns, bei der Weiterentwicklung unseres Data Compliance Management Systems risikobasiert vorzugehen.

Basis für die Prüfung sind zentral zusammengeführte Informationen zu allen Konzerneinheiten, die je nach Risikoeinschätzung um individuell erhobene Details ergänzt werden. Vorab bewertet der Bereich Data Compliance mögliche Risiken auf Grundlage interner und externer Informationen. Untersucht werden zum Beispiel Indikatoren zur Datenverarbeitung im Rahmen der Geschäftstätigkeit und zum regulatorischen Umfeld des Landes, in dem die jeweilige Konzerneinheit ansässig ist. Mithilfe dieser Indikatoren ermittelt der Bereich, ob eine Konzerneinheit besonderen Risiken ausgesetzt ist und deshalb näher betrachtet werden muss. In diesen Fällen bezieht der Bereich bei seiner Risikoklassifizierung auch Informationen aus dem Netzwerk der Divisional/Regional Compliance Officer mit ein. Der Chief Compliance Officer und das Netzwerk der Divisional/Regional Compliance Officer bestätigen die Ergebnisse des jährlichen Data Compliance Risk Assessments und berichten sie an die Vorstands- und Aufsichtsratsgremien der Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG.

## Wir reduzieren informationstechnische Risiken

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet Daimler neue Chancen, den Kundennutzen und die Werte des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnik (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch Cyber-Kriminalität und der Verbreitung von aggressivem [Schadcode](#) erwachsen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung von IT-gestützten Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten unter Umständen zu einem Reputationsverlust führen. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für den global agierenden Daimler-Konzern und seine umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das Daimler interne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practice zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cyber-Sicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung unserer Prozesse und Vorgaben berücksichtigt. Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyber-Bedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln wird durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat Daimler vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hacker-Angriffe und Cyber-Kriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der informationstechnischen Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

## Jeder Beschwerde gehen wir systematisch nach

### GRI 418-1

Für alle Vorfälle, die die Informationssicherheit betreffen, ist im Daimler-Konzern ein zentraler, rund um die Uhr verfügbarer Meldeprozess etabliert: der Information Security Incident Management Process. Beschäftigte und Auftragnehmer sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutzverletzungen auf diesem Wege zu melden. In Einheiten im Anwendungsbereich der DSGVO erfolgt die Bearbeitung eines Datenschutzvorfalls durch den Bereich Konzerndatenschutz, der für die lokale Sachverhaltsaufklärung durch einen lokalen Incident Support unterstützt wird. Der Bereich Konzerndatenschutz gibt anschließend eine Handlungsempfehlung an das lokale Management ab, ob die Aufsichtsbehörden informiert und die Betroffenen innerhalb der

gesetzlichen Frist benachrichtigt werden müssen. In Einheiten außerhalb des Anwendungsbereichs der EU-DSGVO übernimmt der lokale Incident Support die weitere Bearbeitung. Gemeinsam mit dem lokalen Management entscheidet er darüber, ob die Aufsichtsbehörden informiert und die Betroffenen benachrichtigt werden müssen. Der Bereich Konzerndatenschutz kann jederzeit unterstützend eingebunden werden. Das Ergebnis der Bearbeitung muss dem Konzerndatenschutz zu Dokumentationszwecken zur Verfügung gestellt werden.

Im Berichtsjahr erfolgte in einigen wenigen Fällen eine Meldung an die zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden. Es folgten daraus keine behördlichen Maßnahmen gegen das Unternehmen.

Neben dem Incident-Management-Prozess hat Daimler einen Compliance-Feld-übergreifenden Hinweisgeberprozess etabliert, um Hinweisen auf Verstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten fair und angemessen nachzugehen. Der Bereich Data Compliance schult alle Local Compliance Officer und Local Compliance Responsibles dazu, was sie bei der Bearbeitung von Beschwerden beachten müssen. Dabei werden neben lokalen Datenschutzvorgaben auch die Vorgaben der DSGVO berücksichtigt.

#### **Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO**

Die Kontaktdaten des Konzernbeauftragten für den Datenschutz sind öffentlich verfügbar. Für Kunden mit Anliegen im Datenschutz steht er – beziehungsweise sein Team – jederzeit als Ansprechpartner bereit. Im Vergleich zum Vorjahr sind die beim Konzerndatenschutz eingegangenen Eingaben rückläufig. In einer gleichfalls geringeren einstelligen Zahl von Fällen haben Datenschutzaufsichtsbehörden Untersuchungen aufgrund von Kundenbeschwerden durchgeführt. Daraus folgende Maßnahmen gegen das Unternehmen gab es nicht.

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

### GRI 103-3

Unser Data Compliance Management System befindet sich weiterhin in der Umsetzung. Mithilfe eines jährlichen Monitoring- und Reporting-Prozesses untersuchen wir, inwieweit die zuvor definierten Maßnahmen umgesetzt und die damit verfolgten Ziele erreicht wurden. So prüft die Compliance-Organisation kontinuierlich, ob das Compliance Management System angemessen und wirksam ist. Auch eventuellen Handlungsbedarf dokumentieren wir im Compliance Reporting. Die Wirksamkeitsprüfung des Jahres 2020 ergab, dass im gesamten Konzern erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen gemacht wurden. Verbleibende Handlungsbedarfe wurden transparent gemacht. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse nutzt die Compliance-Organisation, um das System an veränderte Risiken und neue rechtliche Anforderungen anzupassen.



Menschenrechte

# Menschenrechte

Als international tätiges Unternehmen tragen wir Verantwortung für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette. Deshalb prüfen wir risikobasiert und systematisch, ob unsere Konzerngesellschaften und unsere Lieferanten die Menschenrechte beachten. Für eine verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung arbeiten wir zusätzlich in verschiedenen Projekten und Initiativen mit Verbänden, Organisationen und anderen Unternehmen zusammen.

Ziel	Zielhorizont	SDGs
Für unsere <b>Dienstleistungslieferketten</b> verfolgen wir im ersten Schritt das Ziel, <b>100 %</b> unserer Dienstleistungs-Warengruppen mit hohem Risiko für Menschenrechtsverletzungen <b>bis 2021</b> einer ersten <b>Überprüfung</b> zu unterziehen.	2021*	  
Bis 2025 wollen wir <b>70 %</b> aller von uns eingesetzten <b>Produktionsmaterial-Rohstoffe</b> mit hohem Risiko für Menschenrechtsverletzungen einer <b>Überprüfung</b> unterziehen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren.	2025**	  
Unser Ziel ist es, bis 2028 für <b>100 %</b> unserer <b>Produktionsmaterial-Rohstoffe</b> , die ein höheres Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, entsprechende <b>Maßnahmen zu definieren und umzusetzen</b> .	2028	  

\* Zielerreichung bereits 2020 erfolgt

\*\* Zwischenziel: Bis Ende 2021 wollen wir 30 Prozent aller Rohstoffe mit hohem Risiko überprüfen.

## UNSER SPURWECHSEL

### Pflicht und Selbstanspruch: Wir achten die Menschenrechte

Menschenrechte zu achten, hat für Daimler eine zentrale Bedeutung – und ist für uns Pflicht und Selbstanspruch zugleich. Entsprechend ist die menschenrechtliche Sorgfaltpflicht als Fokusthema in unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert. In diesem Zuge haben wir unseren Menschenrechtsansatz mit messbaren Zielen und Kennzahlen hinterlegt.

Als verantwortungsvolles Unternehmen bekennt sich Daimler zur Umsetzung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie des Nationalen Aktionsplans für Wirtschaft und Menschenrechte der deutschen Bundesregierung. Auf Basis dieser Standards haben wir eine Vielzahl von Maßnahmen eingeführt, um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltpflicht entlang der gesamten Wertschöpfungskette nachzukommen. Grundlage dabei ist das von uns entwickelte Human Rights Respect System (HRRS): Damit prüfen wir risikobasiert und systematisch, ob in unseren Konzerngesellschaften und Lieferketten Menschenrechte eingehalten werden.

## Wir stellen Menschenrechte in den Fokus

GRI 103-1

Mit dem Ausbau der Elektromobilität gewinnt auch das öffentliche Interesse an Menschenrechten in automobilen Lieferketten weiter an Bedeutung. Denn die Produktion von Elektromotoren und Akkus erfordert Rohstoffe wie beispielsweise Lithium und Kobalt. Diese Rohstoffe stammen zum Teil aus Ländern, in denen das Risiko besteht, dass sie unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden.

Auch bei Investoren beobachten wir ein wachsendes Interesse am Thema Menschenrechte, das zunehmend Investitionsentscheidungen beeinflusst. Und nicht zuletzt widmen sich die Gesetzgeber verstärkt dem Thema, wie etwa in Deutschland oder der Europäischen Union. Für die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsanforderungen entlang der Lieferkette befürworten wir die Schaffung einheitlich akzeptierter Standards – idealerweise auf internationaler Ebene. Eine gesetzliche Regelung kann dabei helfen und Rechtssicherheit schaffen. Hierbei ist es wichtig, dass eine Regulierung auch in Zukunft gleiche Wettbewerbsbedingungen herstellt, um den fairen Wettbewerb zu fördern und Menschenrechte in globalen Wertschöpfungsketten zu stärken. Der Verantwortungsbereich menschenrechtlicher Sorgfalt muss dafür klar definiert werden: Sorgfaltspflichten sollten auf tatsächliche wirtschaftliche Einflussmöglichkeiten und juristische Durchgriffsmöglichkeiten entlang der Lieferkette begrenzt werden. Nur so können sie dem Anspruch der Angemessenheit und Umsetzbarkeit gerecht werden.

Die Achtung und Wahrung der Menschenrechte ist ein essenzieller Teil unseres Verständnisses von nachhaltigem und integrem Handeln. Wichtig ist: Menschenrechtlich kritische Aspekte variieren je nach Region, Lieferant, Rohstoff oder Dienstleistung und Lieferkette. Deshalb berücksichtigen wir bei unseren Aktivitäten zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte nicht nur unsere eigenen Standorte, sondern nehmen risikobasiert die gesamte Lieferkette in den Blick.

## So haben wir die Achtung der Menschenrechte im Konzern verankert

GRI 103-2

Die 2019 gegründete Abteilung Social Compliance steuert die Umsetzung unseres Menschenrechts-Due-Diligence-Ansatzes (HRRS) federführend. Weitere funktionsübergreifende Teams arbeiten eng zusammen, um geeignete Präventiv- und Gegenmaßnahmen zu konzipieren. Diese Teams bestehen aus Menschenrechts- und Compliance-Experten sowie den operativen Einkaufsbereichen und – anlassbezogen – weiteren Fachbereichen. Die Fachbereiche tragen die Verantwortung dafür, die Maßnahmen umzusetzen und nachzuverfolgen.

Das Vorstandsressort Integrität und Recht der Daimler AG verantwortet die übergreifenden Aktivitäten zu Menschenrechten. Das zuständige Vorstandsmitglied entwickelt das Thema gemäß

der eigenen Zielvereinbarung gemeinsam mit den Einkaufsbereichen weiter, lässt sich regelmäßig durch den Chief Compliance Officer und die entsprechenden Fachbereiche aus den Abteilungen Social Compliance und Corporate Responsibility Management über die Menschenrechtsaktivitäten informieren und erhält entsprechende Berichte.

Zusätzlich informieren die relevanten Einkaufsbereiche das Procurement Council sowie die für sie direkt zuständigen Vorstandsmitglieder über ihre jeweiligen Maßnahmen rund um Menschenrechte. Das Procurement Council tagt in der Regel einmal im Quartal und setzt sich aus den Leitern der drei Einkaufsbereiche bei Daimler zusammen. Der Gesamtvorstand hat die Aufsicht über Menschenrechtsthemen und wird dazu regelmäßig von allen beteiligten Fachexperten informiert. Zusätzlich tagt vierteljährlich das Group Sustainability Board (GSB), das aus den zuständigen Vorstandsmitgliedern besteht. Es prüft im Rahmen der nachhaltigen Geschäftsstrategie den Fortschritt unseres Menschenrechtsansatzes über eigens entwickelte Kennzahlen. Darüber hinaus berichten die beteiligten Fachbereiche an das GSB sowie jährlich und anlassbezogen an den Konzernvorstand.

Ein weiteres wichtiges Gremium ist der Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Der Beirat setzt sich aus externen, unabhängigen Mitgliedern aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammen und dient Daimler als wichtiger Impulsgeber. In regelmäßigen Sitzungen tauscht sich der Beirat mit Mitgliedern des Vorstands und weiteren fachlich Verantwortlichen von Daimler aus. Im Berichtsjahr fand zudem eine gemeinsame Sitzung mit Vorstand und Aufsichtsrat statt. Dabei standen aktuelle Themen und Herausforderungen auf der Agenda – beispielsweise der Daimler-Ansatz zur Wahrung der Menschenrechte in der Lieferkette.

### Nachhaltige Unternehmensführung

## An diesen Richtlinien und Referenzrahmen orientieren wir uns

Von zentraler Bedeutung für unsere Menschenrechtsaktivitäten und -richtlinien sind insbesondere folgende Referenzrahmen:

- UN Global Compact
- UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- Internationale Menschenrechtscharta inklusive der relevanten Rechte aus den UN-Zivil- und -Sozialpakten
- Nationaler Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (Deutschland)
- Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation
- OECD-Leitlinien für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten

Die für uns wichtigsten Menschenrechtsthemen, die wir identifiziert haben, wurden aus diesen Bezugsrahmen abgeleitet. Zu diesen gehören unter anderem:

- Chancengleichheit und Diskriminierungsverbot
- Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen
- Gesundheit und Sicherheit
- faire Entlohnung und Arbeitszeiten
- Zwangsarbeit
- Kinderarbeit

Diese Themen spiegeln sich auch in den Anforderungen unserer [Verhaltensrichtlinie](#) und den Daimler [Supplier Sustainability Standards](#) für Lieferanten wider. Unsere Verhaltensrichtlinie wurde vom Gesamtvorstand als konzernweite Richtlinie genehmigt und verabschiedet. Zudem sind die für uns wichtigsten Menschenrechtsthemen die Grundlage unseres Menschenrechts-Due-Diligence-Prozesses sowie für unsere konkreten Maßnahmen in risikoreichen Konzerngesellschaften und Lieferketten.

### Wir prüfen Menschenrechtsrisiken systematisch

Für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte haben wir mit dem HRRS einen Due-Diligence-Ansatz entwickelt. Mit ihm überprüfen wir unsere Konzerngesellschaften, unsere direkten Lieferanten [\(Tier-1\)](#) sowie risikobasiert auch Lieferanten über Tier-1 hinaus.

Der Due-Diligence-Kreislauf des HRRS umfasst vier Schritte (Risikobeurteilung, Programmimplementierung, Kontrolle und Berichterstattung) und zielt darauf ab, systematisch Risiken und potenziell negative Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden - und, falls erforderlich, adäquate

Maßnahmen einzuleiten. Dieser Kreislauf leitet sich aus unserer Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte im Rahmen der für alle Beschäftigten geltenden Verhaltensrichtlinie ab. Für mögliche Beschwerden steht unser unternehmenseigener Beschwerdemechanismus, das Business Practices Office (BPO), zur Verfügung. Damit dient das HRRS neben dem Schutz des Unternehmens insbesondere auch dem Schutz Dritter, den sogenannten [Rechteinhabern](#). Zum HRRS gehört daher vor allem auch der Austausch mit den Rechteinhabern – beispielsweise mit Beschäftigten sowie deren Vertretern, aber auch mit externen Dritten wie zivilgesellschaftlichen Gruppen oder der lokalen Bevölkerung vor Ort.

Daimler baut das HRRS Schritt für Schritt weiter aus und bezieht dabei externe Stakeholder mit ein. Unter anderem tauschen wir uns mit internationalen NGOs zu menschenrechtlichen Risiken beim Abbau bestimmter Rohstoffe aus: So haben wir beispielsweise in Bezug auf Kobalt, Glimmer und Lithium spezialisierte NGOs und Gewerkschaften eingeladen, uns ihre Meinung zu den von Daimler bisher ergriffenen Maßnahmen mitzuteilen. Ebenso haben wir sie dazu aufgerufen, Vorschläge zu machen und Alternativen aufzuzeigen, die helfen, die Situation der betroffenen Personen oder Gemeinschaften zu verbessern. In welchem Umfang und wie häufig wir NGOs oder andere zivilgesellschaftliche Organisationen zurate ziehen, hängt von der jeweiligen Fragestellung ab und davon, in welchem Stadium der Risikoprüfung wir uns befinden.

Zudem führen wir einen jährlichen [„Daimler Sustainability Dialogue“](#) durch. Dort diskutieren und prüfen wir unsere Fortschritte und Herausforderungen bei der Umsetzung unseres Managementansatzes. Anschließend werten die Fachbereiche die Ergebnisse und Impulse der Stakeholder aus und binden sie in ihre Arbeitsprozesse ein. Die Ergebnisse werden darüber hinaus auf unserer [Website](#) veröffentlicht.

## 35 | Das Human Rights Respect System (HRRS)

### 4. Berichterstattung

Regelmäßige und standardisierte Berichterstattung

### 3. Kontrolle

Bewertung der Angemessenheit/Effektivität der Risikobeurteilung und der Programmimplementierung



### 1. Risikobeurteilung

Systematische Identifizierung und Bewertung von menschenrechtlichen Risiken

### 2. Programmimplementierung

Definition und Implementierung von Maßnahmen zur Mitigation von Risiken abhängig von den betroffenen Lieferketten oder Konzerngesellschaften und den größten Risiken

### Unser Due-Diligence-Ansatz zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte in vier Schritten

## Wie wir Menschenrechtsrisiken in den Konzerngesellschaften identifizieren und entgegenwirken

GRI 412-1

Im Rahmen der Integration des HRRS in das Daimler-weite Compliance Management System werden die eigenen Konzerngesellschaften in Mehrheitsbeteiligung analog zu anderen Compliance-Feldern wie etwa Korruptionsprävention auf mögliche menschenrechtliche Risiken überprüft.

Im ersten Schritt werden die Konzerngesellschaften auf Basis festgelegter Kriterien klassifiziert: Dazu gehören beispielsweise landesspezifische und geschäftsspezifische Risiken. Der Fokus liegt dabei auf den für Konzerngesellschaften identifizierten wichtigsten Menschenrechtsthemen, die unter anderem Arbeitnehmerrechte, Diversität und Sicherheit umfassen. Dabei berücksichtigen wir zentrale menschenrechtliche Normen, die sich etwa aus der internationalen Menschenrechtscharta ergeben oder die von der Internationalen Arbeitsorganisation formuliert wurden.

Auf dieser Basis führen wir jährlich eine tiefere Analyse mithilfe einer Menschenrechtsumfrage durch und leiten daraus risikospezifische Maßnahmenpakete ab. In der Berichtsperiode kam diese neu entwickelte Methodik erstmalig bei Konzerngesellschaften mit einem erhöhten Risiko zum Einsatz. Die lokalen Compliance-Verantwortlichen, die Teil unseres weltweiten Compliance-Netzwerks sind, unterstützen bei der Beantwortung der Menschenrechtsumfrage in den Konzerngesellschaften. Um durch die Umfrage aussagekräftige Einblicke zu gewinnen, wurden die Compliance-Experten vorab in einem intensiven, auf sie zugeschnittenen Online-Training darauf geschult, die menschenrechtlichen Risiken unserer Fokusbereiche erkennen zu können. So konnten wir die konkreten Risiken vor Ort identifizieren und in Dialogen mit den Compliance-Verantwortlichen der jeweiligen Konzerngesellschaft weiter erschließen.

Die Ergebnisse dieser tiefere Risikoanalyse werden entsprechend dokumentiert und fließen in die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen zur Minimierung menschenrechtlicher Risiken ein. Zu diesen Maßnahmen gehören etwa die Bereitstellung von Unterlagen zur zielgerichteten Kommunikation unserer Werte und Anforderungen im Umgang mit Beschäftigten und Geschäftspartnern sowie die verpflichtende Teilnahme an einer umfangreichen Onlineschulung zu Menschenrechten für Führungskräfte in Hochrisikomärkten. Für die kommenden Jahre planen wir die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Analysen sowie unserer risikominierenden Maßnahmen und sehen die Ausweitung auf alle Konzerngesellschaften in Mehrheitsbeteiligungen vor. Damit einher geht die Entwicklung von risikospezifischen Maßnahmenpaketen, die wir entsprechend der Risikoklassifizierung der jeweiligen Konzerngesellschaften zur Verfügung stellen. Diese dienen dazu, systematisch menschenrechtlichen Risiken vorzubeugen.

## Wie wir Menschenrechtsrisiken in der Produktionsmaterial-Lieferkette identifizieren und entgegenwirken

Neben unseren Konzerngesellschaften legen wir ein besonderes Augenmerk auf unsere vorgelagerte Produktionsmaterial-Lieferkette: Hier ist es besonders wichtig, potenzielle menschenrechtliche Risiken und negative Auswirkungen frühzeitig zu erkennen – und zu vermeiden.

Die von uns für die Lieferkette identifizierten Menschenrechtsrisiken spiegeln sich in den Standards für unsere Lieferanten (Daimler Supplier Sustainability Standards) wider und umfassen unter anderem Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Arbeitnehmerrechte.

Dabei fokussieren wir uns auf 24 kritische Rohstoffe, deren rohstoffspezifische Schwerpunktthemen in einer tiefergehenden Risikoanalyse konkretisiert und eingegrenzt werden.

Je nach Verarbeitungsstufe des Produkts innerhalb der Lieferkette – zum Beispiel Bergwerk, Raffinerie, Verarbeitung oder Plantage – können die spezifischen Risiken variieren: So haben wir beispielsweise Kinderarbeit, Gesundheit und Sicherheit als dringlichste menschenrechtliche Risiken für Kobalt identifiziert, diese Risiken entstehen vor allem im Bergbau. Hingegen beziehen sich die mit der Beschaffung und Verarbeitung von Lithium verbundenen Risiken größtenteils auf die Rechte indigener Völker, die durch die Entnahme von lithiumhaltigem Salzwasser aus unterirdischen Seen beeinträchtigt werden können.

Für die Rohstoffe, die ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, führen wir eine umfassende menschenrechtliche Überprüfung durch. Sie besteht im Wesentlichen aus drei Schritten:

1. Wir schaffen entlang der Rohstofflieferketten Transparenz, insbesondere bei bestimmten Fokusbauteilen wie der Batteriezeile.
2. Wir identifizieren in diesen Lieferketten Risiko-Hotspots.
3. Wir definieren Maßnahmen für die Risiko-Hotspots, setzen sie um und stellen sicher, dass sie dauerhaft wirksam sind.

Bis Ende 2020 haben wir 24 Prozent aller Rohstoffe mit hohem Risiko auf diese Weise überprüft – und damit unser anvisiertes Ziel von 20 Prozent übertroffen. Wir wollen diesen Anteil Schritt für Schritt steigern: So wollen wir bis Ende 2021 30 Prozent und bis 2025 70 Prozent aller Rohstoffe mit hohem Risiko überprüfen. Letztlich sollen bis 2028 für 100 Prozent der Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen entsprechende Maßnahmen definiert werden.

Mit Blick auf die Lieferkette haben die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG außerdem entschieden, zukünftig Batteriezellen mit Kobalt und Lithium aus zertifizierten Bergbaustandorten zu beziehen und gleichzeitig den Anteil an Kobalt deutlich

zu reduzieren. Aus diesem Grund machen wir den branchenweit anerkannten „Standard for Responsible Mining“ der Initiative für Responsible Mining Assurance (IRMA) zu einem der Hauptkriterien für unsere Lieferantenentscheidungen.

Mehr zu unseren Maßnahmen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte in der Lieferkette lesen Sie hier:

#### [Lieferkette](#)

### Wie wir Beschäftigte für das Thema Menschenrechte sensibilisieren

**GRI 410-1** **GRI 412-2**

Über unsere [Verhaltensrichtlinie](#) informieren wir unsere Beschäftigten aktiv und regelmäßig zum Thema Menschenrechte und sensibilisieren sie für entsprechende Risiken. Die darin enthaltenen Bestimmungen sind für alle Daimler-Beschäftigten bindend. Je nach Tätigkeitsbereich gehören verpflichtende Trainings, in denen es auch um menschenrechtliche Fragestellungen geht, zum Einarbeitungsprozess neuer Beschäftigter. Die Inhalte werden zudem allen Beschäftigten in dem verpflichtenden Online-Trainingsmodul Integrity@Work vermittelt. Darin wird den Beschäftigten unter anderem vermittelt, welche Bedeutung Menschenrechte für Daimler und welche Relevanz sie im Arbeitsalltag haben. Zudem haben wir im September 2020 das neue Trainingsmodul Sustainability@Work konzernweit eingeführt, das ebenfalls zum Thema Menschenrechte aufklärt und sensibilisiert.

Den lokalen Compliance-Verantwortlichen kommt bei der Wahrung der Menschenrechte innerhalb der Konzerngesellschaften eine Schlüsselrolle zu. Entsprechend haben wir 2020 ein spezifisches Online-Training für die Compliance-Verantwortlichen und weitere themenspezifische Experten entwickelt. Es sensibilisiert für menschenrechtliche Risiken, die innerhalb der Konzerngesellschaften auftreten können. Der thematische Fokus liegt dabei auf den Risikobereichen, die im Rahmen einer ersten Risikoanalyse identifiziert wurden: Arbeitnehmerrechte, Diversität, Sicherheit und lokale Gegebenheiten. Zu Letzteren zählt insbesondere die länderspezifische Achtung bürgerlicher und politischer Rechte. Das für Compliance-Verantwortliche in Hochrisiko-Märkten verpflichtende Training steht seit Juli 2020 zur Verfügung. Das weltweite Netzwerk der Konzernsicherheit kann das Training ebenfalls nutzen, um die Beschäftigten über menschenrechtliche Risiken im Sicherheitsbereich und in Verbindung mit Sicherheitsdienstleistungen zu sensibilisieren.

Beschäftigte der Verwaltung sowie der kontrollierten Mehrheitsgesellschaften der Daimler AG wurden im Berichtsjahr in drei verschiedenen Trainingsmodulen zu Menschenrechten geschult. Insgesamt wurden so 298.840 Trainings mit Menschenrechtsbezug absolviert, was rund 25.088 Stunden Schulung allein für menschenrechtliche Inhalte entspricht.

Auch unsere Lieferanten sind über unsere Nachhaltigkeitsstandards aufgefordert, Menschenrechte zu achten.

Alle externen Lieferanten haben Zugriff auf unser [Compliance Awareness Module](#), in dem unternehmerische Verantwortung im Bereich Menschenrechte in einem eigenen Kapitel thematisiert wird.

### Wir setzen auf hohe Sozialstandards bei Werk- und Dienstverträgen unserer Dienstleister

Unsere Standards für Werk- und Dienstverträge gehen in vielen Bereichen über gesetzliche Vorgaben hinaus. Sie enthalten Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, zur Unterbringung und Vergütung, zum Einsatz von Zeitarbeitnehmern, zur Beauftragung von Subunternehmern sowie zur Vermeidung von verbotener Scheinselbstständigkeit. Diese Standards gelten für alle Aufträge, die mehr als zwei Monate umfassen und die physisch auf dem Betriebsgelände der Daimler AG in Deutschland ausgeführt werden. Alle relevanten Werkvertragsunternehmer beziehungsweise Dienstleister müssen eine Erklärung unterschreiben, dass sie die Standards einhalten. Nur unter dieser Voraussetzung kommen sie für Aufträge infrage. Ein Audit-Team des Einkaufsbereichs für Dienstleistungen (IPS) überprüft bei ausgewählten Lieferanten, ob die Standards in Deutschland auch eingehalten werden.

### Wir gehen Beschwerden konsequent nach

Beschäftigte und externe Dritte können über verschiedene Kanäle auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinweisen und Abhilfe einfordern – so, wie es der dritten Säule der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte „Zugang zu Abhilfe“ entspricht. Zu diesen Kanälen gehören beispielsweise unser Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) oder die Weltarbeitnehmervertretung.

Über das BPO können sowohl Beschäftigte von Daimler als auch externe Personen Hinweise auf Fehlverhalten gegen Gesetze oder interne Regelungen melden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie berücksichtigt sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers und legt eine faire und transparente Vorgehensweise fest. Ebenso gibt die Richtlinie den Maßstab für die Beurteilung sowie die Folgen eines Regelverstößes vor. Das BPO ist in allen Sprachen postalisch, per E-Mail oder per Meldeformular über das Internet erreichbar. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA gibt es zusätzlich eine gebührenfreie Hotline in der jeweiligen Landessprache sowie in Englisch. Hinweise in internationalen Sprachen werden entsprechend übersetzt. Sofern lokal rechtlich zulässig, sind auch anonyme Hinweise möglich. In Deutschland steht Hinweisgebern als zusätzliche Anlaufstelle ein externer Neutraler Mittler zur Verfügung. Auch ihm können sich Hinweisgeber anvertrauen, wenn sie konkrete Anhaltspunkte für Regelverstöße im Zusammenhang mit Daimler haben.

Nach Eingang des Hinweises führt das BPO eine risikobasierte Erstbeurteilung des potenziellen Regelverstößes durch. Bei Hinweisen mit hohem Risiko für das Unternehmen erfolgt eine rechtliche Vorprüfung des Falles. Erhärtet sich der Verdacht,

wird der Fall mit einem konkreten Untersuchungsauftrag der zuständigen Untersuchungseinheit zugewiesen.

Eines der Themen, für die das Hinweisgebersystem BPO zuständig ist, sind explizit mögliche Verletzungen von Menschenrechten – etwa die Verletzung der Prinzipien des UN Global Compact. Weitere Zuständigkeiten des BPO mit menschenrechtlichem Bezug sind schwere Fälle von sexueller Belästigung, Diskriminierung und Rassismus.

Im Jahr 2020 wurden im Rahmen unserer Prüfungen innerhalb des Daimler-Konzerns keine Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit, auf Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit festgestellt. Eine geringe Zahl an Hinweisen mit Bezug zu sexueller Belästigung, Diskriminierung und Rassismus wurde im Berichtsjahr vom BPO aufgenommen und von den zuständigen Bereichen, zum Beispiel der Konzernsicherheit, geprüft. Bei bestätigtem Verdacht folgten in diesen Fällen dem Verstoß verhältnismäßige und angemessene Konsequenzen.

#### [Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO](#)

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

### **GRI 103-3**

Wir arbeiten weiterhin konsequent daran, dass Menschenrechte in unseren Konzerngesellschaften und Lieferketten gewahrt und geachtet werden. Im Berichtsjahr sind wir einen bedeutenden Schritt weitergekommen: So hat der Vorstand der Daimler AG entschieden, Jahresziele im Bereich Menschenrechte vergütungsrelevant zu machen. Ab 2021 soll sich die variable Vergütung der Führungskräfte auch daran knüpfen, ob die Ziele im Rahmen des KPIs zur Achtung und Wahrung von Menschenrechten im Zusammenhang mit dem Einkauf von Produktionsmaterial erreicht worden sind.

Im Berichtsjahr haben wir außerdem damit begonnen, eine eigenständige Menschenrechtsrichtlinie zu entwickeln. Sie soll für alle kontrollierten Konzerngesellschaften gelten.

Darüber hinaus planen wir weltweit eine Vielzahl von Maßnahmen, um die Achtung und Wahrung der Menschenrechte weiter zu stärken und zu verankern – im Kern geht es darum, mehr Transparenz zu schaffen, weiter für das Thema zu sensibilisieren und die Wirksamkeit unseres Engagements zu messen: So wollen wir relevante Rohstoff-Lieferketten transparenter machen, unsere Risikoanalysen für unsere Konzerngesellschaften ausweiten und konkrete Maßnahmen entwickeln, um menschenrechtliche Risiken auch bei unseren Dienstleistern zu minimieren.

Im Berichtszeitraum haben wir unsere Maßnahmen im Bereich Menschenrechte regelmäßig überprüft und unseren Managementansatz bei Bedarf angepasst. Unter anderem haben wir unsere Risikoanalyse für Konzerngesellschaften und unseren Menschenrechtsfragebogen überarbeitet. Auch haben wir den ersten Schritt gemacht, um diese tiefergehende Risikoanalyse auf weitere Konzerngesellschaften auszuweiten. Zudem haben wir unseren Ansatz für die Überprüfung von Risikorohstoffen weiterentwickelt und um zusätzliche Tools und Prozesse ergänzt.

Um menschenrechtliche Risiken in unseren Rohstoff-Lieferketten gezielt adressieren zu können, richten wir unsere Aktivitäten an den „OECD-Leitlinien für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten“ aus. Unser Ziel ist es, dass unsere Prozesse bestmöglich mit den Anforderungen der OECD-Leitlinien übereinstimmen. Zu diesem Zweck haben wir unsere Prozesse in Zusammenarbeit mit dem Beratungsunternehmen RCS Global überprüft. Dabei identifizierte Verbesserungspotenziale gehen wir direkt an – etwa durch eine Überarbeitung unserer Supplier Sustainability Standards, die wir für das Jahr 2021 planen.

In die Weiterentwicklung unseres Managementansatzes für Menschenrechte ist auch das Feedback unserer Stakeholder aus der Menschenrechts-Arbeitsgruppe des „Daimler Sustainability Dialogues“ eingeflossen.



# Integrität und Compliance

# Integrität und Compliance

Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels, wie wir sie aktuell erleben. Integrität und Compliance nehmen daher bei Daimler einen hohen Stellenwert ein.

Integrität ist einer unserer vier Unternehmenswerte – neben Wertschätzung, Begeisterung und Disziplin. Gemeinsam bilden sie das Fundament unserer Geschäftsaktivitäten. Integres Verhalten bedeutet bei Daimler, das Richtige zu tun. Dazu gehört für uns, Gesetze einzuhalten, das eigene Handeln an unseren Unternehmenswerten auszurichten und auf unseren inneren Kompass zu hören.

## UNSER SPURWECHSEL

### Unsere fünf Unternehmensgrundsätze leiten unser Handeln

Unsere Beschäftigten ermutigen und befähigen wir, konsequent für unsere Unternehmenswerte einzustehen. Unsere konzernweit gültige [Verhaltensrichtlinie](#) gibt ihnen dabei Orientierung: Sie legt die Leitlinien unseres Handelns fest und hilft uns dabei, richtige Entscheidungen zu treffen – denn insbesondere in Situationen, für die es keine klaren Regeln gibt oder in denen sie unterschiedlich ausgelegt werden können, ist integrires Handeln wichtig.

Zentrales Element unserer Verhaltensrichtlinie sind unsere fünf Unternehmensgrundsätze. Sie sollen Orientierung geben und von allen Beschäftigten gelebt werden:

- Wir sind profitabel und setzen uns für Mensch und Umwelt ein.
- Wir handeln verantwortungsvoll und respektieren die Regeln.
- Wir sprechen Themen offen an und stehen für Transparenz.
- Fairness und Respekt sind die Basis für unsere Zusammenarbeit.
- Wir leben die Vielfalt.



## Wir verankern Integrität fest in unserer Unternehmenskultur

GRI 103-1

Die Automobilindustrie ist im Umbruch. Neue Geschäftsfelder entwickeln sich und verlangen Neuorientierung. Zugleich werfen neue Technologien neue Fragen auf – ethische wie rechtliche. Hinzu hat die COVID-19-Pandemie zu tiefgreifenden Veränderungen auf der ganzen Welt geführt. In solchen Zeiten des Wandels und der Unsicherheit kommt es besonders auf wertegeleitetes Handeln an.

Wir sind überzeugt: Daimler bleibt langfristig nur dann erfolgreich, wenn wir neben unserer wirtschaftlichen auch unserer gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung gerecht werden. Und auch unsere Stakeholder erwarten, dass wir uns integer verhalten und geltende Gesetze und Regeln befolgen.

Entsprechend ist Integrität für uns ein zentrales Element unserer Unternehmenskultur. Dazu gehört für uns nicht nur, geltende Gesetze einzuhalten. Ebenso richten wir unser Handeln an gemeinsamen Grundsätzen aus – dazu gehören insbesondere Fairness, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

## Wie wir Integrität in unseren Geschäftsalltag integrieren

GRI 103-2 GRI 102-16

Integrität, Compliance und Recht sind bei Daimler in einem Vorstandsressort gebündelt. Das Ressort „Integrität und Recht“ unterstützt alle Unternehmensbereiche dabei, diese Themen im Geschäftsalltag zu verankern.

Unsere konzernweit gültige [Verhaltensrichtlinie](#) ist unser gemeinsamer Wertemaßstab und legt die Leitlinien für integriertes Handeln fest. Sie ist für alle Beschäftigten der Daimler AG und der kontrollierten Konzerngesellschaften bindend. Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit haben an ihrer Erstellung mitgewirkt. Sie liegt in zehn Sprachen vor und umfasst unter anderem Regelungen zu Korruptionsprävention, zum Umgang mit Daten sowie zur Produktsicherheit und der Einhaltung technischer Vorschriften. Für unsere Beschäftigten ist unsere Verhaltensrichtlinie in der Einheitlichen Regelungsdatenbank sowie im Intranet mit allen wichtigen Informationen, wie zum Beispiel FAQs, Anlaufstellen und Ansprechpartnern, abrufbar.

In der Verhaltensrichtlinie haben wir auch besondere Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert: Insbesondere von ihnen erwarten wir, dass sie durch integriertes Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und den Beschäftigten Orientierung geben.

Unser Bereich Integrity Management hat die Aufgabe, Integrität im Unternehmen zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Integritätsverständnis zu schaffen. Ziel ist es, mögliche Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, zu vermeiden und damit einen Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens zu leisten. Die Leitung des Integrity

Managements berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht.

## Diese Ansprechpartner helfen bei Fragen zu Integrität

GRI 102-17

Der Infopunkt Integrität ist die zentrale Anlaufstelle für Beschäftigte der Daimler AG und der Konzernunternehmen bei Fragen zu integrem Verhalten. Der Infopunkt arbeitet unter anderem mit Experten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen. Er unterstützt selbst oder vermittelt die Beschäftigten an den richtigen Ansprechpartner.

Zudem steht unseren Beschäftigten ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner für Integritäts-, Compliance- und Rechtsfragen zur Verfügung. Das Netzwerk bewertet die Anfragen und leitet, falls notwendig, entsprechende Maßnahmen ein.

Zusätzlich haben wir im Berichtsjahr das Netzwerk Integrität ausgebaut. Das Netzwerk Integrität besteht aus Beschäftigten der einzelnen Gesellschaften, Divisionen und Funktionalressorts des Daimler-Konzerns und steht im regelmäßigen Austausch, um das Thema Integrität im Geschäftsalltag langfristig zu verankern. Das Netzwerk erarbeitet konkrete Maßnahmen und setzt diese um. Diese Maßnahmen reichen von Dialogveranstaltungen über Inhalte und Impulse für Managementkommunikation bis hin zu Schulungen.

## Wir beziehen die Stimmen unserer Beschäftigten mit ein

2020 haben wir verschiedene Maßnahmen auf den Weg gebracht, um Integrität weiter im Konzern zu verankern. Ausgangspunkt waren die Ergebnisse der Online-Mitarbeiterbefragung [„Blitzlicht Integrität“](#), die wir 2019 konzernweit durchgeführt hatten, um unsere Integritätskultur zu evaluieren. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass wir bei Daimler ein gutes Fundament für eine Integritätskultur gelegt haben.

Die Unterstützung der Führungskräfte bei den Folgeaktivitäten der Ergebnisse des „Blitzlicht Integrität“ stand im Berichtsjahr im Fokus. Über Online-Seminare wurden die Führungskräfte dabei unterstützt, ihre Ergebnisse zu interpretieren und Folgeaktivitäten abzuleiten. Als Hilfestellung wurde ihnen der Werkzeugkasten Integrität an die Hand gegeben. Die darin enthaltenen Module unterstützen die Führungskräfte dabei, Integrität im Alltag erlebbar zu machen und den Austausch darüber zu fördern. Das Netzwerk Integrität hat die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung ebenfalls aufgegriffen, um für die einzelnen Divisionen und Funktionen der Daimler AG weiterführende Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Die Befragungsergebnisse haben unmittelbaren Einfluss auf die Managementvergütung.

[Vergütungsbericht, GB 2020](#)

Um ein aktuelles Stimmungsbild zur Integritätskultur im Unternehmen zu bekommen, haben wir 2020 einen [„Integritäts- und Compliance Pulse Check“](#) als konzernweite repräsentative Stichprobenbefragung durchgeführt. Die insgesamt positiven Ergebnisse zeigen, dass wir bei der stetigen Weiterentwicklung unserer Integritätskultur erneut Fortschritte gemacht haben.

### Durch Kommunikation und Dialog integriertes Verhalten stärken

Damit Integrität langfristig im Unternehmensalltag verankert bleibt, pflegen wir einen kontinuierlichen Wissensaustausch und offenen Dialog mit unseren Beschäftigten. So haben wir diese auch im Berichtsjahr regelmäßig über unsere Verhaltensrichtlinie informiert und deren Bedeutung im Arbeitsalltag besprochen. Zudem haben wir die Themen Integrität, Compliance und Recht regelmäßig in unseren internen Medien – wie Broschüren oder Filmen – aufgegriffen.

Über das Daimler Social Intranet können unsere Beschäftigten außerdem auf den Werkzeugkasten Integrität zugreifen. Er enthält Formate für Dialogveranstaltungen, Tools zur Selbstreflexion, Fallbeispiele und weitere Informationen rund um das Thema Integrität.

Besonderen Wert legten wir gerade im Jahr 2020 auf den direkten Austausch und führten erneut verschiedene Dialogveranstaltungen mit Beschäftigten aller Hierarchiestufen und mit externen Stakeholdern durch. Aufgrund der geltenden Schutzmaßnahmen in der Corona-Pandemie haben wir die Dialogveranstaltungen im virtuellen Raum durchgeführt.

Mit Blick auf die COVID-19-Pandemie haben wir 2020 bei unseren Kommunikationsmaßnahmen einen Schwerpunkt auf die damit einhergehenden Herausforderungen für integriertes Verhalten gelegt. Auch dabei fand der Austausch über verschiedene digitale Formate statt. Neu geschaffen haben wir das auf die aktuelle Krisenzeit ausgelegte Dialogformat „Das Fundament – Auch in schwierigen Zeiten das Richtige tun“.

Es ergänzt den Werkzeugkasten Integrität und kann sowohl in Präsenz als auch virtuell von allen Beschäftigten genutzt werden. Ziel ist es, die Herausforderungen des „neuen“ Arbeitsalltags offen und frühzeitig zu thematisieren und sie durch gemeinsam vereinbarte Werte und Regeln zu meistern.

Alle Beschäftigten in der Verwaltung absolvieren regelmäßig ein verpflichtendes webbasiertes Training zu Integrität. Führungskräfte sind Vorbilder und übernehmen daher eine besondere Rolle in Bezug auf Integrität, Compliance und Recht. Um sie dabei bestmöglich zu unterstützen, beinhaltet das Trainingsprogramm ein spezielles verpflichtendes Managementmodul.

#### [Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2020 – webbasierte Trainings](#)

### So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

#### GRI 103-3

Der Erfolg unseres Unternehmens hängt zu großen Teilen von dauerhaft gelebter und verlässlicher Integrität ab. Deshalb arbeiten wir konsequent an unserem Integritätsverständnis, entwickeln es laufend weiter und überprüfen uns immer wieder selbst. Dabei spielen Mitarbeiterbefragungen wie das „Blitzlicht Integrität“ und der „Integritäts- und Compliance Pulse Check“ eine wichtige Rolle – die Rückmeldungen unserer Beschäftigten sind Gradmesser und Kompass zugleich: Wir erfahren, wo wir mit unserem Integritäts-Engagement stehen, und können anhand der Ergebnisse konkrete Maßnahmen entwickeln und umsetzen. Außerdem wird unser Integritätsmanagement seit 2012 intensiv von dem externen [„Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung“](#) begleitet und mit dessen Impulsen weiterentwickelt. Zudem wurde im Berichtsjahr erneut ein Workshop mit externen Stakeholdern im Rahmen des „Daimler Sustainability Dialogue“ zu ausgewählten Aspekten unseres Integritätsmanagements durchgeführt.

## Mit Compliance Management steuern wir verantwortungsvolles Handeln

GRI 103-1

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und als solcher fest in unserer Unternehmenskultur verankert. Daimler bekennt sich klar zu verantwortungsvollem Handeln. Wir erwarten von unseren Beschäftigten, dass sie sich an Gesetze, Regeln und freiwillige Selbstverpflichtungen halten und unsere Unternehmenswerte leben. Dies haben wir in unserer [Verhaltensrichtlinie](#) verbindlich festgeschrieben.

### Compliance-Werte und -Ziele: Wonach wir streben

Zentrale Ziele unserer Compliance-Aktivitäten sind: die Achtung und Wahrung der Menschenrechte, die Einhaltung von Vorschriften zur Korruptionsprävention, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung unserer Produkte mit technisch-regulatorischen Anforderungen, die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Geldwäsche-Prävention sowie Verhinderung von Terrorismusfinanzierung.

Mit unserem [Compliance Management System \(CMS\)](#) wollen wir die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen fördern sowie Fehlverhalten vorbeugen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

### Schwerpunkte setzen: Auf diese Themen fokussiert sich unser Compliance Management

Wie wir unsere Schwerpunktziele angehen, an welchen Gesetzen und Richtlinien wir uns dabei orientieren und welche konkreten Maßnahmen wir umsetzen, stellen wir nachfolgend dar:

#### Wir bekämpfen Korruption

GRI 205-1/-2/-3

Daimler hat sich verpflichtet, Korruption zu bekämpfen – denn sie schadet dem fairen Wettbewerb, den Gesellschaften und unserem Konzern. Dabei gehen unsere Maßnahmen zur Korruptionsprävention über die Einhaltung von nationalen Gesetzen hinaus: Wir orientieren uns zusätzlich an der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie an der UN-Konvention gegen Korruption (2003).

Als Gründungsmitglied des [Global Compact der Vereinten Nationen \(UN Global Compact\)](#) wirken wir aktiv daran mit, dass nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Geschäftspartner den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen.

Unser [Korruptionspräventions-Compliance-Programm](#) basiert auf unserem konzernweiten CMS. Ein wichtiger Bestandteil ist das integrierte Risk Assessment. Bei der Bewertung möglicher

Risiken berücksichtigen wir sowohl interne Informationen – etwa das Geschäftsmodell einer Einheit – als auch externe Informationen wie den Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International. Erhöhte Korruptionsrisiken sehen wir insbesondere bei Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern sowie bei unseren Geschäftsbeziehungen zu autorisierten Händlern und Generalvertretern weltweit. Die Ergebnisse des Risk Assessments bilden unsere Basis, um zielgerichtete Maßnahmen zur Korruptionsprävention umzusetzen, die sich am jeweiligen Risiko des Geschäftsfelds oder des Landes orientieren. Ziel dieser Maßnahmen ist es, Korruption in allen Geschäftsaktivitäten zu vermeiden, beispielsweise indem wir Geschäftspartner und Transaktionen kritisch prüfen und mit Behörden und Amtsträgern besonders sensibel umgehen. Damit wollen wir von vornherein einem möglichen Anschein von Bestechlichkeit und Bestechung vorbeugen.

Das Management der jeweiligen Konzerngesellschaften ist dafür verantwortlich, die Maßnahmen umzusetzen; bei ihnen liegt auch die Aufsichtspflicht. Dabei arbeitet das Management eng mit den Fachbereichen des Ressorts Integrität und Recht zusammen. Die Daimler AG überwacht im Rahmen ihrer Konzernleitungspflicht die Tätigkeiten des Managements der jeweiligen Konzerngesellschaft. In Gesellschaften mit einem erhöhten Korruptionsrisiko unterstützt ein unabhängiger Local Compliance Officer das verantwortliche Management dabei, unser Korruptionspräventions-Compliance-Programm umzusetzen.

Wir überprüfen regelmäßig die Wirksamkeit unserer Maßnahmen und entwickeln unsere Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter. Zudem sensibilisieren wir weltweit unsere Beschäftigten durch vielfältige Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen dafür, wie wichtig das Thema Korruptionsprävention ist. Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres Korruptionspräventions-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Korruptionsprävention nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende 2019 erfolgreich abgeschlossen.

[Monitoring und Verbesserung: Wie wir unser Compliance Management System kontinuierlich weiterentwickeln](#)

[Kommunikation und Training: So schulen wir unsere Beschäftigten zum Thema Compliance](#)

#### Wir fördern fairen Wettbewerb

GRI 206-1

Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler-Standard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Er orientiert sich an den Maßstäben der zugrunde liegenden europäischen Regelungen und berücksichtigt die ständige Rechtspraxis der europäischen

Kartellbehörden und Gerichte. Auf diese Weise wollen wir in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherstellen und erreichen, dass alle geltenden lokalen sowie internationalen Kartellgesetze eingehalten werden.

Mit einer Beratungs-Hotline, Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Besonders wichtig ist dies beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden. Neben der zentralen Daimler AG Rechtsabteilung mit spezialisierten Fachberatern stehen den weltweiten Geschäftsfeldern auch lokale Rechtsberater zur Verfügung. Auch sie achten darauf, dass unsere Standards eingehalten werden.

Die Ergebnisse unserer jährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Zuständig für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen ist primär das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Bei ihm liegt auch die Aufsichtspflicht. Dabei arbeitet das Management eng mit dem Ressort Integrität und Recht zusammen, das entsprechende Umsetzungshinweise gibt. Die Daimler AG überwacht im Rahmen ihrer Konzernleitungspflicht die Tätigkeiten des Managements der jeweiligen Konzerngesellschaft. Insbesondere Einheiten mit einem potenziell höheren Risiko müssen zudem regelmäßig systematisch bewerten, ob die lokal umgesetzten Antitrust-Compliance-Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Ergänzend dazu führen die Bereiche Legal und Corporate Audit Monitoring-Maßnahmen in unseren Geschäftsfeldern durch. Außerdem prüfen sie verdachtsunabhängig, ob Kartellgesetze sowie interne Vorgaben eingehalten werden. Dies hilft uns, die Wirksamkeit unseres Antitrust-Compliance-Programms laufend zu verbessern und es an weltweite Entwicklungen und neue rechtliche Anforderungen anzupassen. Die entsprechenden Methoden und Prozesse hierfür entwickeln wir kontinuierlich weiter.

Mit vielfältigen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sensibilisieren wir unsere Beschäftigten für die Bedeutung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Themen. Im Berichtsjahr fanden entsprechende Schulungen, die ab der Hierarchieebene Manager verpflichtend sind, aufgrund der COVID-19-Pandemie in angepasster digitaler Form statt. Der Fokus lag 2020 auf den Themen „Kontakt mit Wettbewerbern“ und „Kooperationen“. Die lokalen Rechtsabteilungen ausländischer Konzerngesellschaften haben zusätzliche, spezifische Trainings selbstständig organisiert und durchgeführt.

#### **Kommunikation und Training: So schulen wir unsere Beschäftigten zum Thema Compliance**

Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres Antitrust-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Antitrust nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen.

Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde für Antitrust Ende 2016 erfolgreich abgeschlossen.

#### **Wir wollen die Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben sicherstellen**

Unter technical Compliance verstehen wir die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen, Standards und Gesetze. Dabei berücksichtigen wir die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gesetze und Regularien und halten interne Entwicklungsvorgaben und -prozesse ein. Unser Ziel ist es, Risiken im Produktentstehungsprozess (Produktentwicklung und Zertifizierung) frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, haben wir in unseren automobilen Geschäftsfeldern ein technical Compliance Management System (tCMS) etabliert. Damit wollen wir sicherstellen, dass wir alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die unseren Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen.

In den Entwicklungsbereichen der fahrzeugbezogenen Geschäftsfelder haben wir dazu spezielle Organisationseinheiten mit Experten für technical Compliance etabliert. Diese Experteneinheiten steuern unter anderem ein Netzwerk von technical Compliance-Ansprechpartnern innerhalb der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche. Das Netzwerk fungiert als Bindeglied zwischen den operativen Bereichen und der Compliance-Organisation. Diese unterstützt die Entwicklungsbereiche bei Fragen rund um die technical Compliance. Komplexe Fragen der technical Compliance werden im Rahmen eines interdisziplinär ausgerichteten Prozesses anhand technischer, rechtlicher und zertifizierungsrelevanter Kriterien bewertet und entschieden (tCMS-Gremien).

Konzernweit gesteuert wird das tCMS von einer unabhängigen Governance-Funktion, deren Leiter direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht berichtet. Die Governance-Funktion setzt sich aus Beschäftigten mit verschiedenen Expertisen zusammen, zum Beispiel aus den Disziplinen Entwicklung, Recht, Integrität und Compliance. Die Governance-Funktion ist nach Geschäftsfeldern aufgestellt, gestaltet das tCMS und berät die Geschäftsfelder auch rechtlich.

Im Jahr 2019 hat der Vorstand der Daimler AG die tCMS-Richtlinie verabschiedet. Sie ist seither für alle Konzerngesellschaften mit relevanten Entwicklungs- und Zertifizierungstätigkeiten gültig. Die Richtlinie fasst die Kernelemente des tCMS zusammen und legt die Verantwortlichkeiten und Rollen der beteiligten Funktionen fest. Für die zentralen Elemente des tCMS haben wir Prozessbeschreibungen erstellt; Rechte und Pflichten der tCMS-Gremien sind in Geschäftsordnungen geregelt.

Bei Hinweisen auf Fehlverhalten im Zusammenhang mit technical Compliance steht zudem das Hinweisgebersystem BPO als

Ansprechpartner zur Verfügung. Dazu zählen beispielsweise Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften.

#### **Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO**

Um unsere Beschäftigten in den Entwicklungs- und Zertifizierungsbereichen aller Geschäftsfelder für Integrität, Compliance und Recht im Produktentstehungsprozess zu sensibilisieren, haben wir verschiedene Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt. Dazu gehören beispielsweise spezielle Trainings- und Führungskräfteworkshops sowie „Tone from the Top“-Mailings. In den Mailings konkretisiert die Leitung der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche gegenüber allen Beschäftigten des jeweiligen Verantwortungsbereichs ihre Erwartungshaltung an integres Verhalten. Ebenso informiert sie über aktuelle Compliance-Themen und über unterstützende Anlaufstellen, an die sich die Beschäftigten wenden können.

#### **Kommunikation und Training: So schulen wir unsere Beschäftigten zum Thema Compliance**

Um die technical Compliance auch in unserer Lieferkette sicherzustellen, sensibilisieren wir unsere Geschäftspartner, insbesondere Lieferanten, für die Bedeutung von technical Compliance und kommunizieren unsere konkreten Anforderungen – beispielsweise durch Informationsleitfäden. Mit ausgewählten Geschäftspartnern, deren Lieferumfänge eine besondere technical Compliance-Relevanz haben, treten wir darüber hinaus in den Dialog. Darin vermitteln wir, wie wir bei Daimler technical Compliance umsetzen und machen deutlich, welche Erwartungen wir an unsere Geschäftspartner haben.

Ein Bestandteil des tCMS ist die Initiative Technical Integrity. Sie unterstützt dabei, die Integritätskultur in den Produktentwicklungsbereichen weiterzuentwickeln und sie dort langfristig zu verankern.

Ergänzend zur Verhaltensrichtlinie hat das Technical Integrity Management gemeinsam mit den entsprechenden Entwicklungsbereichen die Verhaltensprinzipien „Themen ansprechen“ (Speak Up) und „Bewusste Ermessensentscheidungen“ (Judgment Calls) erarbeitet. Sie dienen allen Beschäftigten als Basis für ein gemeinsames Verständnis von verantwortungsbewusstem Verhalten im Produktentstehungsprozess, insbesondere bei unklaren rechtlichen Rahmenbedingungen, und geben ihnen Orientierung im Arbeitsalltag. Die Verhaltensprinzipien wurden 2020 durch zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen sowie Online-Trainings vermittelt.

Die Entwicklungsbereiche haben sich 2020 intensiv mit den Ergebnissen der Online-Mitarbeiterbefragung „Blitzlicht Integrität 2019“ auseinandergesetzt. Unterstützt wurden sie hierbei vom Technical Integrity Management. Die Ergebnisse wurden in den Leitungsgremien vorgestellt, an die Beschäftigten kommuniziert und mit ihnen diskutiert. Auf dieser Basis wurden Handlungsfelder identifiziert und entsprechende Maßnahmen festgelegt, die

die Entwicklungsbereiche bis Ende 2020 eigenverantwortlich umgesetzt haben.

Die Wirksamkeit unseres tCMS überprüfen wir im Rahmen eines jährlichen Monitoring-Prozesses. Hierbei identifizierte Verbesserungsmaßnahmen werden aufgegriffen und adressiert.

Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres tCMS zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das tCMS nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz wurde Ende 2020 erfolgreich abgeschlossen.

#### **Wir gehen verantwortungsvoll mit Daten um**

Vernetzung und Digitalisierung spielen für die zukünftige Mobilität eine entscheidende Rolle. Die dabei entstehenden Daten zu schützen und damit verantwortungsvoll umzugehen, hat für uns hohe Priorität.

Im Bereich des Datenschutzes sind die Vorgaben von regulatorischer Seite in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen: Nicht nur in der Europäischen Union gelten mit der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) strenge Vorgaben. Mittlerweile haben weltweit zahlreiche Länder, die für die Geschäftsaktivitäten von Daimler relevant sind, ihre lokalen Datenschutzgesetze verschärft. Den gestiegenen regulatorischen Anforderungen begegnen wir mit unserem konzernweiten Data Compliance Management System (Data CMS), das gemeinsam mit unserem Daten-Leitbild und unserer Datenkultur in ein übergreifendes Data Governance System eingebettet ist.

Das Data CMS bündelt alle konzernweiten Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes. Es basiert auf dem bereits bestehenden Daimler CMS. Mithilfe des Data CMS können wir die Maßnahmen zur Einhaltung von Datenschutzvorgaben systematisch planen, umsetzen und kontrollieren.

Detaillierte Informationen zum Thema Daten-Compliance finden sich im Kapitel Datenverantwortung.

#### **Datenverantwortung**

#### **Wir bekämpfen Geldwäsche und beugen Verstößen gegen Wirtschaftssanktionen vor**

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen immense Schäden – in Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann unsere Reputation beeinträchtigen und sowohl für uns als auch für unsere Share- und Stakeholder finanzielle Folgen haben. Deshalb haben wir die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel definiert.

Wir produzieren und verkaufen weltweit Kraftfahrzeuge und bieten unseren Kunden entsprechenden Service sowie passende Finanz- und Mobilitätslösungen an. Entsprechend richten sich die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften nach den geltenden Vorschriften des Geldwäschegesetzes (GwG) für Güterhändler und den Vorschriften für Finanzierungs- und Leasingunternehmen. So haben wir konzernweit Maßnahmen ergriffen, um Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung zu verhindern und zu bekämpfen.

Dazu hat die Daimler AG ein Zwei-Säulen-Modell entworfen, das den unterschiedlichen Anforderungen an Güterhändler sowie an Finanzierungs- und Leasingunternehmen Rechnung trägt: Die erste Säule der Geldwäscheprävention umfasst die Konzerngesellschaften der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG als Güterhändler, die zweite Säule die Finanzunternehmen unter der Daimler Mobility AG. Dabei berichtet der Gruppen-Geldwäschebeauftragte des Güterhandels an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht, während der Gruppen-Geldwäschebeauftragte der geldwäscherechtlichen Gruppe Daimler Mobility an den Vorstand Finanzen & Controlling berichtet. Der strategische Austausch zwischen den beiden Säulen wird durch das Anti Financial Crime Committee, das dreimal pro Jahr tagt, gewährleistet. In diesem Committee tauschen sich die Gruppen-Geldwäschebeauftragten und ihre Stellvertreter aus beiden Säulen sowie zentrale Stakeholder aus Compliance und Strafrecht aus.

Für die erste Säule des Kerngeschäfts Fahrzeugverkauf und Service im Güterhandel hat die Daimler AG den Chief Compliance Officer als verantwortlichen Gruppen-Geldwäschebeauftragten und dessen Stellvertreter behördlich bestellt. Er berichtet unmittelbar an das für die Geldwäscheprävention zuständige Vorstandsmitglied, verantwortet die Geldwäscheprävention für alle Konzerngesellschaften im Güterhandel und ist Ansprechpartner für die Regulierungsbehörden, die Strafverfolgungsbehörden, Behörden zur Aufklärung, Vermeidung und Beseitigung von Gefahren sowie für die Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen.

Um Geldwäsche effektiv zu verhindern und zu bekämpfen, haben die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften im Güterhandel die zentrale Konzerneinheit „Anti Financial Crime“ (AFC) eingerichtet. Dieser Fachbereich unterstützt den Gruppen-Geldwäschebeauftragten und verfolgt dabei einen integrierten Compliance-Ansatz: Bevor wir Maßnahmen zur Geldwäscheprävention ergreifen, prüfen wir aktuelle Sanktionslisten. Dadurch wollen wir einerseits verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen umgangen werden; andererseits bekämpfen wir Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität.

Der Fachbereich AFC unterstützt den Konzern-Geldwäschebeauftragten bei allen seinen Aufgaben: So nimmt er für die Daimler AG und alle ihre Konzerngesellschaften im Bereich des Güterhandels geschäftsfeldübergreifend die Ordnungsfunktion wahr sowie die Verantwortung für die konzernweit gültigen Standards und Prozesse nach dem Geldwäschegesetz. Darüber hinaus verantwortet er das konzernweite Sanctions Compliance Programm. Als zentrale Konzerneinheit bündelt der Fachbereich deshalb die beiden Center of Competence zur Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sowie das Center of Competence zur Sanctions Compliance. Diese werden von einem lokal verantwortlichen Beschäftigten in den jeweiligen Konzerngesellschaften gesteuert.

Das Sanctions Compliance Programm ist für alle Konzerngesellschaften gültig. Dazu gehört unter anderem die systematische Prüfung von Sanktionslisten. Geschäfte mit darin genannten Personen, Gesellschaften und Organisationen sind verboten und strafbar. Wie gesetzlich vorgeschrieben, gleichen wir die Listen mit den Daten von Kunden, Beschäftigten, strategischen Kooperationspartnern und Geschäftspartnern beispielsweise aus dem Vertrieb und Einkauf ab. Dabei berücksichtigen wir sowohl supranationale Sanktionslisten wie die der Vereinten Nationen oder der Europäischen Union als auch anwendbare nationale Sanktionslisten – insbesondere die der USA. Wir prüfen die Listen in enger Abstimmung mit der Abteilung für Exportkontrolle und berücksichtigen den Datenschutz.

Die zweite Säule der Geldwäscheprävention im Daimler-Konzern wird durch die für die Prävention von Geldwäsche verantwortliche Einheit bei der Daimler Mobility Gruppe gebildet. Diese bündelt die dem Geschäftsfeld Mobility zugehörigen Konzerngesellschaften. Hier werden die im deutschen Geldwäschegesetz definierten Standards – insbesondere für Banken, Finanzunternehmen und -dienstleister – in der Daimler Mobility Gruppe umgesetzt. Dazu hat die Daimler AG unter Führung des Finanzvorstandes der Daimler Mobility AG eine Gruppen-Geldwäschebeauftragte sowie deren Stellvertreter ernannt und bei den Aufsichtsbehörden bestellt. Diese fungieren beide als Ansprechpartner für entsprechende Behörden und für lokale Einheiten zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung.

Eine weitere wichtige Funktion in der Geldwäscheprävention der Daimler Mobility AG übt das anti-money laundering@DMO Group Office aus: Basierend auf der Richtlinie zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung der Daimler Mobility AG, setzt es die Regelungen des Geldwäschegesetzes in den Gruppenunternehmen um, gestaltet einheitliche Maßnahmen zur Geldwäscheprävention und führt entsprechende Kontrollen durch. Die Aktivitäten werden in engem Austausch mit der Compliance-Organisation des Daimler-Konzerns sowie dem Fachbereich AFC des Güterhandels durchgeführt.

## Das Daimler Compliance Management System: So verfolgen wir unser Ziel eines regelkonformen Handelns

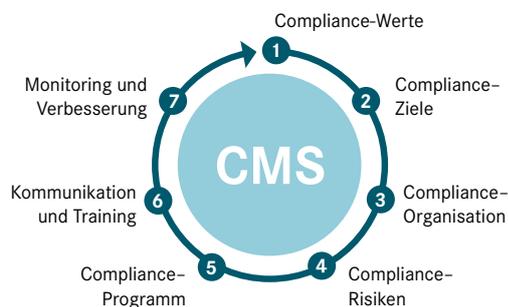
GRI 103-2

Unser CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu fördern. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird bei Daimler weltweit angewendet. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen.

### Compliance-Organisation: Wie wir Compliance im Konzern verankern

Unsere Compliance-Organisation ist divisional, regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – beispielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale, divisionale oder regionale Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites

#### 36 | Das Daimler Compliance Management System



Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Compliance-Standards eingehalten werden. Sie unterstützen das Management der Konzerngesellschaften dabei, unser Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Zudem steuert das Daimler Compliance Board übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob unsere Compliance-Maßnahmen wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und dem Geschäftsumfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Compliance Board setzt sich aus Vertretern der Compliance- und Rechtsbereiche zusammen, tagt grundsätzlich viermal im Jahr und wird durch den Chief Compliance Officer geleitet.

### So binden wir die Unternehmensführung ein

Der Chief Compliance Officer, der Vice President & Group General Counsel und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten direkt an das Vorstandsmitglied

für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Zudem berichten sie regelmäßig an den Vorstand der Daimler AG – unter anderem über den Status des CMS, dessen Weiterentwicklung sowie das Hinweisgebersystem BPO.

Darüber hinaus erstattet der Vice President & Group General Counsel regelmäßig an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee Bericht. Der Chief Compliance Officer und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten ebenfalls an das Group Risk Management Committee. Durch die Ausgestaltung der Berichtslinien ist die Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern gewährleistet.

### Compliance-Risiken: So identifizieren wir Risiken systematisch

GRI 205-1

Jährlich untersuchen und evaluieren wir unsere Konzerngesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu minimieren. Dabei greifen wir beispielsweise auf zentral verfügbare Informationen zu den Konzerngesellschaften zurück – unter anderem auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle sowie Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig, werden weitere lokal erhobene Informationen ergänzt. Die Analyseergebnisse sind Grundlage unserer Compliance-Risikosteuerung.

### Wie wir mit rechtlichen Verfahren umgehen

GRI 206-1 GRI 419-1

Wir stufen rechtliche Verfahren gegen Gesellschaften des Daimler-Konzerns als bedeutsam ein, wenn sie ein besonderes finanzielles Risiko und/oder ein besonderes Risiko für unsere Reputation darstellen. Bedeutsame rechtliche Verfahren gegen Gesellschaften des Daimler-Konzerns sind dem Geschäftsbericht 2020 beziehungsweise dem jeweils aktuellen Quartalsbericht zu entnehmen. An dieser Stelle machen wir auch Angaben zu behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften.

[➔ Risiko- und Chancenbericht, GB 2020](#)

### Compliance-Programm: Welche Maßnahmen wir konkret umsetzen

Unser Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu minimieren und Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen unserer systematischen Compliance-Risikoanalyse auf. Hierbei setzen wir unter anderem nachfolgende Schwerpunkte: kontinuierlichen Sensibilisierung für Compliance, die konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie die Formulierung von klaren Anforderungen an das Verhalten unserer Geschäftspartner – diese Punkte beschreiben wir nachfolgend näher.

## Gemeinsam für ein faires Miteinander:

### Das Hinweisgebersystem BPO

GRI 205-3 GRI 102-34

Das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) ermöglicht es weltweit allen Beschäftigten, Geschäftspartnern und Dritten, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen zudem externe gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland steht Hinweisgebern als zusätzliche Anlaufstelle ein externer neutraler Mittler zur Verfügung.

Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO werden wir auf mögliche Risiken für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam und können damit Schaden abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Sie hat das Ziel, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, mit dem wir Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden.

Wird ein Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit geringem Risiko eingestuft, übergibt das BPO den Fall an den zuständigen Bereich – zum Beispiel den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder den Konzernschutz. Der entsprechende Bereich geht dem Hinweis nach und klärt den Fall eigenverantwortlich auf. Zu Regelverstößen mit geringem Risiko zählen beispielsweise Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit einem Wert unter 100.000 Euro – sofern sie nicht im Bereich Korruption anzusiedeln sind.

Stuft das BPO einen Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko ein, verweist das BPO den Fall an eine Untersuchungseinheit. Das BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschdelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften.

Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, setzen wir auf unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen. So stellen wir Informationsmaterialien wie länderspezifische Infocards, Pocket Guides oder Erklärfilme bereit. Darüber hinaus informieren wir die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße und stellen quartalsmäßig Fallbeispiele zur Verfügung.

53 Fälle wurden 2020 neu angelegt. Insgesamt wurden 42 Fälle als „zutreffend“ geschlossen, an denen 66 Personen beteiligt waren. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten unter anderem sechs Fälle in die Kategorie „Korruption“, zwei Fälle in die Kategorie „technical Compliance“ und acht Fälle in die Kategorie „Reputationsschaden“. In elf Fällen haben sich Vorwürfe bestätigt, die sich auf unangemessenes Verhalten von Beschäftigten gegenüber Dritten bezogen. Sieben Fälle entfielen auf die Kategorie „Schaden über 100.000 Euro“. Die weiteren Fälle entfielen auf sonstige Kategorien. Bei den als zutreffend geschlossenen Fällen entscheidet das Unternehmen unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2020 gehörten unter anderem Ermahnungen, Abmahnungen, Aufhebungsverträge sowie (außerordentliche) Kündigungen.

### Wir wählen Vertriebspartner und Lieferanten mit Bedacht aus

Wir erwarten nicht nur von unseren Beschäftigten, dass sie sich an Regeln und Gesetze halten. Ebenso haben wir klare Compliance-Anforderungen an unsere Vertriebspartner und Lieferanten – denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit.

Deshalb achten wir bei der Wahl unserer direkten Vertriebspartner und bei bestehenden Vertriebspartnerschaften darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Das überprüfen wir im Rahmen eines weltweit einheitlichen und risikobasierten Prozesses (Sales Business-Partner Due-Diligence-Process). Im Berichtsjahr haben wir alle neuen und bestehenden Vertriebspartner dahingehend geprüft. Das kontinuierliche Monitoring zielt darauf ab, mögliche Integritätsverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess zu beenden. Außerdem entwickeln wir gemeinsam mit den Einkaufsbereichen unsere Prozesse zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten stetig weiter.

Für unsere Lieferanten gelten zudem unsere Daimler Supplier Sustainability Standards. Auf Basis dieser Standards und unserer Verhaltensrichtlinie stellen wir ihnen ein jeweils spezifisch entwickeltes „Compliance Awareness Module“ zur Verfügung. Das Modul soll für aktuelle Integritäts- und Compliance-Anforderungen wie Korruptionsprävention und technical Compliance sensibilisieren. Damit bieten wir unseren Vertriebspartnern auch eine Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken.

### Lieferkette

## Kommunikation und Training: So schulen wir unsere Beschäftigten zum Thema Compliance

GRI 102-27 GRI 205-2

Auf Grundlage unserer Verhaltensrichtlinie bieten wir ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an – zum Beispiel für Beschäftigte in der Verwaltung, in der Compliance sowie in der Legal-Abteilung und für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Geschäftsleitung. Die Trainingsinhalte und -themen orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Für unser Schulungsangebot ermitteln wir regelmäßig den Bedarf, nehmen Anpassungen sowie Erweiterungen vor und führen Evaluationen durch.

Den Beschäftigten in der Verwaltung steht ein webbasiertes zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm zur Verfügung, das aus unterschiedlichen verpflichtenden Modulen besteht. Neben einem Basismodul enthält das Trainingsprogramm ein spezifisches Modul für Führungskräfte sowie Expertenmodule zu verschiedenen Compliance-Themen. Das Basismodul haben wir im Berichtsjahr um weitere Inhalte der überarbeiteten Verhaltensrichtlinie ergänzt – beispielsweise zu Menschenrechten.

Die jeweiligen Module weisen wir den Beschäftigten bei Einstellung, Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Funktion mit erhöhtem Risiko automatisch zu. Regulär müssen die Beschäftigten das Trainingsprogramm circa alle drei Jahre absolvieren, für gewerbliche Beschäftigte ist es freiwillig. Das webbasierte Trainingsangebot ergänzen wir durch Präsenztrainings, die wir aufgrund der COVID-19-Pandemie im Berichtsjahr teilweise in angepasster digitaler Form durchgeführt haben.

Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen bieten wir Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen an. Das gilt zum Beispiel für neue Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG. Im Rahmen des Onboarding-Programms informieren wir die neuen Mitglieder unter anderem über das Antitrust-Compliance-Programm und das technical Compliance Management System. Auch neue Aufsichtsratsmitglieder von Konzerngesellschaften haben wir 2020 über verschiedene Compliance-,

Datenschutz- und Integritätsthemen informiert. Zudem haben sie im Rahmen des Onboarding-Programms „Know Your Responsibilities“ Schulungen zu Compliance-Themen wie beispielsweise Korruptionsprävention sowie zu Integritätsaspekten in den Konzerngesellschaften erhalten.

Neu ernannten Mitgliedern der Geschäftsleitungen von Konzerngesellschaften stellen wir mit dem sogenannten Corporate Governance Navigator einen kompakten Überblick zu wichtigen Aspekten der Unternehmensführung zur Verfügung. Das Modul vermittelt Informationen zu Aufgaben, Verantwortlichkeiten, Ansprechpartnern und Anlaufstellen im Zusammenhang mit zentralen Themen des Ressorts Integrität und Recht sowie angrenzender Bereiche. Auf diese Weise unterstützt es die Teilnehmenden in ihrer neuen Rolle.

## Monitoring und Verbesserung: So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

GRI 103-3

Jährlich überprüfen wir die Prozesse und Maßnahmen unseres CMS und analysieren, ob unsere Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Dafür greifen wir auf Informationen zu den Konzerngesellschaften und weitere lokal erhobene Informationen zurück. Zudem kontrollieren wir unsere Prozesse regelmäßig anhand von Leistungsindikatoren wie etwa der individuellen Prozessdauer oder -qualität. Um diese Indikatoren zu bestimmen, überprüfen wir unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen.

Falls es veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen erfordern, passen wir unser CMS an. Die Konzerngesellschaften setzen die jeweiligen Verbesserungsmaßnahmen eigenverantwortlich um. Zudem überprüfen sie die Maßnahmen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und informieren die zuständigen Führungsgremien laufend über die Ergebnisse des Monitorings.

### 37 | Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2020 – webbasierte Trainings

#### GRI 205-2

Basic Modules	Diese Module werden allen aktiven Beschäftigten der Verwaltung der Daimler AG und kontrollierten Daimler-Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Basic Module – Integrity@Work (Wesentlicher Inhalt: Integrität und Compliance als Wettbewerbsvorteil, Korruptionsprävention, Schutz des freien Wettbewerbs, Schutz personenbezogener Daten, Menschenrechte, Hinweise auf Rechts- und Regelverstöße)	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>150.055</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	133.162
	Führungskräfte weltweit:	16.893
Basic Module - Sustainability	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>148.657</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	131.832
	Führungskräfte weltweit:	16.825
Management Module	Dieses Modul wird allen Führungskräften der Daimler AG und kontrollierten Daimler-Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Management Module – Integrity@Work	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>16.814</b>
	davon	
	Führungskräfte weltweit:	16.814
Expert Modules	Diese Module werden relevanten Beschäftigten der Verwaltung der Daimler AG und kontrollierten Daimler-Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Expert Module – Anti-Money Laundering (Start Roll-out Dezember 2020)	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>2.678</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	2.410
	Führungskräfte weltweit:	268
Expert Module – Antitrust Overview	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>22.226</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	16.575
	Führungskräfte weltweit:	5.651
Expert Module – EU General Data Protection Regulation	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>6.347</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	5.763
	Führungskräfte weltweit:	584
Expert Module – Integrity & Compliance@DMO	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>89</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	52
	Führungskräfte weltweit:	37
Expert Module – Integrity & Compliance@MS	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>2.519</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	2.413
	Führungskräfte weltweit:	106
Expert Module – Integrity & Compliance@Procurement	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>968</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	851
	Führungskräfte weltweit:	117
Expert Module – Integrity & Compliance@Truck, Bus and Van	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>1.583</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	1.457
	Führungskräfte weltweit:	126

### 37 | Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2020 – webbasierte Trainings

GRI 205-2

Expert Modules	Diese Module werden relevanten Beschäftigten der Verwaltung der Daimler AG und kontrollierten Daimler-Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Expert Module – Intellectual Property	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>21.774</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	19.524
	Führungskräfte weltweit:	2.250
Expert Module – Social Compliance	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>128</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	80
	Führungskräfte weltweit:	48
Expert Module – Technical Compliance & Integrity@Buses	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>158</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	150
	Führungskräfte weltweit:	8
Expert Module – Technical Compliance & Integrity@Cars and Vans	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>2.165</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	2.039
	Führungskräfte weltweit:	126
Expert Module – Technical Compliance & Integrity@Trucks	<b>Anzahl Teilnehmer</b>	<b>774</b>
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	691
	Führungskräfte weltweit:	83

### 38 | Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2020 – Präsenztrainings <sup>\*,\*\*</sup>

GRI 205-2

	Anzahl Veranstaltungen	Anzahl Teilnehmer
Corruption Prevention (incl. general compliance topics)	394	7.868
Anti-Money Laundering	140	3.026
Antitrust	85	2.518
Sanctions Compliance	52	1.058
Data Compliance	231	7.536
Technical Compliance	49	2.917

\* Präsenztrainings wurden im Berichtsjahr teilweise in angepasster digitaler Form durchgeführt.

\*\* Zielgruppe: relevante Führungskräfte und Sachbearbeiter weltweit



Beschäftigte

# Beschäftigte

Elektrifizierung, autonomes Fahren, vernetzte urbane Mobilität: Nicht nur unsere Produkte verändern sich rasant, auch im Unternehmen ist vieles im Wandel. Wir digitalisieren unsere Wertschöpfungsprozesse – und damit unsere Arbeit. Unsere Beschäftigten haben in der künftigen digitalen Welt vielfältige Herausforderungen zu bewältigen. Es ist unser erklärtes Ziel, sie dazu zu befähigen. Offenheit für den digitalen Wandel und digitale Kompetenzen bilden hierfür die Basis, ebenso wie eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur. Denn nur in einer Kultur, die von Respekt und Vertrauen geprägt ist, können alle Beschäftigten ihre Möglichkeiten voll entfalten – und das ist die Voraussetzung für eine nachhaltige digitale Transformation.

Ziel	Zielhorizont 2025	Zielhorizont 2030	SDGs
Arbeitgeberattraktivität in Bezug auf digitale Talente*	Top 7	Top 5	
Befähigung von Mitarbeitern in Hinblick auf den digitalen Wandel**	60-65 %	> 70 %	
Zustimmungsrate Diversity (fair treatment)**	70 %	> 75 %	
Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen***	jährliche Erhöhung um einen Prozentpunkt		

\* Ziel-Ranking in Studie von „Trendence“ unter IT-Absolventen (Deutschland).  
 \*\* Daimler Mitarbeiterbefragung, Zustimmungsrate  
 \*\*\* Daimler Konzern weltweit, ausgenommen Daimler Greater China und Trucks Asia

## UNSER SPURWECHSEL

Den weltweiten Erfolg unseres Konzerns verdanken wir vor allem unseren motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die ihre Kompetenzen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse einbringen und Impulse zu Verbesserungen und Innovationen geben. Daher möchten wir alle Beschäftigten bei ihren Aufgaben unterstützen und über ihre Berufslaufbahn hinweg sinnvoll weiterqualifizieren – fachlich und persönlich. Wir investieren deshalb in

großem Umfang in ihre Aus- und Weiterbildung und entwickeln unsere Personalentwicklungsprogramme kontinuierlich weiter. Hierbei legen wir einen besonderen Schwerpunkt auf die Anforderungen der Transformation in der Automobilindustrie mit Fokus auf alternative Antriebstechnologien und Digitalisierung. Zudem sorgen wir für gerechte Chancen und ein gesundes Arbeitsumfeld.

## Wir verstehen uns als Partner unserer Beschäftigten

GRI 103-1

Unsere Beschäftigten sind der Schlüssel zum Erfolg unseres Konzerns: Weltweit tragen rund 288.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dazu bei, indem sie ihre Kompetenzen und Ideen in die Arbeitsprozesse einbringen und Impulse zu Verbesserungen und Innovationen geben.

Gerade in Zeiten des Wandels, wie wir sie aktuell erleben, brauchen wir das respekt- und vertrauensvolle Miteinander von Belegschaft und Führung. Die Veränderungen betreffen nicht nur unsere Produkte, sondern auch unsere Arbeitsplätze. Um dauerhaft wettbewerbsfähig zu bleiben, möchten wir unsere Beschäftigten mit den nötigen Fähigkeiten ausstatten und sie bei den Herausforderungen der Transformation unterstützen.

## So gestalten wir unsere Zusammenarbeit

GRI 103-2

Wir gestalten unsere Entscheidungsprozesse transparent gegenüber den Beschäftigten und ermöglichen ihnen, sich an diesen zu beteiligen. Dabei begegnen wir ihnen partnerschaftlich, respektieren ihre Interessen und beziehen sie aktiv ins Unternehmensgeschehen ein. Wie wir in unseren Mitarbeiterbeziehungen

Verantwortung übernehmen, haben wir in unseren Richtlinien und Betriebsvereinbarungen geregelt.

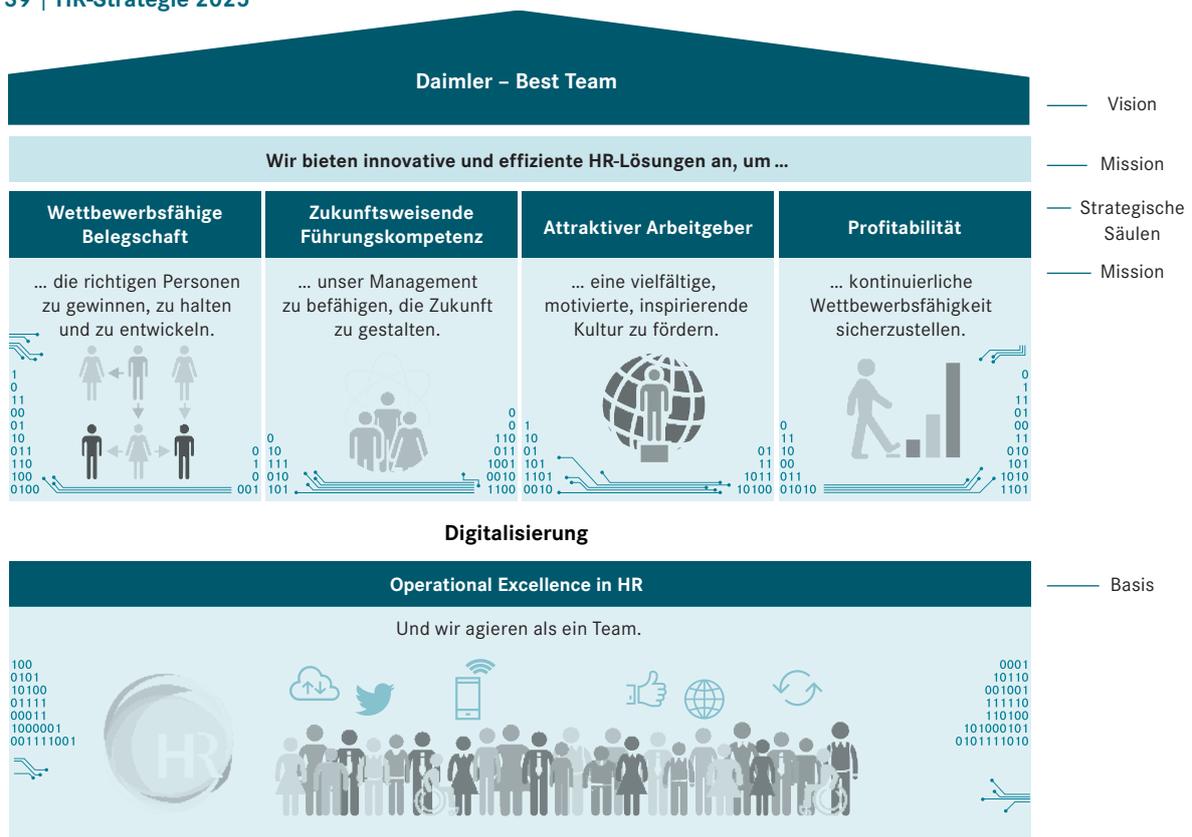
## Wie wir unseren Personalbereich organisieren und steuern

Der Personalbereich (Human Resources – HR) gliedert sich in sieben Unterbereiche. Davon sind fünf als „Business Partner“ beziehungsweise als „HR-Partner“ für die Daimler AG, Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses sowie die Daimler Mobility AG und Daimler Greater China tätig. Darüber hinaus gibt es zwei Querschnittsbereiche für die Themen Personal- und Arbeitspolitik sowie die Personalentwicklung, HR Services und die Organisation.

Mit unserer Personalstrategie möchten wir innovative und effiziente Lösungen für das Unternehmen anbieten. Unser Ziel ist es, eine wettbewerbsfähige Belegschaft sowie zeitgemäße Führung und Profitabilität zu gewährleisten. Zudem wollen wir eine Kultur der Vielfalt und Inklusion fördern.

Um diese Ziele zu erreichen, setzen wir moderne HR-Instrumente ein: Als Steuerungsinstrument nutzen wir beispielsweise unsere HR-eData Manager Reports. Diese Berichte enthalten Kennzahlen sowie detaillierte Informationen für den jeweiligen Verantwortungsbereich und sind für alle Führungskräfte jeweils für ihren Verantwortungsbereich online über eine App im Social Intranet abrufbar.

### 39 | HR-Strategie 2025



## Wir verpflichten uns zu verbindlichen Arbeits- und Sozialstandards

Basierend auf den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), haben wir eigene, konzernweit gültige „Grundsätze der sozialen Verantwortung“ verabschiedet. Insbesondere um Hinweisen auf Verstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten fair und angemessen nachzugehen, haben wir bereits vor Jahren das Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO) eingerichtet. Es nimmt Meldungen über Verdachtsfälle entgegen und steuert deren Prüfung. Unter ein hohes Risiko fallen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschedelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften.

### Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO

Weiterhin bekennt sich Daimler zu seiner sozialen Verantwortung und den zehn Prinzipien, die dem UN Global Compact (UNGC) zugrunde liegen. Als Teilnehmer des UNGC verpflichten wir uns unter anderem dazu, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten – von der Achtung der Chancengleichheit bis hin zum Recht auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit.

## Wir schließen Betriebsvereinbarungen auf Basis unseres ständigen Austauschs mit den Arbeitnehmervertretern

Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung führen einen fortlaufenden Dialog. In verschiedenen (Gesamt-)Betriebsvereinbarungen sind die Rechte unserer Beschäftigten niedergelegt. Die Vereinbarungen behandeln Themen wie mobiles Arbeiten, Familienzeit oder häusliche Krankenpflege.

Beispielsweise haben wir für die Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG sowie der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG eine Beschäftigungssicherung bis 2029 vereinbart. Zusätzlich zu dieser Vereinbarung haben Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung im Juli 2020 eine Gesamtbetriebsvereinbarung geschlossen, um die Arbeitskosten bis Ende Dezember 2021 zu senken. Hintergrund sind die vielfältigen Herausforderungen, die sowohl mit der Transformation der Automobilindustrie als auch der COVID-19-Pandemie einhergehen. Die Gesamtbetriebsvereinbarung gilt für alle Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG, der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG sowie der Daimler Gastronomie GmbH in Deutschland. Die Vereinbarung trat zum 1. Oktober 2020 in Kraft und gilt bis 31. Dezember 2021. Sie sieht eine Arbeitszeitverkürzung ohne Lohnausgleich bis Ende September 2021 sowie einen Verzicht auf eine Einmalzahlung vor. Vorstand, Aufsichtsrat und leitende Führungskräfte leisten ebenfalls einen Beitrag.

Die weltweite COVID-19-Pandemie hat Unternehmen und Beschäftigte in diesem Jahr vor viele Herausforderungen gestellt: Deshalb hat der Vorstand in Abstimmung mit dem

Gesamtbetriebsrat beschlossen, eine einmaligen Corona-Bonus auszuzahlen. Das gilt für alle Tarifbeschäftigten sowie Teamleiterinnen und Teamleitern der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG, des Geschäftsfelds Daimler Mobility sowie aller Tochtergesellschaften in Deutschland. Die Sonderzahlung soll die wirtschaftlichen und persönlichen Belastungen mildern und das hohe Engagement und die Flexibilität der Beschäftigten würdigen. Beschäftigten im Ausland wurde teilweise eine Anerkennungsprämie ausbezahlt.

## Wir arbeiten konstruktiv mit Gewerkschaften zusammen

**GRI 102-41** **GRI 407-1**

Unsere Beschäftigten haben das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren – unabhängig davon, ob die Koalitionsfreiheit gesetzlich geschützt ist. Mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften arbeiten wir dabei konstruktiv zusammen. Wichtige Partner sind die Betriebsräte an unseren Standorten sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Konzernweit bestehen für die Mehrheit unserer Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG sowie in weiteren Konzerneinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten. In gemeinsam besetzten Gremien informieren wir die Arbeitnehmervertreter regelmäßig über die wirtschaftliche Lage und über alle wichtigen Veränderungen des Konzerns. Für den Fall, dass sich unsere unternehmerischen Entscheidungen auf die Beschäftigten auswirken, treffen wir Vereinbarungen mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen – wie aktuell die Gesamtbetriebsvereinbarung zur Beschäftigungssicherung und zur Senkung der Arbeitskosten in Deutschland. In Deutschland sind hierzu umfangreiche Regelungen im Betriebsverfassungsgesetz verankert. Bei entscheidenden Veränderungen unterrichten wir unsere Beschäftigten frühzeitig.

## COVID-19: Arbeiten unter veränderten Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für das Arbeiten im Konzern haben sich seit Beginn der COVID-19-Pandemie Anfang 2020 an allen unseren Standorten weltweit umfassend geändert. Unmittelbar spüren wir das bei unseren digitalisierten Arbeitsprozessen – vor allem dem mobilen Arbeiten und COVID-19-bezogenen Sicherheitsmaßnahmen.

Seit Jahren schon haben wir Verhaltensempfehlungen und Vorsichtsmaßnahmen festgelegt, wenn irgendwo auf der Welt Krankheiten oder Pandemien auftreten. Diese Prozesse werden ständig angepasst, aktualisiert und konkretisiert. Hierbei orientieren wir uns an jeweils aktuellen Empfehlungen und Informationen, beispielsweise des Robert Koch-Instituts, der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des Auswärtigen Amtes und anderer Institutionen. Auf dieser Basis haben wir, bedingt durch die schnelle Ausbreitung des Virus Anfang 2020, kurzfristig mitunter weitreichende Entscheidungen getroffen.

Die Gesundheit und Sicherheit unserer Beschäftigten haben höchste Priorität, daher hat die Unternehmensleitung entschieden, den Großteil der Produktion sowie die Arbeit in ausgewählten Verwaltungsbereichen in Europa für zunächst zwei Wochen (23. März bis einschließlich 3. April 2020) zu unterbrechen. Aufgrund der sich zuspitzenden COVID-19-Pandemie folgte ab dem 6. April Kurzarbeit in Deutschland. Damit reagierte das Unternehmen auf die weitreichenden Auswirkungen des Coronaviruses und die daraus resultierenden zunehmend schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen. Davon ausgenommen blieben lediglich notwendige Grundfunktionen sowie die Arbeit an Zukunftsthemen und strategischen Projekten. Mit diesen Maßnahmen leistete Daimler seinen Beitrag, die Belegschaft zu schützen und die Ausbreitung dieser Pandemie einzudämmen. Gleichzeitig trug diese Entscheidung dazu bei, Daimler auf eine Phase vorübergehend niedrigerer Nachfrage vorzubereiten und die Finanzkraft des Unternehmens zu sichern.

Ab Ende April haben einzelne Standorte den Betrieb schrittweise wiederaufgenommen. Zum Schutz der Beschäftigten vor einer Infektion hat das Unternehmen Vorkehrungen getroffen und ein umfassendes Maßnahmenpaket mit dem Gesamtbetriebsrat vereinbart. Dazu gehören Hygiene- und Reinigungs-Standards, sowie Regelungen zum Verhalten am Arbeitsplatz. In einer globalen Kampagne wurden Führungskräfte und Beschäftigte sensibilisiert und gezielt auf die konkreten Maßnahmen und Vorgaben zum Infektionsschutz hingewiesen. So werden an allen Standorten weltweit die Beschäftigten, informiert, wie sie sich in verschiedenen Situationen bestmöglich vor einer Ansteckung mit dem SARS-CoV-2-Virus schützen können. Wo immer möglich wird auch weiterhin mobil von zu Hause gearbeitet.

 [Wie wir mit der COVID-19-Pandemie umgehen](#)

## Leadership 20X: Wir entwickeln unsere Führungskultur weiter

**GRI 404-3**

Das Zusammenspiel von Strategie und Kultur sehen wir als einen wichtigen strategischen Wettbewerbsvorteil unseres Unternehmens. Deshalb entwickeln wir die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter. Hierzu haben wir 2016 die Initiative „Leadership 2020“ gestartet: Über 1.000 Beschäftigte aus mehr als 23 Nationen und unterschiedlichen Bereichen, Altersgruppen und Hierarchieebenen haben gemeinsam die Führungsprinzipien unseres Unternehmens neu formuliert. Gleichzeitig haben wir einen Rahmen geschaffen, um die Kultur in unserem Unternehmen zu verändern. So haben wir beispielsweise unsere Prozesse zur Personalentwicklung und Entscheidungsfindung sowie unsere Organisationsstrukturen, Arbeitsmethoden und -werkzeuge an die neue Führungskultur angepasst. Wir wollen diese Arbeit mit „Leadership 20X“, auch über das Jahr 2020 hinaus, weiter fortsetzen.

Die gemeinsame Basis und Richtschnur für das Handeln aller Beschäftigten des Daimler-Konzerns bleiben die acht Führungsprinzipien: Pioniergeist, Agilität, Sinn, Befähigung,

Kundenorientierung, Co-Kreation, Lernen und „Wir wollen gewinnen“. Sie helfen uns, das Unternehmen leistungsfähiger, schneller und flexibler zu machen, und fördern die Innovationskraft. Deshalb sind sie auch Kernbestandteil unserer Personalprozesse.

Wir haben beispielsweise ein Personalentwicklungstool für unsere Führungskräfte entwickelt. Dieses Online-Tool ist für alle leitenden Führungskräfte und die Führungskräfte der Ebene 4 verfügbar. Bestandteil ist zum Beispiel ein Feedback-Prozess, mit welchem Führungskräfte Feedback anfragen und dies für die Weiterentwicklung ihres Führungsverhaltens sowie zur Verbesserung der eigenen Leistung nutzen können. Feedback-Gerber sind Vorgesetzte, die Mitarbeitenden sowie ausgewählte Kolleginnen und Kollegen. Sie bewerten die Führungskraft anhand der oben genannten Leadership-Prinzipien. Neben dem Feedback enthält das Personalentwicklungstool weitere Instrumente wie zum Beispiel ein Steuerungstool für das Setzen und Verfolgen von Arbeitsprioritäten. Es unterstützt Führungskräfte und Beschäftigte dabei, konkrete Beiträge und Messgrößen zur Umsetzung von Bereichsstrategien zu definieren, anzupassen und deren Umsetzung nachzuverfolgen.

## Funktion und Verantwortung entscheiden über die Vergütung

**GRI 102-35/-36**

Weltweit vergüten wir geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Hier ist unter anderem geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts gemäß übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe (unter Berücksichtigung unter anderem von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum) und gegebenenfalls Leistung der Person – nicht nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen richtet. Im Rahmen von internen Audits prüfen wir jährlich stichprobenartig ausgewählte Aspekte der Richtlinie und deren Einhaltung. Dabei berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte: Denn wir wollen unseren Beschäftigten markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten. Im Berichtsjahr sind keine wesentlichen Verstöße gegen die Vergütungsrichtlinie bekannt geworden.

Regelmäßig führen wir Gespräche zur Einkommensüberprüfung für Beschäftigte und Führungskräfte. In diesen Gesprächsrunden mit den beteiligten Führungskräften, die durch die Personalbereiche gesteuert werden, sorgen wir unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen. Auch das jeweilige Entwicklungspotenzial der Beschäftigten wird dort diskutiert.

Sind Beschäftigte mit ihrer Vergütung unzufrieden, können sie sich an ihre Führungskraft wenden. Sofern die Parteien das Problem nicht lösen können, kann der Personalbereich oder der Betriebsrat hinzugezogen werden.

In tarifgebundenen Gesellschaften wie zum Beispiel der Daimler AG ergeben sich aus den Tarifverträgen weitere Rechte für die Beschäftigten: So können die Beschäftigten unter anderem die mitgeteilte Entgeltgruppe oder das festgestellte Leistungsergebnis reklamieren.

### **Führungs- und Vergütungsinstrumente motivieren und schaffen Transparenz**

**GRI 405-2** **GRI 401-2**

Mit standardisierten Führungsinstrumenten unterstützen wir unsere Führungskräfte und Beschäftigten bei ihren Aufgaben. Die Instrumente helfen uns, kooperative Arbeitsprozesse zu fördern und die Ergebnisse unserer Maßnahmen zu messen.

Für Beschäftigte außerhalb der Produktion der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG in Deutschland unterhalb der Ebene 4 haben wir im Zuge der Einführung des Entgeltrahmenabkommens (ERA) 2007 einen standardisierten Führungsprozess etabliert.

Dieser Prozess besteht aus einem jährlichen Startgespräch, einer Zwischenbilanz und einem Abschlussgespräch: In der Startphase vereinbaren Vorgesetzte zusammen mit ihren Beschäftigten Ziele und Arbeitsschwerpunkte. Zudem können Erwartungen an das Arbeitsverhalten und Maßnahmen zur Qualifizierung festgelegt werden. In der Jahresmitte finden weitere Gespräche statt, um Zwischenbilanz zu ziehen. Themen sind erste Fortschritte und mögliche Maßnahmen, mit denen der beziehungsweise die Beschäftigte bis zum Ende des Jahres unterstützt werden kann.

Am Jahresende werden erneut die Fortschritte sowie das Arbeitsverhalten und die Entwicklungspotenziale der Beschäftigten bewertet und in den jeweiligen Führungsteams diskutiert.

Die Ergebnisse des standardisierten Führungsprozesses besprechen die Führungskräfte anschließend persönlich mit den Beschäftigten. Hierbei werden auch Vereinbarungen zur beruflichen Weiterentwicklung getroffen.

Für die Beschäftigten der Daimler Mobility AG und der Mercedes-Benz Bank AG inklusive Tochtergesellschaften gilt eine einheitliche Regelung für die Leistungsvergütung. Entsprechend der Vergütungsgruppe aus dem Dienstleistungsergänzungstarifvertrag wird ein Jahreszielgehalt vertraglich festgehalten, welches sich aus einem festen (80 bis 90 Prozent) und einem variablen (10 bis 20 Prozent) Anteil zusammensetzt. Durch die hohen fixen Gehaltsbestandteile ist trotz der Variabilität ausreichend finanzielle Planungssicherheit gewährleistet. Der Leistungsbeurteilungs-/Zielerreichungs-Prozess (LB/ZE-Prozess) wird jährlich durchgeführt, um die Leistung und Zielerreichung der Beschäftigten zu beurteilen. Zusammen mit der zuständigen Führungskraft legen die Beschäftigten unterhalb der Ebene 4 zu Jahresbeginn individuelle Ziele fest. In einem Zwischenbilanzgespräch sowie einem Gespräch zum Jahresende überprüfen

beide Parteien, inwieweit die Beschäftigten diese Ziele erreicht haben. Mit dem Verfahren fördern wir eine sachgerechte und transparente Kommunikation zwischen Führungskraft und den Beschäftigten: Der LB/ZE-Prozess hilft Führungskräften und Mitarbeitenden, sinnvolle Ziele zu formulieren, die sie annehmen können. Gleichzeitig verbessert der Prozess die Transparenz und damit die Akzeptanz des Vergütungssystems.

Die Vergütungsregelungen und Entgelttabellen für Beschäftigte im Tarifbereich, zum Beispiel bei der Daimler AG, sind im Social Intranet einsehbar. Um das Entgelttransparenzgesetz umzusetzen, haben wir den Beschäftigten zusätzliche Informationen bereitgestellt. Sie zeigen die verschiedenen Entgeltbausteine der Vergleichsgruppen nach Geschlechtern auf.

Hinzu kommen für Tarifbeschäftigte der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften meist freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören zum Beispiel arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersvorsorge oder Möglichkeiten für Beschäftigte, eine arbeitnehmerfinanzierte Altersversorgung abzuschließen. Häufig werden Tarifbeschäftigte auch am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft beteiligt. Darüber hinaus können unsere Beschäftigten die Angebote zahlreicher sportlicher und sozialer Einrichtungen nutzen – von Sportstudios über Kindertagesstätten bis hin zu sozialen Beratungsdiensten.

### **Flexible Arbeitszeitmodelle schaffen Freiräume**

**GRI 401-3**

Die zunehmende Digitalisierung wirkt sich positiv auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben aus. Sie ermöglicht eine flexiblere Gestaltung der Arbeitszeit – auch unter Berücksichtigung individueller Bedürfnisse. Dies trägt dazu bei, die Leistung und die Zufriedenheit unserer Belegschaft zu verbessern. Aus diesem Grund unterstützen wir Führungskräfte und Beschäftigte mit vielfältigen Angeboten zum flexiblen Arbeiten und erleichtern es ihnen so, Beruf und Privatleben bestmöglich zu organisieren: So bieten wir ihnen an, mobil zu arbeiten, die Arbeitszeit zu reduzieren, sich für einen längeren Zeitraum freustellen zu lassen oder auch die Möglichkeit des Jobsharing zu nutzen.

Seit Dezember 2016 haben alle Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG ein grundsätzliches Recht, mobil zu arbeiten, wenn dies mit der jeweiligen Aufgabe vereinbar ist. Das ist in einer Gesamtbetriebsvereinbarung geregelt.

Darüber hinaus bietet Daimler auch vielfältige Teilzeitmodelle an, zum Beispiel können Beschäftigte ihre Arbeitszeit reduzieren und ihre täglichen, wöchentlichen oder monatlichen Stundenzahlen auf ein bis fünf Tage verteilen.

Daimler fördert Jobsharing insbesondere auch für Führungskräfte, die sich in Teilzeit eine gemeinsame Aufgabe oder Stelle teilen. Gerade Führungskräften mit herausfordernden familiären

Situationen hilft das, Beruf und Privatleben zu organisieren und sich im Tandem weiterzuentwickeln. Indem ein Tandem die Erfahrungen, Stärken und Netzwerke von zwei Personen vereint, werden bessere Ergebnisse bei der gemeinsamen Bewältigung komplexer Aufgaben und/oder Führungsverantwortung erzielt. Um die Suche nach einem Tandempartner zu unterstützen, gibt es seit 2015 drei interne Teilzeit-Communities, die potenziellen Tandems auf den Ebenen 3 und 4 zusammenbringen, sowie alle Beschäftigten unterhalb der Ebene 4 bis einschließlich Beschäftigte in der Produktion. Zudem bieten Teilzeitforen und regelmäßige Treffen Interessierten die Gelegenheit, sich kennenzulernen und auszutauschen. Im Berichtsjahr gab es auf [Führungsebene](#) 194 Tandems. Damit haben sich 388 Führungskräfte eine Stelle beziehungsweise Aufgabe geteilt.

Darüber hinaus können Beschäftigte mit dem Unternehmen ein Sabbatical vereinbaren – von drei Monaten bis zu einem Jahr. Die anschließende Wiedereinstellung wird dabei garantiert.

Für Qualifizierungsmaßnahmen – beispielsweise ein Studium – können Beschäftigte mit dem Unternehmen eine Auszeit von drei bis fünf Jahren mit anschließender Wiedereinstellungszusage vereinbaren.

### Beruf und Privatleben organisieren

Beschäftigten, die Kinder haben oder Angehörige pflegen, bieten wir neben verschiedenen Arbeitszeitmodellen weitere unterstützende Angebote: So bieten wir unseren Beschäftigten in Deutschland rund 660 Plätze in betriebseigenen Kindertagesstätten an. Zusätzlich gibt es etwa 200 weitere Belegplätze an verschiedenen Standorten in Deutschland. Bei Fragen rund um die Vermittlung von alternativen Kinderbetreuungsmöglichkeiten oder der Organisation von Nachhilfe können sich Eltern an unseren Kooperationspartner wenden. Für den Fall, dass Kinder zur Arbeit mitgebracht werden, stehen an einigen Standorten Eltern-Kind-Zimmer zur Verfügung.

Daneben gibt es für Beschäftigte des Daimler-Konzerns in Deutschland vielfältige Angebote, die den Wiedereinstieg nach der Elternzeit und Familienzeit erleichtern: So können sie sich während ihrer Eltern- und Familienzeit im Social Intranet über Neuigkeiten aus dem Unternehmen informieren und auf die interne Stellenbörse zugreifen. Außerdem unterstützen wir Mütter und Väter durch Checklisten beim Übergang in die Elternzeit, beim Kontakthalten sowie beim reibungslosen Wiedereintritt ins Berufsleben. Hinzu kommen regelmäßige Informationsveranstaltungen und Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch für werdende Eltern und Beschäftigte in Elternzeit. Diese Treffen haben im Berichtsjahr aufgrund der COVID-19-Pandemie digital stattgefunden.

Eine Besonderheit des Daimler-Konzerns in Deutschland sind maßgeschneiderte Coaching-Angebote und Online-Mentoringplattformen, die Mütter und Väter auf die bevorstehende Wiedereingliederung im Unternehmen vorbereiten. Für Fragen zu Eltern- und Familienzeit beraten zudem speziell geschulte Kontaktpersonen des HR Service Centers die Beschäftigten der Daimler AG,

der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG. 2020 waren etwa 4.962 Beschäftigte der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG, der Daimler Mobility AG und der Mercedes-Benz Bank AG in Elternzeit, 75,7 Prozent davon waren Männer.

Beruf, Kindererziehung und die Pflege von Angehörigen: Immer mehr Beschäftigte stemmen diese Dreifachbelastung. Deshalb hat Daimler die internen Unterstützungsangebote zum Thema Pflege im Rahmen einer Kooperation mit einer externen Pflegeberatung weiter ausgebaut. Beschäftigte können sich seit April 2020 telefonisch oder persönlich beraten lassen – an 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr. An mehreren Betriebskrankenkassen-Standorten in Deutschland sind einmal pro Monat Pflegesprechstunden mit einem externen Pflegeanbieter geplant. Bedingt durch COVID-19, fanden die Sprechstunden bislang nur an den drei Standorten Bremen, Untertürkheim und Sindelfingen statt. Seit November 2020 können sich Beschäftigte online beraten lassen. Der externe Pflegedienst führt auch Beratungen zuhause durch – ein Angebot, das Beschäftigte im Berichtsjahr besonders häufig in Anspruch genommen haben.

Darüber hinaus haben wir Online-Veranstaltungen zu Generalvollmacht, Finanzierung sowie weiteren aktuellen Pflegethemen durchgeführt – auch dieses Angebot haben unsere Beschäftigten sehr gut angenommen.

Beschäftigte, die sich ausschließlich um die Pflege Angehöriger kümmern möchten, können sich über die gesetzlichen Möglichkeiten hinaus bis zu vier Jahre von der Arbeit freistellen lassen – mit Wiedereinstellungszusage.

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

GRI 103-3 GRI 401-1

Unsere konzernweite Mitarbeiterbefragung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Beschäftigten aktuell stehen – und was wir künftig noch besser machen können. Wir führen sie alle zwei Jahre durch, nach grundlegender Überarbeitung zuletzt 2018. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Mitarbeiterbefragung im Jahr 2020 nicht erfolgen, daher soll diese in 2021 stattfinden.

Die Daimler Mobility AG und die Mercedes-Benz Bank AG inklusive Tochtergesellschaften führen alle zwei Jahre eine Mitarbeiterbefragung nach den Vorgaben des Great Place to Work-Instituts durch. So erhalten sie ein umfangreiches Feedback der Beschäftigten. Die Umfrage hilft, die Führungs- und Unternehmenskultur kontinuierlich zu verbessern und um die Arbeitskultur im Transformationsprozess stetig weiter zu entwickeln. Die Befragung ist außerdem Grundlage für den jährlich vergebenen „Great Place to Work Award“. In dem Wettbewerb wurde die Daimler Mobility AG 2020 erneut als eines der arbeitnehmerfreundlichsten Unternehmen Deutschlands ausgezeichnet und konnte sich auch weltweit als attraktiver Arbeitgeber positionieren.

Die Loyalität unserer Beschäftigten gegenüber unserem Unternehmen lässt sich auch an der hohen durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit ablesen: Sie ist im Berichtsjahr leicht gestiegen und erreichte 16,4 Jahre (2019: 16 Jahre). In Deutschland waren die Beschäftigten am Jahresende 2020 im Durchschnitt seit 19,8 (2019: 19,5) Jahren bei Daimler beschäftigt. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,5 (2019: 10,9) Jahren. Unsere weltweite Fluktuationsrate bezifferte sich im Jahr 2020 auf 5,8 Prozent (2019: 6,0 Prozent).

Wir nutzen unseren jährlichen „Daimler Sustainability Dialogue“, um weiteres wichtiges Feedback von unseren Stakeholdern aus verschiedenen Bereichen wie Wirtschaft, Politik und

Wissenschaft zu erhalten. Im Rahmen verschiedener Arbeitsgruppen diskutieren und eruiieren wir dabei aktuelle und zukünftige Nachhaltigkeitsthemen. Anfang November 2020 fand der 13. Daimler Sustainability Dialogue aufgrund COVID-19 im digitalen Raum statt. Die Arbeitsgruppe „Mitarbeiter & Integrität“ hat sich dabei unter anderem mit der Frage beschäftigt, inwiefern Führungskultur und Integrität insbesondere in Krisenzeiten die Säulen nachhaltigen Unternehmenserfolgs bilden. Die Ergebnisse des Dialoges fließen in weitere Aktivitäten im Bereich Integrität und Leadership mit ein.

#### 40 | Fluktuationsrate (in %)

GRI 401-1

	2016	2017	2018	2019	2020
Europa*				4,6	5,0
davon Deutschland	3,1	3,4	3,7	3,5	4,5
NAFTA*				12,7	8,9
Asien*				7,9	6,4
Rest der Welt	10,4	7,5	5,5	5,7	7,8
<b>Gesamt</b>	<b>6,7</b>	<b>5,1</b>	<b>4,9</b>	<b>6,0</b>	<b>5,8</b>

\* Neuer Berichtsaufsatzpunkt (Werte erst ab 2019 vorhanden)

#### 41 | Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte\*

GRI 401-3

	2016	2017	2018	2019	2020
Männer	118.171	117.800	118.025	117.375	117.189
Frauen	20.209	20.928	21.814	22.074	22.989
<b>Summe</b>	<b>138.380</b>	<b>138.728</b>	<b>139.839</b>	<b>139.449</b>	<b>140.178</b>

\* Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG; ab 2020 neu: inklusive Daimler Mobility AG und Mercedes Benz Bank AG in Deutschland

#### 42 | Beschäftigte in Elternzeit\*\*/\*\*

GRI 401-3

	2016	2017	2018	2019	2020
Männer	1.999	3.130	3.192	3.733	3.756
Frauen	805	823	685	1.050	1.206
<b>Summe</b>	<b>2.804</b>	<b>3.953</b>	<b>3.877</b>	<b>4.783</b>	<b>4.962</b>

\* Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG; ab 2020 neu: inklusive Daimler Mobility AG und Mercedes Benz Bank AG in Deutschland  
 \*\* Rückkehrquote 99,9%.

## Aus- und Weiterbildung: Im Wandel lernen und besser werden

GRI 103-1

Die Kenntnisse und Fertigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament für den weltweiten Erfolg von Daimler. Deswegen investieren wir in großem Umfang in ihre Aus- und Weiterbildung und entwickeln unsere Personalentwicklungsprogramme kontinuierlich weiter.

Durch Elektromobilität und Digitalisierung erleben wir derzeit den bisher größten Strukturwandel in der Geschichte der Automobilindustrie. Damit einher geht die umfangreiche Transformation unseres Unternehmens. Infolgedessen wandeln sich auch die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile. Dies verändert den Qualifizierungsbedarf auf vielen Positionen – bei Beschäftigten und Führungskräften gleichermaßen. Dementsprechend begleiten wir Veränderungsprozesse wie beispielsweise die digitale Transformation mit passenden Qualifizierungsangeboten.

## Wie wir die Aus- und Weiterbildung organisieren

GRI 103-2

Die Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG in Deutschland beispielsweise steuern Ausbildungs- und Qualifizierungsprozesse in einem übergreifenden Regelwerk. Vom Vorstand über unsere Ausbildungs- und Qualifizierungseinheiten bis hin zu den Ausbilderinnen und Ausbildern auf Standortebene verfolgen wir dabei das Ziel, unternehmensweit unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.

Bei der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und weiteren Tochtergesellschaften am Standort Deutschland wird die betriebliche Weiterbildung unter anderem durch die „Gesamtbetriebsvereinbarung zur Qualifizierung“ geregelt, die wir in Abstimmung mit unseren Sozialpartnern getroffen haben. Die Vereinbarung stärkt die gemeinsame Verantwortung von Führungskräften und Beschäftigten für Qualifizierung und trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu erhalten beziehungsweise zu steigern. Außerdem unterstützt sie uns, den Qualifizierungsprozess stärker zu standardisieren und effizienter zu gestalten.

Nicht zuletzt regelt die Vereinbarung die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat bei der Festlegung von Qualifizierungsschwerpunkten und definiert den Prozess für die bedarfsorientierte Planung von Qualifizierungsmaßnahmen.

Im Hinblick auf die Stammebelegschaft zielen die Gesamtbetriebsvereinbarungen zum einen darauf ab, die persönlichen Qualifikationen zu sichern und weiterzuentwickeln.

Dabei verfolgen wir das Ziel, alle Beschäftigten im Rahmen der fachlichen Anforderungen oder auch in Richtung Führungslaufbahn weiterzuqualifizieren. Zum anderen ist darin die Erwartung formuliert, dass unsere Beschäftigten eine aktive Rolle im Qualifizierungsprozess übernehmen und sich berufliche Perspektiven eigenständig erarbeiten. Vereinbart ist weiterhin beispielsweise ein jährliches Qualifizierungsgespräch mit dem Vorgesetzten, in dem sich beide Seiten über die nächsten Qualifizierungsschritte einigen. Übergeordnete Qualifizierungsschwerpunkte werden jährlich auf Standortebene zwischen der Unternehmensleitung und dem Betriebsrat vereinbart und orientieren sich unter anderem am Produktionsprogramm des Standorts.

Die fachübergreifenden Qualifizierungsangebote am Standort Deutschland sowie die weltweiten fachlichen Angebote der Verwaltungsbereiche (zum Beispiel Human Resources, Informationstechnologie, Finanzen und Controlling sowie Einkauf) haben wir im Berichtsjahr verstärkt von Präsenzveranstaltungen auf digitale Lernformate umgestellt. Gleichzeitig haben wir unser fachübergreifendes Angebot für den Standort Deutschland weiter ausgebaut. Die strategischen Schwerpunkte setzten wir dabei auf die Themen neues Arbeiten, Digitalisierung, Transformation und Innovation.

Für die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG, die Daimler Truck AG, die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG und die Daimler Gastronomie GmbH wurde mit dem Gesamtbetriebsrat eine Vereinbarung zu einer Qualifizierungsoffensive geschlossen. Im Fokus stehen dabei Digitalisierung, Programmierung und Elektromobilität (inklusive Hochvoltqualifizierung) in den Produktionswerken am Standort Deutschland.

## Ausbildung: So begleiten wir unseren Fachkräfte-Nachwuchs

GRI 404-1/-2

Alle wichtigen Phasen des Ausbildungs- und Berufswegs unserer Beschäftigten begleiten wir entsprechend mit Aus- und Weiterbildungsprogrammen sowie Fördermaßnahmen. Unsere Auszubildenden und dual Studierenden sind unser Fachkräfte-Nachwuchs der Zukunft. Am Standort Deutschland haben wir zum Beispiel im Berichtsjahr Studiengänge für dual Studierende sowie kaufmännische und technische Ausbildungen in über 30 unterschiedlichen Berufsbildern angeboten. Diese Berufsbilder unterliegen einer kontinuierlichen „Modellpflege“: Sie werden im Hinblick auf künftige Anforderungen und technologische Innovationen laufend weiterentwickelt.

Insgesamt starteten im Berichtsjahr mehr als 1.800 Auszubildende und dual Studierende ihre berufliche Ausbildung bei Daimler in Deutschland. Wir überprüfen kontinuierlich unser Berufsportfolio und die Ausrichtung unserer Ausbildungsberufe sowie Studiengänge und reagieren auf aktuelle Entwicklungen, zukünftige Anforderungen und technologische Innovationen.

## Weiterbildung: Wir entwickeln Karrierepfade

Daimler fördert die fachliche und persönliche Qualifizierung der Beschäftigten. Wir bauen die benötigten Kompetenzen auf, entwickeln sie laufend weiter und stellen damit langfristig sicher, dass unsere Beschäftigten in einem sich wandelnden Umfeld stets beschäftigungsfähig und innovationsfreudig bleiben.

### Wir befähigen unsere Führungskräfte

Die Qualifizierungsprogramme für Führungskräfte im Konzern vermitteln vielfältige Kompetenzen zu den Themen Führen, agiles Arbeiten und digitale Transformation. Sie stehen weltweit allen Führungskräften ab Ebene 4 zur Verfügung. Neue Führungskräfte werden in den ersten 365 Tagen nach ihrer Ernennung besonders intensiv betreut. Mit dem Meisternachwuchs-Entwicklungsprogramm befähigen wir zudem unsere Beschäftigten, eine Führungsaufgabe beispielsweise in den Produktionsbereichen zu übernehmen. Hier liegt der Fokus insbesondere auf den Führungskompetenzen.

### Mit INspire bereiten wir Nachwuchskräfte auf ihre Karriere bei Daimler vor

Unter dem Label „INspire“ haben wir seit 2018 eine Reihe internationaler Talentprogramme gebündelt, mit denen wir Nachwuchskräfte optimal auf ihre Karriere bei Daimler vorbereiten. Je nach Ausrichtung öffnen sie Karrierewege in Richtung Fach- oder Führungskraft. Seit dem Start der INspire-Programme im Jahr 2018 haben wir in diesem Rahmen rund 143 Talente eingestellt – darunter 42 Prozent Frauen und 38 Prozent internationale Talente. Dieses Programm löste 2018 das bisherige Trainee-Programm CAREer ab.

### Berufsbegleitend studieren mit den „Daimler Academic Programs“

Daimler legt großen Wert auf die individuelle akademische Weiterbildung seiner Fach- und Führungskräfte. Deshalb bieten wir in allen Konzerngesellschaften in Deutschland unter anderem die „Daimler Academic Programs“ an: Beschäftigte mit mindestens einem Jahr Betriebszugehörigkeit können im Rahmen dieser Programme berufsbegleitend studieren – unabhängig vom Alter und ihrer beruflichen Entwicklung. Wir unterstützen sie hierbei finanziell und mit einem Begleitprogramm. 2020 haben wir vor allem Studiengänge gefördert, die sich mit Digitalisierung und neuen Antriebstechnologien auseinandersetzen.

### Wir machen Talente weltweit auf uns aufmerksam

Hochqualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für anspruchsvolle Tätigkeiten gewinnen und diese an unser Unternehmen binden – so lautet der Auftrag unserer Personalentwicklung. Unser Global Employer Branding bildet die Grundlage dafür, neue Talente auf unser Unternehmen aufmerksam zu machen und für uns zu gewinnen. Unsere [Karriere-Website](#) und unsere Social-Media-Kanäle („DaimlerCareer“ auf Facebook und Instagram sowie „Daimler AG“ auf LinkedIn) unterstützen alle Aktivitäten im Bereich Employer Branding. Um bei den Zielgruppen permanent sichtbar zu sein, verfolgen wir im

Online-Marketing einen „Always on“-Ansatz: Mithilfe von Werbebannern, unserem Imagefilm „In for change“ und unserer Mitarbeiter-Serie „People of change“ erhöhen wir bei den Zielgruppen die Aufmerksamkeit für Daimler als attraktiven Arbeitgeber und steigern unsere Bekanntheit. Neben diesen medialen Maßnahmen ist uns der persönliche Austausch mit Interessenten besonders wichtig, zum Beispiel auf nationalen und internationalen Karriere- und Hochschulmessen – sowohl digital als auch vor Ort. Aufgrund der COVID-19-Pandemie waren persönliche Präsenzveranstaltungen im Berichtsjahr in gewohntem Umfang nicht möglich. Wir haben daher verstärkt digitale Formate genutzt und wollen zukünftig ausschließlich an Messen mit geprüftem Hygienekonzept teilnehmen.

Ergänzend zu unserem Standard-Recruiting-Prozess führen wir mit „Active Sourcing“ ein gezieltes Recruiting für schwierig zu besetzende Stellen durch. Dies gilt insbesondere für Expertinnen und Experten im digitalen Umfeld, etwa für Bereiche wie „Information Security“ oder „Legal-Experten“. Dabei sprechen wir potenzielle Bewerberinnen und Bewerber über Social-Business-Plattformen wie LinkedIn direkt an. Ziel ist es, mit der proaktiven Kandidatensuche und -ansprache im Netz bisher unerschlossene Zielgruppen sowie Kandidaten aus Engpassprofilen zu erreichen und so Experten für die Daimler AG zu gewinnen.

### Wir gehen die Personalplanung strategisch an

Wie wird sich unsere Belegschaft in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Und welche Belegschaftsstrukturen brauchen wir zukünftig? Das sind wichtige Fragen, mit denen wir uns bei der strategischen Personalplanung, dem „Strategic Resource Management“ bei der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG, beschäftigen.

Mithilfe eines methodischen Ansatzes betrachten wir dabei sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte der Belegschaftsentwicklung. Quantitative Daten erheben wir über ein Online-Tool. Außerdem analysieren wir strategisch relevante Fähigkeiten mithilfe qualitativer Verfahren. Hierbei gleichen wir fachliche, methodische und soziale Kompetenzen mit den zukünftigen Anforderungen ab.

Dieses Vorgehen hilft uns, potenzielle quantitative und qualitative Engpässe in Fachbereichen aufzudecken. Ein quantitativer Aspekt wäre beispielsweise, wenn uns Fachkräfte in einer zukünftig relevanten Fokusgruppe fehlen würden – etwa aufgrund von Fluktuation. Ein qualitativer Engpass könnte den Schulungsbedarf zu einer zukünftig relevanten Qualifikation betreffen. Diese Informationen helfen uns, den Nachwuchs- und Schulungsbedarf vorausschauend zu planen.

### Wir nutzen Zeitarbeit als zusätzliche Flexibilitätsreserve

Auch die Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern und Zeitarbeitsfirmen ist ein strategischer Stellhebel der quantitativen Personalplanung. Indem wir flexible Zeitarbeitskräfte beschäftigen, können wir besser auf schwankende Produktionsanforderungen und Marktbedingungen reagieren.

Wir haben Vereinbarungen getroffen, um unsere Personalstärke flexibel zu gestalten. Für unsere Standorte der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG in Deutschland wurden die Regelungen der Betriebsvereinbarungen „Zukunftssicherung Daimler“ und „DMove“ bis Ende des Jahres 2021 fortgeschrieben. Sie sehen eine Personalflexibilität von maximal acht Prozent vor. Unser Konzept: Zeitarbeitskräfte ergänzen die Stammebelegschaft, sie ersetzen sie nicht. Mithilfe der Zeitarbeit ist es möglich, durch die flexible Reaktion auf Marktschwankungen die Stammebelegschaft und Arbeitsplätze im Unternehmen zu halten.

### **Wir machen uns bereit für die digitale Transformation**

Der digitale Umbau unseres Konzerns verändert die Anforderungsprofile und erfordert Kompetenzanpassungen auf vielen Positionen. Diesen Bedarf decken wir, indem wir unser Berufsportfolio in der Ausbildung sowie das Spektrum der Studiengänge an dualen Hochschulen ausweiten und digitale Talente anwerben. Zusätzlich entwickeln wir eine daran orientierte Führungskultur und Organisation und begleiten unsere digitale Transformation mit Qualifizierungsangeboten für die gesamte Belegschaft. 2020 setzten wir dabei die Schwerpunkte in den Bereichen IT-Kompetenzen und -Berufe, Hochvolt- und Batterietechnologie sowie in der Entwicklung und dem Angebot von digitalen Lernformaten.

Zum Beispiel haben wir speziell für unsere IT-Fachkräfte 2019 und 2020 eine weltweite Qualifizierungsoffensive zum Thema Digitalisierung durchgeführt. Zudem bereiten wir aktuell das „Digital Readiness Programm“ vor, mit dem ab Januar 2021 weltweit ein umfassendes Angebot zur digitalen Weiterbildung eingeführt werden soll. Es umfasst unter anderem methodische, technische und kulturelle Aspekte der Digitalisierung.

### **Unsere Führungskräfte gestalten die digitale Transformation mit**

Weltweit haben wir 2020 das Programm „Leading Transformation“ für leitende Führungskräfte gestartet. Verteilt über vier Monate, setzten sich die rund 4.000 Teilnehmenden mit den Herausforderungen der Transformation für unseren Konzern und für ihren Verantwortungsbereich auseinander. Sie haben mit Experten über Führung, Strategieentwicklung und Innovation in Zeiten der Unsicherheit diskutiert, Zielbilder entwickelt und diese direkt in ihren Teams umgesetzt.

### **Wir testen neue Technologien**

Daimler ermöglicht seinen Auszubildenden und Beschäftigten spannende Einblicke in neue Technologien. In unseren Ausbildungswerkstätten sind in den letzten Jahren sogenannte „Innovation Areas“ entstanden. Hier können unsere Beschäftigten und Auszubildenden Zukunftstechnologien wie Virtual-Reality-Brillen, virtuelle Lackier- und Schweiß-Anlagen oder 3D-Drucker kennenlernen und die praktische Anwendung trainieren. Während der COVID-19-Pandemie sind die 3-D-Drucker in den Ausbildungswerkstätten zum Beispiel in Sindelfingen,

Untertürkheim, Rastatt sowie Wörth, Mannheim, Gaggenau und Kassel wochenlang auf Hochtouren gelaufen: Sie haben Gesichtsschilde gedruckt.

### **Wir setzen digitales Feedback in der Ausbildung und der dualen Hochschule ein**

In den Jahren 2019 und 2020 haben wir ein digitales Feedback-Instrument „Entwicklung im Dialog“ (EiD) für unsere Auszubildenden und dual Studierenden in Deutschland ausgerollt. Ziel des Programms ist es, die Kompetenzen der Nachwuchskräfte im Dialog mit den Ausbilderinnen und Ausbildern weiterzuentwickeln. Lernende und Lehrende können sich gegenseitig Feedback geben und erhalten damit wertvolle Anregungen, wie sie sich persönlich weiterentwickeln können. Seit Ausbildungsstart ist das Tool deutschlandweit über alle Werke und Niederlassungen ausgerollt, zusätzlich in Teilen der Daimler Mobility AG und in Ludwigsfelde. Weitere Roll-outs sind in Planung.

### **So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes**

#### **GRI 103-3**

Um die Wirksamkeit und den Erfolg einer Qualifizierungsmaßnahme zu bewerten, müssen wir analysieren, inwieweit die erlernten Kompetenzen jeweils in das konkrete Aufgabenfeld transferiert werden können. Im Rahmen unseres Führungsprozesses haben wir unterschiedliche Möglichkeiten, dies zu tun, etwa bei den jährlichen Qualifizierungsgesprächen zwischen Führungskraft und Mitarbeitenden. Auch die zwischen dem Personalbereich und den Fachbereichen stattfindenden Gespräche zum strategischen Qualifizierungsbedarf – etwa aufgrund eines bestehenden oder geplanten Produktionsprogramms – nutzen wir für diese Analysen.

Zudem ermöglichen wir den Teilnehmenden, zu der Qualifizierungsmaßnahme anschließend über eine standardisierte Befragung ein Feedback abzugeben. Auch dieses nutzen wir, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten und diese gegebenenfalls inhaltlich oder methodisch-didaktisch anzupassen.

Weiterhin erheben wir die Zahl der von den Beschäftigten absolvierten Qualifizierungstage. Mit dieser Kennzahl können wir quantitative Aussagen zu obligatorischen sowie freiwillig in Anspruch genommenen Qualifizierungsmaßnahmen treffen.

Da diese Kennzahl keine grundsätzliche qualitative Aussage zulässt, prüfen wir, ob wir unsere Mitarbeiterbefragung für eine Erfolgskontrolle und Wirkungsbewertung der Qualifizierungsmaßnahmen nutzen können. Wir erwarten, mittels der Antworten zu einer belastbaren Aussage zu kommen, die wir für die Evaluation und Steuerung unseres Managementansatzes nutzen können.

**43 | Qualifizierung\*****GRI 404-1**

	2016	2017	2018	2019	2020**
Kosten für Ausbildung in Mio.	110	114	124	129	112
Kosten für Weiterbildung in Mio.	122	121	123	114	80
Qualifizierungstage pro Mitarbeiter/Jahr***	3,0	3,0	3,2	2,7	1,7
Qualifizierungstage pro Mitarbeiterin/Jahr***	3,4	3,5	3,7	3,1	1,9
Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter/Jahr	21,0	21,0	22,0	18,9	11,9

\* Daimler AG, Mercedes-Benz-AG, Daimler Truck AG in Deutschland

\*\* Rückgang bedingt durch die COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Lockdown und Kurzarbeit an unseren Standorten

\*\*\* Hinweis: Da wir verstärkt Lernformate nutzen, die in den Arbeitsprozess integriert sind, entsprechen die Qualifizierungstage nicht zwingend dem tatsächlichen Qualifizierungsumfang.

**44 | Berufseinsteiger\***

	2016	2017	2018	2019	2020
Auszubildende	1.671	1.726	1.729	1.750	1.616
Duale Hochschule	212	218	214	225	218
<b>Berufseinsteiger gesamt</b>	<b>1.883</b>	<b>1.944</b>	<b>1.943</b>	<b>1.975</b>	<b>1.834</b>

\* Daimler Konzern Deutschland

## Mit Vielfalt legen wir das Fundament für unseren Erfolg

GRI 103-1

Unsere Belegschaft ist so vielfältig wie unsere Kundinnen und Kunden. Daimler ist überzeugt: Diversität macht uns als Unternehmen erfolgreicher. Denn Vielfalt hilft uns, neue Blickwinkel zu finden, und ist Antrieb für Kreativität und Innovationen. Wir fördern ein Arbeitsumfeld, in dem alle Beschäftigten ihre Talente frei entfalten können – unabhängig von Alter, Geschlecht, sexueller Orientierung und anderen Diversity-Dimensionen. Das Fundament dafür bildet ein tolerantes und weltoffenes Miteinander, bei dem kein Platz für Diskriminierung ist. Inklusion bedeutet für uns, bewusst, integrativ und wertschätzend mit der Vielfalt unserer Beschäftigten umzugehen.

## So gestalten wir Vielfalt im Unternehmen

GRI 103-2

Wir erwarten von allen Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildrolle und tragen besondere Verantwortung für eine faire Unternehmenskultur.

Die Bereiche Integrität und Diversity gestalten hierfür die Rahmenbedingungen und Prozesse. Das Global Diversity Office ist eine konzernweite Funktion, die im Personalbereich angesiedelt ist. Es entwickelt in Abstimmung mit den Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder und Ziele. Zudem initiiert das Global Diversity Office übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen. Der Austausch erfolgt in regelmäßigen Besprechungen der Diversity Working Group, in der die Mercedes-Benz AG, die Daimler Truck AG und die Daimler Mobility AG sowie zentrale Funktionen der Daimler AG vertreten sind. Mit der Intranetbasierten Global Diversity Community bieten wir allen Interessierten zudem die Möglichkeit, sich über Diversität und Inklusion bei Daimler zu informieren, zu vernetzen und in Dialog zu treten.

Mit externen Stakeholdern tauschen wir uns beispielsweise im Rahmen unserer Mitgliedschaft bei der Charta der Vielfalt oder dem Global Summit of Women regelmäßig zu Diversity-Themen aus.

## Welche Ziele wir verfolgen

GRI 405-1

Das Diversity Management ist Teil unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die drei Handlungsfelder „Best Mix“, „Arbeitskultur“ und „Kundenzugang“ legen den Grundstein für eine von Vielfalt geprägte Unternehmenskultur:

### Best Mix: Wir setzen auf gemischte Teams

Vielfältige Perspektiven machen uns erfolgreicher – davon ist Daimler überzeugt. Entsprechend streben wir danach, unterschiedliche Menschen chancengleich und

diskriminierungsfrei in gemischten Teams zusammenzubringen, um so unsere Herausforderungen im Geschäftsalltag bestmöglich zu bewältigen. Unser Ziel ist es, die am besten qualifizierten Fach- und Führungskräfte für das Unternehmen zu gewinnen und zu entwickeln – und zwar unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung und Identität sowie körperlichen Einschränkungen.

Das Diversity Management bezieht sich grundsätzlich auf die Chancengleichheit von Beschäftigten aller Diversity-Dimensionen. Aktuell hat Daimler eine Zielgröße für die Erhöhung des Frauenanteils definiert: Bereits 2006 hat sich Daimler zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern (ausgenommen Daimler Greater China und Trucks Asia) bis 2020 auf mindestens 20 Prozent zu erhöhen. Ab 2021 wollen wir den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern jährlich um einen Prozentpunkt weiter steigern.

Für die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG, die Daimler Truck AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG gibt es eine Gesamtbetriebsvereinbarung zur Frauenförderung. Darin haben wir unter anderem vereinbart, den Anteil an Frauen in der Gesamtbelegschaft, der Berufsausbildung und den **Führungsebenen 4 und 5** zu erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, haben wir zahlreiche Maßnahmen entlang der gesamten „Employee Journey“ etabliert – vom Recruiting über das Onboarding bis zur Weiterentwicklung im laufenden Arbeitsverhältnis.

## 45 | Daimler Diversity Kompass



### Vielfalt und Inklusion in drei Handlungsfeldern:



#### Best Mix

Die besten Teams zusammenstellen – chancengleich und diskriminierungsfrei



#### Arbeitskultur

Ein unterstützendes und inklusives Arbeitsumfeld schaffen



#### Kundenzugang

Kundinnen und Kunden in ihrer Individualität verstehen, wertschätzen und erreichen

Für die Ebene der Sachbearbeiter der Daimler Mobility AG sowie der Mercedes-Benz Bank AG inklusive Tochtergesellschaften wurden keine Ziele mit Blick auf den Frauenanteil definiert; beide Geschlechter sind ausgewogen vertreten. Gleiches gilt für die Auszubildenden und dual Studierenden – auch in diesen Gruppen ist das Verhältnis von Frauen und Männern nahezu ausgeglichen.

Für die Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG haben wir uns folgende Ziele gesetzt:

- Entsprechend den gesetzlichen Anforderungen hat der Aufsichtsrat 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5 Prozent festgelegt.
- Für die Mitglieder des Vorstands hat der Aufsichtsrat gemäß der Empfehlung des aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex eine Regelaltersgrenze bestimmt. Demnach dient für das altersbedingte Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds in der Regel das 62. Lebensjahr als Orientierung.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll zudem auf Internationalität geachtet werden. Darunter verstehen wir unterschiedliche kulturelle Hintergründe, aber auch internationale Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte. Wenn möglich, soll mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein.
- Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Sofern möglich, sollen mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben.

#### **Arbeitskultur: Wir schaffen ein inklusives Arbeitsumfeld**

Wir schaffen eine motivierende Arbeitsumgebung, die von Wertschätzung und Chancengleichheit geprägt ist. Dabei fördern wir Diversity und Inklusion durch Sensibilisierungs- und Qualifizierungsmaßnahmen der Belegschaft und bieten weitere Angebote und Maßnahmen an – unter anderem internationale Mitarbeiter-einsätze oder Mentoring-Programme für Frauen.

#### **Wie wir Vielfalt und Inklusion fördern**

Zudem fördern wir die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben: Mit vielfältigen Maßnahmen und Programmen ermöglichen wir unseren Beschäftigten, dass sie ihre Arbeitszeiten flexibel gestalten können – entsprechend ihrer jeweiligen Lebenssituation. Darüber hinaus unterstützen wir alle Beschäftigten darin, sich kontinuierlich weiterzuentwickeln und neue Arbeitsmethoden und Lerntechniken in ihren Berufsalltag zu integrieren.

#### **Flexible Arbeitszeitmodelle schaffen Freiräume**

#### **Kundenzugang: Wir bieten kundenindividuelle Lösungen**

Wir wertschätzen die Individualität unserer Kundinnen und Kunden und verstehen, dass sie ihr Leben unterschiedlich gestalten möchten und dementsprechend unterschiedliche Anforderungen haben. Daher entwickeln wir Produkte und Dienstleistungen, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Unser Ziel: Menschen Mobilität ermöglichen, die zu ihnen und ihrem Leben passt.

So bieten wir Kundinnen und Kunden, die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind, Fahrhilfen an – beispielsweise Pedalverlängerungen, Schwenksitze sowie Steuerungs- und Lenkhilfen.

Mit der Vertriebs- und Marketingstrategie „Best Customer Experience“ rückt Mercedes-Benz auch die Bedürfnisse und Wünsche von Frauen in den Fokus. Im Jahr 2015 zur Internationalen Automobilausstellung IAA gestartet, verfolgt die Initiative in über 70 Ländern den Grundgedanken des Vernetzens, des Austauschs und des Dialogs. She's Mercedes bietet Frauen bei exklusiven Erlebnissen und Veranstaltungen die Möglichkeit, ihr eigenes Netzwerk zu erweitern und sich gegenseitig zu inspirieren. Gleichzeitig bringt Mercedes-Benz der Community die eigene Markenwelt näher und lernt ihre Bedürfnisse und Wünsche rund um Mobilität besser kennen.

Ebenso etabliert hat sich die Initiative im Unternehmen selbst. She's Mercedes ist vom Vertrieb über die Kommunikation bis hin zum Aftersales angelegt. Die Initiative unterstützt den Einsatz von mehr weiblichem Verkaufspersonal, die Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen und Services und ist bei den jährlichen weltweiten Trainingsveranstaltungen präsent, bei denen in mehrtägigen Workshops Teilnehmer ihr Wissen rund um aktuelle Marken-, Produkt- oder Handelsthemen erweitern. Durch interaktive Trainingsformate und individuelle Schulungen konnten in der Qualifizierung der Vertriebsorganisation Schwerpunkte zum Thema Frauen und Auto gesetzt werden. Ziel ist es, Mercedes-Benz als die attraktive Luxus-Automobilmarke gleichermaßen für Frauen und Männer zu etablieren und den Anteil weiblicher Käuferinnen deutlich zu erhöhen.

#### **An diese Grundsätze und Richtlinien halten wir uns**

Alle Mitglieder des Daimler-Vorstands unterstützen unser [Diversity-Statement „Mit Vielfalt Zukunft gestalten“](#) und setzen sich dafür ein, dass die darin festgehaltenen Grundsätze verwirklicht werden:

- **Unterschiedlichkeit fördern.** Wir respektieren und wertschätzen die Unterschiedlichkeit unserer Beschäftigten. 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 Einzelne trägt dazu bei, ein respektvolles und wertschätzendes Arbeitsumfeld zu schaffen. So gestalten wir gemeinsam die Zukunft von Daimler.

Für die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG, die Daimler Truck AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG sind Grundsätze von Vielfalt und Chancengleichheit in den Gesamtbetriebsvereinbarungen „Frauenförderung“ und „Chancengleichheit“ festgeschrieben. Die Themen sind darüber hinaus in unserer [Verhaltensrichtlinie](#) und in der Konzernbetriebsvereinbarung „Fairer Umgang am Arbeitsplatz“ beschrieben.

Der Leitfaden „Trans\*@Daimler“ richtet sich an Transgender/transsexuelle Beschäftigte, Führungskräfte und Personalbereiche. In diesem Leitfaden werden betriebliche beziehungsweise rechtliche Fragen geklärt, administrative Regelungen hinsichtlich der Namens- und Geschlechtsänderung beschrieben und Anlaufstellen im Unternehmen aufgezeigt. Daimler unterstreicht damit sein Bekenntnis zu einer offenen Kultur, die von Respekt und Toleranz geprägt ist.

Unsere Grundsätze verankern wir öffentlich, indem wir Mitglied entsprechender Initiativen und Vereine sind oder Standards und Prinzipien unterzeichnen:

- [UN Global Compact](#) (2000)
- [Charta der Vielfalt e.V.](#) (2006)
- [Global Summit of Women](#) (2006)
- [FidAR e.V.](#) (2010)
- [Women's Empowerment Principles](#) (2013)
- [UN-Verhaltensstandards für Unternehmen zur Bekämpfung der Diskriminierung von LGBTI-Personen](#) (2018)
- [HIV-Deklaration der Deutschen Aidshilfe](#) (2019)
- [The Valuable 500](#) (2020)

### Wie wir Vielfalt und Inklusion fördern

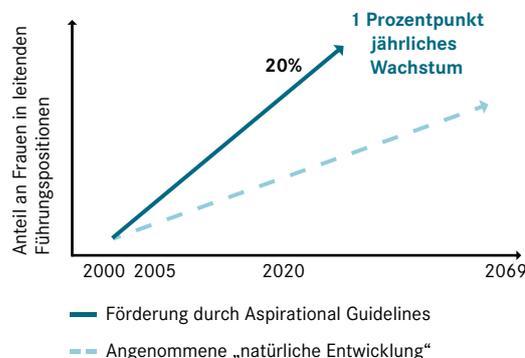
Wir fördern eine Kultur des Respekts, der Chancengleichheit und der Wertschätzung. Dabei gestalten wir Diversity und Inklusion mit konkreten Angeboten und Maßnahmen.

#### Wir bauen auf Chancengleichheit für Frauen

Frauenförderung beginnt für uns beim Nachwuchs. Mit Aktionen wie dem „Girls' Day“ und der Bildungsinitiative „Genius“ unterstützt Daimler das Ziel, auch Mädchen für technische Berufe zu begeistern und den ingenieurwissenschaftlichen Nachwuchs zu fördern. Ebenso sprechen wir Frauen gezielt bei Hochschulmesen oder bei den „Women's Career Days“ an.

Unsere Maßnahmen zur Förderung von Frauen im Unternehmen finden sich entlang der gesamten „Employee Journey“ – vom Recruiting über das Onboarding bis hin zur individuellen Entwicklung. Unter anderem bieten wir spezielle Leadership Workshops oder Mentoring-Programme an – auch, um Frauen gezielt auf Führungspositionen vorzubereiten und unsere selbstgesteckten Ziele zum Frauenanteil in Führungspositionen zu erreichen. Netzwerke von und für Frauen, die bei Daimler beschäftigt sind,

### 46 | Entwicklung des Frauenanteils in leitenden Führungspositionen



ermöglichen den Austausch. Dazu gehören: Frauennetzwerk (FNW), Women's Business Network (WBN), Frauen in Technik (FIT), CAREer Women International Network (CAR-WIN).

#### Wir setzen auf kulturelle Vielfalt

Bei Daimler arbeiten rund 288.500 Menschen aus über 160 Nationen. Die kulturelle Vielfalt unserer Belegschaft hilft uns, die regional unterschiedlichen Kundenwünsche besser zu verstehen und unsere Produkte danach auszurichten. Gleichzeitig fördern wir das Verständnis für Diversität und Inklusion durch Trainings zur interkulturellen Kompetenz und setzen auf ein gezieltes Recruiting. Rund ein Drittel der Einstellungen über unsere INspire-Talentprogramme entfällt auf internationale Bewerber.

#### Mit INspire bereiten wir Nachwuchskräfte auf ihre Karriere vor

Internationale Mitarbeiterereinsätze fördern wir bewusst. Weltweit sind rund 1.750 Daimler-Beschäftigte aus fast 50 Nationen als sogenannte Global Assignees im internationalen Einsatz. Die meisten Assignees aus Deutschland gehen beispielsweise nach China, in die USA und nach Mexiko. Weitere wichtige Zielländer sind Japan, Südafrika und Ungarn. Umgekehrt kommen auch Beschäftigte aus anderen Ländern nach Deutschland: Aktuell haben wir rund 110 Assignees in Deutschland – sie stammen vor allem aus Indien, den USA, Brasilien und China. Auch zwischen anderen Ländern findet ein Austausch statt: Rund 230 Personen aus den USA, Brasilien, Südafrika und Japan zum Beispiel sind derzeit im Einsatz – vorwiegend in China und den USA.

#### Wir integrieren Beschäftigte mit Behinderung

Beschäftigte mit Behinderungen sind ein wichtiger Teil unserer vielfältigen Teams und fest in die Belegschaft integriert. Einen besonderen Stellenwert legen wir auf die Ausbildung von jungen Menschen mit Behinderung: So haben wir bereits 2006 gemeinsam mit der Schwerbehindertenvertretung einen Aktionsplan zur Einstellung schwerbehinderter Auszubildender erstellt. Der Aktionsplan sieht vor, dass wir jedes Jahr 23 schwerbehinderte Auszubildende einstellen.

Seit 2016 haben so über 100 junge Menschen mit Behinderung eine Ausbildung im Konzern begonnen. In Deutschland setzen sich zudem die Schwerbehindertenvertretungen und die Inklusionsbeauftragten des Unternehmens für die Belange von schwerbehinderten Beschäftigten ein.

Daimler ist im Berichtsjahr der Initiative „The Valuable 500“ beigetreten, die weltweit die Inklusion von Menschen mit Behinderungen in Unternehmen fördert. Mit dem Beitritt verpflichten wir uns, konkrete Maßnahmen umzusetzen, die eine befähigende und inklusive Arbeitsumgebung fördern (zum Beispiel Barrierefreiheit im Unternehmen) und einen Beitrag zu gesellschaftlicher Inklusion leisten (zum Beispiel Zusammenarbeit mit Organisationen, die Menschen mit Behinderungen unterstützen).

### Wir schätzen und unterstützen Talente aller Generationen

Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag 2020 weltweit bei 42,1 (2019: 43) Jahren. Mit dem demografischen Wandel geht auch ein längeres Berufsleben einher. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten wird daher in den nächsten Jahren voraussichtlich steigen. Diese Entwicklung sehen wir als Chance, für die wir entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. Konkret bedeutet das: Wir setzen auf Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Jüngeren und Älteren fördern. Ebenso wollen wir die Zusammenarbeit zwischen den Generationen stärken. Folgende Schwerpunkte setzt die Mercedes-Benz AG im Generationenmanagement:

- Wir bewerten die Ergonomie unserer Arbeitsplätze – unsere Beschäftigten sollen dort ohne Gesundheitsrisiken arbeiten können. Wir integrieren neue Technologien wie „Mensch-Roboter-Kooperationen“. Sie sollen körperlich anstrengende Tätigkeiten erleichtern – beispielsweise in der Produktion.
- Wir führen Schulungen durch, um ältere Beschäftigte vor dem Hintergrund der Digitalisierung für die neuen Anforderungen einer modernen Produktionsumgebung in der Instandhaltung zu qualifizieren. Die gleichen Inhalte integrieren wir parallel in relevante Ausbildungsgänge. Dadurch stellen wir sicher, dass die Absolventen das benötigte Know-how mitbringen.
- Wir bieten älteren Kolleginnen und Kollegen Weiterbildung zu IT-Inhalten an, um Digitalisierungsprojekte in der Produktion umzusetzen. Ziel ist es, Beschäftigten die Möglichkeit zu geben, durch Weiterbildung in Engpassfeldern des Unternehmens tätig werden zu können.

Zusätzlich greifen wir beispielsweise bei der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Mobility AG inklusive Tochtergesellschaften in Deutschland auf das Know-how erfahrener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurück, die bereits im Ruhestand sind: Im Rahmen unseres Programms „Senior Experts“ können altersbedingt ausgetretene Expertinnen und Experten zeitlich befristet ihr Wissen in Projekteinsätzen einbringen.

Für Tarifbeschäftigte, die früher in Rente gehen wollen, bietet Daimler bereits seit 1998 Altersteilzeit (ATZ) an. Dadurch können sie einen gleitenden Übergang vom Arbeitsleben in den Ruhestand gestalten. Im Rahmen der ATZ gibt es verschiedene Zugangs- und Arbeitszeitmodelle. Das Altersteilzeitentgelt wird über die gesamte Dauer der ATZ aufgestockt.

### Wir zeigen Flagge für die Regenbogen-Community

Mit Daimler Pride setzt Daimler ein Zeichen für Vielfalt und Inklusion – für die LGBTI+ Community und darüber hinaus. Wir zeigen über Divisionen und Standorte hinweg, dass Daimler für eine Kultur steht, die von Wertschätzung, Respekt und Offenheit geprägt ist. Unterstützt wird diese Kultur durch das Engagement unserer Mitarbeitenden-Netzwerke GL@D (Gay Lesbian Bisexual Transgender+ at Daimler) sowie in den USA durch Spectrum und EQUAL.

Auch während der COVID-19-Pandemie haben wir unser Engagement im Berichtsjahr weitergeführt: So hat sich Daimler sowohl bei der virtuellen Global Pride 2020 als auch bei dem deutschen Format Pride Live öffentlich für Vielfalt und Inklusion stark gemacht.

### Beschäftigte engagieren sich in Netzwerken

Über Netzwerke können sich Beschäftigte mit gemeinsamen Interessen, Erfahrungen und Werten austauschen – über alle Ebenen und Bereichsgrenzen hinweg. Die Netzwerke tragen dazu bei, dass sich im Unternehmen eine Kultur der Vielfalt und Wertschätzung verankert. Häufig helfen sie auch dabei, für Aufgaben und Probleme schnelle und kreative Lösungen zu finden. Zudem sind sie wichtige Partner für Diversitätsprojekte und -veranstaltungen.

Bei Daimler gibt es zwölf offizielle Mitarbeiternetzwerke. Sie bringen rund 5.500 Beschäftigte zusammen. Dabei handelt es sich vorwiegend um kulturelle, Frauen-, LGBTI+- sowie rollen- und organisationsbezogene Netzwerke, die sich in der Regel konzernübergreifend engagieren. Um den Austausch zwischen den Netzwerken zu fördern, organisiert das Global Diversity Office regelmäßig Treffen für die Netzwerksprecher.

### Wir sensibilisieren und qualifizieren unsere Beschäftigten

Daimler sensibilisiert seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit für die Themen Vielfalt und Inklusion. Als gemeinsame Plattform steht allen Beschäftigten die Global Diversity Community im Social Intranet zur Verfügung. Sie bietet Informationen zur strategischen Ausrichtung von Vielfalt und Inklusion bei Daimler, Zugang zu Angeboten im Unternehmen und die Möglichkeit, sich zu vernetzen und auszutauschen.

Mit unserer Online-Wissensdatenbank im Social Intranet stellen wir Studien, Zahlen, Daten und Fakten bereit und bieten Trainings an. Die verschiedenen Angebote, unter anderem zur Reflexion von Stereotypen, können von einzelnen Beschäftigten oder ganzen Teams genutzt werden.

Zudem können alle Beschäftigten weltweit ein Online-Training absolvieren, das dabei helfen soll, Vorurteile abzubauen.

Um unsere Führungskräfte im Diversity Management zu unterstützen, bieten wir ihnen zielgruppenspezifische Qualifizierungsmaßnahmen an: So ist „Diversity & Inclusion Management“ integraler Bestandteil der Trainings für Führungskräfte sowie für Beschäftigte des Personalbereichs. Inhaltlich geht es unter anderem darum, mit Stereotypen umzugehen und Vorurteile abzubauen.

### **Daimler Diversity Day rückt das Thema Vielfalt in den Fokus**

Ein Tag im Jahr steht besonders im Zeichen der Vielfalt: der Daimler Diversity Day. Vielfalt bewusst erleben, neue Perspektiven einnehmen und verstehen, wie alle Beschäftigten vom Diversity Management profitieren können – das sind zentrale Ziele des Daimler Diversity Days.

2020 fand der Daimler Diversity Day bereits zum achten Mal statt. Unter dem Motto „Link perspectives – bring the mix alive“ („Perspektiven verknüpfen – Vielfalt nutzen“) fanden weltweit an diversen Standorten Aktionen statt. Aufgrund der Corona-Pandemie lag der Fokus an vielen Standorten vor allem auf digitalen Kommunikationsangeboten wie virtuellen Workshops und Diskussionsrunden.

### **Wir vernetzen und engagieren uns**

Daimler ist Mitinitiator und Gründungsmitglied der Arbeitgeberinitiative „Charta der Vielfalt“. Der Verein treibt durch unterschiedliche Projekte die inhaltliche Diskussion zu Diversity Management in Deutschland voran – zum Beispiel mit dem Diversity Day. Inzwischen haben über 3.300 Unternehmen und Institutionen die Charta der Vielfalt unterzeichnet.

Im Berichtsjahr war Daimler erneut Partner der Konferenz DIVERSITY für Vielfalt in der Arbeitswelt. Ausgerichtet wird die Veranstaltung seit 2012 von der Charta der Vielfalt e. V. und dem Verlag Der Tagesspiegel. Das Format „Debating Diversity“, welches im Rahmen der Konferenz durchgeführt wird, ermöglicht, sich kritisch-konstruktiv mit einem ausgewählten Diversitätsthema auseinanderzusetzen. Vor dem Hintergrund der internationalen Bewegung Black Lives Matter und der damit einhergehenden Rassismus-Debatte ging es 2020 um das Thema Herkunft und ihre Bedeutung in der Unternehmenswelt. Die zentrale Frage: Beeinflusst die ethnische Herkunft immer noch die Karrierechancen in Deutschland?

### **Wie wir mit Regelverstößen umgehen**

**GRI 406-1**

Werden Beschäftigte diskriminiert, gemobbt oder sexuell belästigt oder haben sie derartige Vorfälle beobachtet, können sie sich an verschiedene Ansprechpartner wenden: an Führungskräfte, den Personalbereich, die Sozialberatung, den Werksärztlichen Dienst sowie den Betriebsrat. Wir gehen allen Vorfällen konsequent nach, sprechen mit den Betroffenen und dokumentieren die Gespräche.

Als weitere Anlaufstellen dienen außerdem der Infopunkt Integrität sowie unser Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO). Über das BPO können unsere Beschäftigten und Außenstehende Regelverstöße melden. So werden wir auf Regelverstöße aufmerksam, die ein hohes Risiko für das Unternehmen und seine Beschäftigten bedeuten. Dazu gehören unter anderem auch Fälle von sexueller Belästigung, Diskriminierung und Rassismus.

Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie hat das Ziel einer fairen und transparenten Vorgehensweise, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Die Richtlinie regelt das BPO-Verfahren und die Zuständigkeiten der verschiedenen Beteiligten. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, mit dem wir Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden.

**Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO**

## **So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes**

**GRI 103-3**

Um die Chancengleichheit im Unternehmen zu messen, ziehen wir unseren Inclusion Index heran: Diesen erheben wir alle zwei Jahre im Rahmen der Mitarbeiterbefragung. Darin fragen wir unsere Beschäftigten, ob sie der folgenden Aussage zustimmen: „Alle in diesem Unternehmen werden fair behandelt – unabhängig von ethnischer und kultureller Herkunft, Geschlecht, Alter, Behinderung oder anderen Eigenschaften, die nicht mit der Arbeitsleistung zusammenhängen.“ Unser Ziel ist eine Zustimmungsrate von über 75 Prozent bis 2030. Im Berichtsjahr hat, aufgrund der COVID-19-Pandemie keine Mitarbeiterbefragung stattgefunden.

Bereits 2006 haben wir vereinbart, den Frauenanteil in Führungspositionen zu erhöhen und regelmäßig zu überprüfen, wo wir hinsichtlich unserer Ziele stehen. Bis Ende 2020 sollte der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen auf Konzernebene (ausgenommen Daimler Greater China und Trucks Asia) bei 20 Prozent liegen. Diesen Wert haben wir Ende 2020 mit 20,5 Prozent erreicht.

Die für den Aufsichtsrat der Daimler AG geltende gesetzliche Frauenquote von 30 Prozent ist sowohl für den Aufsichtsrat insgesamt als auch für die Arbeitnehmer- und die Anteilseigner Seite erfüllt.

Zum Ende 2020 bestand der Vorstand zu 25 Prozent aus Frauen. Damit haben wir die Zielgröße von 12,5 Prozent, die der Aufsichtsrat definiert hat und die bis Dezember 2020 erreicht werden sollte, überschritten.

**47 | Weibliche Belegschaft**

GRI 405-1

	2016	2017	2018	2019	2020
Europa	36.285	38.696	40.718	40.604	<b>38.415</b>
NAFTA	6.208	7.030	8.130	7.915	<b>7.729</b>
Lateinamerika	1.652	1.657	1.708	1.771	<b>1.676</b>
Afrika	1.371	1.466	1.514	1.539	<b>1.549</b>
Asien	4.250	4.484	4.658	4.692	<b>4.415</b>
Australien	305	303	314	314	<b>279</b>
<b>Summe</b>	<b>50.071</b>	<b>53.636</b>	<b>57.042</b>	<b>56.835</b>	<b>54.063</b>

**48 | Weibliche Beschäftigte nach Gruppen**

GRI 405-1

	2016	2017	2018	2019	2020
Gewerblich	9.526	11.116	12.578	12.626	<b>12.667</b>
Verwaltung	35.726	37.258	39.073	39.361	<b>37.905</b>
Auszubildende	1.772	1.839	1.814	1.706	<b>1.579</b>
Praktikantinnen/Diplomandinnen/ Doktorandinnen	3.047	3.423	3.577	3.142	<b>1.912</b>
<b>Summe</b>	<b>50.071</b>	<b>53.636</b>	<b>57.042</b>	<b>56.835</b>	<b>54.063</b>

**49 | Weibliche Belegschaft: sonstige Kennzahlen (in %)**

GRI 405-1

	2016	2017	2018	2019	2020
Frauenanteil	17,7	18,5	19,1	19,0	<b>18,7</b>
Frauenanteil in leitenden Führungs- positionen der Ebene 1 bis 3	16,7	17,6	18,8	19,8	<b>20,5</b>
Frauenanteil in der zweiten Management- ebene unterhalb des Vorstands*	12,4	11,9	14,4	23,8	<b>23,5</b>
Frauenanteil in der ersten Management- ebene unterhalb des Vorstands*	8,1	8,7	11,8	12,5	<b>11,8</b>
Frauenanteil im Vorstand	12,5	25,0	25,0	25,0	<b>25,0</b>
Frauenanteil im Aufsichtsrat	25,0	25,0	30,0	30,0	<b>30,0</b>

\* Daimler AG

## Daimler fördert sicheres und gesundes Arbeiten

GRI 103-1

Die Gesundheit und die Arbeitssicherheit unserer Beschäftigten haben für Daimler einen sehr hohen Stellenwert. Ob mit einer ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangeboten oder Sicherheitsqualifizierungen. Bei allem, was wir tun, stehen die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten im Fokus. Denn nur zufriedene und gesunde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können ihr volles Potenzial ausschöpfen – und damit zum Erfolg des Unternehmens beitragen.

Wie wichtig ein nachhaltiges Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement ist, zeigt sich nicht nur vor dem aktuellen Hintergrund der COVID-19-Pandemie. Auch der demografische Wandel und der technologische Fortschritt bringen neue Herausforderungen. Als verantwortungsvoller Arbeitgeber wollen wir unseren Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen. Um Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen zu verhindern, setzen wir auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Im Fokus dabei stehen vor allem präventive Maßnahmen, die wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln.

## Wie wir für gesunde und sichere Arbeitsbedingungen sorgen

GRI 103-2 GRI 403-1

Unser übergeordnetes Ziel ist es, gesundheitlichen Risiken vorzubeugen und die Gesundheit aller Daimler-Beschäftigten dauerhaft zu erhalten.

Unsere Arbeitsschutzstrategie beinhaltet hohe Standards für die Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen. Außerdem arbeiten wir systematisch daran, arbeits- und gesundheitsbezogene Risiken zu verringern. Im Daimler-Konzern gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Richtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz und die Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz dienen hierbei als übergreifende, international gültige Konzernregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards und nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie aber auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

2019 haben die Konzerngesellschaften die Richtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz aktualisiert. Ziel dieser Aktualisierung war es, die Sicherheitsstandards in der neuen Konzernstruktur weiterhin sicherzustellen. Die Sicherheitsstandards sollen – beispielsweise für Anlagen oder Prozesse – ein einheitliches Sicherheitsniveau gewährleisten. Mit unseren Due-Diligence-Audits an konzerneigenen Produktionsstandorten überprüfen wir, ob sie eingehalten werden.

Die Richtlinie beschreibt außerdem den Aufbau, den Betrieb und die kontinuierliche Verbesserung unseres Managementsystems für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Das Managementsystem lehnt sich inhaltlich an die ISO-Norm 45001 an. Die Vorgaben gelten auch für Fremdfirmen und deren Beschäftigten. Ob Fremdfirmen diese Vorgaben einhalten, kontrollieren wir regelmäßig – teilweise mehrmals pro Jahr.

Seit 2019 bekennt sich Daimler außerdem zur [Vision Zero](#): Ziel der weltweiten Kampagne ist es, arbeitsbedingte Unfälle und Krankheiten zu verhindern und gleichzeitig die Sicherheit, Gesundheit und das Wohlbefinden von Beschäftigten zu fördern. An der Kampagne nehmen international zahlreiche Unternehmen und Partnerorganisationen teil, darunter die Weltgesundheitsorganisation. Wir haben im Berichtsjahr 2020 beispielsweise ein weltweites Unfalldokumentationssystem eingeführt. Der dort integrierte, digitale internationale Meldeprozess ermöglicht eine schnelle Erfassung aller COVID-19-Fälle bei Beschäftigten und damit eine schnelle Nachverfolgung möglicher Kontaktpersonen durch den Werksärztlichen Dienst. Weitergehende Informationen zum Umgang mit COVID-19 finden Sie auf den folgenden Seiten:

[Wie wir mit der COVID-19-Pandemie umgehen](#)

[COVID-19: Arbeiten unter veränderten Rahmenbedingungen](#)

## Wie wir die Verantwortlichkeiten organisieren

GRI 403-4

Der Bereich Health & Safety steuert konzernweit die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit. Er ist im Personalbereich angesiedelt und dem leitenden Konzernarzt der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG unterstellt. Der Bereich Health & Safety gliedert sich in die sechs Kompetenzzentren Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin, Betriebliche Gesundheitsförderung, Integrationsmanagement, Ergonomie und Sozialberatung. Jedes Kompetenzzentrum steuert die Prozesse im Arbeitsschutz- und Gesundheitsmanagement über konzernweit gültige und regelmäßig aktualisierte Richtlinien.

Die jeweiligen Standortziele für den Arbeits- und Gesundheitsschutz basieren auf einer Gesamtstrategie. Diese enthält unsere Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie unsere Arbeitsschutzstrategie und die Ergebnisse von Audits und Reviews.

Unsere Führungskräfte sind dafür verantwortlich, dass alle internen Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften zum Arbeits- und Gesundheitsschutz eingehalten werden. Der Bereich Health & Safety unterstützt die Führungskräfte dabei, ihre Pflichten des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umzusetzen. Die Zuständigkeiten und konkreten Pflichten erfolgen an jedem Standort unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen.

Alle wesentlichen Themen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes werden regelmäßig mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern auf allen Unternehmensebenen besprochen und entschieden.

## Wie wir mit der COVID-19-Pandemie umgehen

Dieser Bericht erscheint, während Menschen in aller Welt weiterhin gegen die COVID-19-Pandemie kämpfen. Deshalb haben wir im Daimler-Konzern im Berichtsjahr eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen, um die Ausbreitung der Pandemie einzudämmen und unsere Beschäftigten zu schützen.

In einem ersten Schritt hat die Unternehmensleitung entschieden, den Großteil der Produktion sowie die Arbeit in ausgewählten Verwaltungsbereichen in Europa für zunächst zwei Wochen (23. März bis einschließlich 3. April 2020) zu unterbrechen. Aufgrund der sich zuspitzenden COVID-19-Pandemie folgte ab dem 6. April Kurzarbeit in Deutschland. Damit reagierte das Unternehmen auf die weitreichenden Auswirkungen des Corona-Virus und die daraus resultierenden zunehmend schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen. Davon ausgenommen blieben lediglich notwendige Grundfunktionen sowie die Arbeit an Zukunftsthemen und strategischen Projekten. Davon ausgenommen blieben lediglich notwendige Grundfunktionen sowie die Arbeit an Zukunftsthemen und strategischen Projekten.

Gleichzeitig haben wir neue Arbeitsregeln entwickelt: Dazu zählen unter anderem vorbeugende Sicherheits- und Hygienemaßnahmen in Produktion und Büro sowie in Gastronomie- und Kundenkontaktbereichen. Nicht zwingend notwendige Geschäftsreisen wurden bis Ende 2020 auf ein Minimum reduziert. Wir haben die IT-Infrastruktur erweitert, um mobiles Arbeiten zu ermöglichen und digitale Formate wie Video- und Telefonkonferenzen technisch sicherzustellen. Ab Ende April haben einzelne Standorte den Betrieb schrittweise wieder aufgenommen. Zum Schutz der Mitarbeiter hat das Unternehmen Vorkehrungen zum Infektionsschutz getroffen. Dazu gehören Hygiene- und Reinigungsstandards, sowie Regelungen zum Verhalten am Arbeitsplatz. In den Bereichen, in denen Büropräsenz erforderlich ist, wurden zum Beispiel „Schichtkonzepte“ eingeführt.

Zusätzlich wurden und werden in einer globalen Kampagne Führungskräfte, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sensibilisiert und gezielt auf die konkreten Maßnahmen und Vorgaben zum Infektionsschutz hingewiesen. So werden an allen Standorten weltweit die Beschäftigten informiert, wie sie sich in verschiedenen Situationen bestmöglich vor einer Ansteckung mit dem Coronavirus schützen können. Wo immer möglich, soll auch weiterhin mobil von zu Hause gearbeitet werden.

### [COVID-19: Arbeiten unter veränderten Rahmenbedingungen](#)

## Risikomanagement: Wir beurteilen Gefährdungen systematisch

**GRI 403-2/-7**

Unser Ziel ist es, dass Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen von Beschäftigten gar nicht erst auftreten. Deshalb verfolgen wir bei Health & Safety einen präventiven Ansatz und beurteilen frühzeitig das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen.

### Gefährdungen beurteilen wir digital

Ein wichtiges Instrument, mit dem wir potenzielle Risiken bewerten, ist die Gefährdungsbeurteilung: Mit einem Online-Tool haben wir Teile dieses Risikomanagementprozesses digitalisiert. Dieses Tool wird von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz bereitgestellt und ist für unsere Belange erweitert worden. Mittels diesem können wir die Gefährdungsbeurteilungen via PC, Tablet oder Smartphone durchführen. Das Online-Tool zeigt dem Nutzer spezifische Risiken an, die in seinem Bereich auftreten können. Er muss dann nur noch beurteilen, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichen, um das Risiko auf ein akzeptables Niveau zu senken. Aus dieser Gefährdungsbeurteilung wird anschließend automatisch eine Unterweisungsunterlage generiert. Hierbei arbeiten wir eng mit der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz zusammen. An allen deutschen Standorten sowie an einigen internationalen Standorten, wie beispielsweise Kecskemét (Ungarn), haben wir das Tool in den regulären Betrieb übernommen. Das System ist mehrsprachig und soll in den nächsten ein bis zwei Jahren auch für andere internationale Standorte zur Verfügung stehen.

### Risiken bewerten wir einheitlich

Bei Daimler weltweit beurteilen wir die Risiken von neuen Anlagen entlang des gesamten Prozesses – von der Ausschreibung bis zur Abnahme – einheitlich nach festgelegten Kriterien. Basis dabei sind unsere Sicherheitskonzepte, die gemäß unseren Lastenheften von den Lieferanten umgesetzt werden. Spezialisten der Arbeitssicherheit unterstützen den Planer von der ersten Idee bis zur standardisierten Anlagenabnahme. Gefahrstoffe werden von Experten beurteilt. Zudem bewerten wir die psychische und ergonomische Belastung von Arbeitsplätzen beziehungsweise dem jeweiligen Arbeitsumfeld.

Wir haben einen Fremdfirmen-Managementprozess, bei dem eine Beurteilung der gegenseitigen Gefährdungen inklusive abgeleiteter Maßnahmen elementarer Bestandteil ist. Die Maßnahmen werden stichprobenartig überprüft. Künftig sollen die Gefährdungsbeurteilungen bei der Zusammenarbeit mit Fremdfirmen sowie die Kontrollen der Maßnahmen digitalisiert und in unserem Tool für Gefährdungsbeurteilungen abgebildet werden. Darüber hinaus vermittelt unser Unterweisungsvideo Fremdfirmen arbeitssicherheitsrelevante Themen.

## Unser Gesundheitsmanagement betreut, berät und fördert

GRI 403-3

Der Daimler-Konzern in Deutschland bietet seinen Beschäftigten eine umfassende arbeitsmedizinische Beratung an. Hinzu kommen Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung. Mit unserem betrieblichen Gesundheitsmanagement fördern wir sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit unserer Beschäftigten.

Im Zentrum des Gesundheitsmanagements zum Beispiel der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG stehen präventive Lösungsansätze – vom arbeitsplatznahen „Daimler GesundheitsCheck“ über die ergonomische Arbeitsplatzgestaltung bis hin zu einem IT-System, das die Wiedereingliederung von Beschäftigten mit dauerhaften gesundheitlichen Einschränkungen erleichtert. Dabei wird ein vom Werksarzt erstelltes Fähigkeitsprofil des Mitarbeiters mit den Anforderungen verschiedener Arbeitsplätze verglichen. Ergebnis des „Matchings“ sind mögliche Arbeitsplätze, die für den Beschäftigten mit dauerhaften gesundheitlichen Einschränkungen infrage kommen.

Den Beschäftigten der Daimler Mobility AG und der Mercedes-Benz Bank AG inklusive Tochtergesellschaften stehen neben den Health & Safety-Verantwortlichen auch der Betriebsarzt, die Kolleginnen und Kollegen des Arbeitsschutzes und der Sozialberatung als Ansprechpartner zur Verfügung. Das Angebotsportfolio umfasst unter anderem Sportangebote, Vorträge, Aktionstage, Gesundheitscoachings und -checks sowie Workshops und Ergonomieberatungen. Zudem erhalten Auszubildende und dual Studierende spezielle Gesundheitsangebote – dazu zählen beispielsweise ein Vitalfrühstück mit Fachvortrag einer Ökotrophologin oder Workshops zum Thema Stressbewältigung in Prüfungsphasen. Im Jahr 2020 wurden diese Angebote aufgrund der Corona-Pandemie verstärkt digital umgesetzt und weitere Gesundheitsangebote um neue, digitale Varianten ergänzt.

### Wir betreuen Beschäftigte medizinisch

Die arbeitsmedizinische Betreuung bei Daimler umfasst Angebote und Maßnahmen, die arbeitsbedingten Erkrankungen oder Berufskrankheiten vorbeugen, sowie Maßnahmen, die die Gesundheit am Arbeitsplatz fördern. Zudem bieten wir allen Beschäftigten eine akut- und notfallmedizinische Versorgung an – sie umfasst auch die Versorgung von Unfällen. Dafür verantwortlich sind unsere Werksärzte weltweit. Die Werksärztlichen Dienste, die Sozialberatung sowie die Basisangebote der Betrieblichen Gesundheitsförderung können alle Beschäftigten in Anspruch nehmen. Die Basisangebote der Betrieblichen Gesundheitsförderung sowie die akut- und notfallmedizinische Versorgung stehen auch unseren Zeitarbeitskräften zur Verfügung.

## Betriebliche Gesundheitsförderung denken wir ganzheitlich

GRI 403-6

Wir wollen unsere Beschäftigten zu einem gesunden Lebensstil motivieren und darin bestärken, Eigenverantwortung in Sachen Gesundheit zu übernehmen. Das fördern wir weltweit über Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Prävention, Therapie und Rehabilitation. Alle deutschen Produktionsstandorte und zahlreiche internationale Standorte verfügen über Gesundheitszentren auf dem Werksgelände oder kooperieren mit Gesundheitszentren in Werksnähe.

In unseren Gesundheitszentren und bei unseren Kooperationspartnern können unsere Beschäftigten beispielsweise Rücken- und Gelenkproblemen vorbeugen und sich physiotherapeutisch behandeln lassen. Mit dem Trainingsgerät „fit@work“ beispielsweise können Beschäftigte zudem ein Faszientraining absolvieren und damit ihre Sehnen und Bänder stärken – direkt am Arbeitsplatz. In einer Führungskräftequalifizierung setzen sich Führungskräfte intensiv mit ihrem eigenen Gesundheitsverhalten auseinander und entwickeln einen gesundheitsorientierten Führungsstil.

### Unsere Sozialberatung unterstützt bei Krisen und Konflikten

Die innerbetriebliche Sozialberatung coacht, berät und unterstützt Beschäftigte und Führungskräfte, die sich beruflich oder privat in einer Veränderungs-, Konflikt- oder Krisensituation befinden. Das Angebot steht allen Beschäftigten inklusive der Zeitarbeitskräfte in Deutschland zur Verfügung. Zusätzlich bietet die Sozialberatung bereichsbezogene Workshops, beispielsweise zum hilfreichen Umgang mit Veränderungssituationen, sowie Coachings und Qualifizierungen für Führungskräfte an. Der Fokus dieser Angebote liegt auf der Weiterentwicklung der Sensibilität und psychosozialen Führungskompetenz im Umgang mit auffälliger, konflikthaftem oder anderweitig besorgniserregendem Verhalten von Beschäftigten. Wichtig ist dabei die Reflexion der eigenen Rolle. Hierbei geht es um die Berücksichtigung

- der Fürsorge für die Mitarbeitenden,
- der betrieblichen Interessen und
- des Wohlbefindens der Führungskraft selbst.

### Wir legen den Fokus auf Ergonomie

Daimler hat eine Ergonomie-Strategie und die entsprechende Bewertungsmethode in einer Gesamtbetriebsvereinbarung festgelegt.

Die Strategie umfasst folgende Grundsätze und Ziele:

- keine gesundheitsgefährdenden Arbeitsplätze – dafür optimieren wir neue und bestehende Arbeitsplätze
- Erhalt der Gesundheit und Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten

- Beschäftigte gemäß ihrem Profil und ihren Fähigkeiten einsetzen
- durch Prävention die Zahl der Muskel-Skelett-Erkrankungen verringern
- Führungskräfte übernehmen Verantwortung für die Gesundheit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Um diese Grundsätze und Ziele umzusetzen, haben wir uns im Berichtsjahr auf folgende Handlungsfelder und Maßnahmen konzentriert:

- Ergonomie-Standards in Entwicklung, Planung und Produktion durchgängig umsetzen
- Ergonomie bei einem neuen Produkt berücksichtigen – vom Konzept bis zur Serie
- Ergonomisch kritische Arbeitsplätze kontinuierlich umgestalten und verbessern
- Beschäftigte und Führungskräfte zum Thema Ergonomie informieren und qualifizieren
- Einführung der Ergonomie-Strategie auf internationaler Ebene
- Gestaltung altersgerechter und zukunftsfähiger Arbeitsplätze

Mithilfe eines IT-Systems bewerten wir die Ergonomie unserer Arbeitsplätze. Das System bezieht sich dabei auf arbeitsplatzrelevante Daten – beispielsweise Gewichte der Bauteile, Körperhaltungen bei Tätigkeitsausführung oder Kräfte, die für die Tätigkeit durch die Beschäftigten aufgebracht werden müssen. Auf dieser Basis berechnen Algorithmen, wie stark die Belastung an diesem Arbeitsplatz ist. Das Ergebnis wird in Ampelfarben dargestellt. So können wir schnell Verbesserungspotenzial erkennen und entsprechende Maßnahmen festlegen. Alle neu geschaffenen Arbeitsplätze bewerten wir bereits in der Planungsphase nach dem Ampelsystem. Auf diese Weise möchten wir ergonomisch risikobehaftete Arbeitsplätze von vornherein vermeiden. Zudem erstellen wir Arbeitsplatzprofile, anhand derer wir Beschäftigte mit Einschränkungen entsprechend ihren Fähigkeiten einsetzen können.

### **Wir weiten digitale Angebote im Gesundheitsmanagement aus**

Wie wirkt sich die Digitalisierung auf die Gesundheit unserer Beschäftigten aus und wie können wir digitale Systeme einsetzen, um ihre Gesundheit und Sicherheit zu fördern? Mit Fragen wie diesen beschäftigt sich unsere Initiative #DigitalHealth, die sich aus verschiedenen Experten der Health & Safety-Fachbereiche im Daimler-Konzern Deutschland zusammensetzt. Dieses Gremium setzt sich regelmäßig mit den unterschiedlichsten Digitalisierungsthemen auseinander, die einen direkten Einfluss auf Gesundheit und Sicherheit nehmen. Das Gremium berät die Führungskräfte und treibt Digitalisierungsthemen im Bereich Health & Safety voran.

Die bisherigen digitalen Angebote im Gesundheitsmanagement bei Daimler in Deutschland haben wir 2020 deutlich ausgeweitet und intensiviert: So konnten durch neue, standortübergreifende Webinare zahlreiche Beschäftigte zu Gesundheitsthemen qualifiziert werden. Darüber hinaus können Führungskräfte, deren Teams überwiegend mobil arbeiten, Gesundheits-Coaches für digitale, teamspezifische Impulsvorträge buchen.

### **Wie wir Gesundheit und Sicherheit in der Produktion gewährleisten wollen**

In allen Produktionsbereichen wenden wir unser modular aufgebautes Sicherheitskonzept für die Mensch-Roboter-Kooperation an. Es sorgt dafür, dass die Sicherheit zwischen Mensch und Maschine in jeder Situation gewährleistet ist. Es dient als Basis für die EG-Konformitätserklärung – eine Voraussetzung dafür, dass unsere Anlagen mit dem CE-Label für sichere Maschinen ausgezeichnet werden. Das Konzept lässt sich flexibel einsetzen, unabhängig davon, ob der Roboter eine assistierende oder leistungsunterstützende Aufgabe übernimmt oder auch voll automatisiert arbeitet.

Wir setzen zudem Arbeitskleidung mit integrierten digitalen Endgeräten (Wearable Computing Systems) und sogenannte Exoskelett-Systeme ein, um Arbeitsprozesse zu erleichtern. Exoskelett-Systeme unterstützen die Beschäftigten bei körperlich anstrengenden Tätigkeiten – beispielsweise beim Heben schwerer Gegenstände. Auch Beschäftigte mit Beeinträchtigungen können bei ihrer Arbeit von diesen Geräten profitieren.

### **Wie wir unsere Beschäftigten für Arbeitssicherheit sensibilisieren**

**GRI 403-5**

Wir sensibilisieren unsere Beschäftigten für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit. Dabei setzen wir vermehrt Filme, verschiedene Informationsportale oder Online-Trainings ein.

Neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter informieren wir in einer Erstunterweisung über sicherheitsrelevante Aspekte ihres Arbeitsplatzes. Auch danach werden regelmäßig verpflichtende Sicherheitsunterweisungen durchgeführt. Für einzelne Arbeitsbereiche haben wir zudem spezielle Online-Trainings entwickelt, etwa für Bürobereiche im Produktions- und Entwicklungsumfeld. Zusätzlich generiert unser digitales Tool zur Gefährdungsbeurteilung arbeitsplatzbezogene Unterweisungen direkt aus der Gefährdungsbeurteilung heraus.

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

GRI 103-3 | GRI 403-1/-2/-8

Wir möchten Arbeitsplätze gesundheitsförderlich gestalten und Unfälle wirksam vermeiden. Um das zu erreichen, lassen wir die Arbeitsprozesse prüfen, dokumentieren alle Vorfälle und berichten transparent darüber.

Mit unseren internen Due-Diligence-Audits an unseren konzerneigenen Produktionsstandorten überprüfen wir in der Regel alle fünf Jahre, ob Sicherheitsstandards eingehalten werden. Im Berichtsjahr haben diese Audits aufgrund von COVID-19 nicht stattgefunden. Verschiedene Standorte lassen zudem ihr Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem unabhängig von den Safety-Due-Diligence-Audits von externen Zertifizierungsgesellschaften gemäß ISO 45001 (in der Vergangenheit OHSAS 18001) prüfen. Rund 40 Prozent unserer Belegschaft an konzerneigenen Produktionsstandorten – das sind etwa 100.000 Beschäftigte – arbeiten mit einem nach ISO 45001 (beziehungsweise nach OHSAS 18001) zertifizierten Arbeitssicherheitsmanagementsystem.

## Wir dokumentieren Unfälle und Unfallkennzahlen

GRI 403-9

Daimler verfügt weltweit über mehrere Unfalldokumentationssysteme, aus denen wir, unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen, standardisierte Kennzahlen ableiten. Basis dafür sind dokumentierte Anwesenheitsstunden, Ausfalltage und Organisationsstrukturen. Aus der Unfalldokumentation erkennen wir unter anderem Unfallursachen und -schwerpunkte sowie unfallverursachende Tätigkeiten oder Betriebsmittel. 2020 haben wir 2.405 (2019: 2.957) Unfälle registriert.

Wir analysieren jeden Unfall, um dessen Hergang zu erklären. Außerdem sind die jeweiligen Einheiten dazu verpflichtet, vorbeugende Maßnahmen einzuleiten. Unfälle, aus denen andere Standorte lernen und Maßnahmen ableiten können, werden international an alle Arbeitssicherheitsexperten der Standorte kommuniziert.

Ein effektives Berichtswesen trägt dazu bei, dass wir unsere Ziele im Arbeits- und Gesundheitsschutz erreichen. Deshalb müssen alle Standorte Unfälle und Unfallkennzahlen an Health & Safety berichten. Auf Basis dieser Kennzahlen erstellen wir monatliche Berichte mit den konzernweiten Unfallkennzahlen.

### 50 | Unfallhäufigkeit\*

GRI 403-9

	2016	2017	2018	2019	2020
Arbeitsunfälle	3.444	2.766	3.152	2.957	2.405
Unfallhäufigkeit (Anzahl aller Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden)	9,4	7,5	7,7	6,8	6,4

\* Erfassungsquote Daimler Produktionsstandorte (Mercedes-Benz AG inkl. Vans, Daimler Truck AG inkl. Busses) weltweit: >99%

### 51 | Teilnehmer an Gesundheitstrainings\* (6-tägiges Training zu den Themen Bewegung, Ernährung & Entspannung)

GRI 403-6

	2016	2017	2018	2019	2020
Schichtarbeiter	556	500	544	460	–**
Führungskräfte	292	274	310	123	–**
Leitende Führungskräfte	141	191	177	188	–**

\* Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG in Deutschland

\*\* Pandemiebedingt waren die Gesundheitsprogramme 2020 ausgesetzt

## 52 | Teilnehmende an GesundheitstrainingPLUS\* (Gesundheitstraining zu den Themen Bewegung, Ernährung & Entspannung mit mehreren Einheiten über das Jahr verteilt)

GRI 403-6

	2016	2017	2018	2019	2020
Schichtarbeiter	219	184	206	252	-**
Führungskräfte	123	245	242	304	-**

\* Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG in Deutschland  
\*\* Pandemiebedingt waren die Gesundheitsprogramme 2020 ausgesetzt



Partnerschaften

## Starke Partnerschaften

Die bevorstehenden großen gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen wie den Klimawandel oder die zunehmende Urbanisierung kann die Menschheit nur gemeinschaftlich bewältigen. Hierzu leisten wir bei Daimler unseren Beitrag, indem wir uns mit unserer Expertise in den gesellschaftlichen Dialog einbringen und mit anderen an Lösungen arbeiten. Uns leitet dabei die Vision, mit beispielgebenden Formaten für den politischen Austausch zu den führenden „Corporate Citizens“ in der Automobilindustrie zu gehören. Wir möchten den politischen und öffentlichen Meinungsbildungsprozess als vertrauenswürdiger Partner begleiten.

### UNSER SPURWECHSEL

#### **Wir kommunizieren faktenbasiert und zuverlässig mit unseren Stakeholdern**

Für uns ist wichtig, die Interessen und Erwartungen unserer Stakeholder genau zu kennen. Nur so lassen sich gemeinsame Positionen ermitteln und darauf aufbauend entsprechende Projekte und Maßnahmen initiieren. Unsere Aktivitäten der politischen Interessenvertretung gestalten wir stets im Einklang mit unseren wichtigsten Unternehmenspositionen. Um diese zu ermitteln, haben wir einen 360-Grad-Prozess etabliert. Er berücksichtigt sowohl interne als auch externe Erwartungen. Generell gilt darüber hinaus: Mit unseren Stakeholdern kommunizieren wir stets zuverlässig und faktenbasiert.

Ein konstruktiver, internationaler politischer Dialog in unseren Märkten weltweit ist für die nachhaltige Gestaltung unseres Geschäfts unverzichtbar. Mit unserem internationalen und breit aufgestellten Netzwerk stellen wir diesen Dialog mit unseren politischen Stakeholdern sicher. Bei der Planung neuer Projekte oder bei standortspezifischen Themen tauschen wir uns zudem mit den Stakeholdern vor Ort aus – um so für alle Seiten vorteilhafte Rahmenbedingungen zu schaffen und akzeptable Lösungen zu finden.



## Wir fokussieren den Dialog – mit Politik und Gesellschaft

GRI 103-1

Politische Interessenvertretung bedeutet, im ständigen Dialog mit Entscheidungsträgern zu sein – zu ihnen zählen unter anderem Politiker, Regierungsmitglieder, Amtsträger sowie Vertreter politischer Interessengruppen, Handelsorganisationen und Verbände. Mit ihnen tauschen wir uns auf vielen Ebenen aus: Wir hören ihnen zu, bringen unsere Anliegen vor und erklären uns bereit, gesellschaftspolitische Verantwortung zu übernehmen. Auch das Gespräch mit Vertretern von Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und gesellschaftlichen Bewegungen gehört zu unseren Aufgaben.

Unsere Strategie der politischen Interessenvertretung folgt der Unternehmensstrategie – daher spielt die Transformation des Konzerns und der Automobilindustrie insgesamt in den Gesprächen eine besonders wichtige Rolle.

Wir haben verschiedene Veranstaltungs- und Dialogformate entwickelt, um einen offenen Austausch zu ermöglichen. Mit ihnen gehen wir gezielt auf Entscheidungsträger und andere gesellschaftliche Akteure zu, um über die automobilen Kernthemen hinaus auch relevante Zukunftsfragen zu erörtern. Dabei öffnen wir uns für andere Sichtweisen, um aus ihnen zu lernen, und bringen unser Know-how und Engagement in diesen Austausch ein. Auch externe Plattformen nutzen wir, um mit Vertretern von Regierungen, politisch und gesellschaftlich engagierten Gruppen, Meinungsführern und Experten zu diskutieren und mit ihnen an der Transformation der Automobilindustrie zusammenzuarbeiten. Dazu beteiligen wir uns unter anderem am Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg, an der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität der Bundesregierung und vielen anderen Foren.

## Wie wir unsere Arbeit verantwortungsvoll gestalten

GRI 103-2

Für den politischen Dialog und eine verantwortungsvolle Interessenvertretung hat sich Daimler eigene Grundsätze auferlegt: Wir wahren politische Zurückhaltung, Ausgewogenheit und Neutralität im Umgang mit politischen Parteien, Abgeordneten und Amtsträgern.

Mit verschiedenen Instrumenten wollen wir gewährleisten, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Dabei finden in der Verbandsarbeit und der Kooperation mit anderen Unternehmen kartellrechtliche Vorgaben besondere Beachtung. Zudem haben wir unternehmensintern verbindliche Vorgaben festgelegt. Diese sind unter anderem in einer weltweit gültigen Richtlinie und in der [Verhaltensrichtlinie](#) des Konzerns festgeschrieben. Den Umgang mit Zuwendungen, die Vergabe von

Parteispenden und die Handhabung weiterer Instrumente zur politischen Interessenvertretung regelt außerdem unsere Richtlinie „Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden“. Die Richtlinien finden unsere Beschäftigten in der Richtliniendatenbank im Intranet. Daimler ist zudem im [Transparenzregister der Europäischen Union](#) gelistet und erkennt dessen Verhaltenskodex an. In Deutschland sprechen wir uns für die Einrichtung eines Lobbyregisters auf nationaler Ebene aus.

Die genannten Richtlinien definieren auch, wie wir mit Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, umgehen wollen. Diese Risiken adressieren wir zudem in konzernweit verankerten Compliance-Prozessen. Beschwerden und Hinweise, die im Zusammenhang mit unseren Aktivitäten zur politischen Interessenvertretung stehen, nimmt unser Hinweisgebersystem BPO entgegen. Zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und unternehmensinternen Richtlinien führen wir regelmäßig Trainings durch. Geschult werden nicht nur Beschäftigte der Konzerngesellschaften des Daimler-Konzerns. Auch andere Beschäftigte der Daimler AG, die unsere Interessen vertreten und dem zuständigen Bereich External Affairs organisatorisch nicht zugeordnet sind, werden für ihre Aufgaben entsprechend qualifiziert.

**Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO**

### Interessenvertretung zentral koordiniert

Zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der Politik auf nationaler und internationaler Ebene ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen (External Affairs – EA). Er hat seinen Sitz in Stuttgart und gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Der Bereich EA gestaltet die Beziehungen des Konzerns über ein weltweites Netzwerk mit Außenbüros in Berlin, Brüssel, Madrid, Peking und Washington sowie über Repräsentanten in den Märkten. Unser Ziel ist es, für die politische Interessenvertretung konzernweit abgestimmte Inhalte bereitzustellen und politische beziehungsweise gesellschaftliche Zielgruppen koordiniert anzusprechen.

Der Leiter des Bereichs EA trägt als ständiges Mitglied im Group Sustainability Board bei vielen nachhaltigkeitsrelevanten Themen aktiv zu dessen Arbeit bei. Darüber hinaus stimmt sich EA eng mit den Vorständen und Fachbereichen über Fragen der Interessenvertretung ab. Dazu organisiert der Bereich unter anderem für verschiedene Vorstandsbereiche die Sitzungen des Governmental Affairs Committees. Bei diesen Treffen, die jeweils mehrmals im Jahr stattfinden, stimmen der Leiter und weitere Vertreter des Bereichs die für das Unternehmen entscheidenden Positionen und Vorgehensweisen mit Vorständen und Führungskräften der Topmanagement-Ebene ab. Wir stellen sicher, dass die Positionen der politischen Interessenvertretung mit den Zielen und Inhalten der nachhaltigen Geschäftsstrategie von Daimler und unseren Richtlinien sowie sonstigen öffentlichen Stellungnahmen übereinstimmen.

Beschäftigte von kontrollierten Konzerngesellschaften des Daimler-Konzerns und der Daimler AG, die unsere Interessen vertreten und dem Bereich EA organisatorisch nicht unterstehen, müssen sich gemäß unserer Richtlinie bei EA registrieren lassen. Neues Personal für den Bereich EA rekrutieren wir im Rahmen der standardisierten Daimler-Personalprozesse. Die Vergütung für die Tätigkeiten im Bereich EA entspricht der von Beschäftigten derselben Hierarchieebenen im übrigen Konzern.

Mit verschiedenen Formaten, wie zum Beispiel dem virtuellen politischen Dialog bei EvoBus Neu-Ulm im November 2020, stellt EA einen kontinuierlichen Informationsaustausch zwischen externen Stakeholdern und Unternehmensvertretern sicher. Je nach Format wird diese Aufgabe von Fachkräften des Bereichs EA ausgeführt oder von jenen Kollegen, die im Rahmen ihrer Tätigkeit im Ausland als politische Interessenvertreter für Daimler tätig werden, übernommen. Darüber hinaus nehmen üblicherweise auch Führungskräfte aus den jeweiligen Standorten teil, die sich mit Vertretern aus Gesellschaft und Politik zu aktuellen Themen austauschen.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie konnten im Berichtsjahr viele Veranstaltungen nicht so stattfinden, wie wir es uns vorgenommen hatten.

### Was wir erreichen wollen

Daimler möchte sich als glaubwürdiger und zuverlässiger Gesprächspartner in politische und öffentliche Meinungsbildungsprozesse einbringen. Übergeordnetes Ziel dabei ist es, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen miteinander in Einklang zu bringen. Konkret geht es uns in den Gesprächen mit politischen Entscheidern darum, mehr Planungssicherheit für Daimler zu erreichen. Hierbei haben wir uns im Berichtsjahr vor allem mit folgenden Themen auseinandergesetzt:

#### Klimaziele umsetzen und Luftqualität verbessern

Für Daimler ist das Pariser Klimaabkommen mehr als eine Verpflichtung: Wir stehen aus Überzeugung zu den darin vereinbarten Klimaschutzziele. Dafür investieren wir massiv in die Entwicklung und Produktion alternativer Antriebe nach dem Motto „Electric First“. Um die Klimaziele im Mobilitätssektor zu erreichen, ist ein langfristig stabiler und technologieoffener Regulierungsrahmen notwendig. Zusätzlich zu technologischen CO<sub>2</sub>-Reduktionsvorgaben und Fördermaßnahmen für die E-Mobilität sollte die Politik die Marktkräfte für den Klimaschutz stärker mobilisieren. Wir unterstützen deshalb Mechanismen zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Kraftstoffen – sei es über die Einbeziehung in den Emissionshandel oder über eine CO<sub>2</sub>-basierte Besteuerung.

Zudem möchten wir betonen, dass für den zügigen Ausbau der Elektromobilität eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur notwendig ist. Dringend gebraucht werden zum Beispiel Schnellladestationen an Autobahnen mit hohen Ladeleistungen und kundenfreundlichem Bezahlsystem. Zugleich muss für die angestrebte klimaneutrale Mobilität ausreichend Energie aus erneuerbaren Quellen verfügbar sein.

Weiterhin sind wir davon überzeugt, dass unterschiedliche Antriebsarten ihren jeweiligen Beitrag zur [Dekarbonisierung](#) leisten können und müssen. Entsprechend gehen wir davon aus, dass neben der Elektromobilität auch synthetische Kraftstoffe ([E-Fuels](#)) eine Rolle spielen werden, um CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Bestandsflotte zu reduzieren. Brennstoffzellen-Fahrzeuge stellen eine weitere wichtige klimafreundliche Alternative dar. Das gilt insbesondere für Transporte mit hohem Energiebedarf. Brennstoffzellen eignen sich zum Beispiel besonders gut für schwere Nutzfahrzeuge im Langstreckeneinsatz. Die Politik sollte die Entwicklung dieser vielfältigen Antriebssysteme unterstützen, beispielsweise durch geeignete Steuerungs- und Anreizsysteme.

Wir bekennen uns zum Ziel der Luftreinhaltung in Städten und haben in den letzten Jahren in dieser Hinsicht viel erreicht (Flotterneuerungs-, freiwilliges Hardware-Nachrüstungsprogramm in besonders betroffenen Städten sowie freiwillige Software-Updates für eine signifikante NOX-Reduktion).

Neben den beschriebenen Maßnahmen sollten zur weiteren Verbesserung der Luftqualität international abgestimmte Rahmenbedingungen etabliert werden. Eine zukünftige Regulierung der Fahrzeugemissionen sollte sich an den bestehenden und zu erwartenden Luftqualitätsproblemen orientieren. Die zur Messung der Emissionen eingesetzten Methoden müssen zudem technisch ausgereift und robust sein. Der Industrie sollte daher eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt werden, um die Maßnahmen umzusetzen.

#### [Klimaschutz & Luftreinhaltung](#)

#### Städte lebenswerter gestalten

Eine saubere, sichere, allgemein zugängliche und auch bezahlbare Mobilität ist eine der Voraussetzungen für eine hohe Lebensqualität in unseren Städten. Hierzu bedarf es intelligenter Systeme zur Verknüpfung und koordinierten Nutzung aller Verkehrsträger. Das jeweilige Verkehrsmittel sollte vorzugsweise dort eingesetzt werden, wo es am meisten Vorteile bietet. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass die öffentliche Ladeinfrastruktur in Städten und an Hauptverkehrsachsen ausgebaut wird.

#### [Lebenswerte Städte](#)

#### Verkehrssicherheit verbessern

Fahrzeug- und Verkehrssicherheit waren, sind und bleiben Schwerpunkte der Entwicklung unserer Fahrzeuge. Daimler unterstützt die Anstrengungen der Politik, den Rahmen für weitere Verbesserungen in der Verkehrssicherheit etwa durch automatisiertes Fahren zu setzen.

#### [Verkehrssicherheit](#)

#### Standards für menschenrechtliche Sorgfalt etablieren

Die Achtung von Menschenrechten ist für Daimler ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung und in unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert.

Es ist unser Anspruch und Ziel zugleich, dass die Menschenrechte in allen unseren Konzerngesellschaften eingehalten werden und auch bei unseren Lieferanten Beachtung finden.

Für die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsanforderungen entlang der [Lieferkette](#) befürworten wir die Schaffung einheitlich akzeptierter Standards – idealerweise auf internationaler Ebene. Eine gesetzliche Regelung kann hilfreich sein, um Rechtssicherheit und international einheitlich akzeptierte Standards zu schaffen. Die Regulierung sollte auch zukünftig gleiche Wettbewerbsbedingungen herstellen, um fairen Wettbewerb zu fördern – so können die Menschenrechte in globalen Wertschöpfungsketten weiter gestärkt werden. Zudem muss der Verantwortungsbereich menschenrechtlicher Sorgfalt klar definiert werden. Sorgfaltspflichten sollten auf tatsächliche wirtschaftliche Einflussmöglichkeiten und juristische Durchgriffsmöglichkeiten entlang der Liefer- und Wertschöpfungskette begrenzt werden, um dem Anspruch auf Angemessenheit und Umsetzbarkeit gerecht zu werden.

#### [Menschenrechte](#)

#### **Transparenz schaffen für nachhaltige Finanzierung**

Daimler unterstützt das Ziel der nachhaltigen Finanzierung, um Investitionen für ein nachhaltiges Wachstum zu fördern. Eine richtig konzipierte Taxonomie nachhaltiger Wirtschaftsleistungen kann dazu beitragen, Märkte transparenter zu gestalten und Investitionen in nachhaltige Aktivitäten zu lenken.

#### [Nachhaltige Unternehmensführung](#)

#### **Standortspezifische Fragen im Dialog beantworten**

Wir stehen im engen Austausch mit den Stakeholdern aus Politik und Gesellschaft im lokalen Umfeld unserer Standorte; dabei ist es unser oberstes Ziel, die Interessen des Werks und die Anliegen der lokalen Stakeholder in Einklang zu bringen.

#### **Engagement für freien und fairen Handel**

Als global tätiges Unternehmen setzt Daimler auf freien und fairen Handel. Freier Handel und Investitionen sind Schlüsselfaktoren für Innovationen, Beschäftigung, Wachstum und Wohlstand.

#### **Arbeitsgesetze modernisieren**

Um den Anforderungen der Digitalisierung und der Transformation der Automobilindustrie gerecht zu werden, setzen wir uns für eine Modernisierung der Arbeitsgesetze ein. Diese sollten beispielsweise an den gestiegenen Bedarf für flexible Arbeitszeitmodelle angepasst werden. Besondere Bedeutung für die Gestaltung des Arbeitsrechts messen wir der Internationalen Menschenrechtscharta und den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) bei.

#### [Beschäftigte](#)

### **Wie wir mit Parteispenden und politischen Zuwendungen umgehen**

#### [GRI 415-1](#)

Jegliche Parteispenden (unabhängig von der Höhe) sowie Zuwendungen an andere Organisationen ab 50.000 Euro (einschließlich Steuern) müssen vom Gesamtvorstand der Daimler AG genehmigt werden. Für die Entscheidung ist ferner eine Stellungnahme des Bereichs EA erforderlich. Daimler hat im Berichtszeitraum weder in monetärer noch nichtmonetärer Form an Parteien gespendet. Die Entscheidung hierfür ist unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen zustande gekommen.

### **Wir engagieren uns in Verbänden und Initiativen**

#### [GRI 102-12/-13](#)

Neben dem direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern engagieren wir uns auch in Industrieverbänden – unter anderem als Mitglied im Verband der Automobilindustrie (VDA) in Deutschland. Verbände nehmen eine staatspolitische Verantwortung wahr, weil sie unternehmens- beziehungsweise branchenübergreifend die Interessen der Wirtschaft artikulieren und als Ansprechpartner für die Politik dienen. Auch hier beteiligen wir uns an politisch relevanten Debatten, zum Beispiel zur Luftreinhaltung in deutschen Städten und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Mit unserem Know-how und unserer Technologie wirken wir zudem aktiv an der Entwicklung innovativer Lösungen mit. Darüber hinaus pflegen wir den regelmäßigen Kontakt mit Vertretern der Zivilgesellschaft sowie mit anderen Unternehmen. Neben den von uns selbst initiierten Dialogen engagieren wir uns in weiteren Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen.

Daimler hat sich eigene Ziele gesetzt, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Diese Ziele orientieren sich daran, was nach den neuesten Ergebnissen der Klimaforschung nötig ist, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen.

Wir haben Maßnahmen definiert, mit denen wir die Ziele erreichen wollen. Ausgewählte Zielsetzungen und Umsetzungsmaßnahmen lassen wir extern durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auditieren. Nach den Vorgaben der [Science Based Targets Initiative](#) (SBTI) haben wir zudem einen konkreten CO<sub>2</sub>-Reduktionspfad definiert. Seine Konformität mit dem Pariser Klimaschutzabkommen wurde durch die SBTI bestätigt.

Durch den Beitritt zu dieser Initiative wird unser Engagement zur Erreichung der Klimaziele weiter unterstrichen.

#### [Mitgliedschaften](#)

#### [Im Dialog mit Stakeholdern strategische Entscheidungen treffen](#)

## Transparenz schaffen über kommunale und regionale Dialoge

Auch auf Standortebene stehen wir mit unseren Anspruchsgruppen im Austausch: Anlass- und projektbezogen greifen wir Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Stakeholdern auf und treten mit ihnen in einen offenen Austausch. Zudem führen wir im Rahmen der Weiterentwicklung unserer politischen Interessenvertretung Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durch. Ein Beispiel hierfür ist der Austausch mit NGOs in Berlin.

Ein weiteres Beispiel war die virtuelle Zwischenbilanzkonferenz des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg im September 2020. Ziel des Treffens war es, die Transformation der Automobilwirtschaft einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen. Daimler nutzte die Gelegenheit, um über neueste Trends in der Aus- und Weiterbildung zu informieren. Außerdem präsentierten wir unsere Aktivitäten im Bereich der urbanen Mobilität und chatteten mit den virtuellen Besuchern. Die Ergebnisse der Dialoge fließen in die weiteren unternehmerischen Entscheidungen und deren Umsetzung ein.

## Experimentieren mit neuen Dialogformaten

Im Dialog mit Bürgern, Politik, Wirtschaft und NGOs wurden aktuelle Themen diskutiert und gemeinsam Antworten auf gesellschaftliche und ökologische Fragen gesucht. Im Fokus standen neben Nachhaltigkeit und Elektromobilität auch die Themen Digitalisierung und Urbanisierung und deren Bedeutung für die Gesellschaft. Dazu gab es unterschiedliche Formate an wechselnden Orten in Berlin – dazu zählte unter anderem eine interne Talkreihe zum Thema „Transformation im New Normal“.

Über die Weiterentwicklung unserer politischen Interessenvertretung wollen wir mit Anspruchsgruppen ins Gespräch kommen, die in einer zunehmend kritischen Zivilgesellschaft eine wachsende Rolle spielen. Dafür streben wir sowohl intern als auch extern verschiedene Kooperationen mit neuen Partnern an, die auch einen Zugang zu neuen Zielgruppen ermöglichen. Gerade der direkte Austausch mit einer breiteren, gut informierten, kritischen und vor allem interessierten Öffentlichkeit ist von großer Bedeutung für uns. Gleichzeitig können und wollen wir selbst Themen setzen und Diskussionen anstoßen – intern wie extern.

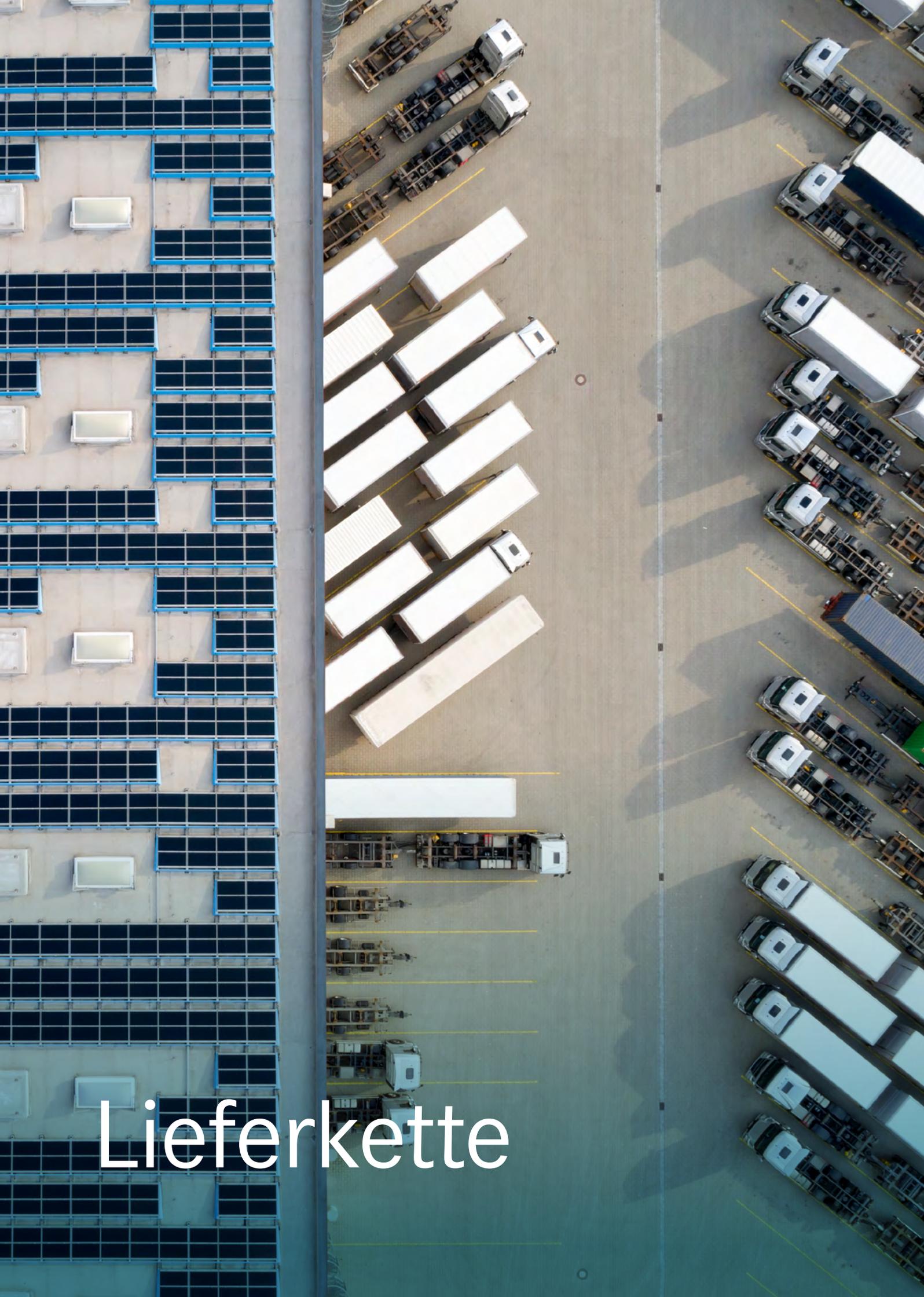
Aufgrund der Corona-Pandemie fanden die Veranstaltungen entweder als sichere hybride Formate oder gänzlich im digitalen Raum statt. 2021 finden die Veranstaltungen vorerst rein digital statt; inhaltlich geht es unter anderem um Daimlers sechs strategische Handlungsfelder der Nachhaltigkeit.

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

**GRI 103-3**

Der Bereich EA berichtet dem Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung regelmäßig über seine Aktivitäten; Rückmeldungen der Beiratsmitglieder fließen in seine Planung mit ein. Darüber hinaus erstattet EA auch dem Aufsichtsrat der Daimler AG regelmäßig Bericht.

In Zukunft wollen wir noch genauer auf die Erwartungen unserer Stakeholder eingehen. Zu diesem Zweck entwickeln wir unter anderem innovative Dialogformate, die genau auf unsere Stakeholder zugeschnitten sind. Darüber hinaus planen wir, weitere Dialogformate an internationalen Standorten wie Washington, D.C. oder Brüssel einzurichten.



# Lieferkette

# Lieferkette

## Wir haben die Lieferkette im Blick

GRI 103-1

Mehr Nachhaltigkeit in der gesamten Lieferkette – das fordern Investoren, Analysten, aber auch die Gesetzgeber und die Gesellschaft immer stärker von der Automobilindustrie. Denn insbesondere mit dem Ausbau der E-Mobilität rückt die vorge-lagerte Wertschöpfungskette in den Fokus: So ist vor allem die Batterieherstellung energieintensiv und verursacht hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zudem werden für Akkus Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt benötigt. Doch bei ihrem Abbau und ihrer Verarbeitung besteht die Gefahr von Menschenrechtsverletzungen und negativen Umweltauswirkungen. Denn sie stammen zum Teil aus Ländern, in denen keine hinreichenden ökologischen und sozialen Standards gelten.

Daimler ist überzeugt: Wer nachhaltig sein will, muss auch in der Lieferkette ansetzen. Denn wir beziehen indirekt Rohstoffe sowie direkt Bauteile und Dienstleistungen aus der ganzen Welt. Unser Ziel ist es, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden – und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Entsprechend nehmen wir auch unsere direkten Lieferanten in die Pflicht und erwarten von ihnen, sich an ökologische und soziale Standards zu halten.

Ein nachhaltiges Lieferkettenmanagement bietet außerdem viele Chancen: Durch unser Engagement können wir dazu beitragen, weltweit gute Geschäftspraktiken auf den Märkten zu etablieren – und damit einen wertvollen Beitrag zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie dem Schutz der Umwelt und des Klimas zu leisten. Gleichzeitig festigen wir mit einem nachhaltigen Lieferkettenmanagement das Vertrauen unserer Stakeholder in Daimler als verantwortungsvollen Partner.

## Wir steuern unsere Lieferkette nachhaltig

GRI 103-2 GRI 102-9/-10

Unsere Fahrzeuge enthalten in der Regel mehrere Tausend Teile und Komponenten. Entsprechend komplex ist unsere Lieferkette: Sie umfasst für Produktions- und Nichtproduktionsmaterial rund 60.000 direkte Lieferanten, vor allem aus den Regionen Europa, Nordamerika und Asien. Diese haben wiederum Sublieferanten. Manchmal besteht eine Lieferkette aus bis zu sieben oder acht Unterstufen mit jeweils weiteren Sublieferanten pro Stufe. Und mit jeder Innovation und Marktentwicklung entwickelt sie sich dynamisch weiter – so auch im Berichtszeitraum.

Um unsere Lieferkette nachhaltig zu steuern, setzen wir vielfältige Maßnahmen und Konzepte ein. Hierzu gehören Lieferanten-Screenings, Audits, risikobasierte Due-Diligence-Analysen sowie Qualifizierungsmodule für Produktionsmaterial-Lieferanten und zusätzliche Workshops mit ausgewählten Dienstleistern. Dadurch wollen wir einerseits sicherstellen, dass Sozialstandards

und Umweltauflagen eingehalten werden. Andererseits wollen wir die Transparenz in der Lieferkette erhöhen.

Unsere drei Einkaufsbereiche „Mercedes-Benz Cars Einkauf und Lieferantenqualität“, „Global Procurement Trucks & Buses“ sowie „International Procurement Services“ arbeiten gemeinsam daran, Materialien und Dienstleistungen verantwortungsvoll zu beziehen.

Dabei bilden die Daimler [Supplier Sustainability Standards](#) die Leitplanken für unser nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Sie definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit sowie Geschäftsethik und Compliance. Die Supplier Sustainability Standards fokussieren sich unter anderem auf folgende Menschenrechts-, Compliance- und Umweltaspekte:

- freie Wahl der Beschäftigung
- Ächtung von Kinderarbeit
- Chancengleichheit und Diskriminierungsverbot
- Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen
- Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Fairness bei Löhnen, Arbeitszeiten und Sozialleistungen
- fairer Wettbewerb
- Vermeidung von Interessenkonflikten
- Wahrung von Geschäftsgeheimnissen
- umweltfreundliche Produktion und Produkte
- Produktsicherheit und -qualität

Unsere direkten Lieferanten sind aufgefordert, diese Nachhaltigkeitsstandards anzuerkennen, sie ihren Beschäftigten zu vermitteln und auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen. Ebenso erwarten wir von ihnen, dass sie deren Einhaltung kontrollieren. Die Mercedes-Benz AG hat dazu im Rahmen eines Pilotprojekts einen Blockchain-Prototyp entwickelt. Mit ihm können Informationen und Dokumente, zum Beispiel Zertifikate oder [Codes of Conduct](#), transparent und nachvollziehbar entlang der Lieferkette weitergegeben werden. Den Ansatz verfolgen Mercedes-Benz Cars & Vans seit 2020 in einem daran anknüpfenden Projekt weiter. Nach erfolgreichem Projektabschluss kann dieser auch auf die Bedarfe von Daimler Trucks & Buses angepasst werden.

Unsere Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten haben wir im Berichtsjahr weiter geschärft und unsere Vertragsbedingungen entsprechend angepasst. So fordern wir von unseren direkten Lieferanten beispielsweise, Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht gemäß den Vorgaben der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie der jeweils relevanten OECD-Leitsätze und Prinzipien zu etablieren. Dabei behalten wir uns das Recht vor, diese Prozesse zu kontrollieren und

zu auditieren. Darüber hinaus ist der Lieferant verpflichtet, uns über identifizierte menschenrechtliche Risiken und Gegenmaßnahmen zu informieren sowie uns auf Anfrage Risiko-Hotspots entlang seiner Lieferkette offenzulegen. Auch im Hinblick auf unsere umweltspezifischen Anforderungen haben wir die Vertragsbedingungen angepasst. So fordern wir beispielsweise von direkten Lieferanten, die das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans mit Produktionsmaterial beliefern, dass sie bestimmte Umweltkennzahlen offenlegen – dazu zählen etwa CO<sub>2</sub>-Emissionen, Energie- und Wasserverbrauch sowie Abfallmengen.

### So stellen wir die Einhaltung unserer Standards sicher

GRI 414-1 GRI 308-1

Wir prüfen systematisch, ob unsere Standards eingehalten werden. Die Bewertung neuer und bestehender Lieferanten gemäß Nachhaltigkeitsstandards ist fest in den Prozessen unserer drei Einkaufsbereiche verankert:

International Procurement Services, zuständig für den Einkauf von Nichtproduktionsmaterial, bewertet alle neuen Lieferanten in Risikoländern und kritischen Einkaufsbereichen im Hinblick auf Sozial- und Umweltstandards, Geschäftsethik und den Umgang mit Richtlinien. Zudem tritt der Einkaufsbereich mit ausgewählten Lieferanten weltweit in den Dialog und tauscht sich zum Thema Menschenrechte aus. Alle bestehenden Dienstleister überprüft International Procurement Services jedes Jahr auf Auffälligkeiten hinsichtlich sozialkritischer Aspekte. Zusätzlich prüft ein Audit-Team, ob die Dienstleister in Deutschland gesetzliche und tarifliche Rahmenbedingungen und ob Lieferanten die Daimler-Vorgaben einhalten.

Mercedes-Benz Cars Einkauf und Lieferantenqualität sowie Global Procurement Trucks & Buses (beide zuständig für den Einkauf von Produktionsmaterial) überprüfen alle neuen Lieferanten vor einer möglichen Beauftragung vor Ort im Hinblick auf Nachhaltigkeitsstandards. Dabei werden insbesondere Fragen zu Sozialstandards wie etwa Arbeitszeiten, Entlohnung und Vereinigungsfreiheit gestellt. In risikoreichen Ländern ist die Prüfung noch umfassender und enthält als festen Bestandteil die Überprüfung des Themas Kinderarbeit.

Auch bestehende direkte Lieferanten überprüfen wir im Rahmen regelmäßiger Risikoanalysen. Unter anderem führen wir eine jährliche Datenbankrecherche zu Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstößen durch. Sie ist Teil des Supplier-Screening-Prozesses. Durch diese Prüfungen wollen wir mögliche Verstöße frühzeitig anhand aktueller Daten der Lieferanten erkennen. Im Jahr 2020 wurden bei Produktionsmateriallieferanten insgesamt 658 Vor-Ort-Überprüfungen durchgeführt. Bedingt durch die Corona-Pandemie, fanden ausnahmsweise auch virtuelle Audits statt.

Darüber hinaus prüfen wir nicht nur soziale Aspekte, sondern auch, ob Lieferanten über ein Umweltzertifikat verfügen. Von Lieferanten, die uns mit Produktionsmaterial versorgen, fordern wir ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Gleiches gilt risikobasiert auch für Lieferanten von Nichtproduktionsmaterial, wie beispielsweise Lackierdienstleistungen. Besitzt der Lieferant kein zertifiziertes Umweltmanagementsystem, hat er zwei Jahre Zeit, um ein solches System einzurichten und zertifizieren zu lassen. Falls dies nicht geschieht, wird gegebenenfalls von einer Neubeauftragung abgesehen.

Für ein wirksames nachhaltiges Lieferantenmanagement legen wir großen Wert auf die Vergleichbarkeit der Bewertungen. Deshalb arbeiten wir auch mit standardisierten Instrumenten wie dem branchenweiten Fragebogen zur Nachhaltigkeit (Self-Assessment Questionnaire) der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative „Drive Sustainability“. Mercedes-Benz Cars & Vans fordert die Beantwortung des Self-Assessment Questionnaires von allen seinen Lieferanten ein. Auch bei Daimler Trucks & Buses wurde die Nachhaltigkeitsleistung neuer Lieferanten sowie risikobasiert bei bestehenden Lieferanten im Berichtsjahr anhand von Self-Assessment-Fragebögen bewertet.

### Hinweisen auf Fehlverhalten gehen wir systematisch nach

Kommen bei den Vor-Ort-Audits oder Datenbankrecherchen hinsichtlich der Nachhaltigkeitsleistung eines neuen oder bestehenden Lieferanten Zweifel auf, veranlasst der zuständige Einkaufsbereich eine tiefergehende Überprüfung. Stoßen wir auf Auffälligkeiten, führen wir beispielsweise Lieferantenbefragungen durch. Den betroffenen Lieferanten stellen wir hierzu eine Reihe fallspezifischer Fragen. Dabei müssen sich die Lieferanten beispielsweise zu ihrem Nachhaltigkeitsmanagement oder zur Einbindung ihrer eigenen Lieferanten äußern. Deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Nachhaltigkeitsleistung unzureichend ist, halten wir unsere Lieferanten dazu an, die entsprechenden Prozesse zu verbessern. Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend verbessert werden, entscheiden wir individuell über die weiteren Schritte – in besonders schweren Fällen auch in Managementgremien. Dabei kann es in letzter Konsequenz auch dazu kommen, dass wir uns von einem Lieferanten trennen.

### Wir fördern den verantwortungsvollen Umgang mit Daten bei Lieferanten

Vor der Beauftragung eines Dienstleisters, der personenbezogene Daten verarbeitet, prüfen wir, ob dieser die erhaltenen Daten im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), verarbeiten kann. Dabei kommt es entscheidend darauf an, ob der Dienstleister angemessene technische und organisatorische Maßnahmen hinsichtlich der Datensicherheit nachweisen kann.

 [Datenverantwortung](#)

## Wir sensibilisieren und qualifizieren unsere Lieferanten

Grundlagen für ein erfolgreiches Nachhaltigkeitsmanagement in der Lieferkette sind ein gemeinsames Verständnis von Nachhaltigkeit sowie das Wissen, wie die geltenden Anforderungen konkret umgesetzt werden können. Dementsprechend sensibilisieren und informieren wir unsere Lieferanten schon seit vielen Jahren durch entsprechende Schulungsmodule, wo sinnvoll auch im Rahmen unserer Verbandsarbeit.

Seit 2018 haben wir gemeinsam mit der Nachhaltigkeitsinitiative „Drive Sustainability“ Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen für Lieferanten in verschiedenen Fokusländern wie Indien oder Argentinien durchgeführt. Die Fokusländer wählen wir gemeinsam mit der Initiative aus. 2020 haben aufgrund der COVID-19-Pandemie jedoch keine Präsenzmodule stattgefunden. Stattdessen wurde ein Konzept für ein neues E-Learning-Programm umgesetzt.

Auf Grundlage unserer Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und unserer Verhaltensrichtlinie haben wir zudem das [„Supplier Compliance Awareness Module“](#) entwickelt. Es unterstützt Lieferanten dabei, mit möglichen Integritäts- und Compliance-Risiken umzugehen. Das Compliance Awareness Module soll den Lieferanten einen Überblick über die aktuell bei Daimler geltenden Grundsätze zu Compliance geben und ihnen die Erwartungshaltung des Unternehmens vermitteln. Es beinhaltet verschiedene Fallbeispiele zu unseren Compliance-Themenfeldern und bietet dadurch Hilfestellung und Orientierung. Außerdem machen wir darin deutlich, welche Erwartungen wir in puncto Integrität an Lieferanten haben, und informieren zu rechtlichen Vorgaben und ethischen Standards. Alle Lieferanten können über das Daimler Supplier Portal rund um die Uhr auf das Modul zugreifen. Zudem können sie das Modul an ihre eigenen Geschäftspartner in der Lieferkette weitergeben.

### [Integrität & Compliance](#)

Im Dienstleistungsbereich sensibilisieren wir durch weitere Maßnahmen insbesondere zum Thema Menschenrechte. Beispielsweise kommt im Rahmen von „Good Practice Sharing Workshops“ – seit dem Frühjahr 2020 auch digital durchgeführt – ein funktionsübergreifendes Team aus dem Einkauf mit Lieferanten zusammen. Dabei geht es um einen offenen und konstruktiven Austausch der Beteiligten. Gleichzeitig informieren wir hierbei, welche Erwartungen wir an unsere Geschäftspartner stellen.

## Wir engagieren uns in Branchenverbänden und Initiativen

Daimler engagiert sich seit Langem in verschiedenen Branchen- und Industrieverbänden, die sich mit dem Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette auseinandersetzen. Diese Mitgliedschaften helfen uns, die Nachhaltigkeit in komplexen Lieferketten zu verbessern, indem wir gemeinsame Maßnahmen vorantreiben. Dazu gehören:

- **UN Global Compact:** Daimler ist Mitglied der LEAD-Gruppe und Teilnehmer in zwei sogenannten Action Platforms (Decent Work in Global Supply Chains und Reporting).
- **Deutsches Global Compact Netzwerk:** Daimler ist Themenpate für Menschenrechte und Mitglied im Lenkungsreis.
- **econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V.:** Daimler ist Themenpate für Menschenrechte und Mitglied des Clusters Menschenrechte & Wertschöpfung.
- **Verband der Automobilindustrie (VDA):** Daimler setzt sich auch als VDA-Mitglied für Nachhaltigkeit in der Lieferkette ein. Derzeit entwickelt der VDA mit seinen Mitgliedsunternehmen einen standardisierten Prüf- und Austauschmechanismus zur Evaluierung der Nachhaltigkeitsperformance von Unternehmen in automobilen Lieferketten. Ziel ist die Verbesserung von Nachhaltigkeit in Lieferketten mittels Vor-Ort-Assessments und deren Nachverfolgung.
- **Drive Sustainability:** Daimler ist LEAD-Partner der europäischen Brancheninitiative der Automobilindustrie „Drive Sustainability“, die sich für Nachhaltigkeit in der Lieferkette einsetzt. Eine wichtige Rolle spielen dabei die gemeinsamen „Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain“. Mit ihnen verfügen wir über weltweit anerkannte soziale und ökologische Mindeststandards für die Lieferkette.
- **„Branchendialog Automobilindustrie“ des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP):** Daimler nimmt am NAP-Branchendialog der Automobilindustrie teil. Ziel es ist, gemeinsam mit Vertretern aus Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Politik, Wirtschaft und Verbänden Lösungen zu erarbeiten, um Menschenrechte in Wertschöpfungsketten zu stärken.

## Wir setzen uns für Menschenrechte in unseren Lieferketten ein

Um unsere Lieferketten nachhaltiger zu gestalten, gilt es, die Transparenz und Rückverfolgbarkeit weiter zu verbessern – nur so können wir potenzielle menschenrechtliche Risiken und negative Auswirkungen frühzeitig erkennen. Deshalb setzen wir auf umfassende Maßnahmen, um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht nachzukommen.

## So überprüfen wir unsere Lieferketten

### **GRI 414-2**

Mit unserem Due-Diligence-Ansatz, dem Human Rights Respect System, untersuchen wir, ob menschenrechtliche Sorgfaltspflichten in unserer Lieferkette eingehalten werden. Im Rahmen einer Vorab-Risikoabschätzung haben wir 24 Rohstoffe und 27 Dienstleistungen identifiziert, deren Einsatz, Gewinnung oder Weiterverarbeitung menschenrechtlich potenziell kritisch sind.

## 53 | Kritische Rohstoffe und Dienstleistungen in der Lieferkette

Daimler identifiziert Risiken und geht sie systematisch an



Grundlage der Risikoabschätzung sind verschiedene internationale Referenzdokumente, wie beispielsweise die „Child and Forced Labour List“ des US-Arbeitsministeriums. Dabei spielen Abbaumethoden und -länder eine wichtige Rolle. Auch im Bereich Dienstleistungen ziehen wir zusätzlich zur Risikoabwägung Indizes heran, die dabei helfen, die Länder in den Fokus zu nehmen, in denen Menschenrechte ebenfalls einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind.

Für die Rohstoffe, die ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, führen die Einkaufsbereiche der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG gemeinsam eine umfassende menschenrechtliche Überprüfung durch. Dabei übernehmen die Geschäftsfelder für bestimmte Rohstoffe jeweils eine Mandatsfunktion für das Assessment.

Diese Überprüfung besteht im Wesentlichen aus drei Schritten:

1. Wir schaffen entlang der Rohstoff-Lieferketten Transparenz – insbesondere bei bestimmten Fokusbauteilen wie der Batteriezelle.
2. Wir identifizieren in diesen Lieferketten Risiko-Hotspots.
3. Wir definieren Maßnahmen für die Risiko-Hotspots, setzen sie um und stellen sicher, dass sie wirksam sind.

Bis Ende 2020 haben wir 24 Prozent aller Rohstoffe mit hohem Risiko auf diese Weise überprüft – und damit unser anvisiertes Ziel von 20 Prozent übertroffen. Wir wollen diesen Anteil Schritt für Schritt steigern: So wollen wir bis Ende 2021 30 Prozent und bis 2025 70 Prozent aller Rohstoffe mit hohem Risiko überprüfen. Letztlich sollen bis 2028 für 100 Prozent der Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen entsprechende Maßnahmen definiert werden.

### Bei kritischen Rohstoffen verfolgen wir den Ansatz „Befähigung vor Rückzug“

Daimler schließt Konflikt- und Hochrisikogebiete als Bezugsquellen kritischer Rohstoffe nicht generell aus. Unser Ansatz zielt vielmehr darauf ab, die Situation vor Ort für die Menschen zu verbessern und deren Rechte zu stärken. Damit folgen wir auch der Empfehlung von NGOs, Politik und anderen relevanten Interessengruppen, sich nicht aus kritischen Ländern zurückzuziehen. In diesem Zusammenhang ist der Grundsatz „Befähigung vor Rückzug“ von besonderer Bedeutung: Wir wollen in unseren Lieferketten einen aktiven Beitrag leisten, um Mensch und Umwelt besser zu schützen – und uns nicht von Problemen abwenden. Dafür arbeiten wir eng mit relevanten Stakeholdern in den rohstoffspezifischen Lieferketten zusammen.

#### Kobalt: Die Achtung und Wahrung der Menschenrechte in der Lieferkette hat für uns oberste Priorität

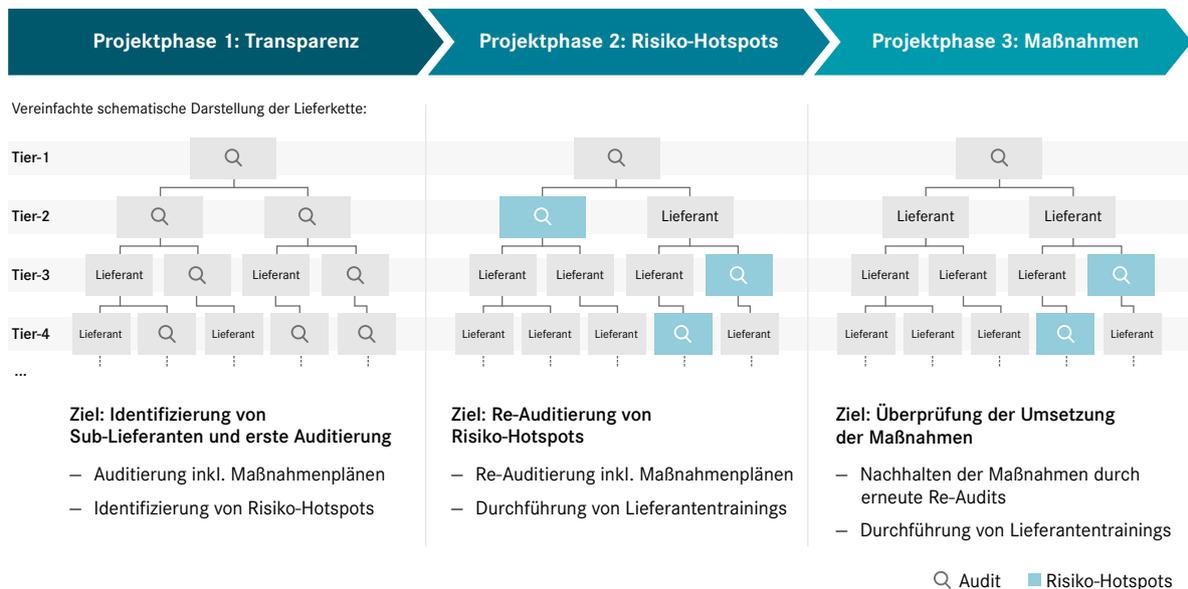
Kobalt ist ein wichtiger Rohstoff für die Herstellung von Batterien von elektrisch betriebenen Pkw und Nutzfahrzeugen. Die weltweit größten Vorkommnisse befinden sich in der Demokratischen Republik Kongo (DR Kongo). Um menschenrechtliche Risiken besser identifizieren und ihnen in Kooperation mit unseren Lieferanten entgegenwirken zu können, ist Transparenz eine grundlegende Voraussetzung.

Mercedes-Benz Cars & Vans lässt seit 2019 im Rahmen eines dreijährigen Prüfungsprogramms die Kobalt-Lieferketten der Batteriezellenlieferanten von dem externen Audit- und Beratungsunternehmen RCS Global nach [OECD-Leitlinien](#) auditieren. Dies umfasst auch die von der Mercedes-Benz AG und der Daimler Trucks & Buses AG gemeinsam genutzten Batteriezellenlieferanten. Dabei werden unter anderem Aspekte wie der Verzicht auf Kinderarbeit und moderne Sklaverei, Arbeitsschutz und

## 54 | Auditierung der Kobalt-Lieferketten nach OECD-Leitlinien

### Das dreijährige Prüfungsprogramm für Batteriezellen mit RCS Global

Kick-off 2019 → Status Ende 2020 × → 2022



Gesundheitsmaßnahmen sowie Materialkontrolle und vorhandene Due-Diligence-Systeme überprüft.

Bereits 2018 hat RCS Global im Rahmen eines Pilotprojekts die Kobalt-Lieferkette eines Batteriezellenlieferanten nach OECD-Leitlinien kontrolliert und entsprechende Korrekturmaßnahmen vereinbart. Die Erkenntnisse sind anschließend in das Prüfungsprogramm für die Kobalt-Lieferketten eingeflossen, das Mercedes-Benz Cars & Vans 2019 mit RCS Global gestartet hat. Die zentralen Ziele des Programms sind:

1. Transparenz und Überprüfung der Kobalt-Lieferkette des Unternehmens vom Batteriezellenlieferanten bis zum Minenstandort.
2. Due-Diligence-Managementsysteme und Beschaffungspraktiken der Lieferanten in der Kobalt-Lieferkette überprüfen und verbessern

Im ersten Jahr lag der Fokus darauf, Transparenz zu schaffen und Kobalt-Lieferketten in Form von Audits erstmalig zu bewerten. Nacheinander wurde jede Stufe in der Kobalt-Lieferkette geprüft – von nachgeschalteten Batterie- und Kathodenherstellern bis zu den Raffinerien, Schmelzen und Minenstandorten. Mercedes-Benz Cars & Vans hat es ermöglicht, die Lieferkette über die erste Ebene hinaus abzubilden und die damit verbundenen Risiken zu identifizieren. Sofern notwendig, wurden entsprechende Korrekturmaßnahmen für die Lieferanten entwickelt. Innerhalb des Programms wird auch überprüft, ob die Maßnahmen umgesetzt wurden. Zusätzlich werden Schulungen vor Ort angeboten, die individuell auf jeden Lieferanten zugeschnitten

sind. Auf diese Weise soll das Programm sowohl direkte als auch indirekte Lieferanten dabei unterstützen, die internationalen Standards und Erwartungen der Stakeholder hinsichtlich der Sorgfaltspflicht für Kobalt zu erfüllen.

Seit 2020 liegt der Fokus insbesondere auf sogenannten Risiko-Hotspots. Das bedeutet, dass ausgewählte Lieferanten für erneute Audits und Fördermaßnahmen priorisiert werden. Seit dem Start des Programms hat Mercedes-Benz Cars & Vans mehr als 120 Lieferanten identifiziert und mehr als 60 Audits durchgeführt.

Bei den Audits wurden keine Menschenrechtsverletzungen festgestellt. Häufig aber fehlten den Lieferanten entsprechende Menschenrechtsrichtlinien oder Due-Diligence-Systeme – zum Beispiel gegen Kinderarbeit –, um diese zu verhindern. Im Gesundheits- und Sicherheitsmanagement haben die Lieferanten vergleichsweise bessere Ergebnisse erzielt. Dennoch wurde bei einer Mine ein Gesundheits- und Sicherheitsproblem festgestellt. Die Lieferbeziehung mit der betroffenen Mine wurde im Berichtsjahr von dem Sublieferanten eingestellt. Sie wird erst wieder aufgenommen, sobald sich die Situation verbessert hat. Dazu stehen wir mit dem Sublieferanten im Austausch.

Die überwiegende Mehrheit der Lieferanten war transparent und arbeitete uneingeschränkt mit den Auditoren zusammen. Sie gewährten Zugang zu Informationen, Personal und Betriebsstätten. Die Mercedes-Benz AG arbeitet nach den Audits weiterhin mit den geprüften Lieferanten zusammen, um deren Fortschritte zu verfolgen. Dazu wurde jeder Lieferant aufgefordert, einer individuellen Korrekturmaßnahme zuzustimmen.

Die Mercedes-Benz AG setzt zudem auf starke Nachhaltigkeitsstandards – und macht den Bergbaustandard [↗ „Standard for Responsible Mining“](#) der „Initiative for Responsible Mining Assurance“ (IRMA) zu einem Schlüsselkriterium für ihre Lieferantentscheidungen in Rohstoff-Lieferketten. Mercedes-Benz Cars & Vans setzt bei der Vergabe neuer Aufträge künftig eine IRMA-Auditierung der Minen in der Lieferkette für Kobalt und Lithium voraus. Im nächsten Schritt soll der Standard auf andere Rohstoffe ausgeweitet werden – zunächst auf die weiteren Batterierohstoffe. Auch Daimler Trucks bezieht künftig Batteriezellen mit Kobalt und Lithium aus zertifiziertem Abbau. Dies betrifft zunächst Teilumfänge der Batteriezellen für elektrische Serien-Lkw – eine Ausweitung auf zusätzliche Umfänge wird derzeit geprüft.

#### **Konfliktminerale: Daimler stellt sich seiner besonderen Sorgfaltspflicht**

Bei Zinn, Tantal, Wolfram und Gold gelten besondere Sorgfaltspflichten. Diese Minerale (kurz: 3TG, nach ihren englischen Initialen) gehören zu den sogenannten Konfliktmineralen: Ihr Abbau und Handel führen immer wieder zu gewaltsamen Auseinandersetzungen in der Demokratischen Republik Kongo und benachbarten Ländern. Gleichzeitig kann es vorkommen, dass bewaffnete Gruppen durch Einkünfte aus dem Handel mit diesen Rohstoffen finanziert werden.

Zwar unterliegt Daimler nicht den Regulierungen des „Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act“ und der EU-Verordnung 2017/821 über die „Festlegung von Pflichten zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten in der Lieferkette für Unionseinführer von Zinn, Tantal, Wolfram, deren Erzen und Gold aus Konflikt- und Hochrisikogebieten“. Dennoch nehmen wir unsere Verantwortung als Automobilhersteller ernst und bekennen uns zu einem verantwortungsvollen Bezug von 3TG. Deshalb sind wir seit 2018 Mitglied der Responsible Minerals Initiative (RMI), die sich für verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung einsetzt. Ziel der branchenübergreifenden Initiative ist es, Menschenrechtsverletzungen zu verhindern und die Transparenz entlang der gesamten Lieferkette von 3TG zu verbessern. Als unabhängige Drittpartei verantwortet RMI ein Auditierungsprogramm für die Sorgfallsmaßnahmen von Schmelzen und Raffinerien, die Konfliktminerale verarbeiten. Da es in diesen Betrieben zu einer Vermischung von Material aus unterschiedlichen Quellen kommt, ist es wichtig, dass die Sorgfaltspflichten in der Lieferkette vor der Schmelze eingehalten werden. Darauf zielt der Responsible Minerals Assurance Process (RMAP) der RMI ab.

Die Mercedes-Benz AG hat die Konformität mit den RMAP-Anforderungen zu einem verpflichtenden Bestandteil der Auftragsvergabe gemacht. Lieferanten, deren Produkte 3TG enthalten, sind aufgefordert, der Mercedes-Benz AG einmal jährlich Bericht zu erstatten. Für die Datenabfrage greifen wir auf die standardisierten Berichtsformate der RMI zurück – die „Conflict Minerals Reporting Templates“. Bei Auffälligkeiten setzt sich die Mercedes-Benz AG mit ihren direkten Lieferanten in Verbindung und fordert diese gegebenenfalls auf, nichtkonforme Schmelzen und Raffinerien aus der Mercedes-Benz Lieferkette zu entfernen.

Für die Rohstoffe Zinn und Wolfram, die in geringen Mengen direkt bezogen werden, greifen Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Trucks & Buses ebenfalls auf die standardisierten Berichtsformate und Auditprotokolle der RMI zurück. Darüber hinaus stehen die direkten Bezugswege dieser beiden Rohstoffe im Rahmen unseres HRRS unter besonderer Beobachtung. Wir sind daher in stetigem Austausch mit den betroffenen Lieferanten und überprüfen die Due-Diligence-Aktivitäten unter anderem mittels Fragebögen.

#### **Glimmer: So wollen wir die Arbeitsbedingungen in Minen verbessern**

Glimmer ist ein Rohstoff, der beispielsweise für Fahrzeuglacke verwendet wird. Er wird nicht direkt von Daimler bezogen, wurde aber bei einer Vorab-Risikoabschätzung im Rahmen des HRRS neben 23 weiteren Rohstoffen als potenziell kritisch definiert. Denn der Abbau von Glimmer wird immer wieder mit Menschenrechtsverletzungen, insbesondere mit Kinderarbeit in Indien, in Verbindung gebracht. Um diese Risiken zu adressieren, haben wir 2018 die Glimmer-Lieferkette überprüft – von der Mine bis zur Lackierung der Fahrzeuge im Werk. Somit haben wir Transparenz über die Glimmer- und Lacklieferkette geschaffen, um potenzielle Missstände aufzudecken und Korrekturmaßnahmen zu definieren. Dazu hat unter anderem ein Team aus Qualitätsingenieuren und Menschenrechtsexperten drei Minen und drei Verarbeiter in Indien nach menschenrechtlichen Gesichtspunkten auditiert.

Nach wie vor steht Mercedes-Benz Cars & Vans mit diesen Glimmer-Lieferanten in Kontakt. Dabei wird besprochen, inwiefern die Maßnahmen umgesetzt wurden, und es wird sich zu den Ergebnissen der fortlaufenden Auditierungen der Minen, die durch eine lokale Partnerorganisation des Lieferanten durchgeführt werden, ausgetauscht. Die Umsetzung und Fortschritte der jeweiligen Maßnahmen wurden im Berichtsjahr mehrfach überprüft.

Im September 2020 sind wir der Responsible Mica Initiative beigetreten: Die Initiative setzt sich für eine faire, verantwortungsvolle und nachhaltige Glimmer-Lieferkette in Indien ein. Ihr Ziel ist es, Kinderarbeit und inakzeptable Arbeitsbedingungen in Glimmer-Minen bis 2022 vollständig zu beseitigen. Dafür entwickelt die Daimler AG gemeinsam mit anderen Unternehmen, NGOs, Branchenverbänden und Regierungsvertretern Standards für verantwortungsbewusste Arbeitsbedingungen, stärkt lokale Gemeinschaften und unterstützt den Aufbau eines rechtlichen Rahmens für die Glimmer-Branche.

Das Unternehmen hat sich zudem für ein Projekt mit der NGO Terre des Hommes Niederlande zusammengeschlossen: Das Projekt in Jharkhand (Indien) hat das Ziel, Kindern im Umfeld von Glimmer-Minen den Schulbesuch zu ermöglichen und deren Familien wirtschaftlich zu unterstützen.

#### **📌 [Gesellschaftliches Engagement](#)**

### Naturkautschuk: Gemeinsam mit unseren Lieferanten engagieren wir uns für mehr Transparenz und Rückverfolgbarkeit

Im Rahmen unseres HRRS haben wir Naturkautschuk ebenfalls als Risikorohstoff definiert. Weil Naturkautschuk hauptsächlich bei Reifen eingesetzt wird, befragen wir nicht nur eigene Lieferanten, sondern arbeiten auch eng mit Initiativen, Verbänden und unseren Partnern in der Reifenindustrie zusammen. So haben wir bereits 2019 mit unseren wichtigsten Reifenherstellern gesprochen, um Risiken in der Wertschöpfungskette zu identifizieren und geeignete Maßnahmen abzuleiten. Im Berichtsjahr haben wir uns mit weiteren Reifenherstellern ausgetauscht, um entsprechende Maßnahmen zu konkretisieren. Bei diesen Dialogen hat sich gezeigt, dass die Lieferkette für Naturkautschuk sehr komplex ist, da eine sehr große Anzahl von Kleinbauern und Händlern beteiligt ist. Daher haben die Reifenslieferanten verschiedene Projekte initiiert, um die Transparenz und Rückverfolgbarkeit der Rohstoffe zu verbessern. Wir besprechen den Stand der Projekte regelmäßig mit unseren Partnern.

Als führendes Mitglied der Brancheninitiative „Drive Sustainability“ unterstützen wir darüber hinaus die Initiative „Global Platform for Sustainable Natural Rubber“, die sich für eine faire, gerechte und umweltverträgliche Naturkautschuk-Lieferkette einsetzt.

### Platin und Palladium: So identifizieren wir Risiken in der Lieferkette

Platin und Palladium gehören ebenfalls zu den im Rahmen unseres HRRS priorisierten Rohstoffen. Bei unseren Rohstoff-Assessments für Platin und Palladium haben wir zunächst Transparenz über die Produkte, die diese Edelmetalle enthalten, und deren Lieferanten geschaffen. Anschließend haben wir die Lieferanten mithilfe unseres Fragebogens (Critical Substance Questionnaire) befragt. Ziel war es, potenzielle menschenrechtskritische Punkte der Lieferkette und die Herkunft der Rohstoffe zu ermitteln. Außerdem wurde ein Dialog mit Lieferanten begonnen, um die Risiken in den Lieferketten von Platin und Palladium zu identifizieren und weitere Maßnahmen zu definieren. Die Assessments und die Lieferantendialoge waren am Ende des Berichtszeitraums noch nicht abgeschlossen.

### Wir gehen Beschwerden konsequent nach

GRI 407-1 GRI 408-1 GRI 409-1

Unser Beschwerdemanagementprozess ermöglicht es, auf mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Lieferanten aufmerksam zu machen. Dabei arbeiten wir eng mit der Weltarbeitnehmervertretung zusammen. Darüber hinaus folgen wir auch konkreten Hinweisen, die über NGOs direkt an uns herangetragen werden.

Allen Hinweisen und Verdachtsfällen auf Verstöße in der Lieferkette gehen wir konsequent nach. Dort, wo wir Handlungsbedarf identifizieren, treffen wir die erforderlichen Maßnahmen. Wird ein Verdachtsfall bekannt, sammeln wir zunächst alle verfügbaren Informationen und fordern die Lieferanten auf, sich zu den

Vorwürfen zu äußern. Anschließend bewerten wir den Sachverhalt und ziehen die erforderlichen Konsequenzen. Das kann bedeuten, dass wir gemeinsam mit dem betroffenen Lieferanten daran arbeiten, den Missstand aufzulösen – es kann aber auch bedeuten, dass wir die Geschäftsbeziehung beenden.

Im Berichtsjahr haben wir in unseren Vor-Ort-Überprüfungen bei den direkten Lieferanten von Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und unserem Bereich International Procurement Services weder konkrete Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit noch Indizien für Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit festgestellt.

**Gemeinsam für ein faires Miteinander: Hinweisgebersystem BPO**

### Klimaschutz und Ressourcenschonung in der Lieferkette

GRI 308-2

Die Folgen des Klimawandels lassen sich nur begrenzen, wenn weltweit verschiedene Akteure an einem Strang ziehen. Deshalb beziehen wir beim Klima- und Umweltschutz auch unsere Lieferkette ein und arbeiten partnerschaftlich mit Lieferanten zusammen, um Emissionen zu senken und Ressourcen zu schonen.

### Zum Schutz von Klima und Umwelt: Wir engagieren uns in Rohstoff-Initiativen

Rohstoff-Initiativen fungieren als wichtige Plattformen, um eine umwelt- und klimafreundliche Beschaffung von Rohstoffen voranzutreiben. Sie stellen branchenübergreifende Mechanismen bereit, wie Auditstandards oder Zertifizierungssysteme, die unter anderem helfen, die Herkunft von Materialien nachvollziehbar zu machen. Bei Daimler stehen dabei die Ressourcen Aluminium und Stahl im Fokus:

- **Aluminium Stewardship Initiative:** Daimler hat sich 2018 der Aluminium Stewardship Initiative (ASI) angeschlossen. Damit unterstützen wir die Implementierung und Verbreitung eines unabhängigen Zertifizierungssystems für die gesamte Aluminium-Wertschöpfungskette. Der „Responsible Aluminium Performance Standard“ bündelt ethische, ökologische und soziale Aspekte. Im Bereich der Ressourcenschonung spielen vor allem Themen wie Treibhausgasemissionen, Luftemissionen, Abwässer und Abfälle sowie Wasser eine Rolle. Bei einigen Auftragsvergaben, etwa bezüglich der Bleche für unsere europäischen Presswerke, fordern wir von Lieferanten bereits eine Zertifizierung nach diesem Standard.
- **Responsible Steel Initiative:** Seit 2018 ist Daimler Mitglied der Responsible Steel Initiative. Denn Stahl ist der Werkstoff, der im Auto anteilig am meisten verwendet wird und der die weltgrößte Rohstoffindustrie repräsentiert. Die Herstellung von Stahl ist für einen großen Anteil der in der Herstellungsphase anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Die Responsible

Steel Initiative entwickelt ein Zertifizierungsschema, das zum einen Anforderungen an die Transparenz bezüglich der eingesetzten Materialien wie Eisenerz oder Koks Kohle stellt und zum anderen Vorgaben an einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen beinhaltet. Die Anforderungen an das Zertifizierungsschema werden unter Beteiligung verschiedener Stakeholder, darunter auch Daimler, erstellt.

### Wir schaffen Transparenz über die Umweltauswirkung unserer Lieferketten

Um mehr Transparenz über die Umweltauswirkung unserer Lieferketten zu schaffen, arbeitet Daimler außerdem mit Organisationen wie [CDP](#) zusammen. So hat Mercedes-Benz Cars & Vans 2020 bereits zum zweiten Mal am CDP Supply Chain Program teilgenommen. Daimler Trucks & Buses hat erstmals teilgenommen und dabei die wichtigsten Truck- und Bus-Lieferanten miteinbezogen. Im Rahmen des Programms halten wir unsere Lieferanten dazu an, über ihre Umweltauswirkungen zu berichten. CDP stellt hierfür entsprechende Tools bereit, um umweltbezogene Daten zu erfassen, zu bewerten und zu veröffentlichen. Hierzu haben wir 2020 unsere Hauptlieferanten kontaktiert, die von Mercedes-Benz Cars & Vans rund 80 Prozent des jährlichen Einkaufsvolumens ausmachen. Über 90 Prozent von ihnen haben an der Umfrage teilgenommen. Über den Einkauf von Daimler Trucks & Buses wurden Lieferanten eingeladen, die über 70 Prozent des jährlichen Einkaufsvolumens des Geschäftsfelds abdecken.

### Wir treiben Klimaschutz in der Lieferkette voran

Mit der „Ambition 2039“ strebt die Mercedes-Benz AG CO<sub>2</sub>-Neutralität in weniger als 20 Jahren an. Dabei betrachtet das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette, einschließlich Partnern und Lieferanten. Denn das Lieferantennetzwerk der Mercedes-Benz AG spielt für das Erreichen der Klimaziele eine entscheidende Rolle: Bei reinen Elektrofahrzeugen sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette im Vergleich zum konventionellen Verbrenner mehr als doppelt so hoch, da die Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien sehr energieintensiv ist. Der Mercedes-Benz EQC (Stromverbrauch kombiniert: 21,5–20,1 kWh; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>1,2</sup> bringt beispielsweise aktuell einen CO<sub>2</sub>-Rucksack von etwa 16 Tonnen aus der Lieferkette mit, wovon etwa acht Tonnen allein auf die Batterie entfallen. Deshalb setzen wir auf dem Weg zur Klimaneutralität bereits in der Lieferkette an und binden das Lieferantennetzwerk der Mercedes-Benz AG konsequent ein.

Mercedes-Benz Cars & Vans verfolgt einen risikobasierten Ansatz auf dem Weg zur Klimaneutralität. So wurde in einem ersten Schritt untersucht, bei welchen Akteuren und in welchen Stufen der Lieferkette hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffe freigesetzt werden.

In einem weiteren Schritt hat Mercedes-Benz Cars & Vans im Berichtsjahr zudem Zwischenziele für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in seinen

Lieferketten definiert. Abgeleitet wurden die Ziele aus Lieferantengesprächen und mit Unterstützung externer Experten. Im Fokus standen dabei besonders Materialien und Komponenten mit einem hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Produktion – dazu zählen unter anderem Stahl, Aluminium, bestimmte Kunststoffe oder auch Batterien. Die festgelegten Zielwerte wurden als ein wichtiges Kriterium in relevante Vergabeprozesse und bei der Auswahl von Lieferanten integriert.

Gemeinsam mit Lieferanten entwickeln wir Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bei den bezogenen Produktions- und Nichtproduktionsmaterialien und der Warenanlieferung in die Werke (Inbound-Logistik). So sollen die Produktionsmaterialien der Mercedes-Benz AG bis spätestens 2039 nur noch CO<sub>2</sub>-neutral bezogen werden. Für die Batteriezellen hat die Mercedes-Benz AG in diesem Zusammenhang mit zwei strategischen Partnern klare Zielsetzungen vereinbart: Die Unternehmen CATL (Contemporary Amperex Technology Co., Limited) und Farasis Energy haben zugesichert, Batteriezellen zu liefern, die mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen wie Wind-, Solar- und Wasserkraft gefertigt werden. Dadurch reduziert sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Gesamtbatterie um mehr als 30 Prozent. Im nächsten Schritt soll die weitere Lieferkette einbezogen werden. Von den Ergebnissen dieser Initiativen profitieren auch die anderen Geschäftsbereiche der Daimler AG.

Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz AG außerdem eine Absichtserklärung zur CO<sub>2</sub>-Neutralität an Lieferanten verschickt. Mit ihrer Unterschrift sichern sie zu, bis spätestens 2039 nur noch bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale Produkte an die Mercedes-Benz AG zu liefern – und damit unserer Klimazielsetzung zu folgen. Gemessen am jährlichen Einkaufsvolumen, haben sich bereits rund 60 Prozent der Lieferanten im Berichtsjahr dieser Absichtserklärung angeschlossen, im ersten Quartal 2021 waren es bereits über 75 Prozent.

### Wir setzen uns für Ressourcenschonung entlang der Lieferkette ein

#### GRI 308-2

Unsere Lieferkette spielt auch eine wichtige Rolle, wenn es um einen schonenden Umgang mit Ressourcen geht. Die Daimler AG hat sich zum Ziel gesetzt, den Ressourcenverbrauch vom wirtschaftlichen Wachstum zu entkoppeln – und setzt dabei auf die Unterstützung ihrer Lieferanten. Mit ihrer Hilfe wollen wir den Anteil an sekundären und erneuerbaren Materialien in unseren Fahrzeugen kontinuierlich steigern.

Vor diesem Hintergrund hat Mercedes-Benz Cars & Vans eine Risikoanalyse durchgeführt und die Materialien Stahl, Aluminium und Kunststoffe als besonders wichtig identifiziert. Diese Werkstoffe werden nicht nur in großen Mengen für den Fahrzeugbau benötigt, ihre Herstellung ist auch mit einem hohen Einsatz an Energie und Ressourcen verbunden.

<sup>1</sup> Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

<sup>2</sup> Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

Daher hat die Mercedes-Benz AG im Berichtsjahr für diese Materialien für Mercedes-Benz Cars & Vans Sekundärmaterial-Zielwerte definiert und diese in ihren Vergabeanforderungen verankert. Grundlage dafür waren Lieferantengespräche und -abfragen. Darüber hinaus arbeitet die Mercedes-Benz AG daran, für ihre Antriebsbatterien eine Kreislaufwirtschaft aufzubauen. Dadurch sollen negative Auswirkungen auf die Umwelt reduziert werden.

#### [Mercedes-Benz recycelt Antriebsbatterien](#)

### Wir zeichnen das Klimaschutz-Engagement unserer Lieferanten aus

Dass Klimaschutz in unseren Lieferketten einen hohen Stellenwert für Daimler hat, haben wir im Berichtsjahr mit dem „Daimler Supplier Sustainability Award 2020“ unterstrichen: 2020 haben wir damit erstmals Lieferanten für herausragende Nachhaltigkeitsleistungen in den Kategorien Klimaschutz und Ressourcenschonung prämiert. Die Preisträger hatten zuvor mit Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in ihren Fabriken überzeugt oder innovative Energieversorgungskonzepte für unsere eigenen Werke erstellt und damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Erfüllung unserer Ambition 2039 geleistet.

### So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

#### GRI 103-3

Wir prüfen die Fortschritte, die wir mit Blick auf unsere Ambition 2039 für Pkw erreichen: Als Anhaltspunkt nutzt der Einkaufsbereich „Mercedes-Benz Cars Einkauf und Lieferantenqualität“ dafür zum Beispiel die Anzahl der Lieferanten, welche die Absichtserklärung zur Ambition 2039 unterschrieben zurückschicken. Zudem werden wir ein Tracking-System aufbauen, mit dem wir verfolgen können, wie sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen über die Zeit reduzieren.

Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses nutzen außerdem das CDP Supply Chain Module, um Fortschritte zu verfolgen: Durch den intensiven Dialog und Austausch mit den Lieferanten konnte 2020 die Teilnehmerzahl unter den Lieferanten weiter erhöht werden. So stieg für die Mercedes-Benz AG die Antwortrate unter den angefragten Lieferanten von rund 80 Prozent im Jahr 2019 auf über 90 Prozent, obwohl im Berichtsjahr vermehrt viele kleine und mittlere Unternehmen angeschrieben wurden.

Die Wirksamkeit unserer Maßnahmen, um Integrität und Compliance bei unseren Lieferanten sicherzustellen, überprüfen wir jährlich im Rahmen des konzernweiten Compliance-Programms. Die zentralen Einkaufsbereiche bestätigen dafür jährlich im Rahmen der „Annual Effectiveness“-Evaluierung die Wirksamkeit des „Supplier Integrity Managements“. Die entsprechenden Berichte leiten sie an die Bereiche Integrity, Legal und Compliance weiter.

Und auch beim Thema Menschenrechte arbeiten wir weiterhin daran, die Sorgfaltsmaßnahmen der Daimler AG weiter auszubauen.

#### [Menschenrechte: Wirksamkeit unseres Managementansatzes](#)



# Gesellschaftliches Engagement

# Gesellschaftliches Engagement

## Wir engagieren uns für eine nachhaltige und zukunftsfähige Gesellschaft

GRI 103-1

Mobilität hat die Menschen schon immer bewegt. Sie steht für Freiheit, Unabhängigkeit und wirtschaftlichen Aufschwung. Doch Mobilität bewegt nicht nur, sie verbindet auch Menschen und Kulturen auf der ganzen Welt – und trägt so zu einer offeneren Gesellschaft bei.

Als Unternehmen sind wir ein Teil der Gesellschaft. Um erfolgreich zu sein, sind wir auf ein Umfeld angewiesen, in dem die Menschen ihre Vorstellungen von einem guten Leben verwirklichen können. Insbesondere ein hohes Bildungsniveau sowie ökonomische und soziale Stabilität sind wesentliche Voraussetzungen dafür. Deshalb engagieren wir uns gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für eine nachhaltige und zukunftsfähige Gesellschaft.

Mit unserem gesellschaftlichen Engagement wollen wir einen erkennbaren Nutzen für das Gemeinwohl stiften – an all unseren Standorten rund um den Globus. Die Aktivitäten fassen wir unter unserem Corporate Citizenship Engagement „WE CARE WE DO WE MOVE“ zusammen, das gleichzeitig die nachhaltige Geschäftsstrategie unseres Hauses flankiert.

## Wie wir unsere gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen

GRI 103-2

Ein Großteil unseres weltweiten gesellschaftlichen Engagements besteht aus Spenden an gemeinnützige Institutionen, dem Sponsoring gesellschaftlicher Projekte und dem persönlichen Einsatz unserer Beschäftigten. Der Spenden- und Sponsoringausschuss des Vorstands steuert diese Aktivitäten. Zudem verantworten die „Daimler und Benz Stiftung“, die „Laureus Sport for Good Stiftung“ sowie der „Daimler-Fonds“ in Eigenregie weitere gesellschaftliche Aktivitäten.

Die Spenden und Sponsorings werden konzernweit gemäß den Kriterien und Standards unserer Spenden- und Sponsoringrichtlinie ausgewählt. Die Richtlinie wurde zuletzt im Juli 2019 aktualisiert. Sie gibt vor, dass alle vom Daimler-Konzern getätigten Spenden, Sponsorings und Marketing-Kooperationen mit dem jeweils geltenden nationalen und internationalen Recht übereinstimmen, ethische Vorgaben erfüllen und den Werten des Daimler-Konzerns entsprechen müssen. Der Vergabeprozess muss transparent gestaltet werden – unabhängig davon, ob es sich um Sach- oder Geldleistungen handelt. Weitere Konzernrichtlinien wie unsere Verhaltensrichtlinie sind ebenfalls zu beachten. Darüber hinaus orientieren wir uns bei der Umsetzung unserer Spenden und Sponsorings an den Prinzipien des UN Global Compact.

Transparenz schaffen wir, indem wir sämtliche Spenden und Sponsorings des Konzerns weltweit in einer zentralen Datenbank erfassen. Zudem informieren wir regelmäßig unsere Beschäftigten über die geltenden Richtlinien und sensibilisieren sie für mögliche Risiken im Bereich Spenden und Sponsoring.

## Auf diese drei Säulen unseres gesellschaftlichen Engagements bauen wir

GRI 203-1

WE CARE WE DO WE MOVE – unter diesem Dach bündeln wir unsere weltweiten Aktivitäten im Bereich Corporate Citizenship. WE CARE, weil wir mit unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie Verantwortung übernehmen. WE DO, weil wir uns aktiv für das Gemeinwohl einsetzen. WE MOVE, weil wir Positives in der Welt bewegen können. An unseren weltweiten Standorten stellen wir uns aktuellen Aufgaben, die sich aus dem Bedarf der jeweiligen Gesellschaft ableiten.

Gemäß unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie fördern wir im Rahmen unseres gesellschaftlichen Engagements vorzugsweise Projekte und Aktivitäten im Umfeld unseres Kerngeschäfts – hier können wir den größten Beitrag leisten. Darüber hinaus ermutigen wir unsere Beschäftigten, sich in soziale Projekte einzubringen, das gesellschaftliche Umfeld unserer Standorte mitzugestalten und weltweit Hilfsprojekte zu initiieren.

Unser Engagement ruht auf den drei Säulen: „Mit unseren Mitarbeitern“, „Für unsere Standorte“ und „Rund um den Globus“.

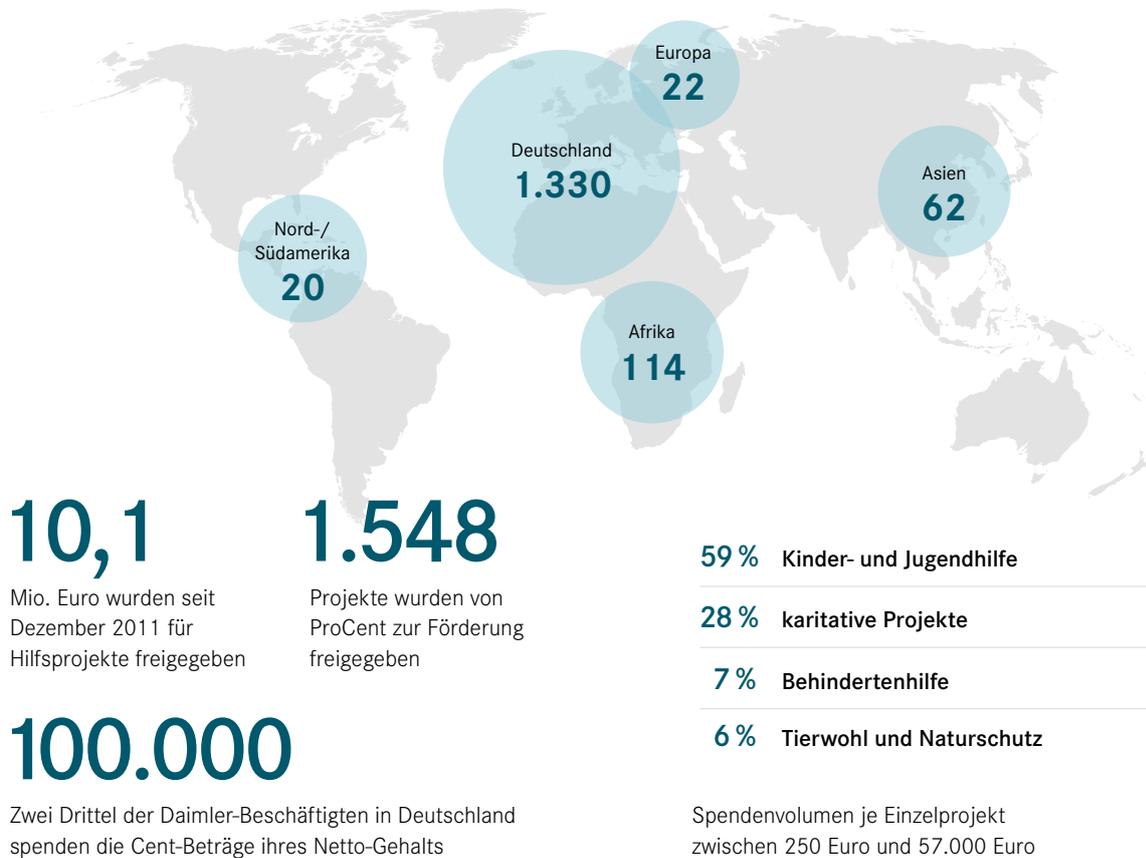
### Säule eins: Mit unseren Mitarbeitern

Ein Beispiel für das Engagement unserer Belegschaft ist die Initiative „ProCent“. Dabei können unsere Beschäftigten die Cent-Beträge ihres Monatsgehalts spenden. Daimler verdoppelt diese Beträge und lässt sie in einen Förderfonds für gemeinnützige Projekte fließen. Seit dem Start der Initiative 2011 haben wir rund 1.500 Projekte gefördert. Mehr als zehn Millionen Euro wurden seitdem für die Initiative freigegeben. Über eine zentrale Plattform können unsere Beschäftigten Projekte vorschlagen, die Gelder aus diesem Fonds erhalten sollen.

Dazu zählte 2020 unter anderem das Projekt „Was-essen-bei-Krebs“ – ein Gemeinschaftsprojekt des gemeinnützigen Vereins Eat What You Need e. V. – Allianz für bedarfsgerechte Ernährung bei Krebs und des Comprehensive Cancer Centers am Klinikum der Münchner Ludwig-Maximilians-Universität. „Was-essen-bei-Krebs“ ist eine Ernährungsplattform, die Fragen von Krebspatienten zum Thema Ernährung wissenschaftlich fundiert beantwortet und bei Alltagsproblemen unterstützt.

Über unsere „Social Days“, den „Day of Caring“ und Mitmachaktionen wie „Schenk ein Lächeln“ ermuntern wir zudem unsere Beschäftigten, selbst bei sozialen Projekten mit anzupacken. Im Berichtsjahr konnten wir diese Aktivitäten aufgrund der COVID-19-Pandemie nur in einem geringen Umfang durchführen.

## 55 | ProCent Förderschwerpunkte bis 2020



Seit über zehn Jahren gibt es bei Daimler die Weihnachtsaktion „Schenk ein Lächeln“, bei der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Kindern und Jugendlichen aus sozial benachteiligten Familien Weihnachtswünsche erfüllen. Auch im Jahr 2020 konnten wir die Aktion unter den veränderten Bedingungen und Einhaltung von Sicherheits- und Hygienemaßnahmen durchführen. Unsere Beschäftigten haben an 17 Standorten in Deutschland rund 6.400 Päckchen für Kinder und Jugendliche aus sozial benachteiligten Familien der jeweils teilnehmenden Regionen gepackt. An den Standorten des Großraums Stuttgart wurde die Aktion digital durchgeführt: Erstmals konnte die Belegschaft durch Spenden an neun verschiedene Hilfsorganisationen der Region dazu beitragen, dass Weihnachtswünsche von Kindern und Jugendlichen der jeweiligen Einrichtung in Erfüllung gehen. Insgesamt kam eine Spendensumme in Höhe von über 90.000 Euro zusammen.

**Säule zwei: Für unsere Standorte**

GRI 413-1

An unseren weltweiten Standorten unterstützen wir die gesellschaftliche Entwicklung durch eine Vielzahl unterschiedlicher Projekte. Mit Blick auf die gravierenden Auswirkungen der

COVID-19-Pandemie lag der Fokus unserer Standortmaßnahmen im Berichtsjahr auf entsprechenden [Hilfsleistungen](#).

Wir hatten dazu eine eigene Taskforce eingerichtet, die im ständigen Austausch mit dem Konzernkrisenstab stand. Sie hat es uns ermöglicht, schnelle und unbürokratische Hilfe in den Bereichen Mobilität, Schutzausrüstung und medizinische Unterstützung zu leisten – sowohl national als auch international. Darüber hinaus haben wir unsere Social-Media-Kanäle zur Verfügung gestellt, um für das Thema zu sensibilisieren.

**Durch Mobilität in der Krise unterstützen.** Gemeinnützige Organisationen, medizinische Einrichtungen und Gesundheitsbehörden erhalten von uns Fahrzeuge – zum Beispiel für den Patiententransport, für die Versorgung von Menschen in Quarantäne oder zum Transport von Hilfsmitteln und Schutzmaterialien. Beispielsweise hat die Konzerntochter EvoBus dem DRK-Rettungsdienst Heidenheim-Ulm gGmbH einen umgebauten Bus für den Transport von Intensivpatienten überlassen.

**Schutzausrüstung zur Verfügung stellen.** Weltweit werden Schutzausrüstungen – zum Beispiel Atemmasken, Schutzzanzüge und Gesichtsmasken – in medizinischen und sozialen Einrichtungen benötigt. Wir haben Schutzausrüstung insbesondere an staatliche Einrichtungen wie beispielsweise Gesundheitsbehörden gespendet, die die Ausrüstung an Krankenhäuser, Arztpraxen und andere Einrichtungen weiterverteilt haben. Dazu zählen Einweg-Atemmasken, Schutzzanzüge und Gesichtsmasken, die zum Teil von der Daimler AG selbst produziert worden sind (mittels Spritzguss sowie 3-D-Druck). Diese Produkte entsprechen teils den Anforderungen medizinischer Zertifizierungssysteme.

**Medizinische Unterstützung leisten.** Um direkte medizinische Unterstützung zu leisten, haben Notfallsanitäter vom Werksärztlichen Dienst bei Daimler ehrenamtlich im Rettungsdienst Stuttgart mitgewirkt.

Als weitere Maßnahme hat unser Formel-1-Team Mercedes AMG Petronas zusammen mit dem University College London Beatmungsgeräte entwickelt und produziert. Informationen zum Design der Atemhilfe sowie zu spezifischen Materialien, Werkzeugen und zur Ausrüstung, die bei der Herstellung der Prototypen verwendet wurden, sind für andere Unternehmen und Forschungseinrichtungen kostenlos im Internet abrufbar.

Auch in Indien waren wir aktiv: Mit Geld- und Sachspenden hat Mercedes-Benz India die Regierung dabei unterstützt, kurzfristige Räume für bis zu 1.500 Patienten bereitzustellen und Krankenstationen auszustatten. Das provisorische Krankenhaus in Chakan (Khed) im Bezirk Pune wurde unter anderem mit dieser Hilfe in kürzester Zeit fertiggestellt.

**Kommunikation nutzen, Informationen teilen.** Die Reichweite unserer Social-Media-Kanäle haben wir genutzt, um nach dem Motto „Spread the word, not the virus“ gezielt wissenschaftlich fundierte Informationen über die COVID-19-Pandemie von Gesundheitsbehörden zu verbreiten.

**Kinder und Jugendliche für MINT-Themen begeistern.** Für Daimler als Pionier des Automobilbaus ist es wichtig, Kinder und Jugendliche frühzeitig für Technik, Technologie und Naturwissenschaft zu begeistern.

Mehr Neugier – mehr Zukunft: Für dieses Motto steht seit über zehn Jahren die schulische MINT-Bildungsinitiative „Genius – Die junge WissensCommunity von Daimler“. Die Abkürzung MINT umfasst die Fachbereiche Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik. Die Initiative möchte Kinder und Jugendliche im Rahmen von Workshops frühzeitig für Technik- und Technologie-Themen begeistern. Zudem stellt sie Lehrkräften Unterrichtsmaterial zur Verfügung und veranstaltet digitale Lehrerfortbildungen, bei denen Themen rund um die Mobilität der Zukunft aufgegriffen werden.

2020 hat Genius beispielsweise Lehrkräften, Kindern und Eltern im Rahmen der COVID-19-Pandemie digitale Unterrichtsmaterialien und interessante Reportagen über einen YouTube-Kanal

angeboten. Zudem wurden ausgewählte Experimente aus der „Genius Box – der Ideenkasten für die Grundschule“ bereitgestellt. So konnten Kinder und Jugendliche praxisnah ihr Wissen erweitern und ihre MINT-Begeisterung neu wecken.

### **Säule drei: Rund um den Globus**

Unser gesellschaftliches Engagement endet nicht an Ländergrenzen: Die Daimler AG initiiert weltweit Hilfsprojekte und unterstützt Menschen dabei, ihr Leben ohne materielle Not, selbstbestimmt und eigenverantwortlich zu gestalten. So wollen wir einen Beitrag dazu leisten, die Zukunftsperspektiven nachfolgender Generationen zu verbessern.

**Wir übernehmen weltweit Verantwortung zur Vermeidung von Kinderarbeit.** Neben dem bereits bestehenden Projekt [„Bon Pasteur“](#) zur Bekämpfung der Kinderarbeit in kongoleischen Kobaltminen haben wir uns 2020 mit der NGO Terre des Hommes Niederlande zusammengeschlossen. Gemeinsam wollen wir Kinderarbeit im Umfeld von Glimmer-Minen in Jharkhand (Indien) verhindern.

Glimmer ist Hauptrohstoff für Pigmente, die in unseren Fahrzeuglacken eingesetzt werden und darin unter anderem für den schimmernden Effekt sorgen. Wir beziehen Glimmer hauptsächlich aus dem Bundesstaat Jharkhand in Indien. Er zählt zu den ärmsten Regionen Indiens. Die Alphabetisierungsquote und die Anzahl der Kinder, die eine Schule besuchen, liegen hier weit unter dem Landesdurchschnitt. Kinderarbeit ist dort auch heute noch weitverbreitet.

Um dagegen anzukämpfen, arbeiten Daimler und Terre des Hommes Niederlande auch mit den drei regionalen Hilfsorganisationen Bhartiya Kishan Sangh, Jaago Foundation sowie Rashtriya Jharkhand Seva Sansthan zusammen. Dabei setzen wir auf vielfältige Maßnahmen: So machen wir unter anderem mit Aufklärungskampagnen auf die Rechte von Kindern aufmerksam; wir zeigen Familien alternative Einkommensmöglichkeiten auf und schulen sie beispielsweise im Bereich Landwirtschaft; wir ermöglichen Kindern den Schulbesuch und verbessern die Lernbedingungen, zum Beispiel, indem wir ihnen den Zugang zu Bibliotheken ermöglichen. Außerdem stärken wir lokale Institutionen und arbeiten mit Medien zusammen, um das Thema Kinderarbeit auf die politische Ebene zu heben. Das Projekt soll zunächst bis 2022 laufen.

### **■ Glimmer: Arbeitsbedingungen in den Minen verbessern**

#### **Mangroven wiederaufforsten – für Mensch und Umwelt.**

Mangrovenwälder gehören zu den widerstandsfähigsten Ökosystemen der Welt: Sie spielen als Schutzwälle gegen Überflutungen für den Küstenschutz eine wichtige Rolle. Gleichzeitig dienen diese Wälder als Kohlenstoffspeicher und erfüllen damit eine wichtige Funktion in der Stabilisierung des Weltklimas. Außerdem tragen sie zum Erhalt der biologischen Vielfalt sowie zur Ernährungs- und Einkommenssicherheit in Ländern des globalen Südens bei.

Doch viele Mangrovenwälder wurden in den vergangenen Jahren übernutzt und zerstört. Daher unterstützen wir ein [Projekt des Global Nature Fund](#) zum Schutz und zur Wiederherstellung der Mangrovenwälder in Südasien (Indien, Bangladesch, Sri Lanka und Malediven).

Ziel des Projekts ist es, die Wälder wiederherzustellen und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten sowie alternative Einkommensmöglichkeiten für die Bevölkerung vor Ort zu schaffen – zum Beispiel im Ökotourismus oder Garnelen-Handel. Dafür werden die Mangroven in Baumschulen aufgezogen, in nachhaltige Aquakultursysteme integriert und wieder aufgeforstet. Zudem werden Schulungen in den Bereichen Umweltschutz, Landwirtschaft, Fischerei und Gemüseanbau durchgeführt.

**Kinder für Verkehrssicherheit sensibilisieren.** Für mehr Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr engagieren wir uns im Rahmen unserer internationalen Initiative „MobileKids“. Das Projekt richtet sich nicht nur an die jüngsten Verkehrsteilnehmer, sondern auch an Erwachsene und pädagogische Einrichtungen. Mit umfangreichen Informationen und Lernmaterial tragen wir dazu bei, dass Kinder sich im Straßenverkehr sicher bewegen können.

#### [Kinder fit machen für den Straßenverkehr](#)

### Weltweit fördern durch Stiftungen

Mit unseren Stiftungen fördern wir auf der ganzen Welt Projekte in den Bereichen Wissenschaft, Forschung, Technik sowie Bildung, Erziehung und Sport.

#### **Laureus Sport for Good Stiftung: Kinder und Jugendliche sportlich motivieren**

Seit mehr als 20 Jahren helfen wir durch die Stiftung [Laureus Sport for Good](#) Kindern und Jugendlichen dabei, Gewalt, Diskriminierung und Benachteiligung zu überwinden, und ermutigen sie, ihr Leben selbst in die Hand zu nehmen, sich Ziele zu setzen und diese zu erreichen. Dabei setzen wir auf die Kraft des Sports, Menschen zu verbinden und zu motivieren. Denn Sport mobilisiert Massen und leistet einen großen Beitrag für die Gemeinschaft. Unterschiede in Religion, Hautfarbe, Geschlecht oder Herkunft treten dabei in den Hintergrund.

Seit der Gründung im Jahr 2000 hat Laureus über sechs Millionen Kindern und Jugendlichen helfen können. Mittlerweile gibt es 234 Laureus-Projekte in mehr als 40 Ländern.

Eines der von Laureus geförderten Projekte ist „Yuwa“ in Indien. Es zielt darauf ab, Mädchen und jungen Frauen Bildung, Selbstbewusstsein und Führungsfähigkeiten zu vermitteln und sie so vor Gewalt zu schützen. Bei Yuwa spielen die Teilnehmerinnen täglich Fußball und nehmen regelmäßig an Mannschaftswettbewerben teil. Viele ältere Mädchen arbeiten zudem als Coaches bei Yuwa und verdienen damit eigenes Geld, was ihre Unabhängigkeit fördert. Darüber hinaus bietet Yuwa eine vollständige, englischsprachige Schulausbildung für Mädchen an.

So unterstützt das Projekt die jungen Frauen dabei, der allgegenwärtigen Armut und Gewalt in der Region zu entkommen und ihre Zukunft selbstständig zu gestalten.

#### **Daimler und Benz Stiftung: Junge Wissenschaftler fördern**

Die [Daimler und Benz Stiftung](#) fördert den fachübergreifenden wissenschaftlichen Dialog und interdisziplinäre Forschungsvorhaben. Sie unterstützt in ihrem Stipendienprogramm herausragende junge Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sämtlicher Disziplinen. Insgesamt förderte sie im Berichtszeitraum 24 Postdoktoranden und Juniorprofessoren mit Leitungserfahrung und vergab zwölf neue Stipendien. In verschiedenen Förderformaten untersucht die Stiftung zukunftsrelevante Forschungsfragen und trägt durch mehrere Vortragsreihen dazu bei, die Sichtbarkeit und Akzeptanz von Wissenschaft in der Öffentlichkeit zu stärken.

#### **Daimler-Fonds: Wissenschaftliche Forschung vorantreiben**

Uns ist es wichtig, wissenschaftliche Forschung unabhängig von ökonomischen Interessen zu fördern. Deshalb wurde der [Daimler-Fonds](#) gegründet als nicht rechtsfähige Stiftung im Stifterverband, einer Gemeinschaftsinitiative von Unternehmen und Stiftungen, die ganzheitlich in den Bereichen Bildung, Wissenschaft und Innovation berät, vernetzt und fördert. Der Daimler-Fonds konzentriert sich auf die drei Förderfelder „Strukturprobleme in Forschung und Lehre“, „Ingenieurwissenschaften“ sowie „Internationale und wissenschaftliche Zusammenarbeit“. Seit 1993 wurden über den Daimler-Fonds 27 Stiftungs- beziehungsweise Juniorprofessuren im In- und Ausland geschaffen.

#### 56 | Geförderte Wissenschaftsbereiche – Anzahl der Stiftungs- bzw. Stiftungsjuniorprofessuren seit 1993



- 15 Ingenieurwissenschaften
- 7 Wirtschaftswissenschaften/ Politikwissenschaften
- 2 Geisteswissenschaften
- 1 Biowissenschaften (Medizin)
- 1 Naturwissenschaften
- 1 Interdisziplinäre Wissenschaften

## So bewerten wir die Wirksamkeit unseres Managementansatzes

GRI 103-3

Im Berichtsjahr haben wir rund 54 Millionen Euro an gemeinnützige Institutionen gespendet sowie in Sponsorings für gesellschaftliche Projekte investiert. In diese Summe nicht eingerechnet sind eigene Stiftungsaktivitäten und von uns selbst initiierte Projekte. Die Summe der Spenden und Sponsorings verteilt sich wie folgt auf die Bereiche:

- Soziales und Gemeinwesen: 80 Prozent
- Kunst und Kultur: 3 Prozent
- Bildung: 12 Prozent
- Wissenschaft/Technologie/Umwelt: 5 Prozent
- Politischer Dialog: 0 Prozent

Insgesamt haben wir weltweit rund 1.500 Projekte unterstützt.

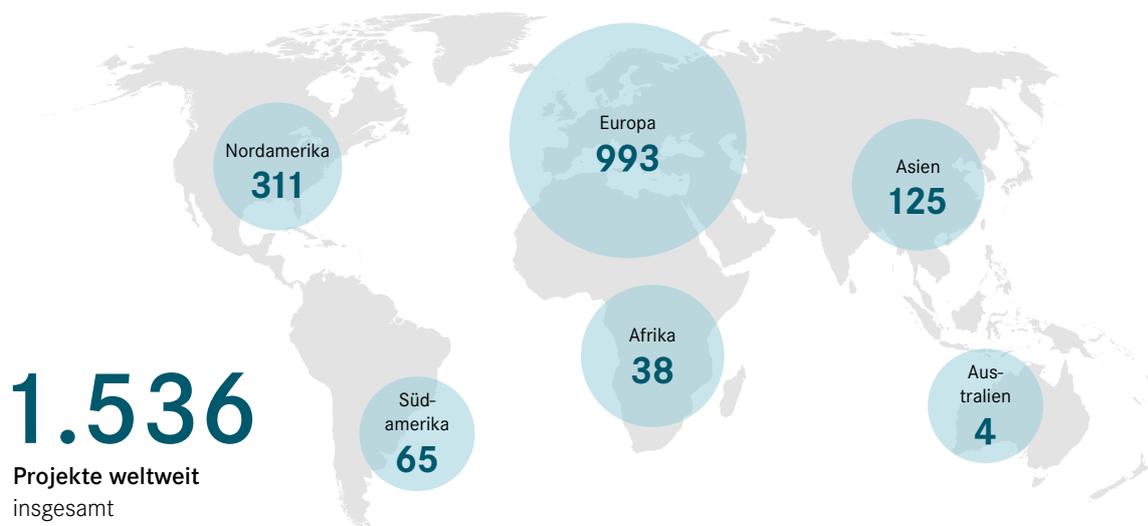
Die Wirksamkeit unseres gesellschaftlichen Engagements überprüfen wir auf unterschiedliche Weise: So begleiten wir beispielsweise die Projekte und treten regelmäßig in den Dialog mit Partnern und Betroffenen. Anhand von Berichten zum Projektstand, Geschäftsberichten und vereinbarten Kennzahlen machen wir uns ein Bild zum Projektverlauf. Im Einzelfall überprüfen und bewerten wir die Projektergebnisse und die Wirksamkeit der Fördertätigkeiten vor Ort.

### 57 | Spenden und Sponsoring im Jahr 2020



- 80 % Soziales und Gemeinwesen
- 3 % Kunst und Kultur
- 12 % Bildung
- 5 % Wissenschaft und Umwelt
- 0 % Politischer Dialog

### 58 | Engagement mit Wirkung – unsere Projekte weltweit



# ANHANG

# Berichtsprofil

## GRI 102-45/-50

In diesem Nachhaltigkeitsbericht bilanzieren wir die wesentlichen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit im Jahr 2020 und stellen unser aktuelles Zielprogramm vor. Der Bericht steht als Online-Version sowie als PDF zur Verfügung. Zu den besonderen Merkmalen des Online-Berichts gehören: eine Suchfunktion, ein ausführlicher GRI-Index, der an die entsprechenden Stellen im Bericht verlinkt, ein Glossar mit Fachbegriffen sowie ein Kennzahlen-Tool. Mithilfe des Kennzahlen-Tools können sich Leser ihrem jeweiligen Informationsbedürfnis entsprechend Tabellen zusammenstellen lassen. Die PDF-Version des Berichts fasst alle Inhalte in einem Dokument zusammen. Gesuchte Themen und Informationen lassen sich darin kapitelweise direkt aufrufen. Außerdem enthält das PDF zahlreiche Verlinkungen zu weiterführenden Online-Informationen.

Die Angaben in unserem Nachhaltigkeitsbericht beziehen sich auf den gesamten Daimler-Konzern mit seinen Geschäftsfeldern. Dabei beziehen wir alle produktionsrelevanten Mehrheitsbeteiligungen des Konzerns zu jeweils 100 Prozent in die Berechnung ein (Kontrollansatz). Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Unter dem Dach der Daimler AG wird die operative Geschäftstätigkeit des Konzerns in der neuen Unternehmensstruktur seit dem 1. Januar 2020 in drei Geschäftsfeldern geführt. Die Mercedes-Benz AG verantwortet das Geschäft von Mercedes-Benz Cars & Vans. In der Daimler Truck AG sind die Aktivitäten von Daimler Trucks & Buses gebündelt. Die Daimler Mobility AG umfasst Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsangebote in engem Zusammenspiel mit den Mobilitätsangeboten wie Flottenmanagement, Mietmodellen und Beteiligungen an Mobilitätsdiensten. Die Daimler AG nimmt die Funktionen der Steuerung und Governance wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

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

## GRI Standards – Option „Umfassend“

### GRI 102-54

Seit 2006 gehört Daimler zunächst als „Organizational Stakeholder“, dann als „Gold Community Member“ und heute als Mitglied der „GRI Community“ dem Multi-Stakeholder-Netzwerk der Global Reporting Initiative (GRI) an. Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option „Umfassend“ erstellt.

### [GRI-Index](#)

## Was hat sich im Bericht verändert?

### GRI 102-47/-48/-49

Der vorliegende Bericht basiert auf den nachhaltigen Geschäftsstrategien des Daimler-Konzerns. Er gliedert sich in zwei konzeptionelle Ebenen – „Spurwechsel“ und „Reporting“. Im Bereich „Spurwechsel“ bringen wir die externen Entwicklungen und Trends im Bereich Nachhaltigkeit in einen Kontext mit den internen Strategien und Maßnahmen. Die ehemalige Strategie-Ebene, auf welcher im Nachhaltigkeitsbericht 2019 der strategische Ansatz sowie die wichtigsten Fortschritte der einzelnen Handlungsfelder erläutert worden sind, wurde im diesjährigen Bericht in den „Reporting“-Teil integriert.

Im Bereich „Reporting“ erfolgt die detaillierte Darstellung von Zielen, Due-Diligence-Ansatz, Maßnahmen und Erreichtem 2020. Er stellt die detaillierte Berichterstattung nach relevanten Standards dar. Er konzentriert sich auf sechs Handlungsfelder sowie drei sogenannte Enabler-Themen, die als Querschnittsthemen auch Einfluss auf erstere haben können. Zu den Handlungsfeldern gehören: Klimaschutz & Luftreinhaltung, Ressourcenschonung, Lebenswerte Städte, Verkehrssicherheit, Datenverantwortung und Menschenrechte. Die Enabler-Themen lauten Integrität, Beschäftigte und Partnerschaften. Das übergreifende Management unserer Nachhaltigkeitsaktivitäten beschreiben wir im Abschnitt „Nachhaltige Unternehmensführung“. Auf Basis der diesjährigen Wesentlichkeitsanalyse haben wir die Nachhaltigkeitsaktivitäten in der Lieferkette für das Berichtsjahr in einem eigenen Kapitel gebündelt. Im Nachhaltigkeitsbericht 2019 hatten wir diese noch in den einzelnen strategischen Handlungsfeldern (Klimaschutz, Ressourcenschonung und Menschenrechte sowie Nachhaltige Unternehmensführung) dargestellt. Neben unseren strategischen Handlungsfeldern und Enablern stellen wir unsere Maßnahmen im Bereich „Gesellschaftliches Engagement“ in einem weiteren separaten Kapitel dar.

### [Wesentlichkeitsanalyse: So haben wir unsere strategischen Themen bewertet](#)

## Prinzipien der Berichterstattung

### GRI 102-46

Wir erkennen unsere Verantwortung für den Inhalt des Nachhaltigkeitsberichts 2020 an. Wir haben nach bestem Wissen und Gewissen die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht 2020 unter Berücksichtigung der Art der Geschäftstätigkeit, des jeweiligen Informationsprozesses, der Art der Informationen und der angewandten Mess-, Berechnungs- oder Schätzmethode frei von wesentlichen Fehlern oder Auslassungen zusammengestellt. Um die Vollständigkeit der Informationen zu gewährleisten, wurden im etwaigen Falle unzureichender Datenlagen entsprechende Auslassungserläuterungen gemäß GRI-Anforderungen verfasst.

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für Daimler und seine Stakeholder besonders relevant sind, führten wir 2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch. Neben den bestehenden strategischen Handlungsfeldern und Grundlagen wurden dabei auch weitere, potenziell wesentliche Nachhaltigkeitsthemen und -trends analysiert. Die Analyse bestand aus vier Komponenten: einer Dokumentenanalyse, einer breit angelegten Online-Stakeholder-Umfrage sowie Experteninterviews und einer SDG-Impact-Bewertung.

#### **Wesentlichkeitsanalyse: So haben wir unsere strategischen Themen bewertet**

Die auf dieser Grundlage dargestellten Informationen sind unserer Auffassung nach ausgewogen, angemessen und vollständig in Bezug auf die wesentlichen Themen. Sachverhalte, die entsprechend der gesetzlichen Wesentlichkeitsdefinition als relevant eingestuft wurden, sind Bestandteil der Nichtfinanziellen Erklärung 2020.

## Geprüft nach ISAE 3000

**GRI 102-56**

Wir haben die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit für den Daimler Nachhaltigkeitsbericht durchzuführen. Zugrunde gelegt wurde hierbei der Prüfstandard „International Standard on Assurance Engagements 3000: Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“ (ISAE 3000). Dieser Standard wird vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegeben. Der Schwerpunkt der Überprüfung lag auf der Konzernebene. Ergänzend wurden Stichproben in einzelnen Werken durchgeführt. Beurteilt wurden die folgenden Informationen:

- Kennzahlen zu Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Energieverbrauch, Wasserbezug und Abfällen nach Abfallart für das Berichtsjahr 2020  
[Kennzahlen betrieblicher Umweltschutz](#)
- Kennzahlen zu CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1, Scope 2 und Scope 3)  
[Wie wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnen](#)  
[Klimaschutz & Luftreinhaltung](#)
- Kennzahlen im Kapitel "Gesellschaftliches Engagement"  
[Gesellschaftliches Engagement](#)

Wir berichten gemäß §§ 315b und 315c Handelsgesetzbuch (HGB) über nichtfinanzielle Belange in unserem zusammengefassten Lagebericht, der im Rahmen der Prüfung des Konzernabschlusses von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit hinreichender Sicherheit geprüft wurde.

In diesem Nachhaltigkeitsbericht enthalten sind auch folgende Informationen, die mit einer Prüfung mit hinreichender Sicherheit versehen sind:

- CO<sub>2</sub>-Emissionen Pkw-Neuwagenflotte Europa 2020
- GHG-CO<sub>2</sub>-Flottenwert USA für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge Modelljahr 2020
- Flottenverbrauchswert Pkw China (Import) 2020 in l/100km

#### **Klimaschutz & Luftreinhaltung**

#### **Nichtfinanzielle Erklärung, GB 2020**

Nach Abschluss der Untersuchung erhielten wir einen Prüfvermerk. Er belegt Ziel, Zweck und Grundlagen der Prüfung, die durchgeführten Arbeiten sowie die Schlussfolgerungen. Die interne Berichterstattung hierzu erfolgt über das Group Sustainability Board.

#### **Prüfvermerk**

## Nichtfinanzielle Erklärung (NFE)

Wir berichten gemäß §§ 315b und 315c Handelsgesetzbuch (HGB) über nichtfinanzielle Belange in unserem zusammengefassten Lagebericht, der im Rahmen der Prüfung des Konzernabschlusses von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit hinreichender Sicherheit geprüft wurde.

#### **Nichtfinanzielle Erklärung, GB 2020**

## Fortschrittsberichterstattung gemäß UN Global Compact

Daimler bekennt sich zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact. Wir gehörten zu den Erstunterzeichnern des UN Global Compact und sind Teilnehmer der 2011 gegründeten LEAD-Gruppe. Wir engagieren uns in thematischen und regionalen Arbeitsgruppen und Initiativen des UN Global Compact. Dazu gehörten im Berichtsjahr die sogenannten Action Platforms „Reporting on the SDGs“ und „Decent Work in Global Supply Chains“ sowie das UN Global Compact Expert Network und das Deutsche Global Compact Netzwerk. Mit diesem Nachhaltigkeitsbericht kommen wir der Verpflichtung nach, regelmäßig über unsere Initiativen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen und Arbeitnehmerrechte, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung Rechenschaft abzulegen. Im Juli 2020 haben wir den Nachhaltigkeitsbericht 2019 zusammen mit dem Dokument „Realizing the Blueprint: Corporate Action Plan“ als unseren offiziellen Fortschrittsbericht (Communication on Progress) an den UN Global Compact übermittelt. Den nächsten Fortschrittsbericht wollen wir im Juli 2021 vorlegen.

#### **UN Global Compact – Fortschrittsbericht**

## Reporting-Prozess und Qualitätssicherung

Wir überprüfen in einem internen Prozess unsere Ziele, Maßnahmen und Handlungsfelder und nehmen ausführliche Benchmark-Analysen vor.

## Berichtsgrenzen und Datenerfassung

### Wirtschaftsdaten

Die Informationen zu wirtschaftlichen Zusammenhängen im Nachhaltigkeitsbericht 2020 basieren auf den Angaben des Daimler Geschäftsberichts 2020. Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2020 sind von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

➔ [Weitere Informationen finden Sie im Geschäftsbericht 2020](#)

### Daten zu Beschäftigten

Die Zahlen und Fakten im Kapitel „Beschäftigte“ entsprechen den Zahlen und Fakten im Daimler Geschäftsbericht 2020. Für die Personaldatenberichterstattung wird hauptsächlich das elektronische Personalplanungs- und Reporting-Tool „HR ePARS“ genutzt, in das Daten aller konsolidierten Gesellschaften des Daimler-Konzerns einfließen. Ergänzt werden diese durch Daten, die mithilfe der elektronischen Personalverwaltungssysteme „ePeople“ beziehungsweise „HR EARTH“ gewonnen wurden. In den Texten und Grafiken machen wir deutlich, ob sich Angaben auf den Konzern oder nur auf Teilbereiche beziehen.

### Datenerfassung betrieblicher Umweltschutz

Den Daten dieses Berichts liegt die Konzernstruktur des Berichtsjahrs 2020 zugrunde. Einbezogen sind alle Produktionsstätten, die mehrheitlich zum Daimler-Konzern gehören, sowie deutsche und europäische Standorte der Bereiche Logistik, Service und Vertrieb. Die Standorte der Daimler Financial Services bleiben unberücksichtigt. Insofern können die Zeitreihen von früher veröffentlichten Daten abweichen. Neue Standorte sind ab dem Zeitpunkt der Serienproduktion berücksichtigt. Insgesamt beziehen sich die Umweltdaten für 2020 auf 72 produzierende Standorte und Standortteile, vier Standorte aus Forschung und Entwicklung, Logistik und Vertrieb.

### Spezifische Umwelt- und Energiedaten

Ressourcenverbrauch und Emissionen hängen größtenteils von der Produktionsmenge ab. Daher berechnen wir spezifische Werte für die einzelnen Geschäftsfelder. Hierzu wird die Stückzahl der in den konsolidierten Werken produzierten Fahrzeuge des Geschäftsfeldes auf die entsprechenden Daten der Produktionswerke bezogen. Die spezifischen Werte der Bereiche Cars, Trucks, Vans und Buses erheben wir gemäß der Geschäftsfeldzuordnung, die seit 2006 gilt. Um konsistente Zeitreihen zu erhalten, wurde diese Aufteilung, soweit möglich, auch in die Vergangenheit zurückgerechnet. Die so gewonnenen spezifischen Daten können nur Orientierungswerte darstellen, denn sie

berücksichtigen nicht die Entwicklung der Produktionstiefe, die Produktvielfalt und die Besonderheiten des teilweise geschäftsfeldübergreifenden Produktionsverbundes.

## Redaktionelle Hinweise

GRI 102-51/-52

Ausschließlich im Interesse der besseren Lesbarkeit verzichten wir an vielen Stellen im Bericht auf geschlechtsspezifische Doppelnennungen wie „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“. Auch bei Verwendung der männlichen Form sind jedoch ausdrücklich alle Geschlechter gemeint.

Unseren letzten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichten wir am 22. April 2020 unter dem Titel „SpurWechsel – Nachhaltigkeitsbericht 2019“. Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht erscheint am 29. März 2021 und trägt den Titel „SpurWechsel – Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2020“. Unser nächster Bericht ist für März/April 2022 geplant.

## Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie „antizipieren“, „annehmen“, „glauben“, „einschätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „können/könnten“, „planen“, „projizieren“, „sollten“ und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden

veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

## **Ansprechpartner des Berichts**

**GRI 102-53**

Mirjam Bendak

E-Mail: [mirjam.bendak@daimler.com](mailto:mirjam.bendak@daimler.com)

# Wie wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnen und dokumentieren

Daimler berechnet und dokumentiert seine CO<sub>2</sub>-Emissionen nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 der Greenhouse Gas Protocol Initiative, Scope 1 bis 3. Die Scope 1- und Scope 2-Emissionen werden entsprechend dem Control-Ansatz des GHG Protocols berichtet.

Dokumentiert werden alle direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus unternehmenseigenen Emissionsquellen (Scope 1), die indirekten Emissionen aus der Erzeugung des eingekauften Stroms und der Fernwärme (Scope 2) sowie die Emissionen aus der Nutzung unserer Produkte, der Lieferkette und dem Recycling (Scope 3). Wir berücksichtigen damit auch die unserer Tätigkeit vor- und nachgelagerten Emissionen.

**Scope 1:** Unsere direkten Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas und Kohle berechnen wir mit konstanten CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren gemäß dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) oder der Deutschen Emissionshandelsstelle, DEHSt. Seit 2017 ist auch der Kraftstoffverbrauch Daimler-eigener Fahrzeuge enthalten. Berücksichtigt werden dabei die Fahrzeuge, deren Kraftstoffverbrauch über ein unternehmensinternes Abrechnungssystem erfasst wird. Derzeit nicht durch das System erfasste Fahrzeuge werden durch standortbezogene Abfragen in die Erfassung integriert.

Unsere produktionsbezogenen Ziele (Energie, CO<sub>2</sub>) bilanzieren wir weiterhin ohne Kraftstoffe, da der Kraftstoffverbrauch in erster Linie durch Aktivitäten außerhalb der Produktion (unter anderem Firmenfahrzeuge, Prüfstände) verursacht wird. Deshalb werden auch die spezifischen Energieverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen (gemessen je produziertem Fahrzeug), die den produktionsbezogenen Zielen zugrunde liegen, ohne Kraftstoffe ausgewiesen.

**Scope 2:** Die indirekten Emissionen von Fernwärme und Strom aus externer Erzeugung errechnen wir zeitlich und regional differenziert. Seit 2016 erfolgt die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung über die separaten Bilanzierungsansätze „market-based“ und „location-based“. Grundlage ist der 2015 veröffentlichte neue Leitfaden der Greenhouse Gas Protocol Initiative zur Ermittlung von Scope 2-Emissionen. Für den Bilanzierungsansatz „market-based“ erheben wir die CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren der lokalen Stromtarife oder Stromversorgungsunternehmen an unseren weltweiten Standorten. Wo diese nicht verfügbar sind, wird weiterhin der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor gemäß der Internationalen Energieagentur (IEA) beziehungsweise gemäß der United States Environmental Protection Agency (EPA) für die USA verwendet. Zu Vergleichszwecken werden auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der „location-based“ Methode ausgewiesen, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet.

**Scope 3:** CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Nutzung unserer Produkte entstehen, ermitteln wir auf Basis unserer Absatzzahlen und des durchschnittlichen Flottenverbrauchswertes. Dabei gehen wir bei Pkw von einer jährlichen Laufleistung von 20.000 Kilometern über zehn Jahre aus. Weitere indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Lieferkette (eingekaufte Güter und Dienstleistungen) oder dem Recycling der Fahrzeuge werden anhand von fahrzeugspezifischen Ökobilanzen berechnet.

Andere Treibhausgase berechnen wir zurzeit nicht konzernweit. Wie die Bilanzierung der klimawirksamen Kältemittel in deutschen Werken zeigt, entfällt auf diese nur ein zu vernachlässigender Anteil.

## KPMG-PRÜFVERMERK

# Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung von Nachhaltigkeitsinformationen

An die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG, Stuttgart

Wir haben eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung bezüglich ausgewählter Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung im Nachhaltigkeitsbericht 2020 (im Folgenden „Bericht“) für den Berichtszeitraum von 1. Januar bis 31. Dezember 2020 der Daimler AG, Stuttgart (im Folgenden „Gesellschaft“ oder „Daimler“), durchgeführt.

Für die ausgewählten quantitativen Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung: direkte CO<sub>2</sub> Emissionen (Scope 1, Scope 2 und Scope 3), Energieverbrauch, Abfallmengen, Wasserbezug sowie Spenden & Sponsoring – Aufwendungen einschließlich der die Scope-3-Kennzahlen ergänzenden qualitativen Erläuterungen „Wie wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnen und dokumentieren“ (im Folgenden „Nachhaltigkeitsangaben“) –, wurde eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit (limited assurance) durchgeführt.

Für die ausgewählten quantitativen Nachhaltigkeitskennzahlen: CO<sub>2</sub>-Emissionen Pkw-Gesamtflotte Europa 2020, GHG-CO<sub>2</sub>-Flottenwert USA für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge Modelljahr 2020, Flottenverbrauchswert China (Import) 2020 in l/100km wurde eine Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Prüfungssicherheit (reasonable assurance) durchgeführt.

## Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter von Daimler sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien. Daimler wendet die in den Sustainability Reporting Standards zur Nachhaltigkeitsberichtserstattung der GRI genannten Grundsätze und Standardangaben in Verbindung mit dem Corporate Accounting and Reporting Standard (Scope 1 und 2) und dem Corporate Value Chain (Scope 3) der Greenhouse Gas Protocol Initiative vom World Resources Institute (WRI) und dem World Business Council for Sustainable Development, in Verbindung mit internen Richtlinien, als Berichtskriterien an (im Folgenden: „Berichtskriterien“).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Berichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung einer Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

## Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen und erlangten Prüfungsnachweise ein Prüfungsurteil zu den oben beschriebenen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, für die Nachhaltigkeitsangaben als Limited Assurance Engagement und für die Nachhaltigkeitskennzahlen als Reasonable Assurance Engagement durchgeführt.

Das Limited Assurance Engagement ist so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit beurteilen können, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die oben genannten Nachhaltigkeitsangaben der Gesellschaft im Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind. Dies bedeutet nicht, dass zu jeder Angabe jeweils ein separates Prüfungsurteil abgegeben wird. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Für das Reasonable Assurance Engagement haben wir die Berufspflichten einzuhalten und den Auftrag unter Beachtung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unser Prüfungsurteil mit hinreichender Sicherheit abgeben können. Die Prüfung der oben genannten Nachhaltigkeitskennzahlen umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die in dem Bericht enthaltenen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unseres Auftrags zum Erreichen einer begrenzten Prüfungssicherheit haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Beurteilung der Vorgehensweise zur Bestimmung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen und entsprechender Berichtsgrenzen, einschließlich der Ergebnisse aus dem Stakeholder Engagement.
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung von Daimler in der Berichtsperiode.

- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Zielsetzung der Nachhaltigkeitsleistung und deren Überwachung verantwortlich sind.
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, einschließlich der Konsolidierung der Daten.
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung der Daten, die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung verantwortlich sind.
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden.
- Durchführung aussagebezogener Prüfungshandlungen bezüglich interner und externer Dokumente, um im Detail zu bestimmen, ob die ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung den jeweils zugrunde liegenden Quellen entsprechen.
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an den Standorten in Vitoria (Spanien), Gaggenau und Rastatt (beide Deutschland).

Ferner haben wir zum Erreichen einer hinreichenden Prüfungssicherheit folgende Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Beurteilung der Konzeption und Implementierung sowie Testen der Funktionalität der Systeme und Methoden zur Erhebung und Verarbeitung der Daten, einschließlich der Aggregation dieser Daten für die Nachhaltigkeitskennzahlen CO<sub>2</sub>-Emissionen Pkw-Gesamtflotte Europa 2020, GHG-CO<sub>2</sub>-Flottenwert USA für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge Modelljahr 2020, Flottenverbrauchswert China (Import) 2020 in l/100km, wie sie im Bericht dargestellt sind.
- Prüfung interner und externer Dokumente, um im Detail zu bestimmen, ob die Kennzahlen für das Geschäftsjahr 2020, wie im Bericht dargestellt, den relevanten zugrunde liegenden Quellen entsprechen und ob alle relevanten Informationen aus den zugrunde liegenden Quellen im Bericht enthalten sind.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise hinreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### **Sicherung der Unabhängigkeit und Qualität des Wirtschaftsprüfers**

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an Unabhängigkeit und Qualitätssicherung aus den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie des

IDW-Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1), beachtet.

### **Prüfungsurteil**

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die ausgewählten quantitativen und qualitativen Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung direkte CO<sub>2</sub> Emissionen (Scope 1, Scope 2 und Scope 3), Energieverbrauch, Abfallmengen, Wasserbezug sowie Spenden & Sponsoring - Aufwendungen einschließlich der die Scope-3-Kennzahlen ergänzenden qualitativen Erläuterungen „Wie wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnen und dokumentieren“ im Bericht der Daimler AG für den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind.

Nach unserer Beurteilung sind die ausgewählten quantitativen Nachhaltigkeitskennzahlen CO<sub>2</sub>-Emissionen Pkw-Gesamtflotte Europa 2020, GHG-CO<sub>2</sub>-Flottenwert USA für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge Modelljahr 2020, Flottenverbrauchswert China (Import) 2020 in l/100km im Bericht der Daimler AG für den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden.

### **Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel**

Dieser Vermerk ist an die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG, Stuttgart, gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt. Gegenüber Dritten übernehmen wir insoweit keine Verantwortung.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zugrunde (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen einschließlich der Haftungsbeschränkung unter Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 29. März 2021

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

**Mokler**

Wirtschaftsprüfer

**ppa. Auer**

# GRI-Index

GRI 102-55

Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI Standards: Option Umfassend erstellt.

Relevante Indikatoren weisen wir direkt in den Texten und gebündelt im GRI-Index aus.

Den GRI-Index finden Sie hier:

 [GRI-Index](#)

# UN Global Compact

Prinzipien	Prinzipien des UN Global Compact	Kapitel
<p><b>Prinzip 1</b> Unterstützung der Menschenrechte</p> <p><b>Prinzip 2</b> Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen</p> <p><b>Prinzip 3</b> Wahrung der Vereinigungsfreiheit</p> <p><b>Prinzip 4</b> Abschaffung aller Formen von Zwangsarbeit</p> <p><b>Prinzip 5</b> Abschaffung der Kinderarbeit</p>	<p>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. Menschenrechte sind daher ein zentrales Element unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Mit unserem Human Rights Respect System wollen wir dabei Menschenrechtsfragen sowohl bei Daimler-Mehrheitsbeteiligungen wie auch in der Zuliefererkette adressieren.</p>	<p><a href="#">Menschenrechte</a></p> <p><a href="#">Lieferkette</a></p>
<p><b>Prinzip 6</b> Vermeidung von Diskriminierung</p>	<p>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.</p>	<p><a href="#">Beschäftigte</a></p>
<p><b>Prinzip 7</b> Vorsorgender Umweltschutz</p>	<p>Eine besondere Bedeutung kommt dem Vorsorgeprinzip in Bezug auf die Steuerung der lokalen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit zu. Das gilt zum Beispiel für den Umweltschutz in der Produktion: In unserem Umweltmanagementsystem haben wir Strukturen und Prozesse definiert mit dem Ziel eines transparenten Reportings für unsere Produktionsstätten rund um die Welt und klaren Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen. Unsere Umwelthanforderungen tragen wir an unsere Lieferanten entlang der Lieferkette weiter. Rund 98 Prozent unserer Belegschaft arbeiten an Standorten mit einem nach ISO 14001 auditierten und zertifizierten Umweltmanagementsystem. Zudem führen wir regelmäßig Umweltrisikooanalysen (Environmental Due Diligence) an unseren Standorten durch. Zu unserem ganzheitlichen Vorsorgeansatz gehört zudem die klare Definition von Umweltschutzzielen. So wollen wir ab 2022 in unseren eigenen Mercedes-Benz Pkw- und Van-Werken weltweit und in den Daimler Trucks &amp; Buses Produktionswerken in Europa CO<sub>2</sub>-neutral produzieren.</p>	<p><a href="#">Klimaschutz &amp; Luftreinhaltung</a></p> <p><a href="#">Ressourcenschonung</a></p>
<p><b>Prinzip 8</b> Initiativen für größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt</p>	<p>Daimler erhebt systematisch die wichtigsten Energie- und Umweltdaten aus den deutschen und ausländischen Werken. Den Daten dieses Berichts liegt die Konzernstruktur des Berichtsjahres 2020 zugrunde. Die Umweltdaten für 2020 beziehen sich auf insgesamt 72 produzierende Standorte, deren Standortteile und Remanufacturing-Werke sowie weitere 18 deutsche Standorte aus Entwicklung, Logistik und des Mercedes-Benz Vertriebs. Die Standorte der Daimler Financial Services bleiben unberücksichtigt.</p> <p>Wir übernehmen Verantwortung für die Klima- und Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus: vom Bezug der Rohstoffe und der Produktion über die Nutzungsphase bis hin zur Entsorgung und Aufbereitung. Zudem wollen wir das Umweltbewusstsein unserer Beschäftigten im Rahmen der internen Governance-Strukturen etwa durch nichtfinanzielle Vergütungskomponenten stärken.</p>	<p><a href="#">Klimaschutz &amp; Luftreinhaltung</a></p> <p><a href="#">Ressourcenschonung</a></p>

**Prinzipien**

**Prinzipien des UN Global Compact**

**Kapitel**

**Prinzip 9**

Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien

Daimler hat sich zum Ziel gesetzt, Produkte zu entwickeln, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind. Die Produktentwicklung spielt hierbei eine Schlüsselrolle: Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, wie sich ein Fahrzeug auf die Umwelt auswirkt – und damit auch, welche CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen es verursacht. Je früher wir hierbei Umweltaspekte berücksichtigen, desto effizienter können wir die ökologischen Auswirkungen unserer Fahrzeuge minimieren. Die Umweltverträglichkeit künftiger Produkte prüfen wir systematisch. Ein wichtiges Instrument hierfür ist die entwicklungsbegleitende Dokumentation. Darin legen wir für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest – zum Beispiel für den Kraftstoffverbrauch oder die Schadstoffemissionen. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Fahrzeuge weiter zu senken, entwickeln wir für all unsere Fahrzeugtypen – von Pkw und Transportern über Lkw bis hin zu Bussen – rein elektrische und elektrifizierte Modellvarianten. Dank unseres modularen Entwicklungsansatzes ist hierbei ein schneller Technologietransfer zwischen den Divisionen möglich. Unser Fokus dabei: für Pkw die batterieelektrische Mobilität, für Lkw und Busse vollelektrische Antriebe mit Batterie oder Brennstoffzelle. Wir haben uns mit unserer „Ambition 2039“ das Ziel gesetzt, dass unsere Pkw- und Van-Neuwagenflotte bis 2039 im gesamten Lebenszyklus CO<sub>2</sub>-neutral ist. Für unsere Lkw und Busse wollen wir in den Triademärkten Europa, Japan und Nordamerika bis 2039 nur noch Neufahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb lokal, also „tank-to-wheel“, CO<sub>2</sub>-neutral sind.

[Klimaschutz & Luftreinhaltung](#)

**Prinzip 10**

Maßnahmen gegen Korruption

Unser Anspruch ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit Gesetzen, Regeln, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Werten erfüllen. Dies haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie verbindlich festgeschrieben. Ein Schwerpunktziel unserer Compliance-Aktivitäten ist die Einhaltung aller geltenden Korruptionspräventionsvorschriften. Daimler hat sich verpflichtet, Korruption in seinem unternehmerischen Handeln zu bekämpfen. Bei der Bekämpfung von Korruption geht es neben der Einhaltung von Gesetzen auch um die Beachtung der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Als Gründungsmitglied des Global Compact der Vereinten Nationen haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, daran mitzuwirken, dass nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Geschäftspartner den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen. Dabei gilt es vor allem, die Korruption weltweit zu bekämpfen, um dadurch beeinträchtigte gesellschaftliche Verhältnisse zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen.

[Compliance Management](#)

\* Dies beinhaltet Fahrzeuge, die durch die Mercedes-Benz AG vertrieben oder durch die Mercedes-Benz AG als Generalunternehmer einschließlich Umbauten vertrieben werden.

# Labeling

## Verbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Modell	Bezeichnung	Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km	Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert g/km
EQA 250 <sup>2,3</sup>	EQ		15,7	0
EQC 400 4MATIC <sup>2,3</sup>	EQ		21,5-20,1	0
EQV 300 <sup>2,3</sup>	EQ		26,4-26,3	0
A 250 e Kompaktklimousine <sup>1</sup>	Plug-in-Hybrid	1,6-1,4	15,7-14,8	36-32
smart EQ fortwo coupe <sup>2,3</sup>	EQ		16,0-14,0	0
smart EQ fortwo cabrio <sup>2,3</sup>	EQ		16,3-14,2	0
smart EQ forfour <sup>2,3</sup>	EQ		16,8-14,6	0

## Hinweise zum Labeling

Die angegebenen Werte zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit von Rädern/Reifen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

- Die angegebenen Werte sind die ermittelten „NEFZ-CO<sub>2</sub>-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Der Stromverbrauch wurde auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Als Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer kann ein höherer Wert maßgeblich sein.
- Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.
- Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

# Glossar

## 48-Volt-Systeme/-Bordnetz

Als Bordnetz wird die Gesamtheit aller elektrischen Komponenten in Fahrzeugen bezeichnet. Ein 48-Volt-Netz ist deutlich leistungsfähiger, weil es mit der Betriebsspannung von 48 anstelle der üblichen zwölf Volt arbeitet. Es ist daher für Elektroantriebe mit hoher Stromaufnahme besser geeignet.

## Abfallhierarchie

Eine Abfallhierarchie definiert verschiedene Herangehensweisen für den Umgang mit Abfällen und priorisiert diese. Den höchsten Stellenwert haben Maßnahmen, die besonders umweltverträglich sind. Das Kreislaufwirtschaftsgesetz beschreibt hierfür die folgenden fünf Hierarchiestufen:

1. Vermeidung
2. Vorbereitung zur Wiederverwendung
3. Recycling
4. Sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung
5. Beseitigung

## Aktive und passive Sicherheit von Fahrzeugen

Aktive Sicherheitssysteme, oder auch Fahrerassistenzsysteme, tragen dazu bei, Unfälle von vornherein zu verhindern. Die aktive Sicherheit unterstützt bei der Unfallvermeidung. Passive Sicherheitssysteme greifen hingegen bei einer Kollision schützend ein, um die Unfallfolgen abzumildern.

## Automated Lane Keeping System (ALKS)

Ein Automated Lane Keeping System (ALKS) ist eine Technologie, die dazu dient, die seitliche und die Längsbewegung des Fahrzeugs über einen längeren Zeitraum selbstständig zu steuern. Während dieser Zeit übernimmt das ALKS die primäre Kontrolle über das Fahrzeug anstelle des Fahrers.

## Blitzlicht Integrität

Das Blitzlicht Integrität ist eine konzernweite Mitarbeiterbefragung zur Evaluierung der Integritätskultur bei Daimler. Befragt werden alle Beschäftigten mit geschäftlicher E-Mail-Adresse.

## Bordlader

Bordlader sind fest in einem elektronisch angetriebenen Fahrzeug verbaute Ladegeräte zum Aufladen der Batterie.

## Car-to-X-Kommunikation

Die Car-to-X-Kommunikation basiert auf Technologien, mit denen Fahrzeuge in Echtzeit Informationen untereinander sowie mit anderen an der Verkehrsinfrastruktur beteiligten Systemen austauschen (etwa über WLAN oder Mobilfunk).

## Clean Development Mechanism (CDM)

Der Clean Development Mechanism (Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung) wurde im Rahmen des Kyoto-Protokolls eingeführt, um Industrieländern das Erreichen ihrer Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen zu erleichtern und

gleichzeitig den Technologietransfer in Entwicklungsländern zu fördern: In seinem Rahmen können in Entwicklungsländern Maßnahmen zur Emissionsminderung umgesetzt und die damit erreichten Einsparungen zertifiziert werden. Die entsprechenden Zertifikate (Emissionsreduktionseinheiten, englisch Certified Emission Reductions oder abgekürzt CER) können auf die Reduktionsziele in Industrieländern angerechnet werden.

## Code of Conduct

Als Code of Conduct wird der Verhaltenskodex eines Unternehmens bezeichnet. Er soll den Beschäftigten Orientierung bieten und beinhaltet Leitlinien für ein verantwortungsvolles, ethisch korrektes und integriertes Verhalten. Meistens gelten diese auch für Dritte wie Geschäftspartner und Lieferanten.

## Corporate Average Fuel Economy Standards (CAFE)

Corporate Average Fuel Economy (CAFE) bezeichnet eine gesetzlich geregelte Begrenzung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs einer Fahrzeugflotte in den USA. Autohersteller müssen die CAFE-Standards für ihre Pkw- und leichten Nutzfahrzeug-Flotten erreichen, um diese in den USA verkaufen zu können. Die Grenzwerte werden jährlich neu berechnet.

## Cowl-Chassis

Ein Cowl-Chassis ist ein Lkw-Fahrgestell mit vorderen Kotflügeln und Motorhaube sowie der Instrumententafel. Es wird für Kunden eingesetzt, die einen eigenen Aufbau und ein eigenes Fahrerhaus wünschen.

## CO<sub>2</sub>-Flottencompliance

Neben Grenzwerten, die einzelne Fahrzeugmodelle für ihre Typzulassung nicht überschreiten dürfen (zum Beispiel Schadstoffemissionen), macht die EU auch Vorgaben zur „CO<sub>2</sub>-Flottencompliance“. Dafür wird in Abhängigkeit vom Durchschnittsgewicht der Flotte eines Herstellers ein CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwert definiert, den der Hersteller mit seiner Neuwagenflotte nicht überschreiten darf.

## Dekarbonisierung

Unter Dekarbonisierung versteht man die Umstellung auf eine kohlenstofffreie Wirtschaftsweise.

## Due Diligence

Im Allgemeinen handelt es sich bei Due-Diligence-Verfahren um eine sorgfältige Prüfung, Analyse und Bewertung eines Unternehmens. Eine Menschenrechts-Due-Diligence umfasst Maßnahmen, die ein Unternehmen ergreift, um Risiken in Bezug auf Menschenrechte im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit, seiner Lieferkette und der von ihm in Anspruch genommenen Leistungen zu erkennen und verantwortungsvoll zu managen.

## E-Fuels

Bei E-Fuels handelt es sich um synthetische Kraftstoffe, die mithilfe von Strom aus Wasser und Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) hergestellt werden.

### Eigensicherheit

Die Eigensicherheit ist eine technische Eigenschaft eines Gerätes oder Systems. Spezielle Konstruktionen stellen sicher, dass es auch im Falle einer Betriebsstörung nicht zu einer gefährlichen Situation kommt.

### ESG-Kriterien

Die Abkürzung ESG steht für die englischen Begriffe Environment, Social and Governance. Im Kontext der nachhaltigen Finanzwirtschaft wird das Kürzel genutzt, wenn es bei Investitionsentscheidungen um die Berücksichtigung von Gesichtspunkten aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance), kurz: um ESG-Kriterien, geht.

### Ethics by Design

Unter dem Prinzip „Ethics by Design“ versteht man die Berücksichtigung von ethischen Fragen bei der Entwicklung von Produkten, in denen beispielsweise [künstliche Intelligenz](#) zum Einsatz kommt.

### Euro-Norm 6d-TEMP

Die Euro-Norm 6d-TEMP ist eine im September 2018 eingeführte temporäre Abgasnorm, die für neue Fahrzeugmodelle gilt und Grenzwerte für den Ausstoß von Luftschadstoffen festlegt. Zusammen mit der neuen Norm wurde auch das [RDE-Verfahren](#) eingeführt. Die darüber hinaus gehende, strengere Abgasnorm Euro 6d wird 2021 in Kraft treten.

### Europäischer Emissionshandel (EU-EHS)

Der EU-Emissionshandel ist ein Klimaschutzinstrument mit dem Ziel, Treibhausgasemissionen zu senken. Eine staatlich festgelegte Obergrenze gibt dafür an, wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> insgesamt ausgestoßen werden dürfen. Für jede Tonne CO<sub>2</sub> braucht ein Unternehmen eine Emissionsberechtigung. Die Emissionsberechtigungen können auf dem Markt frei gehandelt werden. Allerdings ist ihre Zahl limitiert. Hierdurch bildet sich ein Preis für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der bei Unternehmen Anreize setzen soll, ihre Emissionen zu reduzieren.

### EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie (auch Sustainable Finance Taxonomy) ist ein Klassifizierungssystem, das von der Europäischen Kommission erarbeitet wurde und erstmals ein einheitliches Verständnis der Nachhaltigkeit von wirtschaftlichen Tätigkeiten in der EU schaffen soll. Ziel ist es, EU-weit Wirtschaftsaktivitäten nach ihrer Nachhaltigkeit zu beurteilen, um entsprechende Finanzentscheidungen zu erleichtern.

### Feuerungswärmeleistung

Die Feuerungswärmeleistung steht für die Wärmeenergie, die einer Feuerungsanlage im Dauerbetrieb durch Verfeuern eines Brennstoffs zugeführt werden kann. Nach Abzug der Energieverluste ergibt sich die Wärmeleistung der jeweiligen Heizungsanlage.

### Führungsebenen

Die Führungsebenen 1 bis 5 dienen der Einteilung der Führungskräfte in die Organisationshierarchie bei Daimler. Die Ebene 5 ist dabei die unterste und die Ebene 1 die oberste Stufe. Darüber steht nur noch die Ebene des Vorstands.

### Füller

Bei der Autolackierung dient der Füller dazu, Unebenheiten in der Oberfläche der Karosserie auszugleichen und eine Grundierung für weitere Lackschichten zu bilden.

### Gold Standard

Der Gold Standard ist der höchste Qualitätsstandard bei CO<sub>2</sub>-Kompensationsprojekten. Projekte nach dem Gold Standard tragen neben der Vermeidung von CO<sub>2</sub> auch zur nachhaltigen ökologischen und sozialen Entwicklung im Projektumfeld bei. Der Gold Standard wurde unter der Federführung des WWF und unter Mitwirkung des Bundesumweltministeriums entwickelt.

### Green Bonds

Green Bonds („Grüne Anleihen“) sind festverzinsliche Wertpapiere, die zur Kapitalbeschaffung für nachhaltige Projekte dienen. Dies können zum Beispiel Projekte im Bereich erneuerbare Energien oder nachhaltige Mobilitätslösungen sein.

### Greenhouse Gas Protocol (GHG)

Das Greenhouse Gas Protocol (kurz: GHG Protocol) ist die aktuell am weitesten verbreitete Standardreihe zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen.

### Grundlast

Die Grundlast ist in der Stromversorgung jener Teil der elektrischen Leistung, die mindestens erzeugt werden muss, um die Stabilität eines Stromnetzes sicherzustellen.

### Grünes Laden

Unter grünem Laden versteht man das Laden von Elektrofahrzeugen mit Öko-Strom.

### HVO-Diesel

HVO-Diesel (aus dem Englischen: hydrogenated vegetable oils) ist ein Biokraftstoff, der durch Hydrieren (Hinzufügen von Wasserstoffatomen) unter anderem aus Produktionsabfällen und Pflanzenölen hergestellt wird.

### Integritäts- und Compliance Pulse Check

Bei dem Integritäts- und Compliance Pulse Check handelt es sich um eine konzernweite repräsentative Stichprobenbefragung zur Evaluierung unserer Integritätskultur. Die Stichprobe umfasste zuletzt circa 25.000 Beschäftigte mit geschäftlicher E-Mail-Adresse.

### Konzeptsicherheit

Mit Konzeptsicherheit ist in diesem Kontext gemeint, dass die Integration von Hochvoltkomponenten von Anfang an sehr günstig gewählt ist, um ein hohes Sicherheitsniveau zu erzielen.

### Künstliche Intelligenz (KI)

Unter künstlicher Intelligenz (KI) versteht man Computersysteme, die Merkmale menschlicher Intelligenz aufweisen. KI-Systeme können beispielsweise eigenständig lernen, schlussfolgern oder sich selbst verbessern.

### Lastfall

Als Lastfall wird die Konfiguration bezeichnet, in der ein Crash-Test durchgeführt wird. Dazu zählt beispielsweise die Anzahl, Art und Positionierung der an Bord befindlichen Crashtest-Dummys, die Aufprallkonfiguration mit Parametern wie Aufprallart, Geschwindigkeit, Winkel.

### Lastspitzen

Lastspitzen treten zum Beispiel in Stromnetzen auf, wenn kurzfristig eine deutlich erhöhte Energienachfrage besteht. Um sie zu decken und eine unterbrechungsfreie Versorgung sicherzustellen, muss kurzfristig mehr Strom ins Netz eingespeist werden. Dies kann zum Beispiel durch Batteriespeicher oder Pumpspeicherkraftwerke geschehen.

### Lidar-Technologie

Lidar (Light Detection and Ranging) ist eine Methode zur optischen Messung von Abständen. Lidar-Sensoren erkennen Objekte, indem sie per Laser durch hunderttausende Abstandsmessungen pro Sekunde ein 3-D-Bild der Fahrzeugumgebung erzeugen.

### Linearbeschleuniger

Linearbeschleuniger können hochenergetische Elektronen- und Röntgenstrahlen erzeugen, indem sie geladene Elementarteilchen in einem starken linearen Magnetfeld beschleunigen. Sie werden etwa in der Medizin zur Strahlentherapie angewandt, finden aber auch in der Industrie Anwendung, beispielsweise um dickwandige Bauteile zu durchleuchten.

### Live Traffic Information

Mit Live Traffic Information-Systemen werden einem Fahrzeug Verkehrsdaten in Echtzeit bereitgestellt.

### Luftvolumenstromregelung

Luftvolumenstromregler regeln das Volumen der Zu- und Abluft in Lüftungsanlagen.

### Machine Learning

Computerprogramme, die auf Machine Learning basieren, können mithilfe von Algorithmen eigenständig Lösungen für Probleme finden. Machine Learning ist Bestandteil [künstlicher Intelligenz](#).

### NEFZ

Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) ist ein gesetzlich vorgeschriebenes Prüfverfahren zur Messung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen von Fahrzeugen. Das Verfahren ist zum 1. September 2017 durch das Testverfahren [WLTP](#) ersetzt worden.

### Notice of Violation

Eine „Notice of Violation“ (deutsch: Mitteilung eines Verstoßes) ist eine schriftliche Benachrichtigung einer staatlichen Stelle über einen Rechtsverstoß.

### OECD

Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD) mit Sitz in Paris ist eine internationale Organisation mit 37 Mitgliedsstaaten, die sich Demokratie und Marktwirtschaft verpflichtet fühlen.

### On-Board-Diagnose

Bei der On-Board-Diagnose wird unter anderem das Abgasverhalten von Fahrzeugen während der Fahrt kontrolliert. Ein im Fahrzeug integriertes Diagnose-System überwacht dabei sämtliche abgasrelevanten Bauteile und speichert aufgetretene Fehler.

### Partnerschutz

Unter Partnerschutz versteht man bei einem Verkehrsunfall mit zwei Fahrzeugen den Schutz der Passagiere des jeweils anderen beteiligten Fahrzeugs.

### Plug-in-Hybride (PHEV)

Ein Plug-in-Hybrid (Plug-in Hybrid Electric Vehicle – PHEV) ist ein Auto mit Hybridantrieb, dessen Akku sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch am Stromnetz geladen werden kann.

### Privacy by Design

Übersetzt heißt Privacy by Design „Datenschutz durch Technikgestaltung“. Der Grundgedanke des Ansatzes: Personenbezogene Daten lassen sich am besten schützen, wenn Soft- und Hardware von Grund auf datenschutzkonform konzipiert und entwickelt werden.

### RDE-Prüfverfahren (Real Driving Emissions)

Beim RDE-Prüfverfahren handelt es sich um ein Messverfahren, mit dem das tatsächliche Emissionsverhalten von Fahrzeugen im Straßenverkehr unter realen Bedingungen getestet wird.

### Rechteinhaber

Als Rechteinhaber beschreibt man in der Rechtswissenschaft Personen und andere Rechtsträger (Organisationen oder Lebewesen), die über bestimmte, von der Rechtsordnung anerkannte Rechte verfügen.

### Redundante Sicherheitssysteme

In redundanten Sicherheitssystemen sind sicherheitsrelevante Funktionen in mehrfacher Ausführung vorhanden. Fällt beispielsweise das primäre Bremssystem aus, übernimmt ein zweites System die Bremsfunktion.

### Rekuperation/Rekuperationsgrade

Als Rekuperation bezeichnet man die Rückgewinnung von elektrischer Energie etwa beim Bremsvorgang, die ansonsten in Form von Reibungswärme verloren ginge. Der Rekuperationsgrad gibt das Verhältnis zwischen zurückgewonnener und eingesetzter Energie in Prozent an.

### Renewable Energy Directive

Die Renewable Energy Directive (Erneuerbare-Energien-Richtlinie) wurde 2009 mit dem Ziel der Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen in der EU erlassen. Mit der zuletzt 2018 überarbeiteten Richtlinie wurde das Ziel gesetzt, den Anteil erneuerbarer Energien am europäischen Strommix bis zum Jahr 2030 auf mindestens 32 Prozent zu erhöhen.

### Restenergie

In Leitungen abgeschalteter Maschinen kann sich Restenergie befinden. Sie kann zu einer Gefahr werden, wenn sich etwa elektrische oder mechanische Restenergie in plötzlichen Bewegungen einer Maschine äußert.

### Rettungstrennstelle

Eine Rettungstrennstelle ist eine Sicherheitsvorkehrung in Elektrofahrzeugen, die das Hochvoltssystem deaktiviert und spannungsfrei schaltet.

### Ride-Hailing

Unter dem Begriff Ride-Hailing versteht man eine Mobilitätsform, bei der Fahrer und Fahrzeug via App für eine Beförderungsleistung angefordert werden. Dabei werden die Fahrten – anders als beim Ride-Sharing in der Regel nicht mit anderen Fahrgästen geteilt.

### Rollenprüfstand

Ein Rollenprüfstand ist ein Instrument, mit dem verschiedene Leistungen eines Fahrzeugs getestet werden können. Dafür wird dieses mit den Rädern auf einer Rolle fixiert, sodass Beschleunigungseffekte simuliert werden können. So lassen sich beispielsweise dessen Antriebs- und Bremsleistung oder Emissionen messen.

### Rückhaltesysteme

Rückhaltesysteme sind Sicherheitssysteme in Fahrzeugen, die dazu dienen, die Insassen auf den Sitzen zu fixieren (zum Beispiel Sitzgurte).

### SAE-Level/Automatisiertes und autonomes Fahren

Automatisierte Fahrzeuge unterstützen den Fahrer bei Aufgaben, die er in der Vergangenheit selbst übernommen hat. Hierbei werden fünf Stufen unterschieden: assistiert (SAE-Level 1), teilautomatisiert (SAE-Level 2), hochautomatisiert (SAE-Level 3), vollautomatisiert (SAE-Level 4) und fahrerlos (SAE-Level 5). Der Grad der Automatisierung nimmt mit jeder Stufe zu, die Kontrolle durch den Fahrer nimmt dementsprechend ab. Wir orientieren uns im Deutschen dabei grundsätzlich an den Bezeichnungen des VDA.

### Schadcode

Als Schadcode oder Schadsoftware bezeichnet man Computerprogramme, die entwickelt wurden, um schädliche Funktionen auszuführen, etwa Passwörter oder andere sensible Daten auszuspähen.

### Schlittenversuche

Schlittenversuche sind Crashtests, bei denen das Auto nicht gegen eine Wand oder einen Gegenstand gefahren wird. Stattdessen wird die Rohkarosserie mit den zu prüfenden Komponenten auf einen Schlitten montiert, der dann ruckartig abgebremst wird – es gibt also keinen echten Aufprall.

### SORT-Zyklen

SORT-Zyklen ist die Bezeichnung eines standardisierten Tests für Stadtbusse, der vom Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) initiiert wurde. Ziel ist es, die Fahrzeuge bezüglich ihres Kraftstoffverbrauchs vergleichbar zu machen.

### Science Based Targets Initiative

Die „Science Based Targets Initiative“ (SBTI) ist eine gemeinsame Initiative des CDP, des UN Global Compact, des World Resources Institute und des World Wildlife Fund (WWF). Ihr Ziel ist es, Unternehmen dazu zu bewegen, Ziele für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen festzulegen, die mit der von der Wissenschaft geforderten Dekarbonisierung vereinbar sind, um die Erwärmung auf weniger als 1,5 Grad Celsius/2 Grad Celsius im Vergleich zu vorindustriellen Temperaturen zu begrenzen.

### Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

Das Sustainability Accounting Standards Board (SASB) ist eine US-amerikanische gemeinnützige Organisation, die branchenspezifische Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung entwickelt hat.

### tank-to-wheel

Tank-to-wheel heißt wörtlich übersetzt „vom Kraftstofftank bis zum Rad“ und berücksichtigt (anders als bei der umfassenderen [well-to-wheel](#)-Betrachtung) die Wirkungskette von der aufgenommenen Energie (Benzin, Strom) an bis zur Umwandlung in Bewegungsenergie beim Fahren.

### Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Die Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) ist eine vom Financial Stability Board gegründete Initiative zur Unternehmensberichterstattung. Ihr langfristiges Ziel ist es, klimabezogene Chancen und Risiken in die Geschäftsbeziehungsweise Finanzberichte von Unternehmen zu integrieren. Im Jahr 2017 hat sie dazu Empfehlungen zu einer einheitlichen Klimaberichterstattung für Unternehmen herausgegeben.

### Teillast

Teillast ist ein mittlerer Betriebszustand einer Maschine zwischen Volllast (100 Prozent der möglichen Leistung) und Nulllast (die Maschine ist ausgeschaltet).

### Telematik

Telematik (zusammengesetzt aus Telekommunikation und Informatik) ist eine Technologie, die den mobilen Datenaustausch mit der computergestützten Verarbeitung dieser Informationen verbindet. Telematik-Lösungen/-Dienste in Fahrzeugen dienen zum Beispiel dazu, permanent Positions- und Fahrzeugdaten zu sammeln und auszuwerten.

### The Climate Pledge

Das Klimaschutzversprechen „Climate Pledge“ ist eine Selbstverpflichtung von Unternehmen, die Ziele des Pariser Klimaabkommens bereits zehn Jahre früher als gefordert zu erfüllen. Die Teilnehmer haben zugesagt, ihr Geschäft bis 2040 CO<sub>2</sub>-neutral zu machen. Das Klimaschutzversprechen wurde 2020 von Amazon and Global Optimism ins Leben gerufen.

### Tier-1

Tier-1 (Ebene-1) bezeichnet die erste vorgelagerte Stufe der Wertschöpfungskette, die direkten Zulieferer. Die weiteren Stufen der Wertschöpfungskette, also alle Vorlieferanten, werden als Tier-2 bis Tier-N gekennzeichnet.

### Trocken- /Nassabscheidetechnologien

Als Lackabscheidung werden Technologien bezeichnet, mit denen überschüssige Lackpartikel, die beim Lackieren von Autos in die Luft entweichen, gebunden werden können. Bei der Nassabscheidung wird Wasser eingesetzt, um die Luft zu reinigen. Eine umweltfreundlichere Variante ist die Trockenabscheidung, bei der ein trockenes Bindemittel (zum Beispiel Steinmehl) genutzt und somit der Einsatz von Wasser und Chemikalien reduziert wird.

### Turboverdichter

Ein Turboverdichter ist eine Maschine, mit der Luft zu Druckluft verdichtet werden kann. Druckluft wird in der industriellen Produktion zum Beispiel zum Antrieb von Maschinen verwendet. Im Gegensatz zu „normalen“ Verdichtern sind Turboverdichter nach dem Prinzip der Turbine aufgebaut und besitzen aerodynamische Eigenschaften. Sie arbeiten daher besonders energieeffizient.

### Ungefederte Masse

Bei der ungefederten Masse handelt es sich um jene Bauteile eines Fahrzeugs, die direkten Stößen von der Fahrbahn ausgesetzt sind. Zu ihnen zählen unter anderem Reifen, Felgen, Bremsen und Radlager.

### UN Global Compact

Der Global Compact der Vereinten Nationen (UN) ist ein Pakt, der zwischen Unternehmen und der UN geschlossen wird, um die Globalisierung sozialer und ökologischer zu gestalten sowie über deren Umsetzung Bericht zu erstatten.

### UN Principles for Responsible Investment (UNPRI)

Bei den sechs UN Principles for Responsible Investment (Prinzipien für verantwortliches Investieren) handelt es sich um eine Initiative eines internationalen Investorennetzwerks. Ihr Ziel ist es, die Auswirkungen von Investitionsaktivitäten auf ESG-Themen besser zu verstehen und die Unterzeichner dabei zu unterstützen, [ESG-Kriterien](#) bei ihren Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen.

### Unterflur-SCR-Katalysator

Die selektive katalytische Reduktion (Selective Catalytic Reduction, SCR) bezeichnet eine Technik zur Reduktion von Stickoxiden in Abgasen. Ein Unterflur-SCR-Katalysator dient der Nachbehandlung von Fahrzeug-Abgasen und wandelt die im Abgas enthaltenen Schadstoffe durch chemische Reaktionen in ungiftige Stoffe um.

### VECTO

VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) ist ein neues Simulationswerkzeug, das von der Europäischen Kommission entwickelt wurde und zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen (Lastwagen, Busse und Reisebusse) mit einem Fahrzeuggewicht von über 3,5 Tonnen verwendet wird.

### Verarbeitungsverzeichnis

Seit Einführung der EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) benötigt jedes Unternehmen ein Verarbeitungsverzeichnis. In diesem werden alle relevanten Informationen über die Verarbeitung von personenbezogenen Daten (zum Beispiel Name und E-Mail-Adresse eines Kunden) dokumentiert.

### Voluntary Safety Self-Assessment

Voluntary Safety Self-Assessments (VSSA) basieren auf einem Leitfaden der US-Behörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration). Auf freiwilliger Basis können Unternehmen, die mit dem Testen oder Inverkehrbringen automatisierter Fahrfunktionen befasst sind, ihre Vorgehensweisen und Bewertungen zur Sicherheit solcher Systeme dokumentieren und veröffentlichen.

### well-to-wheel

Well-to-wheel heißt wörtlich übersetzt „von der Quelle bis zum Rad“. Bei der well-to-wheel Betrachtung wird neben dem Fahrbetrieb (wie bei der [tank-to-wheel-Betrachtung](#)) auch die Produktion des Energieträgers, beispielsweise die Stromproduktion oder die Herstellung von Benzin, berücksichtigt.

### WLTP

WLTP (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure – WLTP) ist ein internationales Messverfahren. Mit ihm wird geprüft, wie viel Kraftstoff ein Auto verbraucht und ob es die Abgasgrenzwerte einhält. WLTP hat das alte Messverfahren [NEFZ](#) zum 1. September 2017 abgelöst.

### Zuschlagstoff

Zuschlagstoffe sind Materialien, die einer Werkstoff-Mischung zugegeben werden, um deren Eigenschaften positiv zu beeinflussen. Für die Herstellung von Beton oder Asphalt wird zum Beispiel besonders zerkleinertes, natürliches oder künstliches Gestein verwendet.

# Impressum

GRI 102-1/-3

## Herausgeber

Daimler AG  
70546 Stuttgart, Deutschland

## Verantwortlich für den Herausgeber

Michael Jochum

## Publications Manager

Mirjam Bendak

## Redaktion Daimler

Lisa Bauer, Pia Droidner, Stefanie Lüssenheide, Valerie Wehner

## Produktionsassistenz

Katharina Helm, Tanja Oder, Franziska Baudisch

## Redaktion und Gestaltung

Stakeholder Reporting GmbH  
nexxar GmbH

## Fotos

Bildarchiv Daimler AG,  
iStock  
Terre des Hommes Niederlande  
Thorsten Greb, PIK

## Kontakt

Daimler AG  
HPC F505  
70546 Stuttgart, Deutschland  
E-Mail: [sustainability@daimler.com](mailto:sustainability@daimler.com)  
Tel. +49 711 17-0 (Zentrale)

➤ [daimler.com/nachhaltigkeit](https://daimler.com/nachhaltigkeit)

➤ [nachhaltigkeitsbericht.daimler.com](https://nachhaltigkeitsbericht.daimler.com)

©2021 Daimler AG

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

Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit bei Daimler finden Sie unter

➤ [daimler.com/nachhaltigkeit](https://daimler.com/nachhaltigkeit)