

DAIMLER



Nachhaltigkeitsbericht 2014.

# Kennzahlen 2014.

## 01

Geschäftsjahr 2014

	Einheit	2012	2013	2014	
<b>Geschäftstätigkeit</b>					
Umsatz	in Mio. €	114.297	117.982	<b>129.872</b>	↗
Operating Profit/EBIT <sup>1</sup>	in Mio. €	8.820	10.815	<b>10.752</b>	↘
Ergebnis vor Ertragssteuern <sup>1</sup>	in Mio. €	8.116	10.139	<b>10.179</b>	↗
Konzernergebnis <sup>1</sup>	in Mio. €	6.830	8.720	<b>7.290</b>	↘
Gesamtabsatz Fahrzeuge	in Mio.	2,2	2,35	<b>2,55</b>	↗
Absatz Mercedes-Benz Cars		1.451.569	1.565.563	<b>1.722.561</b>	↗
Absatz Daimler Trucks		461.954	484.211	<b>495.668</b>	↗
Absatz Mercedes-Benz Vans		252.418	270.144	<b>294.594</b>	↗
Absatz Daimler Buses		32.088	33.705	<b>33.162</b>	↘
Vertragsvolumen Daimler Financial Services	in Mio. €	79.986	83.538	<b>98.967</b>	↗
<b>Produktverantwortung</b>					
Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Umweltschutz	in Mio. €	2.369	2.471	<b>2.383</b>	↘
CO <sub>2</sub> -Emissionen der europäischen Flotte (Mercedes-Benz Cars Pkw)	in g CO <sub>2</sub> /km	140	134	<b>129</b>	↘
<b>Betrieblicher Umweltschutz</b>					
Energieverbrauch (gesamt)	in GWh	10.769	11.059	<b>10.851</b>	↘
davon Strom	in GWh	4.870	4.545	<b>4.586</b>	↗
davon Erdgas	in GWh	4.305	4.971	<b>4.922</b>	↘
CO <sub>2</sub> -Emissionen (gesamt, Scope 1 und 2)	in 1.000 t	3.336	3.356	<b>3.271</b>	↘
CO <sub>2</sub> -Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Cars Pkw)	in kg/Fahrzeug	1.059	1.043	<b>963</b>	↘
CO <sub>2</sub> -Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Daimler Trucks)	in kg/Fahrzeug	2.762	2.438	<b>2.348</b>	↘
CO <sub>2</sub> -Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Vans)	in kg/Fahrzeug	1.057	997	<b>768</b>	↘
CO <sub>2</sub> -Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Daimler Buses)	in kg/Fahrzeug	2.549	2.386	<b>2.455</b>	↗
Lösemittel (VOC) gesamt	in t	6.618	6.907	<b>6.547</b>	↘
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Cars Pkw)	in kg/Fahrzeug	1,09	1,18	<b>1,24</b>	↗
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Daimler Trucks)	in kg/Fahrzeug	8,70	7,88	<b>6,48</b>	↘
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Vans)	in kg/Fahrzeug	3,87	4,02	<b>3,84</b>	↘
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Daimler Buses)	in kg/Fahrzeug	9,49	10,63	<b>12,94</b>	↗
Abfall-Verwertungsquote	in Prozent	93	90	<b>85</b>	↘
Wasserverbrauch (gesamt)	in Mio. m <sup>3</sup>	15,34	15,2	<b>14,8</b>	↘
<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>					
Anzahl Mitarbeiter (weltweit)		275.087	274.616	<b>279.972</b>	↗
Anzahl Auszubildende (weltweit)		8.267	8.630	<b>8.346</b>	↘
Durchschnittsalter Belegschaft (weltweit)	in Jahren	41,9	42,3	<b>42,4</b>	↗
Kosten Personalaufwand (weltweit)	in Mrd. €	18,0	18,8	<b>19,6</b>	↗
Durchschnittliche Fort- und Weiterbildungstage (pro Jahr/Mitarbeiter, Daimler AG)	in Tagen	4,0	4,1	<b>4,1</b>	→
Kosten für Aus- und Weiterbildung (Daimler AG)	in Mio. €	241,0	235,5	<b>248,0</b>	↗
Frauenanteil (Daimler AG)	in Prozent	14,4	14,6	<b>14,9</b>	↗
Frauenanteil Führungspositionen Ebene 4 (Daimler AG)	in Prozent	13,8	14,6	<b>15,0</b>	↗
Fluktuationsquote (weltweit)	in Prozent	4,9	4,4	<b>4,9</b>	↗
Teilzeitquote (Daimler AG)	in Prozent	7,1	7,4	<b>7,6</b>	↗
Unfallhäufigkeit <sup>2</sup>	Quote <sup>2</sup>	9,1	9,1	<b>8,8</b>	↘
Krankenquote (Deutschland, gewerblich und Verwaltung)	in Prozent	5,4	5,6	<b>5,6</b>	→
Rückstellungen für Alters- und Gesundheitsvorsorge <sup>3</sup>	in Mrd. €	11,3	9,9	<b>12,8</b>	↗
<b>Gesellschaftliches Engagement</b>					
Ausgaben für Stiftungen, Spenden und Sponsoring	in Mio. €	58,0	60,0	<b>56,2</b>	↘

<sup>1</sup> Die Vergleichszahlen 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.

<sup>2</sup> Unfallhäufigkeit: Anzahl aller Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Million Anwesenheitsstunden.

Erfassungsquote weltweit: 95,9 Prozent. Aufgrund dieser höheren Erfassungsquote wurden die Zahlen für 2012 und 2013 angepasst.

<sup>3</sup> Der berichtete Wert für das Jahr 2012 ist um die Effekte aus den Änderungen des IAS 19 angepasst.

# Vorwort.



**Dr. Dieter Zetsche**

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



**Dr. Christine Hohmann-Dennhardt**

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



**Prof. Dr. Thomas Weber**

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

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

kennen Sie das Buch „Das Prinzip Verantwortung“? Es stammt von Hans Jonas und war der philosophische Bestseller der 1980er-Jahre. Die zentrale Botschaft ist heute wie damals aktuell: „Handle so, dass die Wirkungen deiner Handlungen verträglich sind mit der Permanenz menschlichen Lebens auf Erden.“ Salopp ausgedrückt: Wer nach dem Motto „Nach mir die Sintflut“ handelt, macht die Sintflut damit ein gutes Stück wahrscheinlicher. Stattdessen gilt es so zu handeln, dass wir es auch gegenüber unseren Kindern und Enkeln verantworten können. Genau das tun wir bei Daimler.

Nicht von ungefähr kann kein Autobauer auf eine längere Tradition zurückblicken als wir. Das hängt auch damit zusammen, dass wir Verantwortung übernehmen – für Ökonomie und Ökologie, Mitarbeiter und Gesellschaft. Das steht hier nicht, weil es sich im Editorial eines Nachhaltigkeitsberichts gut liest, sondern weil das „Prinzip Verantwortung“ ein Leitprinzip unseres unternehmerischen Handelns beschreibt.

Nehmen Sie unsere Produkte: Von den rund 5,7 Mrd. Euro, die wir im vergangenen Jahr in Forschung und Entwicklung investiert haben, floss ein erheblicher Teil in „grüne“ Technologien. Mit der B-Klasse Electric Drive und dem Denza – dem ersten komplett in China für China entwickelten Elektroauto – haben wir zwei weitere vollelektrische Modelle auf die Straße gebracht. Außerdem investieren wir massiv in Plug-in-Hybride: Bis 2017 kommt alle vier Monate ein neues Modell – in Summe zehn neue Plug-in-Hybride. Verantwortungsvolles Handeln bedeutet für uns auch, den Straßenverkehr noch sicherer zu machen. 90 Prozent der Verkehrsunfälle gehen auf menschliches Versagen zurück – deshalb sehen wir großes Potenzial beim autonomen Fahren. 2013 haben wir den Prototyp einer autonomen S-Klasse vorgestellt, im vergangenen Jahr den ersten autonomen Lkw: unseren Future Truck.

Das „Prinzip Verantwortung“ leitet uns aber auch beim Umgang mit unseren Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten, Anteilseignern, Nachbarn und NGOs. Unsere Richtschnur ist dabei seit 15 Jahren der UN Global Compact – er schließt neben Umweltschutz auch die Achtung von Menschen- und Arbeitnehmerrechten ebenso ein wie die Bekämpfung von Korruption. Wir sind überzeugt: Nur wer ethisch anständig handelt, ist auch wirtschaftlich erfolgreich. Dafür wollen wir eintreten, und darüber wollen wir mit Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, auch künftig im Gespräch bleiben. Lassen Sie uns gemeinsam unsere Verantwortung wahrnehmen!

Ihre

Dr. Dieter Zetsche

Dr. Christine Hohmann-Dennhardt

Prof. Dr. Thomas Weber

# Inhalt.

02	Kennzahlen 2014
05	Vorwort
32	Highlights 2014
34	Wesentlichkeitsanalyse
78	Berichtsprofil
80	External Assurance
81	Impressum und Kontakt
82	GRI-Index und UN Global Compact

## Themen.

08	Hybridfahrzeuge Die Formel für Effizienz
14	China »Ohne Integrität kein blühendes Geschäft.«
16	China Daimler in China
17	Mitarbeiterbefragung Attraktivität auf dem Prüfstand
18	Erfolge 2014 Kurz und gut
20	Integrität und Compliance Monster Mission
22	Verkehrskonzepte Vernetzte Mobilität
24	Rohstoffe Zukunftsfrage Ressourceneffizienz
26	Remanufacturing Königsweg der Ressourcenschonung
29	Corporate Volunteering Herzenssache

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

 <http://nachhaltigkeit.daimler.com>

Verweis auf Onlineinformationen: Zu welchem Thema online mehr zu finden ist, erfahren Sie direkt im Text. Die jeweils aufgeführte dreistellige Nummer, zum Beispiel 307, geben Sie im interaktiven Onlinebericht in die Suchmaske ein, und schon gelangen Sie zu den gewünschten Inhalten.

## Zahlen und Fakten.

### 36 Strategie und Management

- 36 Unser Nachhaltigkeitsverständnis
- 36 Strategischer Ansatz
- 37 Nachhaltige Unternehmensführung
- 39 Stakeholder-Dialog
- 41 Risikovorsorge

### 42 Ethische Verantwortung

- 42 Kultur der Integrität
- 43 Menschenrechte
- 44 Compliance
- 46 Kartellrecht
- 46 Datenschutz

### 47 Produktverantwortung

- 47 Umweltgerechte Produktentwicklung
- 50 Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien
- 50 Kraftstoffe
- 51 Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen
- 52 Schadstoffemissionen
- 53 Lärmemissionen
- 53 Ressourcenschonung
- 53 Mobilitätskonzepte und Services
- 53 Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit
- 54 Sicherheit der Fahrzeuge
- 54 Kundinnen und Kunden
- 55 Verbraucherschutz

### 56 Betrieblicher Umweltschutz

- 56 Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-arme Produktion
- 58 Luftreinhalte
- 58 Abfall- und Ressourcenmanagement
- 59 Gewässerschutz
- 59 Logistik und Mitarbeiterverkehr
- 59 Naturschutz, Boden und Biodiversität

### 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- 60 Attraktiver Arbeitgeber
- 61 Diversity Management
- 62 Entwicklung und Förderung
- 63 Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz

### 64 Lieferanten

- 64 Unsere Nachhaltigkeitsstandards
- 64 Aufbau eines industrieweiten Referenzrahmens
- 65 Prävention und Risikomanagement

### 66 Gesellschaftliche Verantwortung

- 66 Wissenschaftsförderung
- 67 Bildung
- 67 Verkehrssicherheit
- 67 Naturschutz
- 68 Kunst und Kultur
- 68 Gemeinwesen und karitatives Engagement
- 68 Mitarbeiterengagement
- 69 Dialog und Verständigung

### 70 Unser Nachhaltigkeitsprogramm 2020

- 70 Ziele und Erreichtes

#### Info-Leitsystem

-  Verweis auf Onlineinformationen
-  Querverweis innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts oder auf den Daimler-Geschäftsbericht
-  GRI-Materiality-Matters-Indikatoren

# Die Formel für



Getriebe mit integriertem Elektromotor

HV-Batterie

Ladesteckdose / On-Board-Lader

HV-Leitungssatz

Der neue C 350 e ist der jüngste Spross der wachsenden Familie der Plug-in-Hybride von Mercedes-Benz – ein Premiumfahrzeug, bei dessen Antrieb die Daimler-Ingenieure vor allem eines im Blick hatten: maximale Effizienz.

205

**kW** stellt der Vierzylinder-Ottomotor des C 350 e im Verbund mit dem Elektroantrieb bereit.

5,9

**Sekunden** benötigt die Limousine, um von 0 auf 100 km/h zu kommen.

2,1

**Liter Kraftstoff** verbraucht der C 350 e auf 100 Kilometern, gemessen nach NEFZ.

# Effizienz



48

Gramm CO<sub>2</sub> emittiert das Fahrzeug pro Kilometer.

31

Kilometer kann der C 350 e rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei fahren.



**D**er C 350 e ist ein wahres Wunder an Effizienz. 205 kW stark, begnügt er sich auf einer Strecke von 100 Kilometern mit gerade einmal 2,1 Liter Kraftstoff. Das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 48 Gramm pro Kilometer. Dabei fährt sich die komfortable Limousine spritzig wie ein Sportwagen: Wer den Sport-Plus-Modus wählt, ist in 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Eine Premium-Limousine, dynamisch wie ein Sportwagen und umweltfreundlich wie ein Kompaktauto – wie kann das sein?

Wir fragen einen, der es wissen muss: Uwe Keller, promovierter Ingenieur, ist als Projektleiter für das Herzstück des C 350 e verantwortlich: den Hybrid-Antriebsstrang (neudeutsch: Powertrain). „Das Geheimnis liegt letztlich im perfekten Zusammenspiel“, erklärt er. „Damit Verbrennungsmotor, Getriebe und Elektroantrieb optimal zusammenarbeiten, haben wir alle Techniken, Komponenten und Aggregate bis ins Kleinste aufeinander abgestimmt. Zusammen mit dem intelligenten Antriebsmanagement sorgt das für hohe Effizienz und zugleich hervorragende Fahreigenschaften.“

Effizienz heißt mithin das große Ziel des Projektteams um Uwe Keller. An der Verwirklichung dieses Ziels arbeiten die Powertrain-Entwickler jedoch nicht allein. Insgesamt rund 200 Mitarbeiter bei Mercedes-Benz in Sindelfingen sind direkt oder indirekt beteiligt. Dazu gehören Experten für Steuergeräte, elektrische Funktionen, Elektronik und Batterie ebenso wie die Verantwortlichen der jeweiligen Fahrzeugbaureihe. „Jedes einzelne Gebiet leistet im Zusammenspiel mit den anderen seinen Beitrag – und hat dann natürlich auch seinen Anteil am Ergebnis“, betont Uwe Keller, „es ist immer ein Erfolg von vielen.“



**Uwe Keller (46) ist Projektleiter Hybrid-Antriebsstrang.** Der promovierte Ingenieur für Regelungstechnik ist seit 15 Jahren bei Daimler tätig. Nachdem er sich zunächst auf Ottomotoren und Getriebe konzentrierte, beschäftigt er sich seit etwa fünf Jahren mit Hybridantrieben – und ist fasziniert davon, wie hier unterschiedliche Techniken und Komponenten, aber auch Menschen und Kompetenzen zusammenkommen.

Nicht nur technisch geht es also ums perfekte Zusammenspiel, und nicht nur technisch ist die Aufgabe komplex. Schließlich bringt man im Antriebsstrang von Hybridfahrzeugen zwei Welten zusammen, die je eigenen Gesetzen folgen: Verbrennungs- und Elektroantrieb. „Wenn man in so einem System mehr Effizienz erreichen will, muss jedem Beteiligten klar sein, dass sich auch die kleinste Veränderung im Detail auf das Gesamtsystem auswirkt“, so Keller. „Dieses systemische Denken in den Köpfen zu verankern war für uns eine der großen Herausforderungen.“

### Der effizienteste Antriebsstrang

Was den Antriebsstrang betrifft, ging – und geht – es vor allem um einen möglichst hohen Wirkungsgrad. Denn bei der Übertragung von Energie – ob aus dem Tank oder der Batterie – über das Getriebe auf die Räder geht immer Energie für den Antrieb verloren. Dafür sind zum Beispiel Schlepp- und Reibeffekte



verantwortlich. Die Entwickler verringern diese Verluste durch ausgeklügelte mikromechanische Maßnahmen. Uwe Keller: „Das Gute ist: Alles, was wir im Antriebsstrang an Effizienz erzielen, zahlt sich beim Hybrid doppelt aus, beim Fahren und bei der Rückgewinnung von Energie.“ Im Einzelnen erzielt man zwar oft nur Verbesserungen von wenigen Prozentpunkten. Doch in der Summe bringen diese das System deutlich voran. „Zum Beispiel haben wir 2012 beim E-Klasse BlueTEC Hybrid 109 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer erreicht. Heute sind wir bei nur noch 99 Gramm – allein durch Optimierung.“

Und das ist nicht der erste oder einzige Erfolg, über den sich die Powertrain-Spezialisten freuen können. Seit 2009 hat Daimler bereits eine ganze Reihe von Hybridmodellen auf den Markt gebracht, und mit jedem Modell wurde die Antriebstechnologie verbessert. Fast immer erreichte man neue Bestwerte bei Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Mit Emissionswerten von 94,99 und 115 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer hatten zuletzt die Diesel-Hybride der C-Klasse und S-Klasse im Benchmark-Vergleich an der Spitze gelegen, dies vor allem dank eines von den Wettbewerbern bisher unerreichten Vorteils, wie Uwe Keller unterstreicht: „Wir haben den effizientesten Antriebsstrang, und zwar in allen Baureihen.“

Womit wir bei einer Besonderheit des Daimler-Ansatzes wären: Mit seinen Hybridkonzepten will der Konzern nicht nur ein bestimmtes Segment bedienen. Deshalb baut man keine speziell konzipierten Purpose-Design-Fahrzeuge, sondern setzt auf ein modulares Konzept. Die Basis sind maßgeschneiderte Antriebsstränge, die mit verschiedenen Motoren kombiniert und in allen Baureihen verwendet werden können. Zu einem solchen Antriebsstrang gehört ein spezielles Hybridgetriebe, in das die Elektromaschine integriert ist. Mit diesem Getriebe wird der Verbrennungsmotor so verbunden, dass er vollständig abgekoppelt werden kann: Wird er nicht gebraucht, ist er außer Betrieb. Unterschiedlichste Motoren und Antriebsformen lassen sich auf diese Weise miteinander verbinden, vom Front- oder Hinterradantrieb für Pkw bis hin zum Allradsystem für SUVs. Der Effekt ist eine große Breite und Flexibilität. Dadurch kann Daimler besser auf Kundenanforderungen reagieren und auf dem Markt eine breitere Produktpalette anbieten.

### 2,1 Liter Verbrauch – auch auf der Straße?

Nicht ohne Grund verspricht sich der Konzern denn auch gute Chancen für den Markterfolg der Plug-in-Hybride. In welcher Variante auch immer, die Kombination von hoher Fahrdynamik und sparsamem Verbrauch ist für viele Kunden attraktiv. Doch sind Verbrauchswerte, wie sie beim C 350 e auf dem Prüfstand gemessen werden, in der Praxis überhaupt realisierbar? Es ist schließlich kein Geheimnis, dass der Realverbrauch eines Fahrzeugs in der Regel über dem Normverbrauch liegt.

Uwe Keller meint dazu: „Die 2,1 Liter sind auf jeden Fall erreichbar. Sie können den Wert sogar unterschreiten. Ich fahre zum Beispiel morgens mit voll geladener Batterie zum Büro – 13 Kilometer, rein elektrisch – und abends mit wieder geladener Batterie und null Emissionen zurück nach Hause. Ich komme also auf dem Arbeitsweg komplett ohne Kraftstoff aus. Auf anderen Strecken,



#### Wie in der EU der Normverbrauch von Fahrzeugen bestimmt wird

Genormte Prüfverfahren dienen vor allem einem Zweck: Sie liefern brauchbare Werte, um Fahrzeuge miteinander zu vergleichen. Zwar wurden die vorgeschriebenen Fahrzyklen von realen Fahrprofilen abgeleitet, sie sind aber letztlich nichts anderes als eine Konvention. Der tatsächliche Verbrauch weicht daher auch meist vom Normverbrauch ab.

Der **Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ)** legt fest, unter welchen Bedingungen und mit welchen Geschwindigkeitsabläufen ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor auf dem Prüfstand zu betreiben ist, um unter anderem den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu messen.

Verbrauchsangaben für Hybridfahrzeuge werden in der EU nach der ECE-Norm R 101 ermittelt. Danach misst man zunächst den Verbrauch mit leerer Batterie, also ohne Einsatz des Elektromotors. Auf den so ermittelten Verbrauchswert wird dann ein Bonus für die elektrische Reichweite angerechnet.

**Am Beispiel des C 350 e sieht das so aus:** Das Fahrzeug kann rein elektrisch 31 Kilometer weit fahren. Dafür gibt es einen Bonus von 55 Prozent auf den Normverbrauch ohne externe Energiezufuhr. Für einen Vierzylinder-Hybridantrieb dieser Leistungsklasse liegt dieser Wert bei 4,6 Liter pro 100 Kilometer; das entspricht 107 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Subtrahiert man von diesen Werten 55 Prozent, ergeben sich 48 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer beziehungsweise 2,1 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Dieser Berechnungsansatz trägt der besonderen Charakteristik von Plug-in-Fahrzeugen Rechnung, die als Zwitter mit Verbrennungsmotor wie auch mit Elektroantrieb fahren. Reine Elektrofahrzeuge werden demgegenüber immer mit 0 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausgewiesen.

wo der Verbrennungsmotor gefragt ist, habe ich einen Verbrauch, der ziemlich genau dem NEFZ-Wert ohne Elektroantrieb entspricht.“

Fazit: Der tatsächliche Kraftstoffverbrauch ist variabel. Er hängt stark vom Nutzungsprofil des Fahrers ab – und mehr noch von dessen Fahrweise. Aus diesem Grund haben die Entwickler von Mercedes-Benz den C 350 e mit innovativen Betriebsstrategien und auf Effizienz getrimmten Fahrprogrammen ausgestattet. Mit deren Hilfe lässt sich die Effizienz des Fahrzeugs auf der Straße sogar noch steigern.



## Effizienz durch Intelligenz

Wie schon dem S 500 PLUG-IN-HYBRID haben die Ingenieure von Mercedes-Benz auch dem C 350 e jede Menge Intelligenz mitgegeben. Ein ausgeklügeltes Antriebsmanagement sorgt dafür, dass die Effizienzvorteile des Antriebsstrangs optimal zum Tragen kommen. Doch mehr noch: Auch beim Fahren ermöglichen intelligente Strategien ein Maximum an Effizienz. „Vorausschauende und streckenbasierte Betriebsstrategie, haptisches Fahrpedal mit radargesteuerter Energierückgewinnung und radarbasierter Schaltstrategie – da wurden Lösungen entwickelt, die wirklich einmalig sind“, schwärmt Uwe Keller.

Doch der Reihe nach: Die genannte vorausschauende Betriebsstrategie nutzt topografische Informationen aus dem Navigationssystem, um die Batterie in den jeweils günstigsten Ladezustand zu bringen. Nehmen wir zum Beispiel an, ein Hybrid steuert auf eine längere Gefällestrecke zu, auf der sich beim Bremsen Energie zurückgewinnen lässt. In dieser Situation regelt die Betriebsstrategie den Energieeinsatz so, dass rechtzeitig eine entsprechende Energiemenge aus der Batterie bezogen und der Verbrennungsmotor entlastet wird. Bei der Bergabfahrt kann die Batterie dann komplett wieder aufgeladen werden. Dieses System setzt Daimler seit 2013 bei ausgewählten Hybridfahrzeugen ein.

Eine Spezialität des C 350 e ist die streckenbasierte Betriebsstrategie. Auch sie nutzt Daten aus dem Navigationssystem, jedoch geht es hier um den effizientesten Einsatz von Verbrennungsantrieb sowie Elektromotor und Batterie auf einer gegebenen Strecke. Bei der Fahrt von Hamburg nach München etwa ist man im Stadtbereich zunächst rein elektrisch unterwegs. Auf der Autobahn übernimmt dann der Verbrennungsmotor. Während der Überlandfahrt wird die Traktionsbatterie bedarfsgerecht aufgeladen, sodass das Fahrzeug im Münchner Stadtverkehr schließlich wieder komplett emissionsfrei fahren kann.

Das sogenannte haptische Fahrpedal zeigt dem Fahrer durch einen Doppelimpuls an, dass er den Fuß vom Pedal nehmen sollte. Das geschieht zum Beispiel, wenn das Radarsystem des C 350 e erkennt, dass sich das Fahrzeug auf der Autobahn einem vorausfahrenden langsameren Fahrzeug nähert. Reagiert der Fahrer entsprechend, schaltet das System den Verbrennungsmotor ab, sodass das Fahrzeug praktisch „segelt“. Ist die Geschwindigkeit dann immer noch zu hoch, setzt das System die Elektromaschine ein, um zu bremsen – und gewinnt dabei Energie zurück.

## Hybrid-Offensive für niedrigere CO<sub>2</sub>-Werte

Die neuen Plug-in-Hybride lassen sich damit nicht nur wirtschaftlich und umweltverträglich, sondern auch sehr komfortabel fahren – wichtige Voraussetzungen für den Markterfolg, den Daimler anstrebt: In den nächsten Jahren soll der Anteil hocheffizienter Antriebe und Baureihen an der Neuwagenflotte des Konzerns deutlich wachsen. Bis 2017 will der Konzern allein zehn neue Plug-in-Hybridmodelle auf den Markt bringen. Nach der S-Klasse und der C-Klasse soll etwa alle vier Monate ein neues Plug-in-Modell von Mercedes-Benz vom Band rollen, von der E-Klasse bis hin zu Geländewagen. Bis Ende des Jahrzehnts rechnet Daimler für seine Plug-in-Flotte mit sechsstelligen Stückzahlen.

Was steckt hinter dieser ambitionierten Offensive? Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG und verantwortlich für Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung, erklärt: „Mit den CO<sub>2</sub>-Grenzwerten, die ab 2020 in der EU gelten, müssen wir einen Flottenwert von etwa 100 Gramm pro Kilometer einhalten. Deshalb nur noch kleine Autos mit wenig Hubraum zu bauen, wäre für uns als Premiumhersteller keine Lösung. Stattdessen setzen wir auf effizienteste Technik und forcieren den Durchbruch des Plug-in-Hybrid.“

»Die Formel-1-Fahrer Lewis Hamilton und Nico Rosberg wissen: Man muss seine Energie klug einsetzen und nicht nur aufs Gaspedal treten.«

Thomas Weber

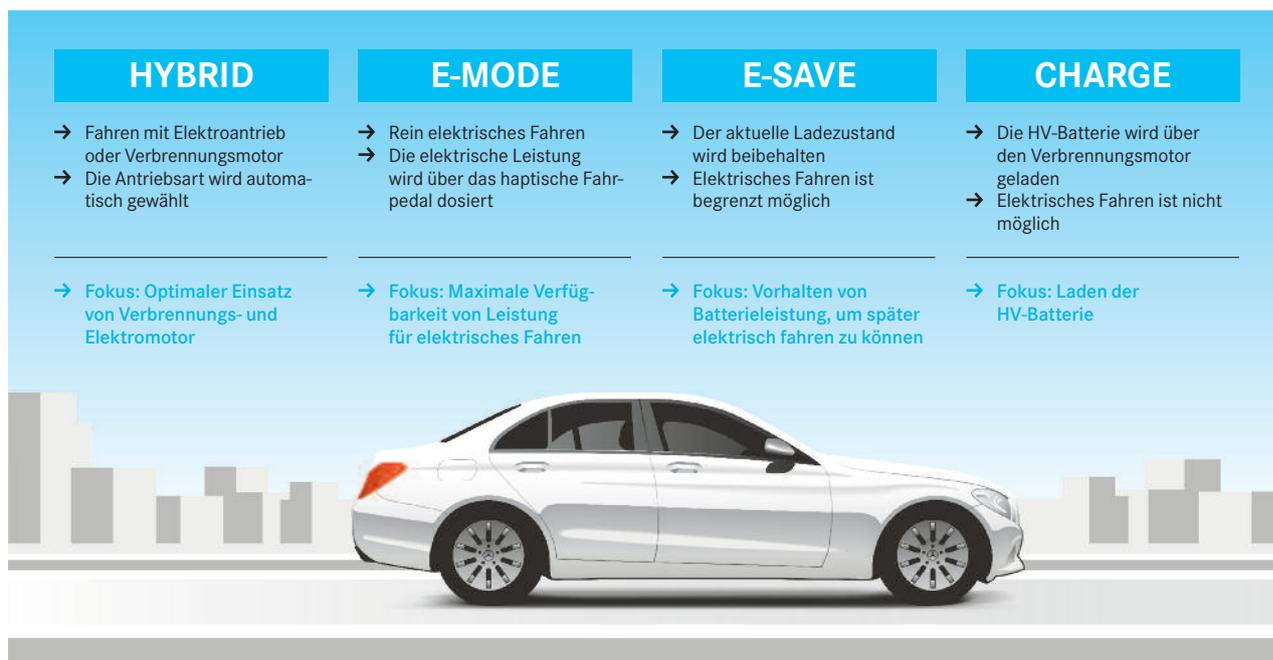
## Das Beste aus zwei Welten

In der Praxis führt allerdings auch die effizienteste Technik nur dann zu niedrigen CO<sub>2</sub>-Werten, wenn der Fahrer das vorhandene Potenzial auch ausschöpft. Bisher gilt eine sparsame, vorausschauende Fahrweise nicht unbedingt als „cool“. Thomas Weber glaubt, dass sich das ändern könnte: „Zwei unserer prominentesten Mitarbeiter zeigen, dass man mit einem Hybrid-Antrieb sehr schnell und zugleich sparsam fahren kann: Nico Rosberg und Lewis Hamilton. Die Formel-1-Fahrer wissen: Man muss seine Energie klug einsetzen und nicht nur aufs Gaspedal treten.“



### Erfolgreicher Transfer:

Mercedes-Benz Entwicklungsteams aus Serie und Formel 1 lernen auf vielfältige Weise voneinander. Im Hybridbereich unterstützen sie sich insbesondere bei der Suche nach neuen Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung.



## Eingebaute Intelligenz

Die Betriebsstrategie des C 350 e ist auf ein situationsgerechtes und zugleich verbrauchsoptimiertes Zusammenspiel von Elektromotor und Verbrennungsmotor ausgelegt. Dabei werden jeweils der Batterieladezustand, der Verkehr und das topografische Streckenprofil berücksichtigt. Das Zusammenspiel der beiden Antriebe lässt sich aber auch manuell regeln.

Der Motorsport als Vorbild für kluges Fahren im Straßenverkehr? Das wäre in der Tat neu. Nicht neu, wenn auch noch wenig bekannt, ist dagegen, dass die Experten in Serienentwicklung und Formel 1 bei Mercedes-Benz auf vielfältige Weise voneinander lernen und profitieren. Das Beste aus beiden Welten zusammenbringen, so lautet die Maxime. In der Vergangenheit profitierte hauptsächlich die Serienentwicklung von Errungenschaften der Formel 1. Das gilt etwa für weiterentwickelte Schmier-, Werk- und Kraftstoffe sowie für Techniken der mikrofeinen Oberflächenbearbeitung und Beschichtung. Zum Beispiel wird die für den Motorsport entwickelte reibungsmindernde Beschichtung mit superhartem Kohlenstoff (Diamond like Carbon, DLC) auch in Serienmotoren eingesetzt.

Heute tauschen die Entwicklungsteams aus Serie und Formel 1 in vielen Bereichen ihr Know-how aus und bringen sich gegenseitig voran. Das gilt auch und gerade für Fragen der Hybridtechnologie sowie der Aerodynamik, des Fahrwerks und der Reibleistungsoptimierungen im Antriebsstrang. Im Hybridbereich unterstützt man sich insbesondere bei der Suche nach weiteren Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung. Beide Seiten bringen dabei ihre je spezifische Kompetenz bei der Entwicklung von Komponenten wie Elektromotoren, Batterien und Steuerungssystemen ein.

## Hochgesteckte Ziele

Zurück zu Uwe Keller und seinem Team: Wenn Daimler in den nächsten Jahren ein neues Hybridmodell nach dem anderen auf den Markt bringt, bleiben die Powertrain-Entwickler in Sindelfingen weiter am Ball. Sie haben sich vorgenommen, die Hybridantriebe der Zukunft noch wirkungsvoller, noch effizienter zu gestalten. Und sie wollen ihren Teil dazu beitragen, dass Hybridfahrzeuge für die Kunden noch attraktiver werden. Dabei werden sie künftig noch intensiver mit Kollegen in Bereichen wie der Batterieentwicklung zusammenarbeiten. Denn im nächsten Schritt geht es vor allem um größere elektrische Reichweiten und komfortableres Laden. Schon bald will Daimler das sogenannte induktive Laden erproben. Dabei wird elektrische Energie berührungslos, ohne Ladekabel, übertragen. Mit Hochdruck arbeitet man zudem an Wegen, mehr Batteriekapazität bei gleichem Volumen zu ermöglichen. Wenn all dies gelingt, dürften Plug-in-Hybride von Mercedes-Benz in nicht allzu ferner Zeit so verbreitet sein wie heute Diesel und Benziner.

**Herr Troska, Sie sind seit Ende 2012 im Vorstand für „Greater China“ verantwortlich und leben den Großteil des Jahres in China. Was hat Sie in dieser Zeit am meisten beeindruckt?**

**Hubertus Troska:** Die intensive Zusammenarbeit mit unseren langjährigen chinesischen Partnern, die unglaubliche Dynamik und Diversität des Umfelds hier, und ganz besonders unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie stehen zweifelsohne für Fleiß, Offenheit, Freundlichkeit, Erfolgswille sowie Hingabe und Begeisterung für die wertvollste Automobilmарke der Welt. Das begeistert mich, und ich habe schon so manchen internationalen Einsatz hinter mir.

**2014 war ein sehr erfolgreiches Jahr für Daimler in China. Gleichzeitig warnen Experten vor einem schwächeren Wirtschaftswachstum. Inwieweit wird das die Automobilindustrie betreffen beziehungsweise ist das schon das Ende der Goldgräberstimmung?**

**Troska:** China ist heute der größte Fahrzeugmarkt der Welt und wird es aus meiner Sicht für immer bleiben. Auch wenn sich das Wirtschaftswachstum verlangsamt: Ein mittelfristiges Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von rund 7 Prozent ist immer noch beeindruckend. Eine zunehmende Urbanisierung, relativ geringe Fahrzeugdichte und anhaltend wachsende Mittelschicht bieten zudem weiterhin großes Potenzial für stetiges und nachhaltiges Wachstum des Automobilmarktes, das gilt unter anderem ganz besonders für Premiumfahrzeuge.

Wir sind hier wirklich gut unterwegs. Mit über 280.000 abgesetzten Mercedes-Benz Pkw im letzten Jahr und einer Steigerung von fast 30 Prozent sind wir deutlich stärker gewachsen als der Markt und unsere Wettbewerber. Wir haben unser Händlernetz erheblich ausgeweitet und die Servicequalität deutlich verbessert. Wir haben speziell für unsere Pkw-Verkäufer und Servicemitarbeiter ein Trainingscenter in Shanghai eröffnet, das weltweit Größte seiner Art. Unsere Fahrzeuge kommen sehr gut im Markt an, vor allem, weil wir speziell auf den chinesischen Markt zugeschnittene Produkte im Portfolio haben, wie etwa erstmals die C-Klasse mit langem Radstand, die wir exklusiv in und für China produzieren. Den Ausbau unserer lokalen Kapazitäten treiben wir daher konsequent voran. Im Frühjahr läuft das erste kompakte SUV der GLA-Klasse vom Band. Weitere Kompaktmodelle werden folgen – erst im vergangenen Herbst haben wir hierfür mit unserem Partner eine Investitionsvereinbarung in Höhe von rund 1 Mrd. Euro abgeschlossen. In etwa zur selben Zeit haben wir in Peking unser neues Forschungs- und Entwicklungszentrum eröffnet. Es ist ein weiteres wesentliches Element unserer nachhaltigen Wachstumsstrategie in China und wird uns in die Lage versetzen, der Stimme unserer chinesischen Kunden in unserem globalen Netzwerk und bei zukünftigen Produktentwicklungen ein noch stärkeres Gewicht zu verleihen.

Sie sehen, wir sind gut aufgestellt und blicken sehr zuversichtlich in die Zukunft. 2015 wollen wir erneut zweistellig zulegen und signifikant über 300.000 Fahrzeuge an unsere chinesischen Kunden ausliefern.

# »Ohne Integrität kein blühendes Geschäft«

**Hubertus Troska glaubt an China.** Seit Ende 2012 ist er im Vorstand der Daimler AG für einen der wichtigsten Absatzmärkte des Konzerns verantwortlich.



### Das klingt ja sehr positiv. Angesichts des wirtschaftlichen Erfolgs, welche Bedeutung hat Integrität in diesem Zusammenhang für Sie und die Aktivitäten in China?

**Troska:** Eine sehr zentrale. Ein altes chinesisches Sprichwort sagt: „Ohne Integrität kein blühendes Geschäft“. Bei Daimler sind wir überzeugt, dass Vertrauen die wichtigste Währung und ein guter Ruf das beste Kapital eines Unternehmens ist, das integer und nachhaltig agieren will. Deshalb haben wir schon seit Jahren Integrität in unserer Unternehmensstrategie verankert. Und dabei ist es gleichgültig, ob wir Geschäfte in Europa, den USA oder hier in China machen. Das Grundverständnis ist das gleiche: Wo immer wir tätig sind – rechtliche und ethische Standards müssen eingehalten werden. Dies gilt im Übrigen auch für unsere Geschäftspartner und Lieferanten.

### Und wie steht es um die Nachhaltigkeit Ihrer Aktivitäten in China?

**Troska:** Sehr gut. Nehmen Sie zum Beispiel unsere Pkw-Produktion in Peking: Das Werk Beijing Benz ist hochmodern und erfüllt die höchsten Standards für eine umweltfreundliche Produktion. Oder aber unsere Produkte, die wir hier im chinesischen Markt anbieten: Neben dem smart fortwo electric drive und Mercedes-Benz Hybridfahrzeugen haben wir zusammen mit unserem Partner BYD in Shenzhen 2010 das Joint Venture BYD Daimler New Technology Co., Ltd. gegründet. Seit August 2014 produzieren wir dort zusammen den DENZA, ein Elektrofahrzeug speziell in und für China entwickelt und produziert. Neben einer bemerkenswerten Reichweite von bis zu 300 Kilometern punktet der DENZA insbesondere auch als sicherstes Elektromobil im chinesischen Markt. Das hat vor wenigen Monaten die chinesische Verkehrssicherheitsbehörde bestätigt: einmal mehr ein Beweis für unsere Vorreiterrolle mit DENZA.

### Elektromobilität wird in China sehr stark staatlich unterstützt und trotzdem sind die Verkaufszahlen nach wie vor niedrig, was glauben Sie, woran das liegt?

**Troska:** Elektromobilität ist nach wie vor auf der ganzen Welt ein schwerer Markt. Dabei sind die Herausforderungen oftmals identisch: Es geht im Wesentlichen um Technologie und Reichweite, Lademöglichkeiten und Infrastruktur sowie Funktionalität und Kosten. Der chinesische Staat geht meiner Meinung nach diese Fragen sehr offensiv an. Denn man hat erkannt, dass Mobilität insbesondere in den Großstädten – und davon gibt es in China mehr als in irgendeinem anderen Land – durchaus auch seine Tücken haben kann. Elektromobilität bietet hier einen sehr guten Lösungsansatz und wird daher auch stark gefördert. So erhalten beispielsweise unsere DENZA-Kunden in Shanghai Subventionen von rund 15.000 Euro und zusätzlich ein kostenloses Kennzeichen. Letzteres ist, wie Sie wissen, keine Selbstverständlichkeit in China.

Kurzum: China hat aus meiner Sicht die Chance, das Potenzial und den absoluten Willen, größter Elektrofahrzeug-Markt der Welt zu werden. Und mit unserem DENZA sind wir hier genau richtig aufgestellt, schließlich ist es das einzige Fahrzeug eines europäischen OEM, das in den vollen Genuss der gerade genannten Subventionen kommt.

### Was ist das Compliance Management System?

**Troska:** Das von uns implementierte Compliance Management System sieht vor, dass sechs grundlegende Compliance-Elemente in allen Beteiligungen eingeführt und weiterentwickelt werden müssen. Konkret: Es gibt in jeder unserer Beteiligungen in China

eine Compliance-Funktion, wir analysieren und bewerten laufend Compliance-Risiken, und wir haben verpflichtende Verhaltensrichtlinien festgelegt. Schließlich haben wir jeweils ein Hinweisgebersystem für vermutete Verstöße etabliert, und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden regelmäßig zu Compliance-Themen geschult.

### Herr Troska, das Thema Menschenrechte in China wird politisch kontrovers diskutiert. Wie erleben Sie den Umgang damit an unseren chinesischen Standorten?

**Troska:** Lassen Sie mich Folgendes dazu sagen: Daimler gehört zu den Erstunterzeichnern des UN Global Compact. Und das kommt nicht von ungefähr, sondern weil es unsere Überzeugung ist. Wir messen den Menschenrechten höchste Bedeutung zu. Als Unternehmen sind Arbeitnehmerrechte und gerechte Arbeitsbedingungen für uns unabdingbar. Wir sind vehement gegen jede Form der Diskriminierung, gegen Zwangs- und Kinderarbeit. Und das gilt für jedes Land, in dem wir tätig sind.

### Stichwort „Gesellschaftliche Verantwortung“ – wie werden Sie dieser in China gerecht?

**Troska:** In den frühen 1980er-Jahren waren wir Gründungsmitglied der China Charity Foundation. Wir haben über die Jahre ein umfassendes CSR-System in China etabliert, mit Schwerpunkten in beispielsweise der Bildung, der Mobilität, in Kunst und Kultur sowie dem Umweltschutz.

Gerade im Bereich der Bildung haben wir einige sehr erfolgreiche Programme unter dem Schirm des sogenannten „Star Fund“ geschaffen. Dazu gehören die Verkehrsinitiative „MobileKids“ oder das „Fröhliche Musikklassenzimmer“. Seit Gründung haben wir in unserem Musikprogramm über 160.000 finanziell benachteiligten Kindern Musikunterricht ermöglicht. Dieses Jahr haben wir zur Freude mancher Eltern vor allem mit Schlagzeugen experimentiert (lacht). Bildung unterstützen wir aber auch noch im fortgeschrittenen Alter: So bieten wir für junge Studenten und Studentinnen der renommierten Pekinger Universität bereits seit 20 Jahren ein Stipendium-Programm an.

Als erstes Automobilunternehmen überhaupt fördern wir zudem sechs Weltnaturerbe in China. Wir sind aber auch zur Stelle, wenn die Natur es nicht gut mit uns meint: Im Jahr 2014 haben wir zum Beispiel gemeinsam mit unseren Händlern innerhalb von nur 24 Stunden 20 Mio. RMB (ca. 3 Mio. Euro) für die Opfer des Erdbebens in Ya’an, im Südwesten des Landes, gespendet. Dies sind nur ein paar Beispiele unseres Engagements in China, die deutlich machen: Wir wollen nicht nur in, sondern auch mit diesem großartigen Land wachsen.

### Herr Troska, vielen Dank für das Gespräch!



**Hubertus Troska** ist seit 13. Dezember 2012 als Vorstandsmitglied der Daimler AG für die Aktivitäten in China verantwortlich. Am 25. März 1960 im spanischen Bilbao geboren, studierte er in Gießen Volkswirtschaft, Anglistik und Hispanistik sowie anschließend Betriebswirtschaft. 1988 stieg er als Manager im Auslandsvertrieb in die damalige Daimler-Benz AG ein.

# Daimler in China

Chinas Automobilmarkt wächst so dynamisch wie kein anderer. Für Daimler gehört das Land zu den wichtigsten Märkten weltweit. 2014 war der Konzern mit insgesamt zwölf Produktions-, Vertriebs- und Servicegesellschaften dort vertreten, darunter sieben Joint Ventures mit chinesischen Partnern.

## Daimler-Gesellschaften

**Daimler Greater China Ltd. (DGRC)** ist verantwortlich für das operative Geschäft von Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks and Buses, Mercedes-Benz Financial und Daimler Spare Parts sowie für den Betrieb der R&D Center in Festlandchina, Hongkong, Macau und Taiwan.

**Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. (MBAFC)** bietet Finanzprodukte und -dienstleistungen für Kunden aus Chinas Finanz- und Versicherungsbranche an.

**Daimler Trucks and Buses China Ltd. (DTBC)** verantwortet das Lkw- und Busgeschäft des Konzerns in China und wird künftig auch Lösungen zu Finanzierung, Flottenmanagement und Telematik anbieten.

**Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. (MBLC)** bietet als erste Automobilmarke in China Leasing-Lösungen für Privat- und Geschäftskunden an.

**Daimler North East Asia Parts Trading and Services Co., Ltd. (DPTS)** ist als Teil des weltweiten Daimler-Logistiknetzes verantwortlich für Original-Tauschteile von Mercedes-Benz Pkw, Vans und Lkw in China.

## Joint Ventures – Administration

**Mercedes-Benz (China) Ltd. (MBCL)** importiert als Handelsgesellschaft fast die gesamte Pkw-Palette von Mercedes-Benz und managt deren Vertrieb in Festlandchina.

**Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. (BMBS)** vermarktet und vertreibt importierte wie auch lokal produzierte Fahrzeuge von Mercedes-Benz sowie smart und bietet zugehörige Dienstleistungen an.

**Daimler Culture Development Co., Ltd.** ist verantwortlich für den Bau eines Mercedes-Benz Museums in China, des zweiten seiner Art außerhalb Deutschlands.

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

#### Gesellschafter

50 Prozent Daimler,  
50 Prozent Foton

#### Standort

Beijing

#### Fertigungsbeginn

2012

#### Produktionsvolumen 2013

106.537 Einheiten

#### Produktion (ab 2014)

mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman, Mercedes-Benz OM457

#### Energieverbrauch

257,3 GWh

– davon Strom: 73,7 GWh  
– davon Erdgas: 178,2 GWh  
– davon Heizöl: 5,4 GWh

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

#### Gesellschafter

49 Prozent Daimler,  
51 Prozent BAIC

#### Standort

Beijing

#### Fertigungsbeginn

2006

#### Werksgelände fläche

1.983.626 m<sup>2</sup>

#### Produktionsvolumen 2013

119.815 Einheiten

#### Produktion

Mercedes-Benz C-Klasse, E-Klasse (Langversion für den chinesischen Markt), GLK-Klasse, Pkw- und Transporter-Motoren

#### Energieverbrauch

529,0 GWh

– davon Strom: 235,6 GWh  
– davon Erdgas: 293,4 GWh

### Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd.

#### Gesellschafter

50 Prozent Daimler,  
50 Prozent BYD Co. Ltd.

#### Standort

Shenzhen

#### Gründung

2011

#### Produktionsbeginn

2014

#### Produktionskapazitäten

(Start 2014): 40.000 Einheiten

#### Entwicklung

Elektrofahrzeuge der Marke DENZA, Weltpremiere auf der Auto China 2014 geplant

### Fujian Benz Automotive Co. (FBAC)

#### Gesellschafter

50 Prozent Daimler & China Motor Corporation, 50 Prozent Fujian Motor Industry Group Co., Ltd.

#### Standort

Fuzhou

#### Fertigungsbeginn

2007

#### Produktionsvolumen 2013

11.155 Einheiten

#### Produktion

Karosserie- und Montagewerk für Transporter (Vito, Viano und Sprinter)

#### Energieverbrauch

40 GWh

– davon Strom: 25,0 GWh  
– davon Erdgas: 14,4 GWh  
– davon Heizöl: 0,6 GWh



# Attraktivität auf dem Prüfstand

Ihre Arbeitsplätze mögen sehr unterschiedlich sein, aber gerade deswegen haben der Werksmitarbeiter im chinesischen Fuzhou, die Beraterin von Daimler Financial Services in Mexiko-Stadt und der Ingenieur im Forschungszentrum in Sindelfingen etwas gemeinsam: Auf ihre Meinung kommt es an, wenn Daimler sich in einem wesentlichen Handlungsfeld der Nachhaltigkeit – der Attraktivität als Arbeitgeber – Ziele setzt. Für ein differenziertes Meinungsbild sorgen regelmäßige weltweite Mitarbeiterbefragungen. „Deren Ergebnisse sind der Ausgangspunkt für die eigentliche Arbeit“, sagt Eckhard Kreßel, Leiter Personal- und Arbeitspolitik der Daimler AG. Vorgesetzte sind gefordert, gemeinsam mit ihren Mitarbeitern kritische Werte zu analysieren und Verbesserungsideen zu entwickeln. So kann die Befragung ein Motor für Entwicklung und Veränderung sein. Dass auch die Belegschaft das so sieht, dafür spricht die hohe Beteiligungsquote: 70 Prozent haben an der jüngsten Vollbefragung 2014 teilgenommen.

## Starke Verbundenheit

Ein wesentlicher Indikator aus der Befragung ist der sogenannte „Mitarbeiter Commitment Index“ (ECI). Er misst die Verbundenheit mit Daimler und bezieht dabei neben Zufriedenheits- und



70%

der Konzernbelegschaft – das sind **rund 260.000 Beschäftigte** – haben sich 2014 an der Mitarbeiterbefragung beteiligt.



63

**Punkte** erreichte Daimler beim ECI 2014 – und lag damit 2 Punkte über dem Durchschnitt der Unternehmen weltweit.

»Die Meinung unserer Beschäftigten ist für uns unverzichtbar – aus Gründen der Wertschätzung und auch, um unsere Arbeitsleistung zu verbessern.«

Wilfried Porth, Vorstand für Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans der Daimler AG

Loyalitätswerten auch Einschätzungen zum Motivationsklima und zur Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens ein. Daimler erreicht weltweit mit einem ECI von 63 Punkten das Niveau der letzten Vollbefragung 2011 und liegt im Vergleich zu anderen Unternehmen weiterhin über dem aktuellen weltweiten Durchschnittswert von 61 Punkten.

Der Blick auf die einzelnen Organisationseinheiten offenbart jedoch Unterschiede: Während bei den Führungskräften und den Verwaltungsmitarbeitern die Ergebnisse besser geworden sind, ist die Stimmung der Belegschaft in der Produktion und in produktionsnahen Bereichen teilweise eingetrübt. „Hier ist es jetzt wichtig, ins Gespräch zu kommen, um genauer zu erfahren, welche Kritik und welche Ideen sich hinter den Befragungsergebnissen verbergen“, sagt Kirsten Andres. Sie unterstützt als Organisationsentwicklerin den Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung bei Daimler Trucks. In den oft mehr als 1.000 Schichtarbeiter umfassenden Montageabteilungen sei die Einbeziehung der Beschäftigten auch eine organisatorische Herausforderung. Gute Beispiele, wie das gelingen kann, gibt es dennoch. So hat ein Produktionsbereich nach der Befragung 2012 die regelmäßigen Gruppenbesprechungen am Band für die Ergebnisanalyse genutzt. Zuvor hatte sich die Leitungsebene intensiv mit kritischen Rückmeldungen beschäftigt und daraus konkrete Fragen abgeleitet. Am Ende dieses mehrstufigen Dialogs zwischen Leitung und Belegschaft standen Maßnahmen etwa zur Verbesserung der Information und für mehr Teamgeist. Aus Sicht des Mitarbeiters wird dadurch deutlich: Es tut sich etwas!

➤ Mehr zur Arbeitgeberattraktivität: S. 60 f.

# Kurz und gut



# 40.000

Einzelprozesse werden bei der Ökobilanz analysiert, die dem **Umwelt-Zertifikat nach ISO TR 14062** zugrunde liegt. Alle neuen Pkw-Baureihen von Mercedes-Benz besitzen dieses **Siegel für Umweltverträglichkeit**, auch die jüngsten Generationen mit Elektroantrieb.

Die Umwelt-Zertifikate der Mercedes-Benz Modelle:  
[qr-sr.daimler.com/0q9](http://qr-sr.daimler.com/0q9)



## Doppelsieg

Beim **Umwelt-Ranking „Green Van 2014“** der VerkehrsRundschau landete der Sprinter 316 CDI auf Platz 1, gefolgt vom Sprinter 313 CDI auf Platz 2.

# Ganz vorn

rangiert Daimler auch im **Hersteller-Ranking des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)**. Bereits zum zweiten Mal führt das Unternehmen die Herstellerbewertung der VCD-Umweltliste an.

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)



Prämiert: NANOSLIDE®

Gleich zwei Preise erhielt Daimler für seine NANOSLIDE®-Technologie: den **Europäischen Umweltpreis 2014–2015** in der Kategorie Prozesse und den **R&D 100 Award** des US-amerikanischen R&D Magazine. Die ultradünne NANOSLIDE®-Beschichtung spart Gewicht und verringert die Reibung im Motor. Das spart Kraftstoff und reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen.



# CSR in Indien

Mercedes-Benz India und Daimler India Commercial Vehicles richten ihre CSR-Aktivitäten künftig noch stärker auf sozial benachteiligte Menschen aus. Unterstützt werden sollen unter anderem Programme, die zur **Verringerung der Kindersterblichkeit** und zur **Bekämpfung von Armut, Hunger und Krankheiten wie Malaria oder HIV/AIDS** beitragen. Dieses Engagement entspricht dem indischen „Companies Act 2013“. Hierfür wurde ein lokales CSR-Komitee ins Leben gerufen, das auf Grundlage einer auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittenen CSR-Strategie entsprechende Maßnahmen einleitet.

# 100 Punkte

Volle Punktzahl erreichte Daimler im **Climate Disclosure Leadership Index (CDLI)**. Hohe Transparenz und wirksame Maßnahmen zum Klimaschutz trugen dem Unternehmen ein A-Performance-Rating ein. Auf der CDP Climate Leadership Award Conference 2014 wurde Daimler mit Bestnoten bei Transparenz und Performance als Branchenführer ausgezeichnet.

[www.cdp.net](http://www.cdp.net)

## Ausgezeichnete Vielfalt

Vorbildliches Diversity-Management brachte der Daimler AG den **Max-Spohr-Preis 2014** des Berufsverbandes schwuler Führungskräfte Völklinger Kreis ein.

# Lokal handeln



Wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Bedingungen variieren von Land zu Land. Viele Daimler-Landesgesellschaften und -Regionen haben daher unter dem Dach der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie **eigene CSR- und Nachhaltigkeitsprogramme** entwickelt. Das gilt zum Beispiel für **China, Indien, Argentinien, Südkorea, Spanien und den Mittleren Osten**. Einige Landesgesellschaften veröffentlichen auch eigene Nachhaltigkeitsberichte.

[Daimler China Sustainability Report 2014](http://qr-sr.daimler.com/0q8)

[qr-sr.daimler.com/0q8](http://qr-sr.daimler.com/0q8)

[Reporte de Sustentabilidad 2011-2012](http://qr-sr.daimler.com/0qb)

(Mercedes-Benz Argentinien) [qr-sr.daimler.com/0qb](http://qr-sr.daimler.com/0qb)



## Kein Mailstau nach dem Urlaub

Elektronische Assistenten gibt es bei Daimler nicht nur im Auto. Mitarbeiter, die sich nach der Rückkehr aus dem Urlaub nicht durch endlose Mailberge arbeiten wollen, können in Deutschland „**Mail on Holiday**“ nutzen. Der Abwesenheitsassistent sorgt dafür, dass während ihres Urlaubs eingehende E-Mails automatisch gelöscht und die Absender an zuständige Stellvertreter verwiesen werden. So kann jedes Anliegen trotzdem schnell bearbeitet werden.



# 191

Fahrgäste

Der neue Mercedes-Benz CapaCity L zeigt echte Größe: Zugeschnitten auf den Bedarf von Ballungsräumen bietet der Großraum-Gelenkbus Platz für 191 Fahrgäste. Gleichwohl ist er **ausgesprochen sparsam**: Kein vergleichbarer Stadtbus verbraucht pro Fahrgastplatz weniger Kraftstoff.



# FUTURE TRUCK 2025

Auf einem Neubauabschnitt der Autobahn 14 bei Magdeburg stellte Daimler im Juli den **ersten autonom fahrenden Lkw vor – eine Weltpremiere**. Gesteuert durch das innovative Highway-Pilot-System kann der Mercedes-Benz Future Truck 2025 bei Geschwindigkeiten bis 85 km/h komplett autonom fahren. Basis der seriennahen Studie ist der Actros 1845.

[Special zum Future Truck 2025: qr-sr.daimler.com/0qc](http://qr-sr.daimler.com/0qc)

## Top-Arbeitgeber

Als **erstes Unternehmen deutscher Herkunft** hat es Daimler Financial Services in die **Spitzengruppe der „World's Best 25 Multinational Workplaces“** geschafft. Das Ranking wird jedes Jahr vom unabhängigen Great Place to Work® Institut durchgeführt. Daimlers Finanzsparte konnte sich qualifizieren, weil sie in mindestens fünf Ländern zu den Top-Arbeitgebern gezählt wurde.



## Sustainable Mobility 2.0

Die **Stadt Hamburg** ist eine von weltweit sechs Pilotstädten, mit denen der **Weltwirtschaftsrat für nachhaltige Entwicklung** (WBCSD) ein Projekt zur nachhaltigen Mobilität gestartet hat. Das Ziel: Der Verkehr in der Hansestadt soll sauberer, sicherer und vernetzter werden. Dazu wird eine von Daimler geleitete Task-Force die aktuelle Verkehrssituation auf Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Lebensqualität hin untersuchen und eine Roadmap erarbeiten.

[www.wbcd.org](http://www.wbcd.org)

## 250.000 Euro

erbrachte eine **Daimler-Initiative für Syrien-Flüchtlinge**. Mitarbeiter spendeten rund 120.000 Euro, das Unternehmen verdoppelte den Betrag auf 250.000 Euro. Davon wurden Zelte, Decken sowie Kleidung und Medikamente finanziert. Der Verein Luftfahrt ohne Grenzen organisierte das Hilfsflugzeug, das die Güter nach Erbil im Nordirak brachte.



## Über das Pflichtprogramm hinaus: Daimler geht in puncto Integrität und Compliance neue Wege

**D**aimler-Mitarbeiter riskieren seit einigen Monaten, sehr unangenehmen Zeitgenossen zu begegnen. Diese verkörpern so ziemlich das Gegenteil der wichtigsten Grundsätze der Richtlinie für integrires Verhalten wie zum Beispiel fairer Umgang miteinander, Wertschätzung von Vielfalt und Eigenverantwortung. Die Rede ist zum Glück nur von einem Computerspiel: In der „Monster Mission“ werden Spieler mit Situationen aus dem Arbeitsalltag konfrontiert und müssen mit ihren Entscheidungen für den nachhaltigen Erfolg eines virtuellen Unternehmens sorgen. So zum Beispiel in der Motorenwerkstatt: Beim Herausfahren eines Fahrzeugs merkt Paul nicht, dass dieses immer noch über ein Netzwerkkabel mit einem Prüfstand verbunden ist. Das Kabel reißt aus der Verankerung und ist kaputt. Was soll Paul tun? Der Kollege von der Frühschicht braucht ja einen funktionierenden Prüfstand.

Hier haben die Spieler, die einzeln oder auch im Team antreten können, die Wahl: Soll Paul zu seinem Fehler stehen und zum Chef gehen? Ein funktionierendes Kabel von anderswo eintauschen? Oder einfach nichts tun? Mit einer Antwort ist es keinesfalls getan. Immer wieder werden die Spieler mit Gegenargumenten konfrontiert und müssen abwägen. Am Ende finden sie idealerweise den Weg zu einer ethisch überzeugenden und wirtschaftlich klugen Entscheidung. Dabei wird das Monster Schritt für Schritt kleiner, bis es schließlich aus dem Unternehmen verschwindet. Auf diese Weise sammelt man Punkte und es winken attraktive Preise.

### Spielerisch Gespür für Integrität entwickeln

Die Monster Mission setzt den in den letzten Jahren intensiv geführten Integritätsdialog bei Daimler auf innovative Weise fort. Das Unternehmen will in der Auseinandersetzung mit Integrität neue Wege einschlagen und setzt dabei ganz bewusst auf „Gamification“. Erfahrungen aus unterschiedlichen Branchen zeigen, dass mit der Anwendung spielerischer Elemente in einem spiel-

In vier Episoden gilt es vier Monster zu besiegen:

**Non-Fair-Rator:**  
geht nicht fair  
mit anderen um

**Egoistus  
Corruptus:**  
sucht immer nur  
seinen eigenen  
Vorteil

**Intoleranzia:**  
lässt nur ihre  
Meinung gelten

**Passivaro:**  
übernimmt keine  
Verantwortung  
und schiebt alles  
auf andere ab



fremden Kontext Menschen für die Beschäftigung gerade auch mit ernsthaften Inhalten gewonnen und gemeinsam anspruchsvolle Ziele erreicht werden können. Bereits in der ersten Episode, die im September 2014 online ging, sind rund 33.000 Beschäftigte aus 47 Ländern auf Monsterfang gegangen – auch während der Arbeitszeit, was ausdrücklich erlaubt ist. „Das Spiel ist natürlich nur eine Möglichkeit, für Fragen des integriren Handelns im Alltag zu sensibilisieren. Unsere Herausforderung besteht darin, eine sehr vielfältige Belegschaft mit ganz unterschiedlichen Bedürfnissen zu erreichen. Daher entwickeln wir immer wieder neue Angebote“, sagt Pia Simon aus dem Program Office Integrität.

Daimler hat in Sachen Integrität und Compliance eine bedeutende Wegstrecke zurückgelegt. So wurde das Compliance-System

grundlegend überarbeitet, und gemeinsam mit der Belegschaft ist eine alltagstaugliche Definition davon entwickelt worden, was es heißt, integer zu handeln. Dass Daimler auf diesem Weg sehr erfolgreich ist, bescheinigte nicht zuletzt der von den US-Behörden eingesetzte Monitor, der das Unternehmen von 2010 bis 2013 begleitet hat.

### Austausch mit anderen Unternehmen

Daimler ruht sich jedoch auf dem Erreichten keineswegs aus: „Integrität ist für uns kein Projekt, das an einem bestimmten Punkt abgeschlossen werden kann. Wir wollen uns in einem sich ständig ändernden Umfeld den Herausforderungen stellen und unser Integritätsverständnis kontinuierlich neu mit Leben füllen“, sagt Christine Hohmann-Dennhardt, Vorstand Integrität und Recht. Das entspreche der Vorbildrolle, die Daimler als Teilnehmer der LEAD-Gruppe des UN Global Compact übernommen hat.

Das Spiel Monster Mission und weitere innovative Formate stehen für diesen Anspruch, im Dialog mit den Beschäftigten weiterzugehen. Darüber hinaus hat sich Daimler vorgenommen, Wissen und Erfahrungen zu Integrität und Compliance mit anderen zu teilen. Ein Beispiel dafür ist die Daimler Compliance Akademie, die sich an Compliance-Verantwortliche anderer Unternehmen wendet. Im Mittelpunkt stehen der interaktive Austausch über aktuelle Compliance-Trends und die Vermittlung von Praxiswissen anhand von fiktiven Fallbeispielen. Im April 2014 fand das erste Seminar statt und stieß auf positive Resonanz.

»Guter Datenschutz ist ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz des vernetzten und autonomen Fahrens.«

Das war Konsens bei der Podiumsdiskussion auf der Fachtagung „Automobil auf der Datenautobahn“ im September 2014 in Stuttgart.

### Impulse setzen in gesellschaftlichen Debatten

Ein weiteres Vorhaben sorgte bereits für Aufmerksamkeit: Daimler will den interdisziplinären Austausch zu relevanten gesellschaftlichen Themen mit verschiedenen Stakeholder-Gruppen vorantreiben und hat dafür eigene Plattformen geschaffen. So fanden 2014 zwei hochkarätig besetzte Expertentreffen statt. Auf der Fachtagung Sponsoring stand die Frage im Vordergrund, was verantwortungsvolles Sponsoring ausmacht. Die Veranstaltung „Automobil auf der Datenautobahn“ setzte sich mit den Herausforderungen des Datenschutzes beim vernetzten Fahrzeug auseinander. „Wir können hier als Unternehmen Impulse setzen und profitieren zugleich enorm von den konstruktiv-kritischen Diskussionen mit Fachleuten aus unterschiedlichen Bereichen“, sagt Joachim Rieß, Konzernbeauftragter für den Datenschutz.

Daimler Compliance Akademie:

[www.daimler.com/complianceakademie](http://www.daimler.com/complianceakademie)

Fachtagung Datenschutz: [qr-sr.daimler.com/0qe](http://qr-sr.daimler.com/0qe)

Fachtagung Sponsoring: [qr-sr.daimler.com/0qg](http://qr-sr.daimler.com/0qg)



### Das sagen die Mitarbeiter\*

- 72%** finden den **spielerischen Ansatz** geeignet für eine Auseinandersetzung mit ernstern Themen
- 66%** hatten **Spaß beim Spiel**
- 75%** halten die in Episode 1 dargestellten Fälle für **realistisch**

\* Ergebnisse einer **Intranetumfrage** zum Start des Computerspiels

# 33.000

Beschäftigte aus **47 Ländern** sind bereits in der **ersten Episode**, die im September 2014 auf Englisch und Deutsch online ging, auf Monsterfang gegangen – auch während der Arbeitszeit, was ausdrücklich erlaubt ist.

»Wie gut ist Sponsoring gegen Interessenkonflikte gefeit und welche Kriterien sollten bei der Projektauswahl gelten?«

Fragen wie diese standen im Mittelpunkt der Fachtagung Sponsoring, die im Oktober 2014 im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart stattfand.



# Vernetzte Mobilität

Die Zukunft der Mobilität heißt **intelligente Vernetzung**. Mobilitätsservices wie moovel zeigen heute schon, wie diese morgen aussehen kann. Sie verknüpfen vorhandene Verkehrsmittel mit neuen, flexiblen Mobilitätsdienstleistungen. Das nutzt den Kunden und hilft zugleich, die Verkehrssituation in urbanen Räumen zu verbessern.



**T**eilen statt besitzen, das könnte der neue Mega-Trend werden: Der eigene Parkplatz vorm Haus ist unter der Woche den ganzen Tag frei – warum ihn nicht anderen zur Verfügung stellen? Bohrmaschine und Starterkabel werden nur alle paar Monate benutzt – warum sie nicht mit anderen teilen? Immer mehr Verbraucher ziehen es vor, Dinge, die sie nicht permanent benötigen, gemeinsam mit anderen zu nutzen statt sie zu kaufen. Dank Internet und leicht zu bedienender Apps finden Anbieter und Interessenten einfach und schnell zusammen. Forscher halten die neue „Share Economy“ für mehr als einen modischen Trend. Sie glauben, dass sie die Art, wie wir wirtschaften, mittelfristig spürbar verändern könnte – und nicht zuletzt auch unsere Mobilität.

Vor allem in Ballungsräumen werden Modelle wie das Carsharing immer beliebter. Multimodalität heißt dabei das neue Zauberwort: Verschiedene Verkehrsmittel werden so miteinander kombiniert, dass man möglichst schnell und günstig von A nach B gelangt. Möglich wird das durch intelligente Apps, die auf dem Smartphone oder Tablet alles verfügbar machen, was die multimodale Reise bequem und flexibel macht – von Fahrplandaten für Fernbus, Bahn und den öffentlichen Nahverkehr bis zur Buchung des nächsten freien Leihfahrrads oder Carsharing-Autos.

## Einfach, flexibel – und gut für die Umwelt

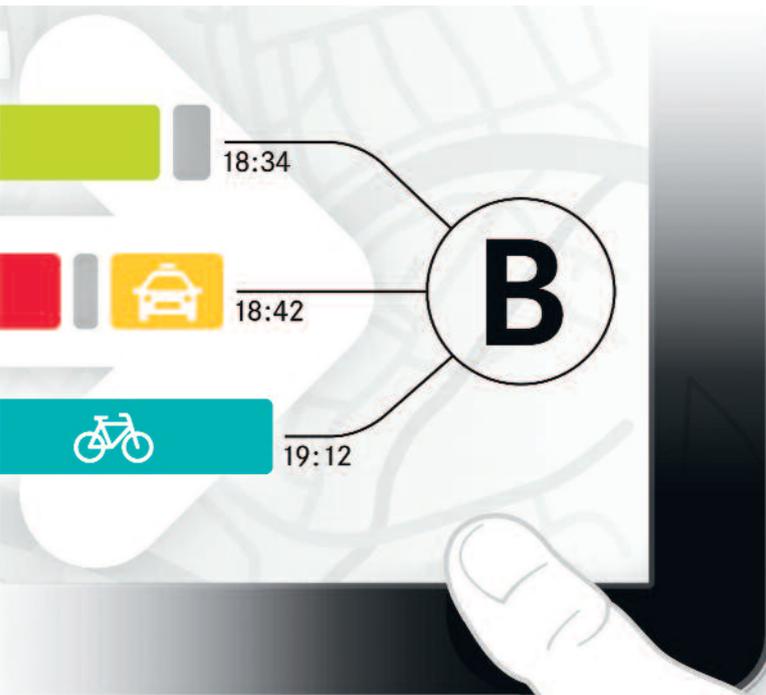
Kein Zweifel: Die neuen Mobilitätsdienstleistungen boomen. Mit Angeboten wie dem Carsharing-System car2go und der Mobilitätsplattform moovel gehört Daimler zu den Marktführern. Mit

moovel hat es sich der Automobilkonzern zur Aufgabe gemacht, vor allem in Ballungsräumen Mobilität intelligenter und flexibler zu organisieren. Dazu treibt man die Vernetzung verschiedenster Mobilitätsangebote voran. Ziel ist es, Mobilitätsoptionen so bereitzustellen, dass jeder Nutzer in der je individuellen Situation die beste Wegeketten für sich findet.

Wer sich einmal bei moovel registriert hat, kann überall und jederzeit auf die volle Bandbreite der verfügbaren Verkehrsmittel zugreifen, vom ÖPNV über Mitfahrgelegenheiten bis hin zum Flugzeug. Je nach Wahl schlägt moovel die schnellste, preiswerteste oder bequemste Route vor. Zentrale Verkehrsmittel können über die App nicht nur gebucht, sondern auch bargeldlos bezahlt werden. Das alles funktioniert kinderleicht und bequem – ein Vorteil nicht nur für die Nutzer. Denn wer mit moovel unterwegs ist, trägt auch dazu bei, dass bestehende Ressourcen besser genutzt werden und sich die Verkehrssituation vor allem im urbanen Raum verbessert.

## Flexibles Carsharing – was sagt die Ökobilanz?

car2go gehört zu den Kernangeboten im Rahmen von moovel. Mit dem flexiblen Carsharing-System kann man Leihautos überall benutzen und wieder abstellen: für viele Nutzer ein attraktives Konzept, das zudem noch als umwelt- und klimafreundlich geschätzt wird, dies umso mehr, wenn wie bei car2go Elektroautos zur Verfügung stehen. Kaum verwunderlich also, dass car2go heute mit einer Million Kunden das größte Carsharing-Unternehmen weltweit ist.



**Zug verpasst – was nun?**

**Wer kennt das nicht:** Man wurde aufgehalten und jetzt fährt einem der ICE vor der Nase weg? Glücklicherweise, wer in so einer Situation sein Smartphone zurate ziehen und auf die Hilfe von moovel zurückgreifen kann. Ein paar Mal tippen, schon zeigt das Display die ganze Auswahl alternativer Optionen. Schnell ist klar: Der nächste passende Zug fährt in 25 Minuten, und am Zielbahnhof steht auch ein Leihfahrrad bereit. Doch selbst damit schaffte man es nicht rechtzeitig durch die Innenstadt zum Meeting im Büro. Nächste Option: car2go – ein freies Leihauto wartet gleich neben dem Bahnhof. Einsteigen, losfahren – der Termin ist gerettet.

- |   |                   |   |                    |
|---|-------------------|---|--------------------|
|  | <b>Carsharing</b> |  | <b>Bahn</b>        |
|  | <b>Mitfahren</b>  |  | <b>Nahverkehr</b>  |
|  | <b>Taxi</b>       |  | <b>Mietfahrrad</b> |
|  | <b>Fußweg</b>     |   |                    |

**moovel and more – Mobilitätsservices von Daimler**

Mobilitätsdienste von Daimler gibt es nicht erst seit gestern. Schon in den 1970er-Jahren entwickelte der Konzern ein Nahverkehrskonzept: Bus Rapid Transit. Seither kamen immer wieder neue Mobilitätsservices hinzu. Nicht nur dank moovel wächst der Bereich heute dynamischer denn je. Zwei Beispiele:



**Bus Rapid Transit.** Bus Rapid Transit (BRT) gestaltet den Verkehr in Großstädten flüssiger und effizienter, indem Linienbusse in hoher Taktfrequenz auf eigenen Spuren mit separater Ampelschaltung fahren. Das flexible System lässt sich auch speziell für Großereignisse einsetzen. So bewährte es sich zum Beispiel während der Fußballweltmeisterschaft im Sommer 2014 an sieben brasilianischen Austragungsorten. In weltweit 170 Städten hilft BRT heute bereits, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen und den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern. In Zukunft sollen auf BRT-Trassen auch autonom fahrende Busse eingesetzt werden.



**Carsharing für Unternehmen.** Daimler Fleet Management bringt Carsharing in die Fuhrparks von Unternehmen. Der Anbieter von Fuhrparkmanagement- und Flottenleasing-Dienstleistungen bietet seit 2014 auch Corporate-Carsharing-Lösungen für Flottenkunden an. Ziel ist eine effizientere Nutzung des Firmenfuhrparks. Firmen

können mit Corporate Carsharing Fuhrpark- und Mobilitätskosten senken und Prozesse verschlanken.

car2go ist damit Teil des Trends, nach dem vor allem jüngere Menschen nicht unbedingt ein eigenes Auto besitzen, sondern vor allem mobil sein wollen. Wie aber wirkt sich dieser Trend auf das allgemeine Verkehrsverhalten aus? Benutzen Carsharing-Kunden zum Beispiel das eigene Auto oder den öffentlichen Verkehr häufiger oder weniger oft? Fragen wie diesen gehen Wissenschaftler des Öko-Instituts und des Instituts für sozial-ökologische Forschung (ISOE) gemeinsam mit Experten von car2go im Rahmen des Forschungsprojekts „share“ nach. Erste Zwischenergebnisse des mehrjährigen, vom Bundesumweltministerium geförderten Projekts wurden im Juli 2014 vorgestellt. So hat zum Beispiel die Auswertung einer groß angelegten Nutzerbefragung in Stuttgart und Köln gezeigt, dass vor allem jüngere, gut ausgebildete Städter flexible Carsharing-Angebote intensiv nutzen. Daraus ließe sich schließen, dass das flexible Carsharing auch Menschen anzieht, die öffentlichen Verkehrssystemen bisher eher ablehnend gegenüberstanden, weil sie ihnen zu umständlich und unflexibel erschienen. Diese intermodale Nutzung lässt im Vergleich zum reinen Individualverkehr auch eine vorteilhafte Ökobilanz erwarten.

Ob dies zutrifft, wird nach der zweiten Projektphase zu beurteilen sein, bei der längerfristige Trends erfasst werden. Dann will share auch Treibhausgasbilanzen für car2go in Stuttgart und Köln vorlegen. Auf dieser Basis soll dann ermittelt werden, inwieweit flexible Carsharing-Modelle zum Klimaschutz beitragen können und welche Unterschiede dabei zwischen konventionellen und elektrischen Fahrzeugen feststellbar sind. Die Ergebnisse wollen die Forscher 2016 vorlegen.

# Zukunftsfrage Ressourceneffizienz

Wertvolle Rohstoffe effizient nutzen, rare Ressourcen schonen – dazu braucht es künftig gemeinsame Anstrengungen von Unternehmen, Politik und Gesellschaft. Ein Gespräch zwischen Baden-Württembergs Umweltminister Franz Untersteller MdL und dem Umweltbevollmächtigten der Daimler AG, Herbert Kohler.



**Franz Untersteller:** Herr Kohler, es freut mich zu sehen, dass Sie das Thema Effizienz in Ihrem Nachhaltigkeitsbericht so prominent platziert haben. Das zeigt, dass Daimler ein Gespür für die wachsende Bedeutung der Thematik besitzt. Die Landesregierung betrachtet Ressourceneffizienz als wichtigen Erfolgsfaktor für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg. Mit unserer Wirtschafts- und Industriepolitik wollen wir vor allem die produzierende Industrie stärken, und zwar gerade dort, wo Entwicklungspotenziale für mehr Nachhaltigkeit liegen. Dazu gehört an erster Stelle ein effizienter Umgang mit energetischen wie auch stofflichen Ressourcen.

**Herbert Kohler:** Die beiden Themenfelder hat auch Daimler auf der Agenda, und nicht erst seit heute. Zum Beispiel haben wir den Energieverbrauch unserer Fahrzeuge in den letzten Jahren kontinuierlich reduziert, sodass die durchschnittlichen

»Politik, Unternehmen und Gesellschaft müssen klären, welche Ressourcen mit welcher Priorität zu schützen sind.«

Herbert Kohler

CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer in Europa verkauften Pkw seit 2007 um 27,5 Prozent zurückgegangen sind. Wir werden hier auch künftig nicht nachlassen – wie unsere Plug-in-Hybrid-Offensive zeigt.

Was die Schonung stofflicher Ressourcen angeht, sind die Fortschritte vielleicht nicht so plakativ. Aber es gibt viele Beispiele, die unsere Anstrengungen und Erfolge belegen: Die neue C-Klasse ist 100 Kilogramm leichter als ihr Vorgänger; mehr als 95 Pro-

zent eines Daimler-Fahrzeugs können wiederverwertet werden; etwa 90 Prozent der Reststoffe aus unseren Fabriken werden recycelt. Ein Highlight sind sicherlich unsere Aktivitäten zum Remanufacturing. Und natürlich arbeiten wir auch daran, das Recycling der neuen Komponenten für die Elektromobilität voranzubringen, zum Beispiel im Rahmen von Forschungsprogrammen wie MoRe und LiBRi.

**Untersteller:** Das sind zweifellos gute Beispiele und Schritte in die richtige Richtung. Gerade bei den wirtschaftsstrategischen Rohstoffen und den Technologiemarkaterialien ist es äußerst wichtig, dass sie künftig weit stärker als bisher im Wirtschaftskreislauf gehalten werden. Das ist nicht nur notwendig, ich sehe auch erhebliche Potenziale dafür. Für viele neue Industrierohstoffe, wie beispielsweise die Seltenen Erden, liegen die Recyclingraten im Gegensatz zu den weit verbreiteten Industriemetallen bisher meist unter 1 Prozent. Remanufacturing ist ein hervorragender Ansatz, weil es die Lebensdauer von Produkten verlängert. Wir brauchen aber noch mehr solcher intelligenten Lösungen. Gerade die kleinteiligen Stoffströme wichtiger Rohstoffe müssen wir neu und umfassend denken. Die Landesregierung fördert dazu das Projekt „Demontagefabrik“. Ziel ist es, bei den wirtschaftsstrategischen Rohstoffen hoch konzentrierte Abfallteilströme zu erzeugen, die einer ökonomisch sinnvollen Verwertung zugeführt werden können.

»Gerade bei den wirtschaftsstrategischen Rohstoffen und den Technologiemarkaterialien ist es äußerst wichtig, dass sie im Wirtschaftskreislauf gehalten werden.«

Franz Untersteller

Doch auch die Effizienz in den Unternehmen kann und muss noch deutlich besser werden. Zwar haben wir hier in Baden-Württemberg schon viel erreicht und unsere Rohstoffproduktivität seit 1994 um 56 Prozent gesteigert. Wir liegen damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt, sind aber von der angestrebten Verdoppelung noch ein gutes Stück entfernt. Die Bedingungen für das produzierende Gewerbe in einer hoch entwickelten Industrieregion wie Baden-Württemberg stellen uns vermehrt vor zwei Herausforderungen: Zum einen muss praktisch ohne Schadstoffausstoß produziert werden, zum anderen muss Produktion zunehmend im urbanen Umfeld stattfinden. Es geht somit darum, die ressourcenschonendsten Technologien einzusetzen, die Energie- und Stoffkreisläufe zu schließen und die Synergien der urbanen Infrastrukturen zu nutzen. Im Forschungsprojekt „Ultraeffizienzfabrik“ arbeiten wir gemeinsam mit Fachleuten aus Wirtschaft und Wissenschaft an den dafür nötigen Erkenntnissen und Instrumenten.

**Kohler:** Ich kann Ihnen nur zustimmen: Die effiziente Nutzung stofflicher Ressourcen ist eine Daueraufgabe, die noch einiger Entwicklungsarbeit bedarf. Technisch braucht es sicherlich neue Konzepte und Verfahren, die den Ressourcenverbrauch reduzieren und eine qualitativ hochwertige Wiederverwertung der Rohstoffe ermöglichen. Gleichzeitig sehen wir uns aber auch mit einer gegenläufigen Entwicklung konfrontiert: Trends wie höhere Komfortwünsche der Kunden oder die Verbreitung der Elektromobilität führen tendenziell zu mehr Rohstoffverbrauch.



**Prof. Dr. Herbert Kohler** leitet bei Daimler den Bereich Konzernforschung und Nachhaltigkeit und ist zudem Umweltbevollmächtigter der Daimler AG.



**Franz Untersteller MdL** ist Abgeordneter der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Landtag von Baden-Württemberg und seit 2011 Minister für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft.

Letztlich stehen wir hier vor Herausforderungen, die weit über die technische Dimension hinausgehen und Bewertungsfragen aufwerfen. Den Kraftstoffverbrauch unserer Fahrzeuge können wir anhand von Kennzahlen wie Energiebedarf und CO<sub>2</sub>-Emissionen ganzheitlich bewerten. Bei stofflichen Ressourcen ist die Sache komplizierter. Zum Beispiel ist der Verbrauch von 1 Kilogramm Sand anders zu bewerten als der von 1 Kilogramm Seltene Erden. Das bedeutet: Die Unternehmen wie auch Politik und Gesellschaft müssen klären, welche Ressourcen mit welcher Priorität zu schützen sind. An dieser Diskussion wollen wir uns als Unternehmen aktiv beteiligen – und tun das ja auch bereits im Rahmen des „Daimler Sustainability Dialogue“.

**Untersteller:** Unsere Landesstrategie Ressourceneffizienz, die wir Ende 2015 vorlegen wollen, zielt vor eben diesem Hintergrund darauf ab, das wirtschaftliche Wachstum vom Ressourcenverbrauch abzukoppeln. Dies ließe sich leicht durch De-Industrialisierung erreichen. Ich will es aber unter Beibehaltung des hohen Anteils des produzierenden Gewerbes und der mittelständischen Wirtschaftsstruktur realisieren. Die Komplexität des Themas ist uns sehr bewusst. Mögliche Zielkonflikte mit anderen Strategien müssen genau betrachtet werden, um schließlich Prioritäten festzulegen. Dies ist eine gesellschaftliche Aufgabe, die wir gemeinsam mit den beteiligten Akteuren meistern wollen.

Ich verstehe Ressourceneffizienz in jedem Fall als gemeinsame Aufgabe von Wirtschaft und Politik. 2013 haben wir mit den Spitzenverbänden der Wirtschaft und dem baden-württembergischen Industrie- und Handelskammertag die „Allianz für mehr Ressourceneffizienz Baden-Württemberg“ gegründet und eine Vereinbarung über die Initiative „100 Betriebe für Ressourceneffizienz“ unterzeichnet. Ich würde mich freuen, wenn sich die Daimler AG beteiligt und ihre Erfahrungen auch anderen zugänglich macht.

**Kohler:** Dieser Aufforderung kommen wir gerne nach. Wir haben auch schon zwei Projekte in der Pipeline, die wir einbringen könnten. Ihre Feststellung, dass mögliche Zielkonflikte identifiziert und im gesellschaftlichen Diskurs bewertet werden müssen, kann ich nur unterstreichen.

# Königsweg der Ressourcenschonung

Aus Alt mach Neu – das spart Energie, schont rare Ressourcen und die Geldbeutel der Kunden.

Als Remanufacturing zielt das altbewährte Prinzip heute auf weit mehr als schlichtes Ausbessern und Aufpolieren: Hightech vom Feinsten wird eingesetzt, um in die Jahre gekommene Aggregate und Komponenten in Original-Tauschteile zu verwandeln, die Neuteilen in nichts nachstehen.

**Z**eile für Zeile bewegt der Roboterarm den Brenner über die Oberfläche des Bauteils. Funken sprühen, durchdringendes Zischen erfüllt die schallgeschützte Kabine. Was da im Funkenstrahl mit einer mikrofeinen Metallschicht versehen wird, ist das Kurbelgehäuse eines V6-Motorblocks. Viele Jahre hatte der mächtige Motor einen Actros-Lkw angetrieben, bevor er seinen Dienst quittierte – und im Daimler-Werk in Mannheim landete. Dort versteht man sich darauf, ausrangierten Motoren ein zweites Leben zu geben. Der funkensprühende Hightech-Prozess in der Kabine ist dabei etwas Besonderes, wie uns Jana Kunze erklärt, die als Betriebsingenieurin die Einführung des Verfahrens in der Tauschmotorenfertigung verantwortete: „Beschichtungsverfahren gibt es schon lange, aber dieses hier ist wirklich

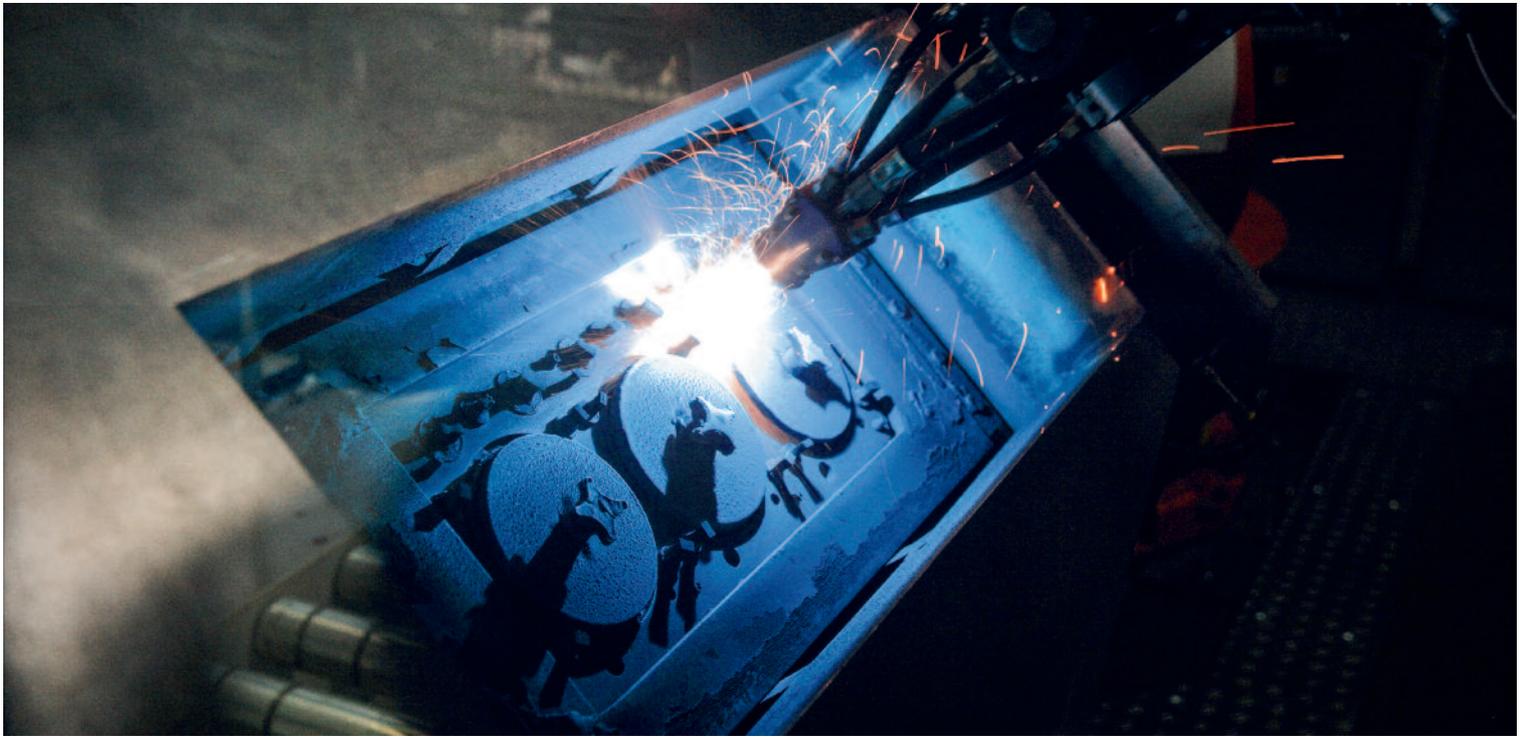
einzigartig. Die komplette Anlage samt ihrer Peripherie haben wir mit Unterstützung externer Hersteller selbst geplant und gebaut.“

Lichtbogendrahtspritzen (LDS) heißt das Verfahren, das die Mannheimer speziell für die Beschichtung von Kurbelgehäusen weiterentwickelt haben. Das Prinzip ist einfach: Zwei stromführende Metalldrähte werden an ihren Enden zusammengebracht. Der Kurzschluss lässt einen Lichtbogen entstehen, mit Temperaturen um die 4.000 Grad. Die Drahtenden schmelzen. Das flüssige Metall wird mit Druckluft oder Gas zerstäubt und auf die Oberfläche des Bauteils gesprüht. „Bis zu sieben Schichten bringen wir so auf das Kurbelgehäuse auf“, erläutert Jana Kunze.



Reman-Originaltauschteile für einen Mercedes-Benz Pkw

- |                             |   |                   |                         |
|-----------------------------|---|-------------------|-------------------------|
| 1 Katalysator               | 9 Getriebesteuergerät                             | 18 Zylinderkopf   | 24 Kupplungs-Kit        |
| 2 Katalysator (Auspuffrohr) | 10 Kombi-Instrument                               | 17 Schaltschieber | 25 Starter              |
| 3 Verteilergetriebe         | 11 COMAND (Kommunikations- und Navigationssystem) | 18 AGR-Ventil     | 26 Lenkhilfpumpe        |
| 4 AIRMATIC Kompressor       | 12 Klimabediengerät                               | 19 Wandler        | 27 Wasserpumpe          |
| 5 Airmatic                  | 13 Radio  | 20 Bremssattel    | 28 Dieseleinspritzpumpe |
| 6 Antriebswelle             | 14 Lenkung  | 21 Motor          | 29 Klimakompressor      |
| 7 Motorsteuergerät          | 15 Getriebe                                       | 22 Generator      | 30 Injektor             |
| 8 Batterieladegerät         |   | 23 Turbolader     |                         |



**Feuriger Prozess: Zeile für Zeile trägt der Roboter eine feine Metallschicht auf das Bauteil auf.**

Was einfach klingt, stellte die Spezialisten für Wiederaufbereitung – neudeutsch Remanufacturing, kurz: Reman – zunächst vor einige Herausforderungen. „Um die richtigen Werkstoffe und Verfahrensparameter zu finden, mussten wir diverse Versuche durchführen“, erklärt der Ingenieur Markus Zeller. Er ist im Bereich Remanufacturing in Stuttgart für die Entwicklung von Aufbereitungsverfahren für Tauschteile zuständig. „Zum Beispiel haben wir zusammen mit der Universität der Bundeswehr den Spritzstrahl analysiert und mit der Materialprüfungsanstalt der Universität Stuttgart Haftmechanismen und Werkstoffe untersucht. Ziel war es, Werkstoffe zu finden, die sowohl optimal funktionieren als auch wirtschaftlich sind.“

### Wirtschaftlicher und nachhaltiger

Fragen der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit waren es auch, die bereits 2009 den Anstoß zur Entwicklung des neuen LDS-Verfahrens gaben. Zwar werden in Mannheim seit Langem schon Kurbelgehäuse instand gesetzt, indem man korrodierte Flächen abfräst. Bisher waren die Experten aber nicht in der Lage, den dabei entstehenden Materialverlust auszugleichen: Der Motorblock war nach der Behandlung nicht mehr hoch genug. Weiterverwenden ließ er sich nur, indem man verkürzte Spezialkolben einsetzte. Das widersprach nicht nur der Philosophie des Remanufacturing, das ganz auf Ressourceneffizienz ausgerichtet ist. Es war auch wenig wirtschaftlich.

Gefragt war mithin ein Verfahren, mit dem sich der unvermeidliche Materialverlust durch das Abfräsen wieder ausgleichen ließ. Das aber war leichter gedacht als getan. Vor allem die Vorbereitung des Haftgrunds bereitete den Reman-Fachleuten Kopfzerbrechen: Das sonst übliche Sandstrahlen kam nicht infrage, weil dabei Verunreinigungen nicht hundertprozentig auszuschließen waren. „Wir haben stattdessen eine neue Frästechnik entwickelt, durch die wir die Oberfläche des Gehäuses mit einem feinen Rillenprofil versehen. Darauf haftet das aufgesprühte Metall sehr gut“, freut sich Markus Zeller. Anschließend lässt sich das Gehä-

use dann maßgenau fertig bearbeiten – um schließlich Teil eines Tauschmotors zu werden, der einem neu gefertigten Motor in nichts nachsteht.

### Gut und günstig, ein ganzes Autoleben lang

Nach zwei Jahren der Forschung und Entwicklung ging die LDS-Anlage 2012 in Betrieb – ein Highlight für die Mannheimer Tauschmotorenfertigung, doch nur eine von vielen technologischen Innovationen, mit deren Hilfe Daimler-Ingenieure die Reman-Aktivitäten des Konzerns ständig weiter verfeinern und ausbauen. Mittlerweile erstreckt sich das Reman-Portfolio des Premiumherstellers auf vier Kategorien:

1. Hauptkomponenten wie Motoren, Getriebe und Achsgehäuse,
2. mechanische Komponenten wie Turbolader, Bremsteile und Lenkung,
3. Komponenten der Diesel-Einspritzung und Nachbehandlung,
4. Elektronik – vom Navi über Steuergeräte bis zur Hochvolt-Batterie.

Insgesamt stellt Daimler gegenwärtig 12.000 Teile und Komponenten für Pkw und Nutzfahrzeuge als Original-Tauschteile zur Verfügung. Reman ist damit längst nicht nur eine Aufgabe der rund 350 Spezialisten für Tauschmotoren in Mannheim. Von den USA über Brasilien und Südafrika bis nach Japan sind weltweit rund 2.100 Konzernmitarbeiter mit Wiederaufarbeitung beschäftigt.

Die grundlegenden Schritte des Reman-Prozesses haben sich seit den Anfängen im Jahr 1945 kaum verändert: Eingehende Teile und Komponenten werden geprüft, zerlegt und gründlich gereinigt. Es folgt eine detaillierte Untersuchung, wonach beschädigte Komponenten und verschlissene Teile ausgetauscht werden. Für die anschließende Remontage gelten ähnliche Vorgaben wie für die Montage von Neuteilen. Abschließend stellen Qualitätskontrollen und Tests auf Serienprüfständen sicher, dass die fertigen Tauschteile dieselben hohen Anforderungen erfüllen wie Neuteile.



**Jana Kunze (30)** ist Betriebsingenieurin im Daimler-Werk Mannheim. Nach dem Studium des Systems Engineering stieg sie 2010 als Trainee bei Daimler ein. Seit vier Jahren ist sie im Remanufacturing tätig – und begeistert davon, an den Gebrauchsspuren alter Motoren etwas über deren Geschichte ablesen zu können.



**Markus Zeller (32)** ist Maschinenbauingenieur für Produktions- und Werkstofftechnik und seit 2009 bei Daimler tätig. Seit seiner Doktorarbeit zum Thema LDS und der Promotion im Jahr 2014 beschäftigt er sich mit Fertigungsverfahren für Tauschteile. Besonders spannend findet er, dass er es dabei mit der ganzen Fahrzeugbandbreite zu tun hat, vom smart bis zum Lkw.

Das alles garantiert eine hohe Qualität, wie sie nur ein Hersteller bieten kann, der über die Kenntnisse der Originalteilefertigung verfügt. Trotzdem kosten die Tauschteile weniger als Neuteile. Kaum verwunderlich also, dass immer mehr Kunden nach Reman-Teilen fragen. Gerade bei Fahrern älterer Fahrzeuge ist das Interesse groß. Sie können sich dank Reman auch nach vier, acht oder noch mehr Jahren darauf verlassen, dass hochwertige Ersatzteile für ihr Fahrzeug zur Verfügung stehen – und, fast noch wichtiger: bezahlbar sind. Denn bei älteren Autos übersteigen die Kosten für die Reparatur mit Neuteilen schnell einmal den Zeitwert des Fahrzeugs. Ohne Reman-Teile wäre so manchem Gebrauchtwagen zweifellos ein niedrigerer Wiederverkaufswert beschieden. Denn dieser hängt nicht zuletzt davon ab, inwieweit das Fahrzeug auch später noch wirtschaftlich repariert werden kann.

### Mehr Effizienz, weniger Ressourcenverbrauch

Die Kunden profitieren somit auf vielfältige Weise. Doch Remanufacturing zahlt sich auch ökologisch aus. Bei der Aufarbeitung gebrauchter Teile wird weniger Energie benötigt, weniger CO<sub>2</sub> ausgestoßen und es werden weniger Rohstoffe verbraucht als bei der Neuproduktion: Jedes Jahr spart Daimler dadurch bis zu 13.500 Tonnen Rohstoffe und 54.000 Megawattstunden Energie ein.

Der Umweltvorteil ist mithin beträchtlich. Das zeigt zum Beispiel auch der Blick auf die Ökobilanz eines Motors und eines Getriebes. Untersucht man die Faktoren Treibhauspotenzial, Verbrauch fossiler Ressourcen, Versauerung, Überdüngung und Bildung von Photo-Oxidantien, so belastet die Wiederaufbereitung des Lkw-Motors OM 906 die Umwelt unterm Strich um 40 Prozent weniger als dessen Neuherstellung. Bei dem Lkw-Getriebe G 281 fällt die Differenz noch drastischer aus: Die Umweltauswirkungen des Reman-Getriebes liegen ganze 70 Prozent unter denen des neuen Getriebes.

### Reman-fähig von Anfang an

Gute Gründe für den weiteren Ausbau der Reman-Aktivitäten gibt es also genug. Vor allem aber: Wertvolle Rohstoffe werden

zusehends knapper. Sollen Engpässe vermieden werden, gilt es mit den raren Ressourcen gut hauszuhalten. Bei Daimler plant man deshalb, Reman-Verfahren wie die LDS-Beschichtung auch auf Bauteile anzuwenden, die bisher nicht wiederaufbereitet werden konnten. Markus Zeller: „Wir arbeiten zum Beispiel gerade an einem LDS-Verfahren für die Beschichtung von Zylinderlaufbahnen, ähnlich wie es heute schon bei neu gefertigten Pkw-Motoren und auch bei Formel-1-Motoren zum Einsatz kommt. Die ersten Grundlagenversuche dazu sind schon erfolgreich gelaufen.“

Sowohl technische als auch wirtschaftliche Gründe können dafür verantwortlich sein, dass ein Bauteil nicht wiederaufbereitet werden kann. Oft kommt beides zusammen – etwa, wenn sich ein Teil nur mit großem Aufwand demontieren und instand setzen lässt. Eine Lösung liegt darin, die Anforderungen des Remanufacturing schon in der Entwicklungsphase zu berücksichtigen. Remanability heißt das Zauberwort: Fahrzeugteile sollen so konstruiert werden, dass sie sich später problemlos wiederaufarbeiten lassen.

### Lösungen für den Batterietausch

Gerade bei den neuen Hybrid- und Elektrofahrzeugen spielt Remanability eine große Rolle. Die hier verbauten Komponenten der Hochvolt-Technik (HV) sind extrem hochwertig und entsprechend teuer. Sie ressourceneffizient herzustellen und für Kunden bezahlbar zu machen, ist deshalb nicht zuletzt auch eine Frage des Remanufacturing. Schon in frühen Phasen arbeiten die Entwickler im HV-Bereich eng mit den Reman-Fachleuten zusammen. Auf diese Weise kommen Reman-Anforderungen bereits in den Lastenheften für die Serienentwicklung und bei den Verhandlungen mit Zulieferern zum Tragen.

Rund 20 Komponenten für Daimler-Hybrid- und -Elektrofahrzeuge sind heute schon als Tauschteile verfügbar. Und die Reman-Spezialisten arbeiten mit Hochdruck daran, neue Verfahren zu entwickeln und das Portfolio zu erweitern. Bei der Aufbereitung von Batterien etwa zählt Daimler zu den Pionieren. So entwickelten die Ingenieure in Stuttgart und Mannheim ein Verfahren, das es erlaubt, bei einem Zelldefekt nur die betroffene Zelle auszutauschen – ein Novum in diesem Markt. Üblicherweise muss bisher der betreffende Zellverbund oder sogar die gesamte Batterie ausgewechselt werden. Als Nächstes will man sich die Leistungselektronik vornehmen, um auch hier eine austauschfähige Konstruktion zu erreichen.

Zurück nach Mannheim: In der Halle der Tauschmotorenfertigung hat der LDS-Roboter mittlerweile die siebte und letzte Schicht aufgetragen. Die nächste Station des Kurbelgehäuses ist nun die Endbearbeitung. Hier kommt es auf jeden Zehntelmillimeter an. „Wir richten uns exakt nach den Vorgaben für Neuteile“, erläutert Jana Kunze. „Wo wir die nicht erfüllen können, müssen wir uns eine neue Aufbereitungsmethode einfallen lassen, so wie hier. Ein Teil wegzuwerfen und einzuschmelzen ist für uns höchstens eine Notlösung. Der Königsweg heißt immer: wieder aufarbeiten.“

 [Mercedes-Benz Original-Tauschteile: qr-sr.daimler.com/0qi](https://www.mercedes-benz.com/0qi)  
 [Mercedes-Benz Gebrauchteile Center: www.mbgtc.de](https://www.mercedes-benz.com/mbgtc)

# Herzenssache

Weltweit machen sich Daimler-Mitarbeiter für gemeinnützige Initiativen und Projekte stark.

Sie spenden Geld und werden oft auch selbst aktiv. Das Unternehmen unterstützt dieses soziale Engagement als Zeichen gesellschaftlicher Verantwortung.



**Kleiner Beitrag, große Wirkung: ProCent hat einen Zaun für ein Kinderhilfsprojekt bei Kapstadt finanziert. Den Spielplatz auf dem Gelände haben Freiwillige aus Deutschland gebaut.**

„Wofür ich das tue, das sehe ich an den Kindern, ihren Fortschritten und ihrer Freude“, sagt Bastian Kircheisen. Er ist Mitarbeiter bei Daimler Trucks und setzt sich seit einigen Jahren ehrenamtlich für Vulamasango ein. Die südafrikanische Kinderhilfsorganisation betreibt einen Kindergarten und einen Hort am Rande der Townships von Kapstadt und baut auf ihrem weitläufigen Gelände zurzeit ein Waisenhaus. 120 Kinder, denen ein schützendes Elternhaus fehlt, werden hier künftig in familienähnlichen Hausgemeinschaften aufwachsen können. Dass es einen solchen sicheren Ort gibt in einem Umfeld, in dem Gewalt, Drogen und HIV/AIDS den Alltag bestimmen, dazu haben auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Daimler in Deutschland beigetragen.

»Wofür ich das tue, das sehe ich an den Kindern, ihren Fortschritten und ihrer Freude.«

Bastian Kircheisen

Rund 100.000 von ihnen – das ist die deutliche Mehrheit – machen bei **ProCent** mit, einer Aktion, die auf eine Idee des Gesamtbetriebsrats zurückgeht: Die Beschäftigten spenden freiwillig die Cent-Beträge ihrer monatlichen Netto-Gehaltsabrechnung, das Unternehmen verdoppelt diese Summe. Der Erlös kommt gemeinnützigen Projekten im In- und Ausland zugute, die ausschließlich von Daimler-Beschäftigten vorgeschlagen werden.

Häufig steckt hinter einem solchen Vorschlag ein langjähriges persönliches Engagement, so wie bei Bastian Kircheisen. „Vor einigen Jahren bin ich durch Zufall auf das Kinderhilfsprojekt gestoßen und war sofort begeistert“, erzählt er. „Seitdem unterstütze ich die Organisation, wo ich kann, inzwischen auch als Vorstand im deutschen Förderverein.“ Als klar wurde, dass das im Bau befindliche Waisenhaus dringend durch eine feste Umzäunung gegen Übergriffe von außen gesichert werden muss, stellte er bei ProCent einen Förderantrag. Ein Glücksgriff: „Wir haben eine Zusage über die gesamten Kosten von 57.000 Euro erhalten“, berichtet er. Ohne Verzögerung konnte so der Zaun errichtet werden, der für die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen so wichtig ist.

## Die Beschäftigten steuern, wohin das Geld fließt

Vulamasango hat die höchste Förderung erhalten, die ProCent bislang vergeben hat. „Insgesamt haben wir seit Beginn der Initiative rund 2,75 Mio. Euro in 479 gemeinnützige Projekte investiert“, erklärt Elisabeth Viebig, Leiterin Community Commitment, Volunteering & Memberships. Die Wohnküche eines Hospizes in Berlin erhielt ebenso eine Unterstützung wie eine Initiative in Stuttgart, die kostenlos Schlafsäcke an Obdachlose abgibt. Auch Maßnahmen für den Umwelt- und Naturschutz werden gefördert, etwa die Renaturierung eines Gewässers.

„Die entscheidende Voraussetzung ist, dass sich ein Daimler-Mitarbeiter für ein Projekt starkmacht“, sagt Viebig. „Damit steuern unsere Beschäftigten selbst, wohin das Geld fließt.“ Als

# 2,75

Mio. Euro wurden seit dem Start von ProCent im Dezember 2011 in **479 Hilfsprojekte** weltweit investiert.

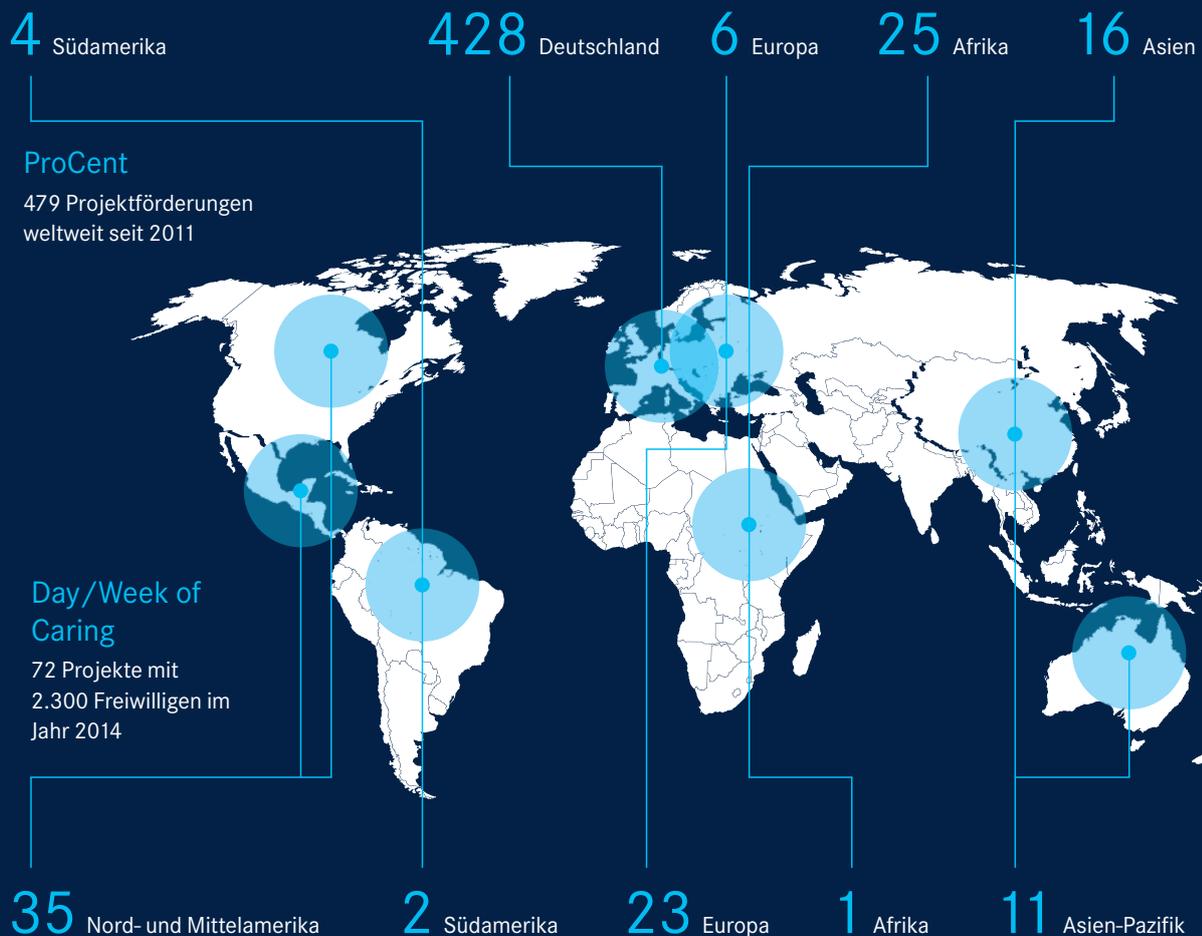
# 188

Projekte hat die Initiative ProCent im Jahr 2014 mit **rund einer Million Euro** gefördert.

# 100.000

Daimler-Beschäftigte in Deutschland spenden die Cent-Beträge ihrer Netto-Gehaltsabrechnungen für ProCent.

## Engagement mit Wirkung



### Day/Week of Caring 2014 – eine Auswahl



**USA:** Während der Week of Caring bauen 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Spielplatz für benachteiligte Kinder.



**Mexiko:** In Armenvierteln rund um Mexiko-Stadt renovieren 180 Mitarbeiter Schulen und Gemeindehäuser und erneuern Spielplätze.



**Brasilien:** Nach der Fußball-WM bauen 30 DFS-Beschäftigte Unterkünfte für Menschen, die in extremer Armut leben.



**Japan:** Gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen anderer Geschäftsbereiche säubern die Mitarbeiter von DFS die Umgebung des Mount Fuji.



**Deutschland:** In Stuttgart markieren 110 Beschäftigte in einer Blindeneinrichtung Treppenstufen, bringen tastbare Leitlinien und Schilder mit Blindenschrift an.



»Mit ihren Cent-Beiträgen und Projektvorschlägen zeigen unsere Mitarbeiter eindrucksvoll ihr soziales Engagement.«

Wilfried Porth

Ansprechpartner stehen ProCent-Koordinatoren aus den Reihen des Betriebsrats bereit, außerdem gibt es an den Standorten sowie in der Konzernzentrale Jurys, die sich in gleichen Teilen aus dem Betriebsrat, dem Sprecherausschuss der leitenden Angestellten sowie der Unternehmensleitung zusammensetzen. Sie entscheiden endgültig über Projektauswahl und Vergabe der Mittel.

ProCent steht damit beispielhaft für den Anspruch von Daimler, gesellschaftliche Verantwortung in der Belegschaft zu verankern. „Die Mitarbeiter haben selbst eine Vorstellung davon, wo ein Einsatz für Umwelt und Gesellschaft gefordert ist, viele sind in ihrer Freizeit ehrenamtlich tätig“, sagt Viebig. „Initiativen wie ProCent machen es möglich, sich mit eigenen Ideen einzubringen und das Engagement unseres Unternehmens mitzuprägen.“ Deswegen haben soziale Projekte, bei denen die Beschäftigten tatkräftig mithelfen, auch in Personalentwicklungsmaßnahmen ihren festen Ort. Das gilt für das unternehmensweite Einsteigerprogramm für Nachwuchstalente CAREer ebenso wie für die Teamentwicklung und die duale Ausbildung. Beispielsweise haben 23 Azubis 2014 bei der Renaturierung eines Moores in Hinterzarten im Hochschwarzwald geholfen und dabei zugleich etwas über Naturschutz und die Kraft gemeinschaftlichen Tuns gelernt.

»Mit dem ProCent-Förderfonds setzen wir ein gemeinsames Zeichen für gesellschaftliche Verantwortung.«

Michael Brecht, Gesamtbetriebsratsvorsitzender Daimler AG

### Praktische Hilfe weltweit

Klassische Corporate-Volunteering-Projekte, für die das Unternehmen seine Beschäftigten von der Arbeit freistellt, haben bei Daimler ohnehin eine lange Tradition. Dafür steht das Geschäftsfeld Daimler Financial Services (DFS) ein. Schon seit fast zehn Jahren gibt es hier den unternehmensweiten „**Day of Caring**“: Allein 2014 haben insgesamt 2.300 Beschäftigte in mehr als 30 Ländern die Ärmel hochgekrempt und gemeinsam mit ihren Kollegen in gemeinnützigen Projekten in der Nachbarschaft mit angepackt. Während der „Week of Caring“ in den USA, Kanada und Mexiko waren 1.100 Beschäftigte sogar über eine Woche in über 30 verschiedenen Institutionen im Einsatz und konnten so auch umfangreichere Vorhaben arbeitsteilig verwirklichen. Auch darüber hinaus gibt es zahlreiche Möglichkeiten, sich einzubringen. So können Beschäftigte in den USA am „Individual Volunteer Day“ in einem Projekt mithelfen, das ihnen persönlich am Herzen liegt.

Dass bei diesen Aktivitäten die Führungsspitze des Unternehmens mit dabei ist, ist bei DFS selbstverständlich. Der Vorstandsvorsitzende der Daimler Financial Services AG, Klaus Entenmann, ist überzeugt: „Gesellschaftliches Engagement ist fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Wir geben der Gesellschaft etwas zurück und eröffnen unseren Mitarbeitern neue Blickwinkel. Der gemeinsame Einsatz schafft zudem einen unvergleichlichen Teamgeist und schweißt unser Unternehmen zusammen.“

### Überraschungspäckchen zu Weihnachten

Gesellschaftliche Verantwortung zeigen Daimler-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter auch zur Weihnachtszeit. Nach dem Motto „**Schenk ein Lächeln**“ packen sie seit 2013 am Standort Stuttgart und seit 2014 bundesweit an weiteren vier Daimler-Standorten sowie bei 17 europäischen Landesgesellschaften von Daimler Financial Services Weihnachtspäckchen für Kinder und Jugendliche aus sozial benachteiligten Familien. Bei dieser Aktion, die es bei Daimler Financial Services schon seit 2005 gibt, darf jeder so viele Päckchen packen, wie er möchte. Kartons stellt Daimler bei Bedarf zur Verfügung. Als Richtwert gelten bis zu 25 Euro pro Paket, im Intranet können die Versender Adressaufkleber downloaden und ankreuzen, für wen die Geschenke geeignet sind: Mädchen oder Junge und welche Altersklasse. Hier gibt es auch Tipps und Hinweise für die Geschenkeauswahl. Die Weitergabe an die Kinder übernehmen erfahrene Partner: neben dem gemeinnützigen Verein Schwäbische Tafeln e. V. etwa die Diakonie und SOS-Kinderdörfer.

Ein echter Überzeugungstäter in Sachen „Schenk ein Lächeln“ ist Ausbildungsmeister Karl Migl. Im Werk Brühl hat er auch unter den 22 angehenden Industriemechanikern im ersten Lehrjahr für die Aktion geworben. Die waren sich schnell einig: Wir machen mit. Manche taten sich zu zweit zusammen, um ein Päckchen zu finanzieren, und sie versorgten Eltern und Bekannte mit leeren Geschenkkartons. Migls Ziel, die 85 Pakete des Vorjahres zu toppen, war somit schnell erreicht: „Bald hatten wir die 100 geknackt!“ Am Ende waren es 130. Dazu beigetragen hat auch Auszubildende Katja Weichelt. Die 20-Jährige hatte sich zuvor viele Gedanken gemacht, was eine Mutter, die wenig Geld hat, ihrem Kind wohl nicht schenken könnte. „Deswegen wollte ich lieber eine große Sache als mehrere kleine besorgen.“ Sie entschied sich für einen Lern-Laptop.

Ehrensache war es für die Azubis, die Päckchen der Beschäftigten aus dem Werk Brühl in den „Schenk ein Lächeln“-Truck zu verladen. Zwei Lkw – ein Fuso Canter und ein Mercedes-Benz Atego – waren 2014 im Einsatz und fuhren in den ersten zwei Dezemberwochen alle Daimler-Standorte im Großraum Stuttgart bis nach Sindelfingen ab. Der logistische Aufwand hat sich gelohnt: Insgesamt 8.500 Päckchen wurden am 16. Dezember offiziell an die Schwäbischen Tafeln übergeben. Mitsamt allen beteiligten deutschen und europäischen Daimler-Standorten kamen sogar mehr als 13.000 gut gefüllte Geschenkkartons zusammen.

[Aktuelles zum Mitarbeiterengagement: qr-sr.daimler.com/0qj](http://qr-sr.daimler.com/0qj)

[Gesellschaftliche Verantwortung bei Daimler: S. 66 ff.](#)

[Bastian Kircheisen im Daimler-Blog: qr-sr.daimler.com/0ql](http://qr-sr.daimler.com/0ql)

[Azubis helfen in Moorprojekt: qr-sr.daimler.com/0qm](http://qr-sr.daimler.com/0qm)

[„Schenk ein Lächeln 2014“ – der Film: qr-sr.daimler.com/0qo](http://qr-sr.daimler.com/0qo)

# Highlights 2014.

129 Gramm CO<sub>2</sub>

stießen die Fahrzeuge der Gesamtflotte neu zugelassener Pkw von Mercedes-Benz Cars in Europa im Jahr 2014 durchschnittlich pro Kilometer aus. Damit sind die Emissionen in den letzten fünf Jahren **um 19 Prozent zurückgegangen**.

👁 S. 51

## Ihrer Zeit voraus.

Die meisten Pkw von Mercedes-Benz erfüllen heute schon die strengen Abgasgrenzwerte von morgen: Alle Dieselfahrzeuge und 50 von 69 der benzinbetriebenen und direkteinspritzenden Mercedes-Benz Modelle nach Euro 6 **hielten Mitte 2014 bereits den verschärften Grenzwert von  $6 \times 10^{11}$  Partikeln ein**, der erst 2017 in Kraft tritt.

👁 S. 52 f.

## Gut 14 Prozent

der Führungskräfte im mittleren und oberen Management der Daimler AG waren 2014 Frauen. Konzernweit soll der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen **bis 2020 auf 20 Prozent** steigen.

👁 S. 62

Fast 40.000

Mitarbeiter absolvierten 2014 ein umfassendes webbasiertes Training zu Themen rund um Integrität, Compliance und Recht. Das Training ist nur eine aus einem ganzen Katalog von Maßnahmen, mit denen Daimler die **Kultur der Integrität im Unternehmen** stärkt und gemeinsam mit den Beschäftigten weiterentwickelt.

👁 S. 42

Fast 60

Mio. Euro hat das Unternehmen insgesamt im Jahr 2014 in Spenden an **gemeinnützige Einrichtungen** und in Sponsorings für **gesellschaftliche Projekte** investiert.

👁 S. 68

# Zahlen und Fakten.

Wesentlichkeitsanalyse

 [S. 34](#)

Strategie und Management

 [S. 36](#)

Ethische Verantwortung

 [S. 42](#)

Produktverantwortung

 [S. 47](#)

Betrieblicher Umweltschutz

 [S. 56](#)

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

 [S. 60](#)

Lieferanten

 [S. 64](#)

Gesellschaftliche Verantwortung

 [S. 66](#)

Unser Nachhaltigkeitsprogramm 2020

 [S. 70](#)

Berichtsprofil

 [S. 78](#)

## Info-Leitsystem

-  Verweis auf Onlineinformationen
-  Querverweis innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts  
oder auf den Daimler-Geschäftsbericht
-  GRI-Materiality-Matters-Indikatoren

# Wesentlichkeitsanalyse.



G4-18  
G4-19  
G4-26

Bei der Ausrichtung unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir zweierlei Aspekte im Blick: zum einen die Frage, welche Anforderungen wir an uns selbst stellen, um nachhaltig erfolgreich zu sein, zum anderen wollen wir wissen, welche Erwartungen unsere Stakeholder an uns als global tätiger Automobilkonzern haben. Zur Identifikation der Handlungsfelder, die in dieser Weise für uns und unsere Stakeholder Bedeutung haben, nutzen wir eine mehrstufige Wesentlichkeitsanalyse.



G4-18  
G4-19  
G4-26

In der Konzeption dieses Berichts orientieren wir uns an den G4-Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI). Dabei berücksichtigen wir die Prinzipien der Vollständigkeit, Kontextualisierung, Einbeziehung von Stakeholdern und Wesentlichkeit. Wesentliche Handlungsfelder sind sowohl für unsere Stakeholder als auch für unser Unternehmen wichtig. Um die Schnittmenge der nicht immer übereinstimmenden Perspektiven zu bestimmen und eine Priorisierung vorzunehmen, setzen wir eine mehrstufige Wesentlichkeitsanalyse ein.



G4-18  
G4-26  
G4-27

**Identifikation und Relevanz.** Um uns ein möglichst genaues Bild von den Anliegen unserer verschiedenen Stakeholder-Gruppen zu machen, werten wir unter anderem Leserbefragungen zu diesem Bericht, Kunden- und Mitarbeiterbefragungen, Fachbereichsworkshops, Dialoge mit einzelnen Stakeholder-Gruppen sowie die Ergebnisse unserer „Daimler Sustainability Dialogues“ aus. 2014 haben wir zudem auch Fachtagungen zu aktuellen Fragestellungen, in diesem Fall zum Datenschutz und zu Sponsorings, veranstaltet, um hierüber kritische Impulse aufzunehmen und einen gesellschaftlichen Diskurs anzustoßen. Außerdem ziehen wir die Analysen unseres „News and Issues Management“ sowie unserer Forschungsgruppe „Society and Technology Research Group“ heran. Für die so identifizierten Handlungsfelder gilt:

- Sie beeinflussen unser heutiges und zukünftiges unternehmerisches Handeln.
- Wir sind in der Lage, sie – unmittelbar oder mittelbar – zu beeinflussen.



G4-18  
G4-19

**Priorisierung durch offene Stakeholder-Befragung.** Um innerhalb der identifizierten Handlungsfelder eine Rangfolge zu entwickeln, haben wir 2013 zum zweiten Mal eine internationale offene Stakeholder-Befragung eingesetzt. Dabei wurde keine Vorauswahl von Zielgruppen getroffen, um möglichst viele legitime Stakeholder-Interessen zu berücksichtigen. Über einen Zeitraum von etwa einem Monat konnten alle Interessierten über unsere Website [www.daimler.com](http://www.daimler.com) an der Befragung teilnehmen und die für sie wesentlichen Themen benennen und bewerten. Nach Abschluss der Umfrage lagen mehr als 800 Antworten vor. Bei der Auswertung ging es uns darum, der großen Bedeutung unserer primären Anspruchsgruppen (Aktionäre und Investoren, Kunden, Lieferanten, Mitarbeiter) sowie der Expertise von Nichtregierungsorganisationen besonders Rechnung zu tragen. Deswegen wurden diese Gruppen mit einem höheren Gewichtungsfaktor berücksichtigt.



G4-25  
G4-27



G4-24  
G4-25

## Schnittmenge materieller Themen aus Unternehmens- und Stakeholder-Sicht.

In einer Wesentlichkeitsanalyse haben wir die Ergebnisse der Onlinebefragung ins Verhältnis gesetzt zu den Ergebnissen einer Befragung und Diskussion unter den Mitgliedern unserer eigenen Nachhaltigkeitsgremien sowie des gesamten Vorstands der Daimler AG. Die Entscheidungsbasis bildete in diesen internen Gremien die Diskussion darüber, welche Themen wesentliche Auswirkungen auf unser Unternehmen in sozialer, ökologischer, ethischer, menschenrechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht haben. In den letzten zwei Jahren wichen die Ergebnisse der internen und externen Befragungen, die unserer Wesentlichkeitsanalyse zugrunde liegen, nur geringfügig voneinander ab. Daher haben wir uns entschlossen, eine erneute Wesentlichkeitsanalyse ab jetzt nur noch alle zwei Jahre vorzunehmen. Die nächste Befragung findet demnach 2015 statt. Die Grafik zeigt die in unserer letzten Befragung 2013 bewerteten Handlungsfelder – thematisch den Verantwortungssäulen unserer Nachhaltigkeitsstrategie zugewiesen und absteigend nach Stakeholder-Prioritäten geordnet. Für die meisten Handlungsfelder gilt, dass ihre Bedeutung für unsere Stakeholder und für unser Unternehmen hoch beziehungsweise sehr hoch ist.



G4-18



G4-22  
G4-23  
G4-26



G4-20  
G4-21



G4-27



G4-26



G4-25  
G4-26

## Von der Analyse zur Praxis.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse zeigen uns, worauf wir in unserer Arbeit besonders achten müssen. So haben wir zum Beispiel im Berichtsjahr unsere Bemühungen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unserer Fahrzeuge intensiviert und unseren Ansatz zur Achtung der Menschenrechte weiterentwickelt. Auch arbeiten wir intensiv daran, wie wir die Zufriedenheit unserer Kunden weiter verbessern können, indem wir noch genauer auf die weltweit unterschiedlichen Kundenanforderungen eingehen. Zur Überprüfung und Verbesserung unserer Attraktivität als Arbeitgeber setzen wir als Feedbackinstrument unsere weltweite Mitarbeiterbefragung ein.

Auch für unseren jährlich stattfindenden „Daimler Sustainability Dialogue“ bildet die Wesentlichkeitsanalyse eine Richtschnur. Wir können so gezielter die Themen auswählen, die wir in den Veranstaltungen vertiefend mit Nachhaltigkeitsexperten und weiteren Stakeholdern besprechen.

[Mehr zum Stakeholder-Dialog: S. 39 ff.](#)

[GRI-Materiality-Matters-Indikatoren](#)



02

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

Wesentlichkeitsanalyse 2013/2014

Wesentliche Handlungsfelder  
des Nachhaltigkeitsmanagements

Bewertung 2013/2014 (2012)  
von 0 (=unwesentlich) bis 100 (=sehr wesentlich)

Seite

**Produktverantwortung**

**Stakeholder\* Unternehmen\*\***

Kundenzufriedenheit	87 (91)	100 (100)	👁️ 54
Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien	86 (91)	92 (88)	👁️ 47 ff.
Sicherheit der Fahrzeuge	86 (86)	92 (92)	👁️ 54
Kraftstoffverbrauch und CO <sub>2</sub> -Emissionen	85 (92)	98 (92)	👁️ 51 f.
Ressourcenschonung (Produkt)	84 (84)	83 (80)	👁️ 48 f., 53
Schadstoffemissionen (Produkt)	82 (84)	86 (78)	👁️ 52 f.
Umweltgerechte Produktentwicklung	82 (82)	81 (81)	👁️ 47 ff.
Mobilitätskonzepte und -services	75 (74)	79 (75)	👁️ 53
Lärmemissionen (Produkt)	72 (84)	80 (78)	👁️ 53

**Produktionsverantwortung**

Energieeffizienz und CO <sub>2</sub> -arme Produktion	83 (86)	83 (83)	👁️ 56 ff.
Gewässerschutz	82 (85)	81 (75)	👁️ 59
Abfall- und Ressourcenmanagement	82 (87)	80 (80)	👁️ 58
Luftreinhaltung (Produktion)	80 (84)	75 (78)	👁️ 58
Naturschutz, Boden und Biodiversität	79 (76)	75 (64)	👁️ 59
Logistik und Mitarbeiterverkehr	75 (76)	75 (75)	👁️ 59

**Mitarbeiterverantwortung**

Arbeitgeberattraktivität	88 (84)	93 (93)	👁️ 60
Aus- und Weiterbildung	84 (87)	92 (92)	👁️ 62 f.
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	83 (85)	88 (88)	👁️ 63
Generationenmanagement	79 (77)	81 (81)	👁️ 62
Mitbestimmung	78 (76)	80 (80)	👁️ 60
Diversity Management	70 (69)	82 (73)	👁️ 61 f.

**Ethische Verantwortung**

Menschenrechte	90 (90)	92 (88)	👁️ 39, 41, 43 f., 64, 71
Datenschutz	87 (-)	92 (-)	👁️ 21, 46
Compliance	86 (87)	92 (92)	👁️ 41, 44 f., 71, Online 202
Integrität	82 (87)	96 (92)	👁️ 20, 21, 32, 42 f., 70

**Managementverantwortung**

Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation	84 (88)	84 (84)	👁️ 37 ff.
Transparenz in der Berichterstattung	78 (77)	83 (78)	👁️ 43, 78 f.
Einbeziehung unserer Stakeholder	73 (76)	80 (77)	👁️ 34, 36 f., 39 ff., 64, Online 106
Mitwirkung am Politikprozess	70 (71)	75 (80)	👁️ 41, 66

**Verantwortliche Geschäftspartner**

Geschäftspartner-Integritätsmanagement	85 (85)	85 (88)	👁️ 64
Einhaltung von Standards in der Lieferkette	84 (87)	85 (85)	👁️ 64

**Gesellschaftliche Verantwortung**

Unterstützung gesellschaftlicher Nachhaltigkeitsinitiativen	74 (71)	73 (73)	👁️ 67 f.
Regionales Engagement an unseren Standorten	68 (76)	83 (83)	👁️ 67 f.
Überregionales Engagement für gesellschaftliche Themen	68 (60)	70 (64)	👁️ 68
Unterstützung des freiwilligen Mitarbeiterengagements	67 (62)	70 (61)	👁️ 68 f.
Engagement durch eigene Stiftungsarbeit	65 (64)	66 (61)	👁️ 66
Eigeninitiierte Projekte	57 (60)	64 (64)	👁️ 67 ff.

\* Die Bewertung besonders relevanter Nachhaltigkeitsthemen für die Stakeholder-Dimension spiegelt die Ergebnisse der offenen Stakeholder-Befragung wider.

\*\* Die Bewertung besonders relevanter Nachhaltigkeitsthemen für die Unternehmensdimension spiegelt die Beurteilung durch Daimler wider (Vorstand, Sustainability Board, Sustainability Office).

# Strategie und Management.

Nachhaltigkeit ist ein Grundprinzip in unserer Unternehmensstrategie und Maßstab für unseren unternehmerischen Erfolg. Um systematisch die Handlungsfelder anzugehen, denen auch aus Sicht unserer Stakeholder Bedeutung zukommt, entwickeln wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie permanent weiter. Sie zielt auf Umsetzung unseres mittel- bis langfristigen „Nachhaltigkeitsprogramms 2020“.

## Unser Nachhaltigkeitsverständnis

In einem Leitbild haben wir formuliert, was für uns Nachhaltigkeit bedeutet und wie wir dem damit verbundenen Anspruch in unserem betrieblichen Alltag und unserer Geschäftstätigkeit nachkommen wollen:

### 03

#### Unser Nachhaltigkeitsverständnis

1	Unter Nachhaltigkeit verstehen wir bei Daimler verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln für langfristigen ökonomischen Erfolg im Einklang mit Umwelt und Gesellschaft.
2	Unsere Ziele erreichen wir, indem wir Nachhaltigkeit als festen Bestandteil unseres Handelns verankern und die Verantwortung hierfür als eine unabdingbare Geisteshaltung von allen Führungskräften und Mitarbeitern konzernweit fordern und diese fördern. Wir beziehen dabei unsere Geschäftspartner mit ein und führen den Dialog mit unseren Stakeholdern.
3	Unsere Managementstrukturen, -prozesse und -systeme richten wir an diesem Verständnis aus. Unser gesamtes Handeln basiert auf Recht und Integrität. Als einer der weltweit führenden Automobilhersteller hat Daimler bei Nachhaltigkeit einen klaren Führungsanspruch.

## Strategischer Ansatz

Als weltweit tätiger Automobilhersteller stehen wir bei der Umsetzung unseres Nachhaltigkeitsanspruchs vor spezifischen Herausforderungen. Sie ergeben sich aus den sozialen und ökologischen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit sowie aus den Rahmenbedingungen, innerhalb derer wir agieren. Aus dem Umgang damit erwachsen Chancen für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Zugleich sind wir gefordert, Risiken frühzeitig zu erkennen und anzugehen:

- Wir bekennen uns zu rechtlichen ebenso wie zu ethischen Standards und müssen sicherstellen, dass diese Standards eingehalten werden – weltweit und auch von unseren Geschäftspartnern und Lieferanten.
- Straßenverkehr ist ein Mitverursacher von CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen. Als Automobilhersteller setzen wir uns für nachhaltige Mobilitätslösungen ein und beweisen unsere

Innovationskraft in den Bereichen Umwelt- und Ressourcenschutz sowie Sicherheit.

- Mit unseren betrieblichen Prozessen, vor allem in der Fahrzeugproduktion, sind Umweltauswirkungen verbunden, die wir durch ein konsequentes Umweltmanagement so gering wie möglich halten.
- Als Arbeitgeber tragen wir Verantwortung für faire und attraktive Arbeitsbedingungen von fast 280.000 Beschäftigten weltweit.
- Als „Unternehmensbürger“ wollen wir über unsere Geschäftstätigkeit hinaus zum Gemeinwohl beitragen und dabei unsere besonderen Kompetenzen einbringen.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und unsere selbst gesetzten Nachhaltigkeitsziele systematisch anzugehen, haben wir eine konzernweite Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Sie ist eingebettet in unsere Unternehmensstrategie, die auf den vier Grundwerten Begeisterung, Disziplin, Wertschätzung und Integrität fußt. Nachhaltigkeit ist in diesem Zielsystem als Grundprinzip auf der Ebene der Umsetzung verankert. Das heißt: Nur wenn wir in allen Geschäftsprozessen die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft berücksichtigen und ökonomische Zielsetzungen mit ökologischen und sozialen Anforderungen verbinden, können wir nachhaltig profitabel sein und die gesellschaftliche Akzeptanz („licence to operate“) unserer Unternehmenstätigkeit bewahren.

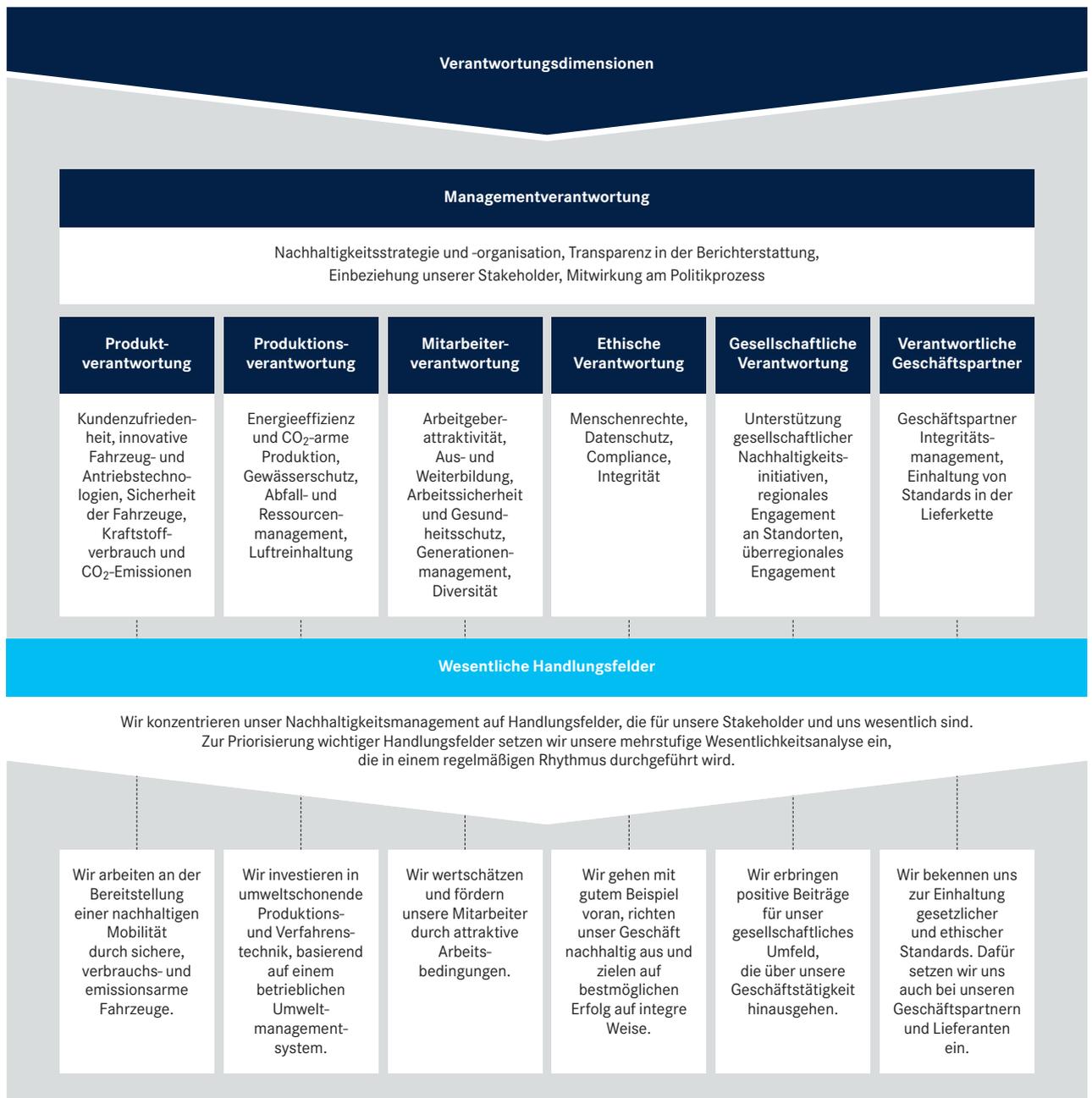
 [Daimler-Zielsystem: Online 101](#)

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie hat sechs Handlungsschwerpunkte („Verantwortungsdimensionen“), denen relevante Handlungsfelder zugeordnet sind. Diese haben wir mit Zielen und Zielindikatoren verbunden. Alle Ziele zusammen formen unser mittel- bis langfristiges „Nachhaltigkeitsprogramm 2020“, an dem wir uns selbst messen, aber uns auch von außen messen lassen wollen. Eine Hauptaufgabe der Querschnittsdimension Managementverantwortung ist es, das der Strategie zugeordnete Programm systematisch zu steuern und dessen Ziele nachprüfbar umzusetzen.

Bei der Identifikation der Handlungsfelder, denen eine besondere Relevanz zukommt, berücksichtigen wir die Sicht unseres Unternehmens ebenso wie die Perspektive unserer Stakeholder, zu denen neben Mitarbeitern, Kunden, Aktionären und Lieferanten auch Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen sowie eine Vielzahl weiterer Anspruchsgruppen gehören. Eine Priorisierung der Handlungsfelder nehmen wir in regelmäßigen Abständen mithilfe einer mehrstufigen Wesentlichkeitsanalyse vor. Auch

04

Verantwortungsdimensionen und wesentliche Handlungsfelder der Daimler-Nachhaltigkeitsstrategie



hierbei und bei der damit verbundenen Fortschreibung und eventuellen Korrektur unserer Nachhaltigkeitsstrategie kommt dem kontinuierlichen Dialog mit unseren Stakeholdern eine wichtige Funktion zu.

🔗 [Wesentlichkeitsanalyse: S. 34 f.](#)

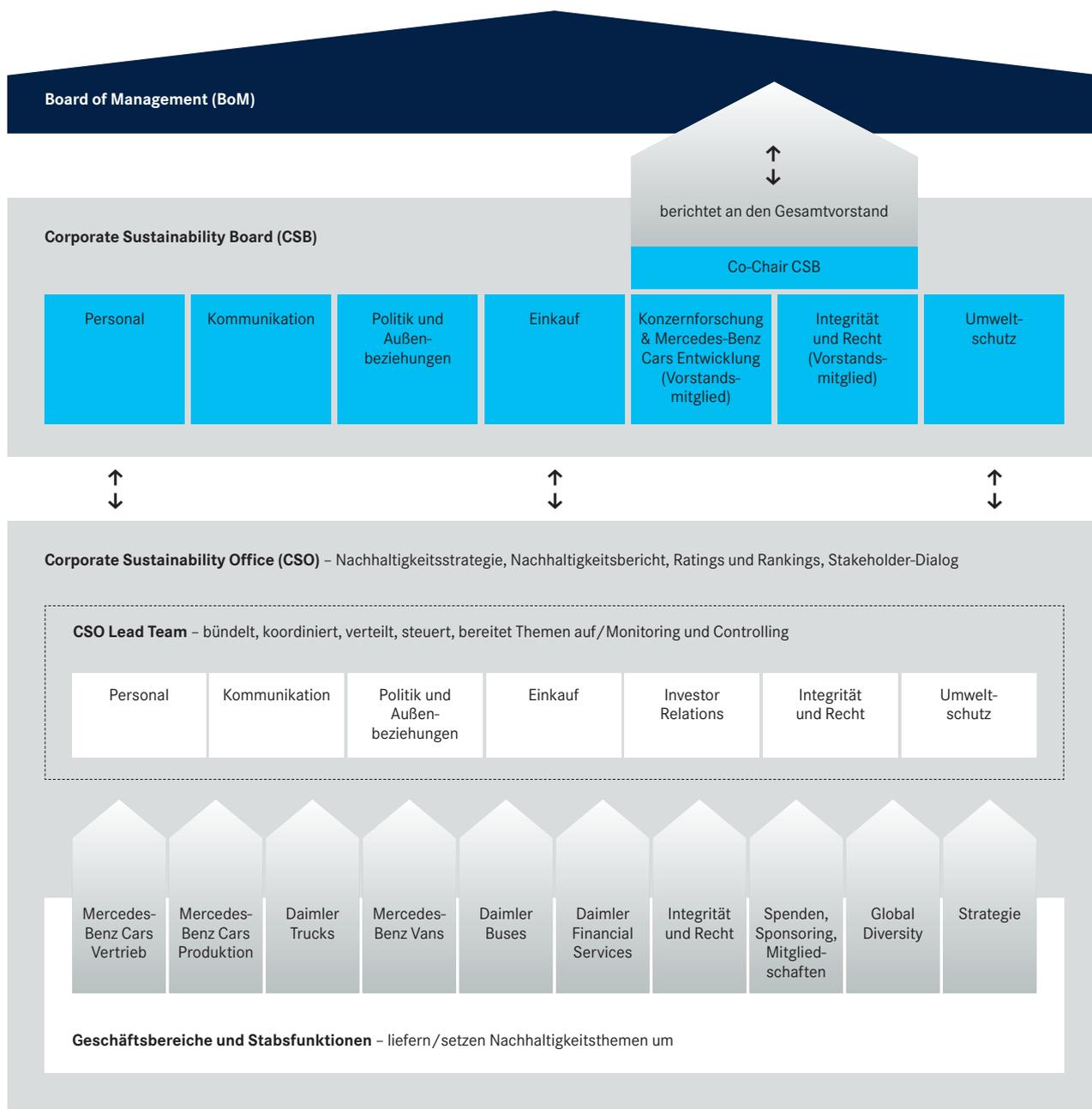
🔗 [Stakeholder-Dialog: S. 39 ff.](#)

**Nachhaltige Unternehmensführung**

Nachhaltigkeitsmanagement ist ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess, der dazu dient, unser Nachhaltigkeitsprogramm systematisch zu steuern und dessen Ziele nachprüfbar umzusetzen. Wir haben unsere Führungs- und Organisationsstrukturen darauf abgestimmt und klare Verantwortlichkeiten in allen

Geschäftsfeldern geschaffen. Unsere Nachhaltigkeitsziele sind in unserem Management- und Führungssystem verankert und in Zielvereinbarungen zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten hinterlegt.

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

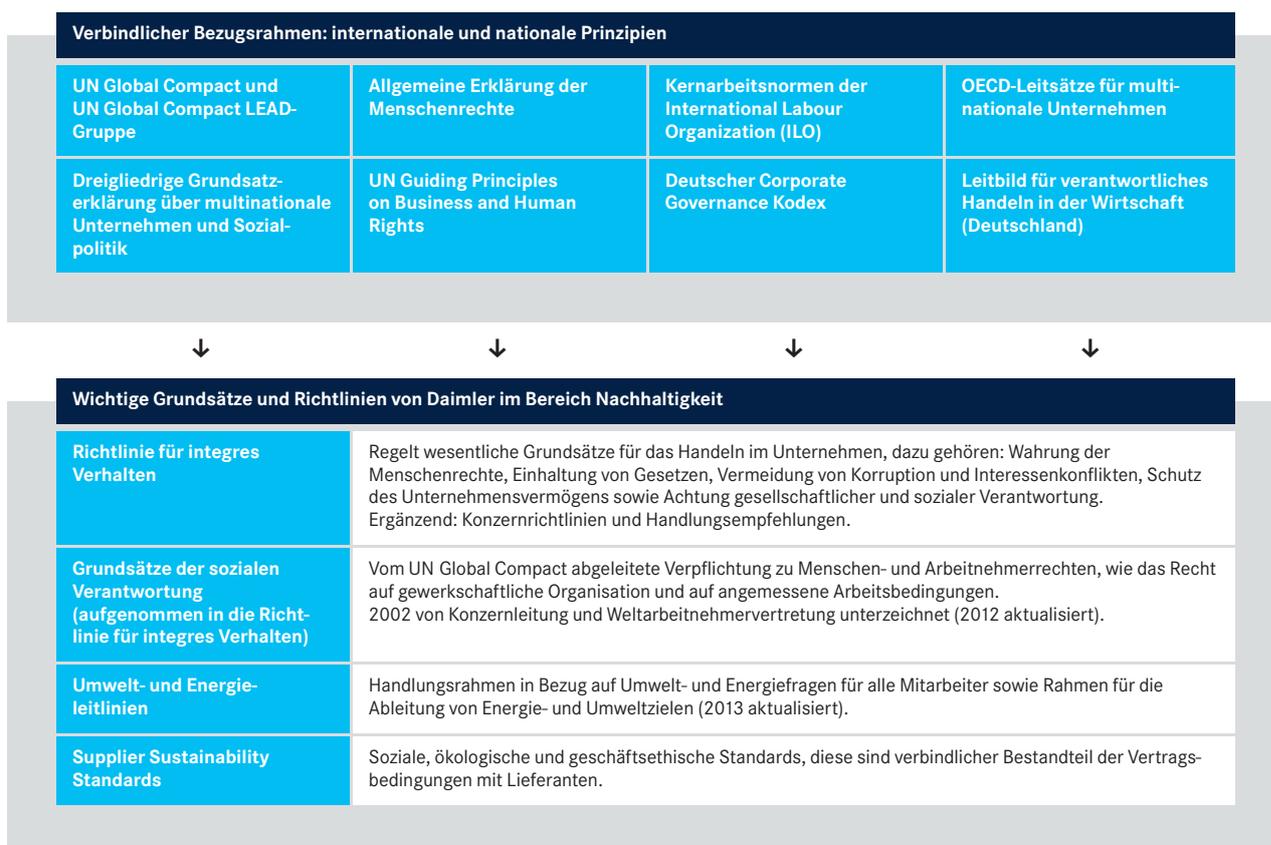


Eine besondere Bedeutung kommt in unserer Nachhaltigkeitsstrategie der breiten und nachhaltigen Verankerung einer Kultur der Integrität zu. Unsere Verhaltensgrundsätze und Leitlinien dafür haben wir in unserer Richtlinie für integriertes Verhalten formuliert. Sie wird ergänzt durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien, die unseren Beschäftigten im hochkomplexen betrieblichen Alltag helfen, jeweils die richtigen Entscheidungen zu treffen. In der Einheitlichen Regelungsdatenbank (ERD) sind alle konzerninternen Richtlinien und betrieblichen Vereinbarungen zusammengefasst und jedem Mitarbeiter zugänglich. Die ERD ist in 10 Sprachen, die Richtlinien sind in bis zu 23 Sprachen verfügbar.

Eine grundsätzliche Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit stellen die zehn Prinzipien des UN Global Compact dar, dem wir als Gründungs- und LEAD-Teilnehmer besonders verbunden sind. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und anderen internationalen Prinzipien auf.

- 🌐 [House of Policies – Richtlinien im Daimler-Konzern: Online 102](#)
- 👁️ [Kultur der Integrität: S. 42](#)
- 👁️ [Erklärung UN Global Compact Lead Participant: S. 82 f.](#)

Als Instrument zur Steuerung der wesentlichen Nachhaltigkeitsziele setzen wir seit 2011 eine Sustainability Scorecard ein. Sie signalisiert über eine Ampelsystematik Handlungsbedarf und



 Die Grundsätze und Richtlinien im Wortlaut: [Online 103](#)

Erfolge, sowohl für quantitative Indikatoren als auch für qualitative Ziele. So können wir mit der direkten Einbindung der Konzernführung gezielt Maßnahmen ergreifen.

**Governance-Strukturen.** Als Aktiengesellschaft nach deutschem Recht verfügt der Daimler-Konzern über eine zweigeteilte Führungsstruktur, bestehend aus Vorstand und Aufsichtsrat. Diese beiden Organe arbeiten im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex zum Wohle des Unternehmens eng zusammen. Der Anspruch einer nachhaltigen Unternehmensführung ist auch auf dieser obersten Führungsebene fest verankert – etwa durch die persönlichen Zielvereinbarungen des Vorstands, die seit dem Geschäftsjahr 2011 durch jährlich neue, nicht finanzielle Indikatoren in den Themenfeldern Integrität und UN Global Compact ergänzt wurden.

Bei der Besetzung unserer Führungsgremien und -positionen berücksichtigen wir Diversity zum Beispiel mit dem Thema Frauenanteil. Dies gilt für den Vorstand ebenso wie für den Aufsichtsrat. Mit drei Frauen auf der Anteilseignerseite sowie zwei Frauen auf Seiten der Arbeitnehmervertretung hat Daimler die von der Großen Koalition geforderte Geschlechterquote von 30 Prozent in Aufsichtsräten von voll mitbestimmungspflichtigen und börsennotierten Unternehmen nahezu erreicht. Seit Februar 2011 wird das Vorstandsressort Integrität und Recht bei der Daimler AG von einer Frau verantwortet. Der Frauenanteil im Vorstand beträgt derzeit infolge der Erweiterung des Vorstands von sieben auf acht Mitglieder zum 01.01.2015 12,5 Prozent.

Darüber hinaus haben wir uns bis zum Jahr 2020 das Ziel von 20 Prozent Frauenanteil in leitenden Führungspositionen gegeben. Der Anteil hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen und lag Ende 2014 bei gut 14 Prozent (weltweit). Für das Jahr 2015 haben wir uns erneut ein Wachstum von einem Prozentpunkt zum Ziel gesetzt.

- 🔗 [Vergütungsbericht und Bericht des Aufsichtsrats: GB 2014, S. 46 ff., 118 ff., 183 ff.](#)
- 🔗 [Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zur Vermeidung von Interessenkonflikten im Corporate Governance Bericht: GB 2014, S. 183](#)
- 🔗 [Förderung von Frauen in Führungspositionen: S. 20 f.](#)

### Stakeholder-Dialog

Unsere Geschäftstätigkeit berührt die Interessen zahlreicher Menschen in unterschiedlichen Ländern und Regionen. Daher suchen wir das Gespräch mit allen Anspruchsgruppen, um Erfahrungen auszutauschen und auch kontroverse Themen vorbehaltlos anzugehen. Der Stakeholder-Dialog ist deswegen ein zentrales Element der bereichsübergreifenden Managementverantwortung in unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Die Auszeichnung beim Corporate Responsibility Index 2013 der Bertelsmann Stiftung als branchenübergreifendes Best-Practice-Beispiel zeigt uns, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind, den wir konsequent weitergehen werden.

Unabhängige Ratingagenturen und Forschungsinstitute haben auch 2014 unsere Nachhaltigkeitsleistung bewertet und kritisch gewürdigt. Inzwischen existiert eine Vielzahl an Ratings und Rankings in unterschiedlicher Qualität und Aussagekraft. Das Corporate Sustainability Board (CSB) hat daher entschieden, dass unser Unternehmen nur noch für die Ratings und Rankings Daten liefert, deren Methodik, Qualität und Transparenz bei der Auswertung zu einer nachvollziehbaren Analyse führen.

Gemessen an diesen Vorgaben ist 2014 das Abschneiden der Daimler AG beim CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) besonders hervorzuheben. Hier wurde Daimler als Sektorleader der Automobilbranche ausgezeichnet. Das Unternehmen erhält den Preis für das herausragende Engagement und die vorbildliche Transparenz im Umgang mit dem Klimawandel und erreichte im Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) die maximale Punktzahl 100. Für eingeleitete Maßnahmen, bereits erzielte Fortschritte und geplante Strategien zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen erhält Daimler außerdem ein „A“-Performance-Rating: die höchste

Bewertung. Das CDP, das von mehr als 750 „Signatory Investors“ unterstützt wird, gilt heute als weltweit wichtigste Instanz der Nachhaltigkeitsbewertung.

Im Jahr 2013 wurde vom UN Global Compact in Zusammenarbeit mit dem Research-Anbieter Sustainalytics der Aktienindex „GC 100“ eingeführt. Er bildet die Performance von 100 besonders nachhaltigen und verantwortungsbewussten Unternehmen ab, zu denen auch die Daimler AG zählt.

Wir gehören außerdem dem „Euronext Vigeo – Europe 120“ an, einem Index, der sich aus den 120 führenden Unternehmen auf dem Gebiet der unternehmerischen Verantwortung in Europa zusammensetzt.

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

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

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

**Dialogformen.** Wir nutzen für die Einbeziehung unserer Stakeholder unter anderem Online- und Printmedien, Befragungen und Erhebungen, Expertengespräche, Workshops sowie lokale und regionale Dialogveranstaltungen. Zudem wirken wir in Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen mit. Im Berichtsjahr haben wir uns im Rahmen von zwei interdisziplinären Fachtagungen mit jeweils über 80 Experten und Daimler-Vertretern intensiv zu den Themen „Vernetztes Fahren und Datenschutz“ sowie „Verantwortungsvolles Sponsoring“ ausgetauscht. Damit haben wir bewusst gesellschaftliche Diskussionen und einen konstruktiv-kritischen Dialog über für uns besonders aktuelle Nachhaltigkeitsfragen angestoßen.

 **Fachtagung Datenschutz: Online 104**

 **Fachtagung Sponsoring: Online 105**

 **Thema „Integrität und Compliance“: S. 20 f.**

„**Daimler Sustainability Dialogue**“. Von besonderer Bedeutung ist für uns außerdem der seit 2008 jährlich stattfindende „Daimler Sustainability Dialogue“ in Stuttgart, der verschiedene Anspruchsgruppen mit Vertretern unseres Vorstands und Managements zusammenführt. Im Sinne unserer Zielsetzung, weltweit für die Etablierung und Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards einzutreten, organisieren wir „Daimler Sustainability Dialogues“ inzwischen auch in anderen Ländern. Bislang fanden Veranstaltungen in China, den USA und Japan statt. Eine weitere Internationalisierung, in enger Kooperation mit den jeweiligen Landesgesellschaften, hat unser Corporate Sustainability Board beschlossen.

 **„Daimler Sustainability Dialogue“ 2014 – Ergebnisse und Teilnehmer: Online 106**

**Dialog an Standorten.** Auch mit den Stakeholdern an unseren Standorten stehen wir im Dialog. Ein Beispiel ist unser geplantes Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen an der Donau, für das ehemalige Militärflächen umgewidmet werden. Von Anfang an haben wir hier das Gespräch mit den Menschen in der Region gesucht und ihre Anliegen aufgegriffen. 2012 wurde zudem das Daimler Forum Immendingen als Vor-Ort-Präsenz eröffnet, hier können sich die Bürgerinnen und Bürger über den Stand des Projekts informieren.

 **Daimler Forum Immendingen: [qr-sr.daimler.com/Orb](http://qr-sr.daimler.com/Orb)**

**Stakeholder-Befragung.** Um möglichst viele Stakeholder-Gruppen zu erreichen, führen wir regelmäßig eine offene, internationale Online-Stakeholder-Befragung durch. Zuletzt nahmen im Jahr 2013 mehr als 800 Personen und Organisationen daran teil. Ohne Beschränkung auf bestimmte Gruppen war jeder Interessierte eingeladen, die Relevanz von Handlungsfeldern der Nachhaltigkeit für unser Unternehmen zu bewerten. Da die Befragungsergebnisse in den Jahren 2012 und 2013 relativ stabil blieben, haben wir beschlossen, die Stakeholder-Befragung zukünftig in einem zweijährigen Rhythmus vorzunehmen. Die nächste Erhebung findet daher 2015 statt.

**Rückkopplungen an unser Nachhaltigkeitsprogramm.** Die Ergebnisse unserer offenen Stakeholder-Befragung spiegeln sich in unserer Wesentlichkeitsanalyse wider und fließen ebenso wie die Ergebnisse des „Daimler Sustainability Dialogue“ in

G4-26  
G4-27

unser Nachhaltigkeitsprogramm ein. Hier konzentrieren wir uns bewusst auf Themen, die von uns und unseren Stakeholdern als wesentlich erachtet werden. Unser Anspruch ist es, hierbei getroffene Vereinbarungen bestmöglich in überprüfbare Ziele und Initiativen zu übersetzen, die im Jahresverlauf in Kooperation mit den Stakeholdern vorangetrieben werden.

G4-26  
G4-27

- [Unsere Dialogformate im Überblick: Online 107](#)
- [Mitgliedschaften und Mitwirkung in Initiativen: Online 108](#)
- [Wesentlichkeitsanalyse: S. 34 f.](#)
- [Unser Nachhaltigkeitsprogramm 2020: S. 70 ff.](#)

**Politischer Dialog und Interessenvertretung.** Unsere Grundsätze für politischen Dialog und Lobbying bilden die Basis für eine verantwortungsbewusste und ethisch einwandfreie Lobbyarbeit. Dazu zählt etwa die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessenvertretungen.

Gesellschaftliche Erneuerungsprozesse sind häufig mit politischen Weichenstellungen verbunden, die die längerfristige strategische Ausrichtung unseres Unternehmens berühren. Um für uns mehr Planungssicherheit zu schaffen und unsere Ideen in diese Veränderungsprozesse einzubringen, sprechen wir mit politischen Entscheidungsträgern über Themen wie CO<sub>2</sub>-Regularien, Fahrzeugsicherheit, neue Mobilitätskonzepte oder Elektromobilität. Handelspolitik, standortspezifische Fragestellungen sowie die Bildungs- und Personalpolitik sind weitere Schwerpunktthemen. Unsere eigenen Positionen zu Fragestellungen in den Bereichen Umwelt, Energie, Verkehr und Wirtschaft fassen wir jährlich anlässlich der Internationalen Automobilausstellung in einer Broschüre zusammen, abwechselnd mit Fokus auf Pkw- oder Nutzfahrzeugthemen. Seit 2013 machen wir diese Broschüre einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich. Unsere Positionen stehen im Einklang mit erklärten Grundsätzen, Nachhaltigkeitszielen oder öffentlichen Positionen unseres Unternehmens. Angesichts bestehender Zielkonflikte zwischen den Dimensionen der Nachhaltigkeit sind unterschiedliche Akzentsetzungen möglich.

[Broschüre Unternehmenspositionen: Online 109](#)

Der Bereich Politik und Außenbeziehungen der Daimler AG ist die zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der Politik auf nationaler wie internationaler Ebene. Rund 60 Personen arbeiten in diesem weltweiten Netzwerk mit Büros in Berlin, Brüssel, Peking, Stuttgart und Washington und koordinieren über 30 weitere Konzernrepräsentanzen in wichtigen Märkten. Ein unternehmensweites „Register für angemeldete Lobbyisten“ stellt zudem sicher, dass die politische Interessenvertretung im Einklang mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards steht. Eine solche Registrierung dient auch der Erfüllung von bestehenden Registrierungspflichten öffentlicher Einrichtungen.

## Risikovorsorge

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

pliance- und Reputationsrisiken innerhalb und außerhalb des Unternehmens.

**Organisation und Verantwortung.** Unser Group Risk Management Committee (GRMC) ist eine Plattform zur Sicherstellung einer umfassenden Risikobetrachtung und Würdigung wesentlicher und bestandsgefährdender Risiken. Es definiert und gestaltet die Rahmenbedingungen des konzernweiten Kontroll- und Risikomanagementsystems und prüft die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit der eingesetzten Prozesse. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement liegt direkt in den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten. Aufgabe der jeweiligen Verantwortlichen ist es, für den Bereich relevante Risiken zu erkennen und zu bewerten sowie Maßnahmen zur Risikovermeidung und -reduzierung zu entwickeln, umzusetzen und zu überwachen. Die Risiken werden dokumentiert und an das Konzernrisikomanagement weitergegeben, das die Informationen verarbeitet und für das GRMC, den Vorstand und Aufsichtsrat zur Verfügung stellt.

Weitere im Kontext des Risikomanagements etablierte Initiativen sind unser Compliance Risk Assessment, die Integritätsprüfungen von Geschäftspartnern, Umweltrisikooanalysen an unseren Produktionsstandorten und die Berücksichtigung von Verbraucherschutzaspekten in unserem Qualitätsmanagement. Das proaktive Vorgehen wird auch durch die systematische Integration der Umweltvorsorge in den gesamten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge unterstützt. Im Nachhaltigkeitskontext werden zudem weitere Risiken analysiert – etwa zu Datenschutz und Menschenrechten.

[Ausführlicher Risikobericht: GB 2014, S. 187](#)

[Compliance-Risiken und Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern: S. 45](#)

**Lokale Auswirkungen steuern.** Bedeutung kommt dem Vorsorgeprinzip auch 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, die für unsere Produktionsstätten rund um die Welt ein transparentes Reporting und klare Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen sicherstellen. Über 98 Prozent unserer Belegschaft arbeitet an Standorten mit einem nach ISO 14001 auditierten und zertifizierten Umweltmanagementsystem. Zudem führen wir regelmäßig Umweltrisikooanalysen (Environmental Due Diligence) an unseren Standorten durch. Seit 2011 bauen wir außerdem ein konzernweites Risikomanagementsystem für Menschenrechte auf.

[Betrieblicher Umweltschutz: S. 56 ff.](#)

[Menschenrechte: S. 43 f.](#)

# Ethische Verantwortung.

Wir sind der Überzeugung, dass anständiges Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreich macht und der Gesellschaft zugutekommt. Als weltweit tätiges Unternehmen übernehmen wir Verantwortung und wollen im Hinblick auf eine ethische Unternehmensführung Vorreiter sein. Daher verankern wir Integrität nachhaltig in unserer Unternehmenskultur.

## Kultur der Integrität

Integrität ist einer unserer vier Unternehmenswerte, die das Fundament für unsere Geschäftsaktivitäten bilden. Die Weiterentwicklung und Verstetigung von Integrität ist deswegen ein entscheidender Baustein unseres Nachhaltigkeitsmanagements sowie Bestandteil der Zielvereinbarung für die Vorstandsvergütung. Um die Kultur der Integrität in unserem Unternehmen weiterzuentwickeln, stehen wir mit vielfältigen Maßnahmen im Dialog mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Der regelmäßige Austausch zu Fragen der Integrität ist selbstverständlicher Bestandteil unseres Arbeitsalltags.

Zentrales Ergebnis dieses Dialogs ist unsere Richtlinie für integriertes Verhalten. Sie basiert auf einem gemeinsam mit unserer Belegschaft erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze unseres Handelns im Geschäftsalltag fest, wie etwa Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz, Offenheit und die Achtung von Gesetzen und Rechten. Die konzernweit gültige Richtlinie steht in 23 Sprachen zur Verfügung. Unterstützung bei der Anwendung in konkreten Alltagssituationen bietet eine Orientierungshilfe, die auf die am häufigsten gestellten Fragen eingeht. Zusätzlich beantwortet ein Expertenteam Fragen zur Richtlinie.

 [Richtlinie für integriertes Verhalten im Wortlaut: Online 201](#)

**Kommunikation und Training.** Im September 2014 haben wir das Onlinespiel „Monster Mission“ eingeführt. Es sensibilisiert unsere Beschäftigten für die Inhalte der Richtlinie für integriertes Verhalten. Im Spiel werden typische Entscheidungssituationen aus dem Geschäftsalltag erlebbar und laden dazu ein, sich mit konkreten Fragen des integrierten Handelns auseinanderzusetzen. Das Spiel ist allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit über das Intranet und Extranet zugänglich. Die Richtlinie für integriertes Verhalten bildet auch die Grundlage für unser Schulungsangebot zu Integrität und Compliance. Je nach Risiko und Zielgruppe nutzen wir Präsenzs Schulungen und webbasierte Trainings. Damit verankern wir integriertes und regelkonformes Verhalten nachhaltig im Unternehmen.

 [Thema „Monster Mission“: S. 20 f.](#)

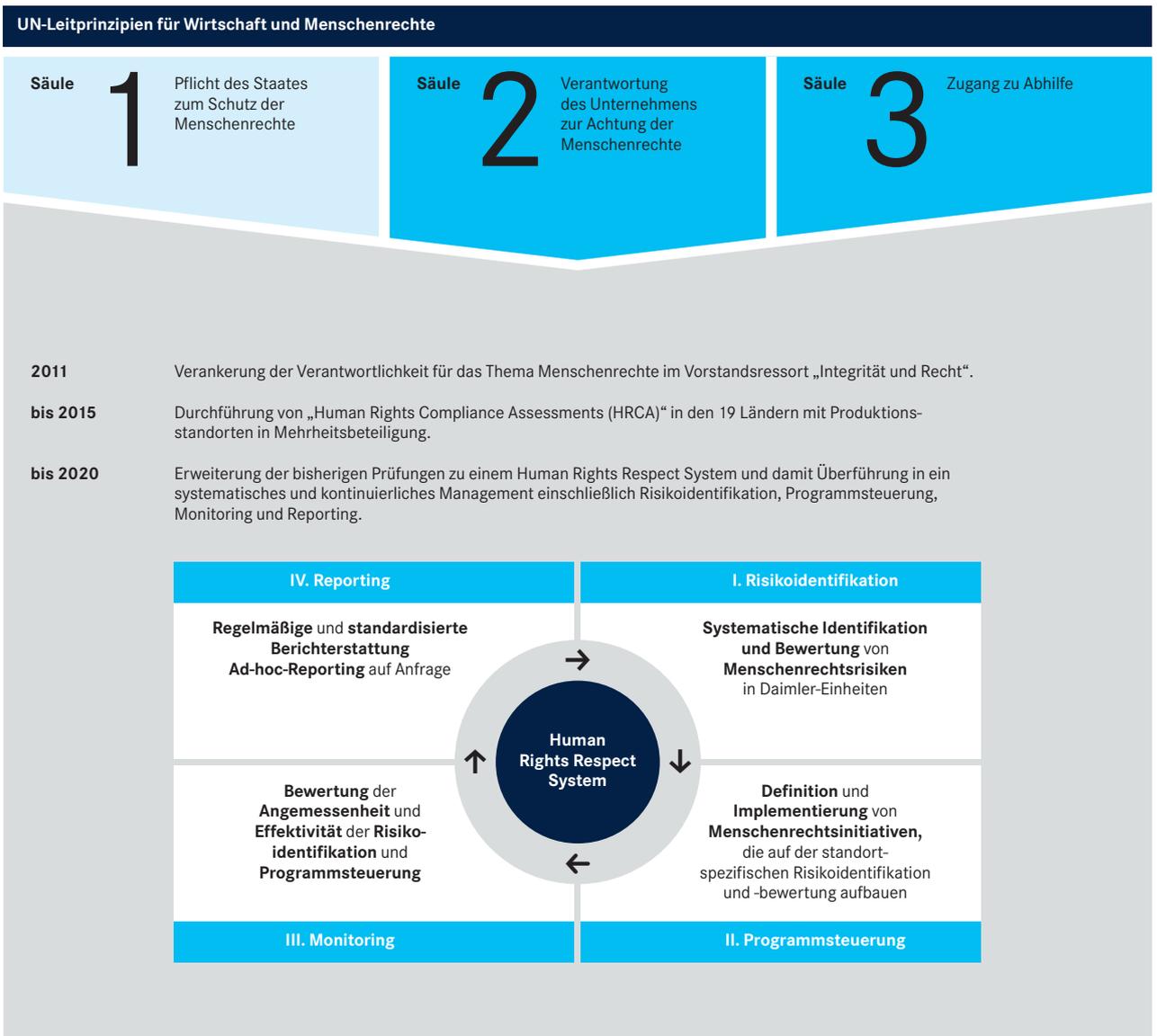
Im Jahr 2013 haben wir ein webbasiertes Training zu unserem gemeinsamen Werteverständnis und unseren Verhaltensgrundsätzen für mehr als 100.000 Beschäftigte konzernweit ausgerollt. Weitere knapp 40.000 Beschäftigte unterschiedlicher Hierarchieebenen absolvierten 2014 ein umfassendes webbasiertes Training zu Integrität, Compliance und Recht. Dabei folgt unsere Trainingsstrategie einem jährlichen Planungszyklus für das Programm – von der Bedarfsanalyse über die Durchführung bis zum Feedback- und Monitoringprozess. Unseren lokalen Trainern stehen modulare Trainingsunterlagen zur Verfügung, die zielgruppenspezifisch und je nach Risiko der beteiligten Funktionen eingesetzt werden können. Jeder neue Beschäftigte erhält mit einem Welcome Package bei seiner Einstellung eine Einführung zu Integrität und Compliance.

 [Unsere Trainingsprogramme: Online 202](#)

**Führungskräfte als Vorbild.** Unsere Richtlinie für integriertes Verhalten definiert auch die Erwartungen an unsere Führungskräfte. Ihnen kommt durch ihre Vorbildrolle eine besondere Verantwortung für die Integritätskultur bei Daimler zu. In allen Seminaren zur Qualifizierung neuer Manager sind Module zu Integrität enthalten. Außerdem sind Integrität und Compliance wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte.

**Blick von außen durch einen Beirat.** Der im September 2012 ins Leben gerufene „Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung“ mit externen Experten aus unterschiedlichen Bereichen begleitet den Integritätsprozess bei Daimler kritisch-konstruktiv. Er hat sich auch 2014 zu drei regulären Sitzungen getroffen, um sich mit Vertretern unseres Unternehmens zu aktuellen Themen auszutauschen.

**Gesellschaftliche Debatten anstoßen.** Um dem kritischen Dialog mit verschiedenen Stakeholder-Gruppen ein Forum zu bieten und die gesellschaftliche Diskussion weiter voranzutreiben, hat Daimler im Berichtsjahr zwei Fachtagungen ausgerichtet. Unter Leitung des Konzerndatenschutzes fand die Datenschutz-Fachtagung „Automobil auf der Datenautobahn“ statt. Die geladenen Gäste aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Behörden, Verbänden und Medien diskutierten mit den Referenten und Vertretern von Daimler sehr interessiert und engagiert die vielfältigen Aspekte des Datenschutzes und regten an, den Dialog fortzusetzen. Bei der Fachtagung Sponsoring tauschten sich Fachleute aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Sport mit Experten unseres Unternehmens darüber aus, was verantwortungsvolles Sponsoring ausmacht.



**Menschenrechte**

Die Achtung und Wahrung der Menschenrechte hat für uns höchste Priorität. Als Automobilhersteller stehen für uns dabei die Arbeitnehmerrechte, gerechte Arbeitsbedingungen sowie die Absage an jede Form der Diskriminierung und an Zwangs- und Kinderarbeit im Vordergrund. Die Verantwortlichkeit für Menschenrechtsfragen liegt im Vorstandsressort „Integrität und Recht“ und basiert maßgeblich auf den „UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte“. Im Sinne des dort formulierten Anspruchs einer Menschenrechts-Policy haben wir operative Verantwortlichkeiten und Herangehensweisen in unserer „Richtlinie für integrires Verhalten“, den „Supplier Sustainability Stan-

dards“ und in den Zuliefererverträgen als zentrale Anforderung an alle Mitarbeiter und Geschäftspartner festgeschrieben.

[🌐 Unsere Grundsätze und Richtlinien im Wortlaut: Online 203](#)

Wir unterscheiden in der Vorgehensweise zur Achtung der Menschenrechte zwischen unseren eigenen Produktionsstätten, wo wir über die bestehenden Risikoprüfungen hinaus zurzeit ein umfassendes „Human Rights Respect System“ aufbauen, dem Vertrieb, wo wir vorwiegend Einzelprüfungen vornehmen, unseren direkten Zulieferern (Tier 1) sowie weiteren Geschäftspartnern und nachgelagerten Zulieferern (indirekter Einfluss).

**Due-Diligence-Prüfungen an den Produktionsstätten.** An unseren Produktionsstätten schließt unser operativer Menschenrechtsansatz eine Risikobewertung im Rahmen eines Due-Diligence-Prozesses im Sinne der UN-Leitprinzipien ein. Er dient dazu, landesspezifische Risiken zu identifizieren. Unter anderem nutzen wir hierfür das Instrument der Human Rights Compliance Assessments (HRCA) des Dänischen Instituts für Menschenrechte. Unser Ziel, bis Ende 2015 insgesamt 19 Länderanalysen vorzunehmen, haben wir fast erreicht. Bis Ende 2014 wurden 16 Länder mit dem HRCA untersucht:

- 2012: Deutschland, Mexiko und Ägypten,
- 2013: Japan, Frankreich, Ungarn, Südafrika, Brasilien, Indien, Spanien und die USA,
- 2014: Tschechische Republik, Türkei, Argentinien, Kanada und Indonesien.
- 2015 sollen noch die Länder Portugal, Rumänien und Großbritannien folgen.

**Ergebnisse der Assessments.** Die Länderanalysen haben keinen signifikanten Handlungsbedarf für die Daimler-Einheiten in Mehrheitsbeteiligungen aufgezeigt, jedoch an einzelnen Standorten Optimierungspotenziale offengelegt. Diese betreffen finanzielle Sonderleistungen des Unternehmens (etwa Sonderzahlungen im Mutterschutz oder Sozialleistungen für gesellschaftlich benachteiligte Gruppen), Hintergrundprüfungen für risikobehaftete Dienstleister oder Informationslücken in Bezug auf die Bekanntheit integritätsfördernder Instrumente. Wir haben die identifizierten Lücken geschlossen. Damit gehen unsere Regelungen über die vor Ort gültigen gesetzlichen Anforderungen hinaus. Im Berichtsjahr gab es auf Basis unserer Analysen zudem im Daimler-Konzern keinerlei Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit, auf Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit. Ureinwohner sind von Unternehmensaktivitäten an unseren Produktionsstandorten nicht betroffen.

**Vom HRCA zum „Daimler Human Rights Respect System“.** Basierend auf den Erfahrungen aus den Compliance Assessments, die bis Ende 2015 abgeschlossen werden, haben wir im Berichtsjahr begonnen, ein Konzept für ein systematisches und kontinuierliches „Daimler Human Rights Respect System“ zu entwickeln. Es soll ab 2016 die Human Rights Compliance Assessments ablösen. Die Konzeption für dieses System umfasst im Wesentlichen vier Prozessschritte:

- 1. Risikoidentifikation:** Für die Identifikation potenzieller Menschenrechtsrisiken sind unter anderem folgende konstituierende Parameter entscheidend: die generelle menschenrechtliche Gefährdungslage in definierten Ländern mit operativen Daimler-Einheiten, das Geschäftsmodell dieser Einheiten sowie die Möglichkeit der Einflussnahme.
- 2. Programmsteuerung:** Um die potenziellen menschenrechtlichen Risiken für Daimler auf Basis der Risikoidentifikation systematisch anzugehen, stehen bereits eine Reihe unterschiedlicher Maßnahmen im Rahmen der Programmsteuerung zur Verfügung oder sind noch zu entwickeln.
- 3. Monitoring:** Ein Monitoring, das sich vor allem auf Hochrisikoeinheiten richtet, unterstützt den Regelprozess des Daimler-Menschenrechtsansatzes. Dadurch können die Angemessenheit und Effektivität des Systems regelmäßig überprüft und verbessert werden.

- 4. Reporting:** Ein umfassendes Reporting bildet den vierten Prozessschritt des „Daimler Human Rights Respect System“. Es dient dazu, intern regelmäßig über kritische Fragestellungen zu berichten und externe Berichtsansforderungen zu erfüllen.

Da bei der Entwicklung dieses Konzepts nicht auf existierende Systeme zurückgegriffen werden konnte, wurde es in einem bereichsübergreifenden Prozess entwickelt. Zudem haben wir Machbarkeits- und Anforderungsanalysen durchgeführt und zentrale Fragestellungen beim „Daimler Sustainability Dialogue“ 2014 mit externen Stakeholdern diskutiert, deren Anregungen wir schrittweise integrieren.

🔗 [„Daimler Sustainability Dialogue“ 2014: S. 40](#)

**Schulungen.** In unseren Mitarbeiterschulungen behandeln wir auch Menschenrechtsthemen. Intensiver werden ausgewählte Zielgruppen (wie etwa das interne und externe Sicherheitspersonal) dazu geschult.

**Verdachtsfälle verfolgen.** Bei Verdacht auf Verletzung von Menschenrechten steht intern wie extern unser Hinweisgebersystem BPO zur Verfügung, um auch im Sinne der dritten Säule der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte einen „Zugang zu Abhilfe“ zu schaffen. Auch in Bezug auf unsere Lieferanten gibt es einen etablierten Beschwerdemanagementprozess über die Weltarbeitnehmervertretung.

🔗 [Hinweisgebersystem BPO: S. 45](#)

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

🔗 [Lieferanten: S. 64 f.](#)

## Compliance

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

**Compliance Management System (CMS) als Fundament.**

Unser CMS ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet und unterstützt uns dabei, regelkonformes Verhalten in unserem Tagesgeschäft sicherzustellen. Wir überprüfen die Wirksamkeit des Systems kontinuierlich, auch durch unsere interne Revision, und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken sowie neue rechtliche Anforderungen an. Damit verbessern wir kontinuierlich seine Effizienz und Effektivität. So haben wir 2014 neue Prozesse zur Prüfung und Beachtung internationaler Sanktionen entwickelt und die Maßnahmen zur Geldwäscheprävention im Güterhandel und zur Vermeidung von Terrorismusfinanzierung erweitert.

**Vermeidung von Geldwäsche und Verhinderung von Terrorismusfinanzierung.**

Mit dem Ziel, die konzernweite Geldwäscheprävention im Güterhandel weiter zu verbessern, haben wir die weltweit steigenden Anforderungen in verschiedenen Ländern untersucht und weitergehende Maßnahmen eingeleitet. Dazu trat zum 1. August 2014 die „Anti-Geldwäsche-Richtlinie“ weltweit in Kraft. Sie ist Grundlage für die konzernweite Einhaltung der jeweiligen nationalen gesetzlichen Vorgaben. Ein Center of Competence unterstützt den Chief Compliance Officer in seiner Funktion als Geldwäschebeauftragter der Daimler AG bei der zentralen Steuerung, Beratung und Koordination der Geldwäschepräventionsmaßnahmen im Bereich Güterhandel.

**Prüfung von Sanktionslisten.** Beschränkungen im Kapital- und Warenverkehr sind auf internationaler wie europäischer Ebene ein Mittel internationaler Politik. Die Daimler AG trägt in angemessener Weise dafür Sorge, dass die sanktionsrechtlichen Vorgaben des Gesetzgebers berücksichtigt werden. Zur effektiven und effizienten Umsetzung haben wir einen systemgestützten, weltweit einheitlichen Prozess zur Umsetzung dieser Anforderungen eingeführt, der eine Implementierungsphase vorsieht.

**Analyse von Compliance-Risiken.** Auch 2014 haben wir wieder eine systematische Risikoanalyse aller Geschäftseinheiten vorgenommen. Dabei wurden sowohl qualitative als auch quantitative Indikatoren beurteilt – etwa das jeweilige Geschäftsmodell, relevante Umfeldbedingungen sowie die Art der Vertragspartnerbeziehungen. Die Ergebnisse dieser Analyse bilden die Basis für die Risikosteuerung. Gemeinsam mit den Geschäftseinheiten definieren wir Maßnahmen, um die Risiken zu minimieren. Ein Schwerpunkt unserer Tätigkeiten liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Maßnahmen und die Aufsichtspflicht obliegen dem jeweiligen Management, das dabei eng mit dem Bereich Group Compliance zusammenarbeitet.

**Stärkung der weltweiten Strukturen.** Unsere Compliance-Organisation ist divisional ausgerichtet. Diese Struktur hat sich bewährt und erlaubt eine effektive Unterstützung und Beratung der Geschäftsfelder. Dafür steht jeweils ein divisionaler oder regionaler Compliance-Beauftragter zur Verfügung. Zusätzlich achten weltweit lokale Compliance-Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden. Die Unabhängigkeit der divisionalen oder regionalen Compliance-Beauftragten gegenüber den Geschäftsfeldern gewährleisten wir durch die direkte Berichtslinie an den Chief Compliance Officer. Dieser berichtet direkt an das Mitglied des Vorstands für Integrität und Recht sowie an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Um die Compliance-Mitarbeiter bei den sich immer wieder ergebenden rechtlichen und regulatorischen Änderungen zu unterstützen, stellen wir spezifische Qualifizierungsmaßnahmen bereit. Zudem erhalten alle neuen Compliance-Mitarbeiter eine umfassende Einführung in einem Compliance-Praxisseminar.

**Hinweisgebersystem.** Unser Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) nutzen wir als wertvolle Erkenntnisquelle für mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße. Es ist deshalb ein wichtiges Instrument guter Unternehmensführung und dient auch dazu, Schaden von unserem Unternehmen abzuwenden.

Unser Hinweisgebersystem nimmt Hinweise auf Fehlverhalten sowohl von Beschäftigten als auch von Externen weltweit, rund um die Uhr, über verschiedene Meldewege und – sofern lokal rechtlich zulässig – auch anonym entgegen. Voraussetzung für die Akzeptanz des Systems ist, dass es fair ausgestaltet ist, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigt und Hinweisgeber wie Betroffene gleichermaßen schützt. Diese Kriterien haben wir 2013 in einer weltweit gültigen Konzernrichtlinie festgeschrieben. In Deutschland haben wir seit 1. Februar 2012 zusätzlich die Funktion des neutralen Mittlers eingerichtet, die durch eine unabhängige Rechtsanwältin besetzt ist. Der Mittler nimmt ebenfalls Hinweise auf Regelverstöße entgegen und ist aufgrund seiner anwaltlichen Schweigepflicht zur Vertraulichkeit verpflichtet. Von den 59 BPO-Fällen, die im Jahr 2014 „zutreffend“ geschlossen wurden, gehören 6 der Kategorie „Bestechung“ an. Das Unternehmen hat mit adäquaten Maßnahmen reagiert.

Strafverfahren gegen die Daimler AG sind dem Geschäftsbericht für das Berichtsjahr 2014 zu entnehmen. Über Verfahren, die sich gegen natürliche Personen richten, wird grundsätzlich nicht berichtet, da strafrechtsrelevante Verurteilungen oder Beschlüsse der Daimler AG nicht mitgeteilt werden.

🔗 [Verfahren gegen die Daimler AG: GB 2014, Anhang, S. 247 f.](#)

**Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern.** Integres und regelkonformes Verhalten unserer Geschäftspartner ist für uns eine unabdingbare Voraussetzung für vertrauensvolle Zusammenarbeit. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Unseren Geschäftspartnern bieten wir je nach Risiko zielgruppenorientierte Trainingsmaßnahmen an. Außerdem haben wir unsere Erwartungen in der Broschüre „Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.“ formuliert. Wir behalten uns vor, die Zusammenarbeit zu beenden, wenn Geschäftspartner unsere Standards unterlaufen.

🌐 [Unsere Trainingsprogramme: Online 204](#)

🌐 [Broschüre „Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.“: Online 205](#)

🔗 [Mehr zu unseren Lieferantenbeziehungen: S. 64](#)

### **Fachlicher Austausch über Unternehmensgrenzen hinweg.**

Vielfach wurden wir auf unsere Compliance-Erfahrungen angesprochen. Deshalb haben wir uns entschlossen, mit der Daimler Compliance Akademie ein Praxisseminar zu Compliance anzubieten. Das erste Seminar fand im April 2014 in Deutschland statt. Während sich bisherige externe Schulungsprogramme allein an Geschäftspartner und Lieferanten richteten, haben wir mit der Akademie erstmals ein Seminar für Compliance-Praktiker aus Unternehmen aller Branchen veranstaltet. Ziel des Seminars ist es auch, eine Plattform für den Erfahrungsaustausch über Compliance-Trends und -Herausforderungen zu schaffen.

🔗 [Thema „Integrität und Compliance“: S. 21](#)

## **Kartellrecht**

Daimler verfügt über ein konzernweites, an nationalen und internationalen Standards ausgerichtetes Antitrust-Compliance-Programm. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler-Standard, der verbindlich definiert, wie wettbewerbsrechtliche Fragestellungen intern zu beurteilen sind. Dabei legen wir ebenso strenge Maßstäbe an wie die europäischen Kartellbehörden und Gerichte und stellen damit in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicher. Webbasierte Trainings sowie vertiefende Präsenzs Schulungen zum Kartellrecht richten sich an unsere Führungskräfte und Mitarbeiter in ausgewählten Funktionen. Monitoring-Maßnahmen in unseren Unternehmenseinheiten ergänzen unsere kartellrechtliche Risikoanalyse und unterstützen uns dabei, die Wirksamkeit unseres Antitrust-Compliance-Programms kontinuierlich zu verbessern und an die weltweiten Entwicklungen, veränderten Risiken und neuen rechtlichen Anforderungen anzupassen.

🔗 [Kartellrechtliche Verfahren gegen die Daimler AG: GB 2014, Anhang, S. 247](#)

## **Datenschutz**

Mit der Konzernrichtlinie Datenschutz haben wir uns weltweit zu einem hohen Datenschutzniveau verpflichtet. Die Konzernrichtlinie erfüllt die Anforderungen der Europäischen Datenschutzrichtlinie und legt für alle Gesellschaften der Daimler AG Grundsätze zur Gewährleistung und Einhaltung eines entsprechenden Datenschutzniveaus fest.

**Organisation und Verantwortung.** Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz wirkt mit Unterstützung lokal zuständiger Datenschutzkoordinatoren auf die Einhaltung der geltenden Datenschutzgesetze und internen Standards im Daimler-Konzern hin. Er berät und initiiert Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen und führt Kontrollen und Audits zur Einhaltung der Datenschutzgesetze und der Daimler-Datenschutzrichtlinie durch. Dazu gehören auch das Beschwerdemanagement und die Wahrnehmung von Meldepflichten.

**Schulungen.** Das Angebot an Schulungen und Informationsmaßnahmen für Mitarbeiter und Führungskräfte wird fortlaufend optimiert und erweitert. Neben webbasierten Trainings, Präsenzs Schulungen und zielgruppenspezifischen Informationsunterlagen wird das Thema Datenschutz in den unternehmensinternen Medien behandelt.

**Vorfälle.** Im Berichtsjahr gab es keine signifikanten Datenschutzverstöße, Bußgelder wurden nicht anhängig. Die Anzahl der Beschwerden, die beim Konzerndatenschutz eingingen, ist im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig. In fünf Fällen wurden Untersuchungen durch Aufsichtsbehörden aufgrund von Kundenbeschwerden durchgeführt und zufriedenstellend abgeschlossen.

**Privacy by Design.** Die Vernetzung des Fahrzeugs ist einer der großen Innovationsschwerpunkte der Automobilindustrie. Zugleich führen die Connectivity mit dem Internet und die Unterstützung des Fahrers durch neue Assistenzsysteme zu neuen Herausforderungen für Datenschutz und Informationssicherheit. Daher bildete die Gestaltung von Datenschutzkonzepten für das vernetzte Fahrzeug (Privacy by Design) einen Schwerpunkt der Tätigkeit des Konzernbeauftragten für den Datenschutz im Jahr 2014.

### **Prinzipien für den Datenschutz in vernetzten Fahrzeugen.**

Mit aktiver Beteiligung der Daimler AG haben die beiden US-amerikanischen Verbände Auto Alliance und Global Automakers gemeinsame Datenschutzprinzipien, die „Consumer Privacy Protection Principles for Vehicle Technologies and Services“ verabschiedet. Der Verband der Deutschen Automobilindustrie hat ebenfalls unter aktiver Mitwirkung der Daimler AG Prinzipien zum Datenschutz im vernetzten Fahrzeug erarbeitet. Sie formulieren Anforderungen für ein ganzheitliches und integrales Konzept zur Datenverarbeitung und zum Datenschutz in vernetzten Fahrzeugen.

# Produktverantwortung.

Größtmöglicher Kundennutzen, höchste Sicherheitsstandards, maximale Umweltverträglichkeit und -effizienz: Produktverantwortung heißt für uns, diese Ziele zu verbinden. Um dies zu verwirklichen, setzen wir auf umweltgerechte Produktentwicklung und innovative Konzepte. Das reicht von wegweisenden Fahrzeug- und Antriebstechnologien über intelligenten Leichtbau, den Einsatz von Naturmaterialien und das Remanufacturing von Bauteilen bis hin zu ausgefeilten Assistenzsystemen, die Unfälle verhüten können.

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

[Umwelt- und Energieleitlinien: Online 301](#)

## Umweltgerechte Produktentwicklung

Welche ökologischen Lasten ein Fahrzeug verursacht, entscheidet sich weitgehend schon in den ersten Entwicklungsphasen. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, des-

to effizienter kann sie Umweltauswirkungen minimieren. Deshalb ist die stetige Verbesserung der Umweltverträglichkeit eine wichtige Anforderung bei der Festlegung der Produktlastenhefte. Unsere DfE-Experten sind als Querschnittsteam in alle Stufen der Fahrzeugentwicklung eingebunden.

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

[Umweltmanagement in der Produktentwicklung: Online 302](#)

[Mercedes-Benz Modelle mit Umwelt-Zertifikat: Online 303](#)

**Ganzheitliche Bilanzierung.** Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, müssen die Emissionen und der Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet werden. Das standardisierte Werkzeug hier-

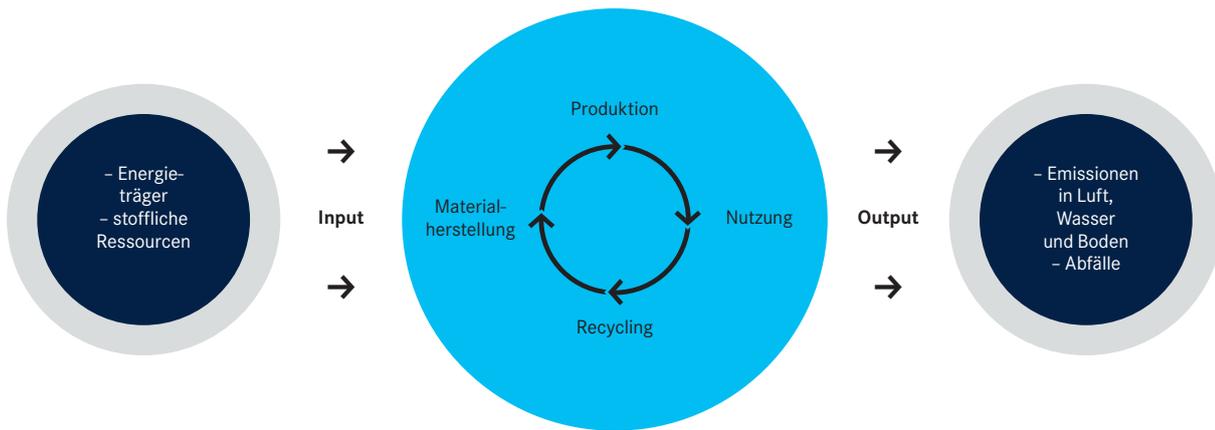
## 09

### Die Umwelt- und Energieleitlinien des Daimler-Konzerns

1	2	3
Wir stellen uns den zukünftigen Herausforderungen im Umwelt- und Energiebereich.	Wir entwickeln Produkte, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind.	Wir gestalten alle Stufen der Produktion möglichst umweltverträglich und energetisch optimiert.
4	5	6
Wir bieten unseren Kunden umfassenden Service und Informationen zu Umweltschutz und Energieeinsatz.	Wir streben weltweit eine vorbildliche Umwelt- und Energiebilanz an.	Wir informieren unsere Mitarbeiter und die Öffentlichkeit umfassend zu Umweltschutz und Energieeinsatz.

10

Ganzheitliche Bilanzierung



für ist die Ökobilanz. Sie erfasst alle Umweltwirkungen von der Rohstoffgewinnung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung. In der Mercedes-Benz Entwicklung setzen wir Ökobilanzen ein, um verschiedene Fahrzeuge, Bauteile und Technologien zu bewerten und zu vergleichen.

**Weniger Gewicht, mehr Rezyklate, mehr Naturmaterialien.**

Unser Ziel ist es, unsere Fahrzeuge leichter zu machen und zugleich die Umweltauswirkungen der eingesetzten Materialien weiter zu verringern. Dazu setzen wir zum einen auf neue, leichte Werkstoffe und Bauteile. Zum anderen verwenden wir vermehrt nachwachsende Rohstoffe und Recyclingmaterialien.

**Intelligenter Leichtbau** kann das Gewicht eines Fahrzeugs weiter reduzieren, ohne dass Abstriche an Sicherheit und Komfort die Folge wären. Neben der Materialauswahl spielen dabei auch die Bauteilkonstruktion und die Fertigungstechnik eine wichtige Rolle: Nicht jedes Material eignet sich für jedes Bauteil. Der

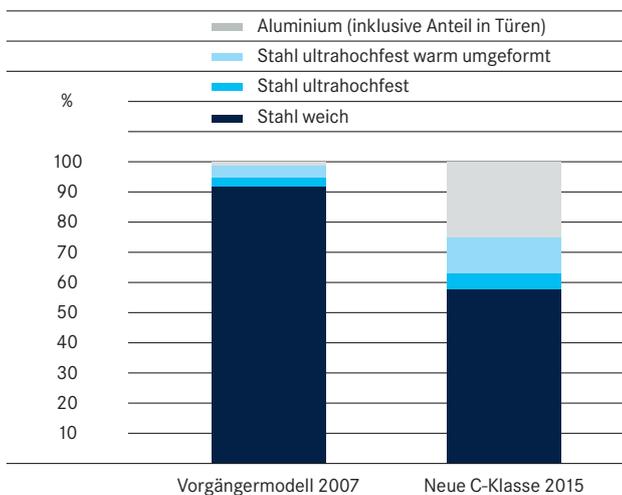
höchste Anteil am Gesamtgewicht eines Fahrzeugs entfällt mit 35 Prozent auf den Rohbau. Es folgen das Fahrwerk mit 25 Prozent, die Komfort- und Sicherheitsausstattungen mit 20 Prozent sowie Motor und Getriebe mit 20 Prozent. Somit ist es am effektivsten, am Rohbau anzusetzen.

**Leichtbau-Champion C-Klasse.** Die innovative Aluminium-Hybridkarosserie der neuen C-Klasse ist etwa 70 Kilogramm leichter als eine herkömmliche Karosserie aus Stahl. Insgesamt konnte das Fahrzeuggewicht im Vergleich zum Vorgänger sogar um bis zu 100 Kilogramm verringert werden. Das zählt sich aus: Der Leichtbau trägt bei der neuen C-Klasse zu einem Minderverbrauch von bis zu 20 Prozent bei. Der Aluminiumanteil im Rohbau ist gegenüber dem erfolgreichen Vorläufer von unter 10 Prozent auf fast 50 Prozent angestiegen.

**Werkstoffe in der neuen C-Klasse.** Knapp die Hälfte (46,9 Prozent) des Fahrzeuggewichts der neuen C-Klasse geht auf Stahl-

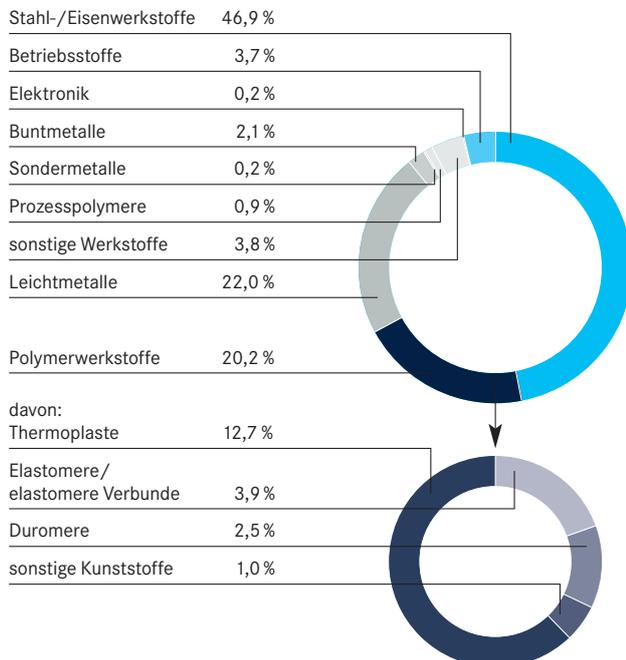
11

Werkstoffanteile im Rohbau der neuen C-Klasse und des Vorgängermodells



12

Werkstoffzusammensetzung der neuen C-Klasse



und Eisenwerkstoffe zurück. Leichtmetalle machen mit 22 Prozent die zweitgrößte Fraktion aus, gefolgt von den Polymerwerkstoffen mit 20,2 Prozent. Der Anteil der sonstigen Werkstoffe – vor allem Glas – und Buntmetalle liegt insgesamt bei etwa 6 Prozent. Unterschiede zeigen sich aber vor allem beim Stahl und den Leichtmetallen. So liegt der Stahlanteil bei der neuen C-Klasse rund 10 Prozent unter dem des Vormodells, während der Anteil der Leichtmetalle etwa 9 Prozent und der Polymeranteil rund 1 Prozent höher ist. Dies geht vor allem auf Leichtbaumaßnahmen im Bereich der Karosserie und der Achsen zurück.

**Stärkere Nutzung von Recyclingmaterial.** Die europäische Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG gibt Verwertungsquoten für Pkw und Transporter mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t vor. Außerdem fordert sie dazu auf, bei der Fahrzeugherstellung mehr Recyclingmaterial zu verwenden, um so die Märkte für Rezyklatwerkstoffe zu stärken. Die Lastenhefte neuer Mercedes-Benz Modelle schreiben deshalb – wie auch im Zieleprogramm hinterlegt – vor, den Rezyklatanteil in den Pkw-Modellen stetig zu erhöhen.

Bei der neuen C-Klasse sind 52 Bauteile mit einem Gesamtgewicht von 49,3 Kilogramm für den Einsatz rezyklierter Kunststoffe freigegeben. Dies entspricht 3,7 Prozent des Fahrzeuggewichts und gut 29 Prozent aller im Fahrzeug eingesetzten thermoplastischen Werkstoffe. Beim Vorgängermodell lag der Anteil noch bei nur 2,8 Prozent des Fahrzeuggewichts.

**Mehr nachwachsende Rohstoffe.** Nachwachsende Rohstoffe bieten viele Vorteile:

- Anders als Glasfasern verringern Naturfasern wegen ihrer geringeren Dichte meist das Bauteilgewicht;
- sie können mit etablierten Technologien verarbeitet werden;
- die aus ihnen hergestellten Produkte sind in der Regel gut verwertbar;
- bei energetischer Verwertung ist ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz fast neutral, da nur so viel CO<sub>2</sub> freigesetzt wird, wie die Pflanze während des Wachstums aufgenommen hat;
- sie tragen dazu bei, den Verbrauch der begrenzten fossilen Ressourcen zu reduzieren.

**Naturmaterialien in der neuen C-Klasse.** 76 Bauteile der neuen C-Klasse werden unter Verwendung nachwachsender Rohstoffe hergestellt; sie wiegen insgesamt 26,3 Kilogramm. Damit hat sich das Gesamtgewicht der mit Naturmaterialien hergestellten Komponenten gegenüber dem Vorgängermodell um 55 Prozent erhöht.

**Bestwerte in Aerodynamik.** Mit einem cW-Wert von 0,24 setzt der neue C220 BlueTEC Blue Efficiency Edition einen neuen Standard in der Mittelklasse. In der Fahrpraxis bringt das messbare ökologische und ökonomische Vorteile. Denn eine gute Aerodynamik trägt entscheidend zu niedrigeren Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werten bei. So bewirkt ein um 0,01 niedrigerer cW-Wert im NEFZ-Fahrzyklus eine Einsparung von 1 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Im gemittelten Realverbrauch ergeben sich sogar über 2 Gramm weniger CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Noch deutlicher zahlt sich eine ausgefeilte Aerodynamik auf der Autobahn aus. Hier verringert ein um 0,01 verbesserter cW-Wert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer um mehr als 4 Gramm CO<sub>2</sub> – für Daimler gute Gründe, größten Wert auf eine exzellente Aerodynamik zu legen.

13

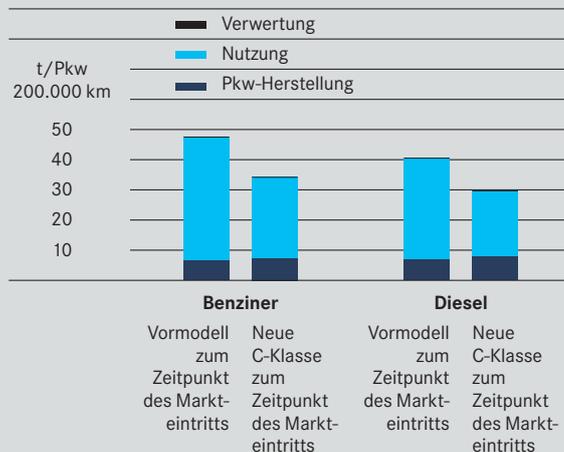
Das Umweltprofil der neuen C-Klasse

**Primärenergiebedarf.** Über den gesamten Lebenszyklus – von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung – errechnet sich für die neue C-Klasse ein Primärenergieverbrauch von 521 Gigajoule. Das sind 170 Gigajoule (25 Prozent) weniger als beim Vorgängermodell. Die Einsparung entspricht dem Energieinhalt von rund 5.300 Litern Otto-Kraftstoff.

**CO<sub>2</sub>-Emissionen.** Der Umwelteintrag der neuen C-Klasse liegt beim Benziner bei rund 35 t CO<sub>2</sub>. Im gesamten Lebenszyklus verursacht das Fahrzeug bei eine Laufleistung von 200.000 Kilometern 28 Prozent (13 t) weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als sein Vorgänger zum Markteintritt im Jahr 2007. Im Fahrbetrieb emittiert das neue Modell rund 23 t CO<sub>2</sub>. Damit ist der Fahrbetrieb für die CO<sub>2</sub>-Emissionen wie auch den Primärenergieverbrauch ausschlaggebend.

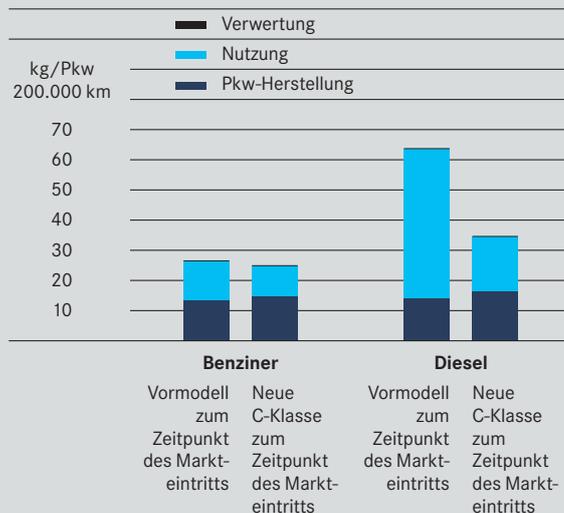
Für den C-Klasse Diesel C 220 BlueTEC lauten die berechneten Werte: CO<sub>2</sub>-Umwelteintrag im gesamten Lebenszyklus 30 t, 11 t CO<sub>2</sub> weniger als sein Vorgänger, entsprechend minus 26 Prozent.

CO<sub>2</sub>-Emissionen der neuen C-Klasse im Vergleich zum Vormodell



**Gesamtemissionen.** Auch in weiteren Emissionskategorien ergeben sich – über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet – klare Vorteile für die neue C-Klasse. Das gilt insbesondere für die NO<sub>x</sub>-Emissionen. Sie konnten beim Benziner im Vergleich zum Vorgänger um 6 Prozent und beim berechneten Dieselmotoren sogar um 45 Prozent reduziert werden.

NO<sub>x</sub>-Emissionen der neuen C-Klasse im Vergleich zum Vormodell



## Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien

Unser Ziel ist es, Mobilität auch für kommende Generationen sicherzustellen. Deshalb wollen wir unseren Kunden sichere, effiziente und emissionsarme Fahrzeuge und Dienstleistungen anbieten. Unsere Vision ist dabei ein auf die Anforderungen des Marktes abgestimmter Antriebsmix. Die zentralen Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern haben wir in unserer Initiative „Der Weg zum emissionsfreien Fahren“ festgelegt:

- Weiterentwicklung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren mit dem Ziel, Verbrauch und Emissionen deutlich zu senken,
- weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung,
- Elektrofahrzeuge mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb.

[Hybridisierung im C 350 PLUG-IN HYBRID: S. 8 ff.](#)

**B-Klasse Electric Drive.** Mit der neuen B-Klasse Electric Drive, die 2014 zunächst in den USA und im November auch in Europa auf den Markt kam, bieten wir erstmals auch ein rein elektrisches Fahrzeugmodell von Mercedes-Benz zum Kauf an. Die B-Klasse Electric Drive hat eine Reichweite von rund 200 Kilometern und erreicht eine – elektronisch begrenzte – Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Bei Betrachtung des gesamten Lebenszyklus – Herstellung, Nutzung über 160.000 Kilometer und Verwertung – verursacht die B-Klasse Electric Drive 64 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als das vergleichbare Benzinmodell B 180. Ein extern validiertes Umwelt-Zertifikat stellt die Vorteile und Unterschiede gegenüber dem konventionellen Vergleichsfahrzeug ausführlich dar.

[Umwelt-Zertifikat B-Klasse Electric Drive: Online 304](#)

**DENZA – Elektromobilität für China.** In China haben wir im Rahmen eines Joint Ventures mit unserem chinesischen Partner BYD ein elektrisch angetriebenes Stadtauto entwickelt und 2014 auf den Markt gebracht. Mit einer Reichweite von bis zu 300 Kilometern ist der DENZA speziell auf die Anforderungen des chinesischen Marktes zugeschnitten. Neben dem lokal emissionsfreien Fahren machen diverse Vergünstigungen den Fünfsitzer sehr attraktiv. So gewähren staatliche Stellen hohe Zuschüsse für lokal entwickelte und hergestellte Elektrofahrzeuge, und in Metropolen wie Beijing und Shanghai sind diese E-Mobile von den allgemeinen Zulassungsbeschränkungen befreit.

**Grüner Strom für den smart fortwo electric drive.** Elektroautos fahren lokal emissionsfrei. Tanken sie regenerativ erzeugten Strom, sind sie besonders klima- und umweltfreundlich. Für den smart fortwo electric drive, der inzwischen weltweit in 17 Märkten erhältlich ist, speisen wir im Rahmen eines Pilotprojekts regenerativ erzeugte Energie ins deutsche Stromnetz ein – so viel, wie für den Betrieb der in Deutschland verkauften smart fortwo electric drive benötigt wird.

[Grüner Strom für den smart fortwo electric drive: Online 305](#)

**Tankstellen für Elektrofahrzeuge.** Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit voranzutreiben, engagieren wir uns gemeinsam mit anderen Automobilherstellern sowie Zulieferern, Forschungseinrichtungen, Energieversorgern und der Politik in verschiedenen Initiativen. Dazu gehört etwa das Förderprojekt charge@work im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität Baden-Württemberg“. Durch charge@work wurden unter anderem bereits über 100 Ladesäulen an fünf Daimler-Standorten in der Region Stuttgart errichtet. Wegen der hohen

Nachfrage wollen wir in Kürze auch die Ladeinfrastruktur an weiteren Standorten ausbauen.

Darüber hinaus untersuchen wir im Rahmen der Initiative Schnellladenetze für Achsen und Metropolen (SLAM) gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Forschung Geschäftsmodelle für den Betrieb von Schnellladestationen in Metropolen und entlang der verbindenden Verkehrsachsen. Mehr als 600 neue, der EU-Richtlinie entsprechende Ladestationen sowie Verfahren für deren bedarfsorientierte Positionierung sollen realisiert werden. Im Fokus steht dabei immer ein möglichst einheitliches und komfortables Zugangs- und Abrechnungssystem.

**Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb** eignen sich wegen ihrer größeren Reichweite und der schnelleren Betankung auch für lange Strecken. Der Strom wird direkt an Bord aus Wasserstoff erzeugt, der wie bei einem herkömmlichen Fahrzeug getankt wird. Doch nur wenn ausreichend Tankstellen zur Verfügung stehen, wird das emissionsfreie Fahren auch über längere Distanzen für Kunden attraktiv. Deshalb treibt Daimler gemeinsam mit Partnern aus Politik und Energiewirtschaft den Aufbau einer flächendeckenden Wasserstoffinfrastruktur voran. Dass Brennstoffzellenfahrzeuge serientauglich sind, bewies im Herbst 2014 eine B-Klasse F-CELL aus der aktuellen Brennstoffzellenflotte von Mercedes-Benz. Das Fahrzeug stellte mit 300.000 unter normalen Alltagsbedingungen gefahrenen Kilometern einen Dauerlaufrekord auf.

## 14

### Antriebstechnologien von Daimler

Anteile in Prozent <sup>1</sup>	Fahrzeuge mit		Fahrzeuge mit		
	Otto-motor	Dieselmotor	Gasantrieb (Erdgas/Flüssiggas)	Hybridantrieb	Elektroantrieb
Europa	25,6	72,3	0,1	0,9	0,3
NAFTA	58,8	40,2			
Japan	51,8	43,9			
China	71,3	28,2			
Gesamt	42,9	55,8			

<sup>1</sup> Grundlage Fahrzeugabsatz 2014 in den jeweiligen Märkten

## Kraftstoffe

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

**H<sub>2</sub>-Mobility.** Bereits im Herbst 2013 haben wir im Rahmen der „Initiative H<sub>2</sub> Mobility“ konkrete Planungen für ein bundesweites H<sub>2</sub>-Tankstellennetz mit auf den Weg gebracht. Bis 2023 sollen danach rund 400 öffentliche Wasserstofftankstellen entstehen. Ziel ist es, zwischen den Ballungsgebieten mindestens alle neunzig Autobahnkilometer eine H<sub>2</sub>-Tankstelle anzubieten. Weiter soll ab 2023 jede Metropolregion über mindestens zehn Wasserstoffstationen verfügen. Der Gesamtinvestitionsbedarf für das Projekt wird bei 350 Mio. Euro liegen.

**Bioethanol aus Stroh.** In einem Pilotprojekt erproben wir gemeinsam mit zwei Spezialchemie-Unternehmen einen neuen Biokraftstoff: Mit sunliquid20, einem Superbenzin mit 20 Prozent

Zellulose-Ethanol, sollen künftig bis zu 20 Prozent weniger Rohöl benötigt werden. In unseren BlueDIRECT Ottomotoren lässt sich schon heute Benzin mit einem Ethanol-Anteil von 20 Prozent problemlos verwenden.

[sunliquid20: Online 306](#)

[Unsere Kraftstoff-Roadmap: Online 307](#)

[Onlinetool OPTIRESOURCE berechnet Energiebilanz: Online 308](#)

### Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Im Lebenszyklus eines Fahrzeugs entfällt der größte Teil des Primärenergieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf die Nutzungsphase. Bei einem Pkw mit Verbrennungsmotor sind dies etwa 80 Prozent. Die verbleibenden 20 Prozent gehen fast gänzlich auf die Herstellung zurück. Bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen während der Nutzungsphase geringer. Gleichzeitig steigt jedoch meist der Primärenergieverbrauch bei der Herstellung, bedingt durch Bauteile wie Batterien und Elektromotoren.

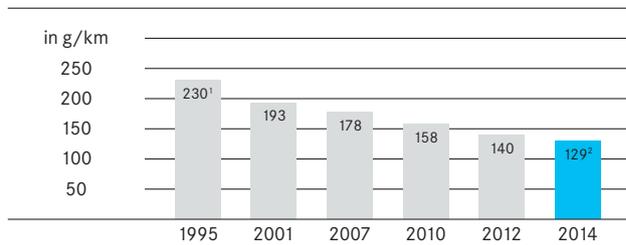
Daimler arbeitet intensiv daran, die Emissionen aus allen Phasen des Produktlebenszyklus weiter zu reduzieren. Durch das Optimieren unserer BlueEFFICIENCY-Maßnahmen und den Markteintritt der neuen Modelle konnten wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Neuwagenflotte 2014 erneut deutlich senken.

Im Berichtsjahr lagen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Gesamtflotte von Mercedes-Benz Cars in Europa bei 129 Gramm pro Kilometer. Damit haben wir in den letzten fünf Jahren eine Verringerung um über 19 Prozent erreicht. Im Jahr 2014 verbesserte sich der Wert um weitere 4 Prozent. Unser Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Neuwagenflotte in Europa bis 2016 auf 125 Gramm pro Kilometer zu senken. In der EU müssen M1-Fahrzeuge ab 2020 ein Flottenziel von 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer einhalten. Unter Berücksichtigung des erwarteten durchschnittlichen Fahrzeuggewichts ergibt sich daraus für Daimler ein Ziel von circa 100 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.

### 15

#### Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Cars Pkw-Flotte in Europa (EU 27)

CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Neuem Europäischem Fahrzyklus (NEFZ)



<sup>1</sup> 1995 inklusive der als M1-Fahrzeuge zugelassenen Transporter – alle anderen Jahre ohne Transporter

<sup>2</sup> 2014: M1-Fahrzeuge 131 g/km

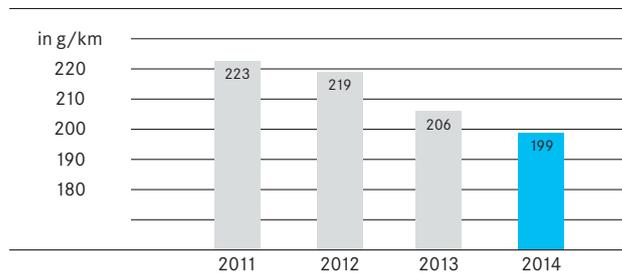
[Fahrzeugdaten aller Modelle: Online 309](#)

**CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Transporter.** 2011 trat eine EU-Verordnung zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Transportern mit einem Leergewicht von bis zu 2.585 Kilogramm in Kraft. Danach ist ab 2014 ein Wert von 175 g CO<sub>2</sub>/km einzuhalten, die Einführung

erfolgt in Stufen und muss ab 2017 zu 100 Prozent eingehalten werden. Ab 2020 wird das CO<sub>2</sub>-Ziel auf 147 g CO<sub>2</sub>/km abgesenkt. Wie bei den Pkw ist das Fahrzeuggewicht zu berücksichtigen: Liegt das Durchschnittsgewicht der Flotte eines Herstellers über dem aller im Markt verkauften Transporter, so erhöht sich auch dessen zu erreichender CO<sub>2</sub>-Flottenwert. Mercedes-Benz Transporter müssen ab 2014 demnach 210 g CO<sub>2</sub>/km einhalten. Mit 199 g CO<sub>2</sub>/km erreichte die Mercedes-Benz Transporterflotte 2014 eine Verbesserung von 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr und erfüllt die Flottengrenzwerte bereits im ersten Jahr zu 100 Prozent. Das entspricht einem Rückgang von über 11 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2010 – womit wir unser selbst gestecktes Ziel deutlich übertroffen haben.

### 16

#### Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Cars Transporter-Flotte in Europa (nach NEFZ)



**Höhere Kraftstoffeffizienz für Pkw und Transporter.** Mit den besonders sparsamen BlueEFFICIENCY-Modellen verringern wir den Verbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Mercedes-Benz Pkw und Transporter im Vergleich zu den Vorgängerfahrzeugen bei einzelnen Modellen um bis zu 32 Prozent. Dazu tragen Optimierungsmaßnahmen im Bereich des Antriebsstrangs, des Energiemanagements und der Aerodynamik ebenso bei wie die Gewichtsreduzierung durch Leichtbau und rollwiderstandsoptimierte Reifen. Hinzu kommen Fahrerinformationen zur energiesparenden Fahrweise.

**Legendäre Kraft, gesteigerte Effizienz.** Bei unseren nordamerikanischen Sattelzugmaschinen (class 8) setzen wir hocheffiziente Antriebsaggregate und eine ausgefeilte Aerodynamik ein, um den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. So auch beim neuen Western Star 5700XE: Die Motorhaube sowie das Fahrgestell- und die Kabinenverkleidungen des Lkw wurden aerodynamisch neu gestaltet, was den Luftwiderstand deutlich verringert. Allein dadurch verringert sich der Kraftstoffverbrauch um mehr als 7 Prozent. Hinzu kommt der neue, integrierte Detroit-Diesel-Antriebstrang mit dem drehzahlreduzierten DD 15-Motor, dem Direktgetriebe DT 12 und einer besonders kraftstoffsparenden Hinterachsübersetzung. Die einzelnen Maßnahmen und vor allem das fein abgestimmte Gesamtpaket führen unterm Strich zu einer Verbrauchsminderung von fast 15 Prozent gegenüber dem Referenzfahrzeug (Western Star 4900SB mit Verbrauchseffizienz-Paket).

**Sparsamer SuperTruck.** Mit weiterentwickelten Technologien ist es Daimler gelungen, die Ziele eines Forschungsprojekts des US-amerikanischen Energieministeriums erfolgreich umzusetzen. Unser Versuchsfahrzeug erreichte 2014 die geforderte Effizienzsteigerung sowohl des gesamten Sattelzuges als auch der Motoreffizienz. So wurde auf dem Prüfstand ein Motorwirkungsgrad von 50,2 Prozent nachgewiesen, und bei zwei Testfahrten

auf der Autobahn erreichte der Sattelzug samt Auflieger im Vergleich zum Basisfahrzeug von 2009 eine um bis zu 61 Prozent höhere Gesamteffizienz.

[Mehr zu SuperTruck: Online 310](#)

**Effizienter mit Hightech-Stahlkolben.** Seit Herbst 2014 setzen wir im V6-Dieselmotor des Mercedes-Benz E 350 BlueTEC neue Hightech-Kolben aus Stahl ein – eine Weltpremiere in einem Serien-Pkw. Weil Stahl die Wärme weniger gut leitet als Aluminium, entstehen an der Brennraummulde des Stahlkolbens höhere Temperaturen. Dies führt zu einer kürzeren Brenndauer und besseren Verbrennung. Darüber hinaus kann auch die Kolbenreibung verringert werden. Im Ergebnis verringert sich der Kraftstoffverbrauch des Motors um etwa 3 Prozent. Daneben ermöglicht die höhere Festigkeit des Stahls eine besonders kompakte Konstruktion. Auf diese Weise wiegt der Stahlkolben trotz deutlich höherer Werkstoffdichte etwa so viel wie ein Alukolben. Aus der niedrigeren Kolbenhöhe ergeben sich zudem Potenziale für neue Motorenkonzepte mit noch geringerem Gewicht und Bauraum.

**Ausgezeichnete Motorraumkapselung.** Isolierende Trennwände im Motorraum und eine im Stand geschlossene Kühlerjalousie sorgen beim Mercedes-Benz S 300 BlueTEC HYBRID dafür, dass die Wärme dort bleibt, wo sie entsteht: im Motorraum. Durch das „ECO Thermo Cover“ kühlt das Fahrzeug selbst dann nicht aus, wenn es über längere Zeit abgestellt wird. Beim erneuten Anlassen verringern die höheren Temperaturen die Reibung im Motor. So werden Kaltstartverluste minimiert, die CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken. Nach unseren Untersuchungen lässt sich der Kraftstoffverbrauch dadurch im Jahresmittel um bis zu 1,5 Liter pro Tankfüllung senken.

Die Europäische Kommission hat die innovative Motorraumkapselung als Ökoinnovation anerkannt. Dieses Label vergibt sie an Technologien, die im Alltagsfahrbetrieb zu geringeren Verbrauchswerten führen, in den standardisierten Prüfzyklen der EU (NEFZ) aber keine oder nur geringe Effekte zeigen. Damit bestätigt die EU-Kommission auch unsere „Real Life Efficiency“-Strategie.

**Verbrauchssenkung bei der neuen C-Klasse.** Mit zahlreichen aufeinander abgestimmten Maßnahmen an der Karosserie, den Motoren und den Nebenaggregaten ist es bei der neuen C-Klasse gelungen, Verbrauchsreduzierungen von bis zu 32 Prozent zu verwirklichen.

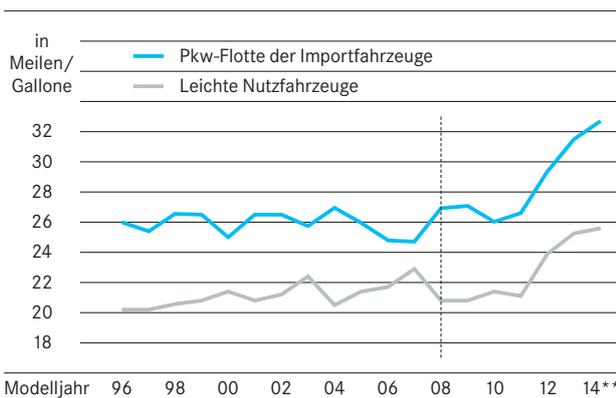
[Optimierungsmaßnahmen neue C-Klasse: Online 311](#)

**Flottenwerte in den USA.** In den USA gelten zwei aufeinander abgestimmte Flottenvorgaben zur Begrenzung von Treibhausgasen: die „Greenhouse Gas“-Standards (GHG) und die „Corporate Average Fuel Economy“-Standards (CAFE). Der CAFE-Flottenwert wird für jedes Modelljahr anhand der verkauften Fahrzeuge und der jeweiligen Fuel-Economy-Werte berechnet. Pro 0,1 mile per gallon, um die der Grenzwert untererfüllt wird, muss der Hersteller für jedes abgesetzte Fahrzeug 5,50 US-Dollar an den Staat abführen. Im Modelljahr 2014 trug die Einführung von Fahrzeugen wie dem CLA 250 zur Erhöhung unseres CAFE-Flottenwertes bei.

**Flottenwert in China.** In China gelten für inländisch produzierte (domestic) und für importierte (imported) Pkw unterschiedliche Verbrauchsvorgaben. Zugleich wird nach sechzehn Gewichtsklassen differenziert. Bezogen auf das Gewicht lag das Verbrauchsziel für die Daimler-Domestic-Flotte bei 9,3 Litern/100 km. Erreicht wurde 2014 ein Wert von 8,4 Litern/100 km.

## 17

### Daimler: CAFE\*-Werte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in den USA



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

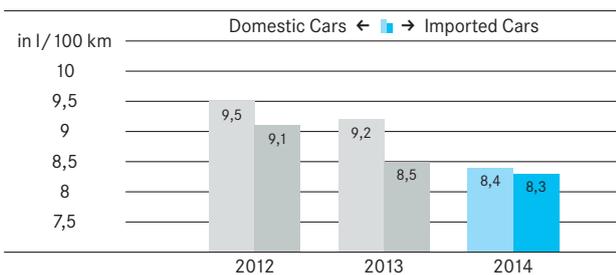
\* CAFE = Corporate Average Fuel Economy

\*\* Projektion

[Mehr zu CAFE: Online 312](#)

## 18

### Daimler-Flottenverbrauch in China



Für die Import-Flotte lag das Ziel bei 9,6 Litern/100 km, während 8,3 Liter/100 km erreicht wurden.

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

[Mehr zu unseren Eco-Trainings: Online 313](#)

[Sprintspartipps: Online 314](#)

[Fahren und sparen mit Elektrofahrzeugen: Online 315](#)

### Schadstoffemissionen

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

**In Sachen Abgas ihrer Zeit voraus.** Alle neu typzertifizierten Mercedes-Benz Pkw erfüllen die Grenzwerte der europäischen Abgasnorm Euro 6, die seit September 2014 gültig ist. Für viele

Modelle gilt dies schon seit mehreren Jahren. So entfiel bereits 2011 die Hälfte aller Euro-6-Zulassungen von Pkw in Deutschland auf Mercedes-Benz Fahrzeuge, und im Jahr 2012 waren es schon 80 Prozent.

Dank innovativer Technologie unterschreiten unsere Direkteinspritzer auch den strengen Partikelgrenzwert der zweiten Euro-6-Stufe. Diese tritt erst 2017 in Kraft und reduziert die Partikelanzahl gegenüber der ersten Stufe noch einmal um 90 Prozent. Alle Dieselfahrzeuge und 50 von 69 der benzinbetriebenen und direkteinspritzenden Mercedes-Benz Modelle nach Euro 6 hielten Mitte 2014 bereits den verschärften Grenzwert von  $6 \times 10^{11}$  Partikeln ein.

**Umfassendes Euro-VI-Programm.** Im Nutzfahrzeugbereich hat Mercedes-Benz als erster Hersteller sein komplettes Produktportfolio in Euro-VI-Version angeboten – vom Fernverkehrs-Lkw Actros bis hin zu den Sonderfahrzeugen Mercedes-Benz Unimog und Eonic. Auch bei den Bussen stehen die Zeichen auf grün: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra sind heute mit Euro VI verfügbar.

## Lärmemissionen

Durch vielfältige Verbesserungen haben wir die Geräuschemissionen unserer Pkw, Lkw und Busse in den letzten Jahren deutlich verringert. Heute geht es uns vor allem darum, befriedigende Lösungen für die Zielkonflikte zu finden, vor denen wir bei der Lärminderung immer wieder stehen. So gibt es etwa beim Nutzfahrzeug Bereiche, in denen sich Lärm- und Verbrauchsreduktion technisch widersprechen. Zum Beispiel dämmt eine Kapselung des Antriebs die Motorgeräusche. Gleichzeitig erfordert sie jedoch eine stärkere Kühlung, die den Kraftstoffverbrauch erhöht. Dem Mehrverbrauch lässt sich mit höheren Einspritzdrücken begegnen, die aber wiederum ein härteres Verbrennungsgeräusch mit sich bringen.

## Ressourcenschonung

Unser Geschäft erfordert naturgemäß einen hohen Materialeinsatz. Deshalb liegt einer unserer Entwicklungsschwerpunkte darauf, den Bedarf an natürlichen Ressourcen möglichst gering zu halten. Vor allem versuchen wir, den Einsatz von Rohstoffen, die nur begrenzt verfügbar sind und häufig auch einen größeren „ökologischen Rucksack“ mit sich tragen, schon in frühen Entwicklungsstadien zu begrenzen. Neben dem sparsamen Umgang mit den Ressourcen spielen die Aufarbeitung von Bauteilen und das Recycling eingesetzter Rohstoffe eine wichtige Rolle.

**Durchgehend hohe Recyclingfähigkeit.** Während der Entwicklung eines Fahrzeugs erstellen wir auch ein Recyclingkonzept, in dem alle Bauteile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Modelle zu 85 Prozent stofflich recyclingfähig und zu 95 Prozent verwertbar.

Schwerpunkte unseres Engagements in diesem Bereich sind:

- der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchtteile durch das Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center (GTC),
- die Aufarbeitung sogenannter Tauschteile (Remanufacturing),
- das Werkstattentsorgungssystem MeRSy Recycling Management.

🔗 [Remanufacturing: S. 58 f.](#)

🌐 [Werkstattentsorgung und Altfahrzeuggücknahme: Online 316](#)

**Recycling von Komponenten für die Elektromobilität.** Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Forschungsprojekt Motor Recycling (MoRe) widmet sich der Frage, wie Komponenten und wertvolle Materialien aus Elektroantrieben zurückgewonnen und wiederverwendet werden können. Daimler ist Teil des Konsortiums aus Industrie und Forschung, das im Rahmen von MoRe die gesamte elektro-automobile Wertschöpfungskette untersucht – von der Auslegung und Fertigung der Motoren bis zum Wiedereinsatz im Fahrzeug. Dabei werden verschiedene Aspekte des Recyclings von Elektromotoren analysiert:

- der Ausbau der Magnete aus den Altmotoren,
- die Reparatur und anschließende Wiederverwendung des Elektromotors und seiner Komponenten,
- die werk- und rohstoffliche Wiederverwertung von Magnetmaterialien und Seltenen Erden.

## Mobilitätskonzepte und Services

Vor allem in Ballungsgebieten stoßen Verkehrsinfrastruktur und Transportsysteme oft an ihre Grenzen. Daimler hat deshalb eine Reihe zukunftsweisender Mobilitätskonzepte entwickelt – vom Carsharing-Anbieter car2go über die Mobilitätsplattform moovel bis hin zum Bussystem Bus Rapid Transit (BRT).

🔗 [Thema „Mobilitätskonzepte und Services“: S. 22 f.](#)

## Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit

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

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

**Qualitätssiegel bestätigt Allergikerfreundlichkeit.** Zu Sicherheit und Wohlbefinden der Fahrzeuginsassen tragen nicht zuletzt auch eine gute Luftqualität im Innenraum sowie allergieoptimierte Oberflächen bei. Bereits bei der Fahrzeugentwicklung achten wir darauf, dass Innenraumemissionen auf ein Minimum reduziert und Allergene vermieden werden. Durch hochwirksame Filter in der Klimaanlage werden Allergene von außen wirksam zurückgehalten. Mit Erfolg: Seit 2012 tragen Mercedes-Benz Fahrzeuge das Qualitätssiegel der Europäischen Stiftung für Allergieforschung (European Centre for Allergy Research Foundation, ECARF). Das Siegel zeichnet Produkte aus, deren Allergiker-

freundlichkeit wissenschaftlich überprüft wurde. Dazu führt ECARF zum Beispiel Fahrversuche mit an starkem Asthma leidenden Personen durch, bei denen viele medizinische Parameter – wie sie etwa bei Lungenfunktionstests festgestellt werden – die Belastung des bronchialen Systems zeigen. Weiter werden alle Materialien, die mit der Haut der Insassen in Kontakt kommen können, dermatologisch überprüft.

**Topfit im Truck.** Berufskraftfahrer sind höchsten Belastungen ausgesetzt. Bei seinem Forschungsprojekt TopFit Truck stellt Mercedes-Benz Trucks die Fahrer in den Mittelpunkt. Ziel ist es, den Beruf attraktiver zu machen und so einem drohenden Fahrer-mangel entgegenzuwirken.

[Mehr zu TopFit Truck: Online 317](#)

## Sicherheit der Fahrzeuge

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

**Spitzenergebnisse im Euro-NCAP-Rating.** In den Sicherheitstests des europäischen New Car Assessment Programme (NCAP) schnitten 2014 drei Modelle von Mercedes-Benz mit Bestnoten ab: die C-Klasse Limousine, die GLA-Klasse und die V-Klasse. Alle drei Modelle erreichten Spitzenwerte bei der Insassen- und Kindersicherheit, beim Fußgängerschutz und bei der Sicherheitsunterstützung durch Assistenzsysteme. Dabei war das Testverfahren gegenüber dem Vorjahr erweitert und noch einmal verschärft worden. Über das gute Abschneiden im Rating hinaus erhielt die Mercedes-Benz C-Klasse den Euro NCAP Advanced Reward für zwei Sicherheitssysteme: die Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST und das präventive Insassenschutzsystem PRE-SAFE®.

[Testergebnisse Euro-NCAP+ C-, GLA- und V-Klasse: Online 318](#)

**Safety Awards für E-Klasse und M-Klasse.** In umfangreichen Tests bewertet das US-amerikanische Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) jährlich die aktive und passive Sicherheit aktueller Fahrzeugmodelle. Mit Bestnoten in den Prüfungen zählten die Mercedes-Benz E-Klasse und M-Klasse 2014 zu den Besten und erhielten die Auszeichnung „TOP SAFETY PICK+“.

[Testergebnisse TOP SAFETY PICK+: Online 319](#)

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

[Sicherheitssysteme in der neuen C-Klasse: Online 320](#)

**Sicherer über die Kreuzung.** Der neue Bremsassistent BAS PLUS mit Kreuzungsassistent hilft Auffahrunfälle sowie drohende Kollisionen mit dem Querverkehr an Kreuzungen zu vermeiden. Mithilfe der Radarsensorik und einer neuartigen Stereokamera kann das System Gefahrensituationen erkennen. Tritt dieser Fall ein, fordert es den Fahrer durch optische und akustische Signale zur Notbremsung auf. Bremst der Fahrer zu zaghaft, erhöht BAS PLUS automatisch den Bremsdruck, notfalls bis zur

Vollbremsung. Das System ist im Geschwindigkeitsbereich bis etwa 70 km/h aktiv.

**Volle Sicht auch im toten Winkel.** Kollisionen beim Abbiegen sind sehr häufig und meist schwerwiegend. Das gilt besonders für Unfälle mit Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern oder Radfahrern. Der Blind Spot Assist von Mercedes-Benz hilft, solche Zusammenstöße zu vermeiden. Er warnt Lkw-Fahrer zuverlässig vor Gefahren beim Abbiegen in Situationen mit eingeschränkter Sicht. Institutionen wie der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) gehen davon aus, dass mit Blind Spot Assist rund die Hälfte aller Unfälle zwischen Lkw und Fußgängern und Radfahrern vermieden werden können. Die Zahl der damit verbundenen Todesfälle könnte sich um fast ein Drittel reduzieren.

**Trainings für mehr Sicherheit.** Die EU-Richtlinie 2003/59 verpflichtet Berufsfahrer im Güter- und Personenverkehr, sich regelmäßig in Sachen Sicherheit fortzubilden. Als erster Lkw-Hersteller in Deutschland bot Mercedes-Benz bereits 2008 ein staatlich anerkanntes Qualifizierungsprogramm an. Seither haben wir mehr als 55.000 Fahrer geschult. Heute ist das Fahrertraining Bestandteil der Mercedes-Benz Schulungsprogramme.

## Kundinnen und Kunden

**Kultur der Kundenorientierung – „Customer Dedication“.** Wir verkaufen unsere Produkte und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern dieser Erde. Daher kommt der Fähigkeit, in jedem Marktpunktgenau auf die zum Teil sehr unterschiedlichen Wünsche unserer Kunden einzugehen, große Bedeutung zu. Wir haben deswegen seit 2013 unsere Konzernstrukturen noch stärker an unseren fünf Geschäftsfeldern ausgerichtet und organisatorisch gestärkt. Auch die zentralen Ressorts sind besser auf die Marktanforderungen aus den Geschäftsfeldern ausgerichtet. „Customer Dedication“ ist für uns keine rein organisatorische Maßnahme, sondern wir verbinden damit den Anspruch, die Kultur der Kundenorientierung in unserem gesamten Unternehmen zu stärken.

**Kundenzufriedenheit verbessern.** Alle unsere Geschäftsbereiche haben Qualitätsmanagementsysteme etabliert, die einer kontinuierlichen Überprüfung und Verbesserung der Kundenzufriedenheit dienen. Seit 2006 setzen wir das Programm „CSI No.1 – Delightful Customer Care“ nachhaltig um. Es ist weltweit ausgerichtet und zielt darauf, die Nummer 1 in der Kundenbetreuung zu werden. Basierend auf internationalen Benchmark-Studien, internen Datenerhebungen und Kundenbefragungen werden landesspezifische CSI-Aktionspläne vereinbart und umgesetzt. Abläufe ebenso wie Verhaltensweisen in allen Vertriebsstufen und auf allen Hierarchieebenen sollen kontinuierlich und nachhaltig zu maximaler Kundenorientierung entwickelt werden. Entscheidend dabei ist, die richtige Balance aus rationalen und emotionalen Elementen zu finden, um eine möglichst hohe Akzeptanz bei allen Zielgruppen zu erreichen. Zu den Maßnahmen zählen beispielsweise Trainings, Händlerberatung und -coaching, Prozessverbesserungen, aber auch die Integration von kundenzufriedenheitsrelevanten Kennzahlen in die monetären Steuerungsinstrumente im Vertrieb und Service.

Seit Jahren hat sich Mercedes-Benz Cars bereits an der Spitze von zahlreichen Rankings etabliert. Die Kundenzufriedenheit bei Mercedes-Benz Trucks hat sich seit der Einführung von CSI No.1

im Jahr 2012 ebenfalls nachweisbar verbessert. So erreichten die spanische und die deutsche Landesgesellschaft 2014 Platz 1 im Branchenbenchmark im Bereich Verkauf; der französische und der italienische Markt konnten sich auf Platz 2 vorarbeiten. Im Werkstatt-Service haben sich Deutschland und Spanien ebenfalls von Platz 3 auf Platz 1 verbessert. Geplant ist die Ausweitung des CSI-Programms auf bis zu 11 Truck-Märkte bis Ende 2015.

Bei Daimler Financial Services haben wir im Zuge der stärkeren Ausrichtung der Konzernorganisation an den Geschäftsfeldern ein spartenbezogenes Key-Account-System eingeführt, das es erlaubt, Finanzdienstleistungen noch maßgeschneiderter für unsere Kunden anzubieten.

 **Wachstumsstrategie Mercedes-Benz für Marketing und Vertrieb:**  
Online 321

 **Interne Fahrzeug-Qualitätsstudie:** Online 322

**Kundenservice und Werkstätten.** Wer ein Fahrzeug unseres Unternehmens kauft, erwirbt ein Produkt von ausgezeichneter Qualität und will sich auch während der Nutzung auf hervorragende Serviceleistungen wie einen guten Kontakt zum Kundendienst, eine individuelle Beratung, eine effektive Garantie- und Schadensabwicklung sowie eine erstklassige Wartung und bestmögliche Teileversorgung verlassen. Für schnelle und gezielte Hilfe sorgen Kundendienstzentren und Service-Stützpunkte, die Kundenanliegen in der Regel rund um die Uhr entgegennehmen.

 **Kundenservice in den Geschäftsfeldern:** Online 323

**Fokus auf individuelle Wünsche – auch für Menschen mit Handicap.** Individuelle Kundenorientierung heißt für uns, die Bedürfnisse und Interessen unserer Kunden ernst zu nehmen. Deswegen läuft in unseren Werken nicht ein Fahrzeug vom Band, das exakt wie das andere ist. An Menschen mit körperlichem Handicap richtet sich das spezielle Programm „Fahrhilfen ab Werk“ von Mercedes-Benz, das es inzwischen in Deutschland, Österreich, der Schweiz und in Luxemburg gibt. Zur Verfügung stehen Lenk- und Bedienhilfen wie Handbediengeräte für Gas und Bremse sowie Einstiegshilfen wie Hublifte für Beifahrer. In der derzeit 23 „More Mobility Centers“ von Mercedes-Benz können sich unsere Kunden durch speziell geschultes Verkaufspersonal beraten lassen. Das Netz an Beratungszentren weiten wir kontinuierlich aus. In Deutschland bietet Mercedes-Benz zudem besondere Konditionen für Menschen mit Behinderung, die für fast alle Pkw-Baureihen gelten. Angepasst an die besonderen Bedürfnisse von älteren Menschen hat Mercedes-Benz 2012 ein „Educated Comfort“-Demonstratorfahrzeug mit angepasstem Ein- und Ausstieg sowie verbesserten Belademöglichkeiten entwickelt. Der nächste Schritt ist eine Kleinstserie zur Markterschließung.

 **Mobilität und Fahrhilfen:** [www.mercedes-benz.de/fahrhilfen](http://www.mercedes-benz.de/fahrhilfen)

**Informationen und Werbung.** Alle unsere Werbe-, Verkaufsförderungs- und Sponsorenkampagnen unterliegen einem internen Prüfverfahren, um die Erfüllung der geltenden Rechtsnormen sowie der Standards und Verhaltenskodizes von Daimler zu gewährleisten. Zugleich richten wir uns nach Branchengrundsätzen wie dem Code of Ethics der europäischen Werbebranche. Gewalt, Diskriminierung, Sex und religiöse Motive werden im Werbekontext grundsätzlich vermieden. Bei unseren internationalen Kampagnen ist uns der Respekt gegenüber anderen kulturellen und religiösen Überzeugungen besonders wichtig. Nachhaltigkeitsaspekte sind zunehmend Teil der Marken- und Produktkommunikation. So fasst Mercedes-Benz mit BlueEFFICIENCY eine Reihe innovativer Technologien zusammen,

die eine spürbare Senkung von Verbrauch und Emissionen ermöglichen. Auch bei Messeauftritten erhält das Thema nachhaltige Mobilität einen immer prominenteren Platz. Produkt-Highlights bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt/Main, Deutschland, im September 2014 waren beispielsweise der neue S 500 PLUG-IN HYBRID und die neue B-Klasse Electric Drive.

## Verbraucherschutz

Die Daimler AG kümmert sich intensiv um Verbraucherschutzthemen und hat hierzu systematische Vorkehrungen getroffen. Sämtliche Produkte der Daimler AG unterliegen im Hinblick auf ihren gesamten Produktlebenszyklus höchsten Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen. Dabei spielen die in den einzelnen Bereichen zur Anwendung kommenden Qualitätsmanagementsysteme eine bedeutende Rolle. Anforderungen zur Vermeidung von Produktfehlern und somit Vorsorgemaßnahmen zum Schutz von Verbrauchern sind zudem in der Produktsicherheitsrichtlinie der Daimler AG definiert. Diese Anforderungen werden durch regelmäßige Audits überwacht.

Wir sind verpflichtet, Benutzer unserer Produkte über den Gebrauch und die möglichen Risiken im Umgang damit zu unterrichten, vor Gefahren zu warnen und Produkte zu kennzeichnen. Diese Anforderungen werden ebenfalls in unserer Produktsicherheitsrichtlinie beschrieben. Im Rahmen unserer Produktverantwortung erfüllen wir auch die Vorgaben gemäß REACH und CLP in Europa.

Von einem detaillierten Bericht möglicher Verstöße sehen wir ab. Da es für einen solchen Bericht keine gesetzlichen Verpflichtungen oder industrieweite Standards gibt, wäre eine Vergleichbarkeit der Wettbewerber unseres Erachtens nicht gegeben.

**Produktinformationen für unsere Kunden.** In Serviceheften und Bedienungsanleitungen erhalten unsere Kunden Informationen darüber, wie sie ihr Fahrzeug sicher und verantwortungsbewusst nutzen und wie sie spritsparend fahren können. Zusätzliche Informationen stellen wir online bereit. So finden Kundinnen und Kunden auf der Internetseite von Mercedes-Benz interaktive Betriebsanleitungen und ausführliche Serviceinformationen. Auch die Mercedes-Benz Service-App mit vielfältigen mobilen Nutzungsmöglichkeiten ist hier abrufbar. Ebenfalls online verfügbar ist der Leitfaden für Rettungsdienste, der Informationen dazu vermittelt, wie verletzte Unfallopfer schnell aus Fahrzeugen von Mercedes-Benz befreit werden können.

**Mercedes-Benz Bank.** Als Teil der Daimler-Finanzdienstleistungssparte sind wir uns der Verpflichtung gegenüber unseren Kunden bewusst. Deswegen legen wir Wert auf umfassende Transparenz und höchste Qualität in allen Bereichen unseres Kundengeschäfts – von der Anlageberatung über die Kreditvergabe bis hin zu Leasing-Vereinbarungen beim Autokauf. Die gesetzlichen Anforderungen zum Verbraucherschutz bilden für uns dabei eine selbstverständliche Basis. Als Mitglied des Bankenfachverbandes haben wir einen Verhaltenskodex unterzeichnet, der unseren hohen Anspruch im Umgang mit unseren Kunden in Bezug auf die Vergabe von Raten- und Rahmenkrediten festschreibt. Wir garantieren, dass alle relevanten Informationen zu Kreditverträgen vor deren Abschluss vollständig zur Verfügung stehen; auf Wunsch erläutern wir diese. Kundendaten behandeln wir mit höchster Sensibilität und Sorgfalt.

# Betrieblicher Umweltschutz.

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

Unseren Anspruch einer umfassenden Umweltvorsorge haben wir in den Umwelt- und Energieleitlinien des Daimler-Konzerns formuliert. Detaillierte Vorgaben für das konzernweite Umweltmanagementsystem sind im Umweltmanagementhandbuch festgelegt. Hinzu kommen interne Standards, beispielsweise zum Umgang mit Gefahrstoffen, zum Abfallmanagement und zur Vermeidung von Boden- und Grundwasserverunreinigungen.

[🌐 Unsere Umwelt- und Energieleitlinien: Online 401](#)

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

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

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

**Steuerung.** Um Umweltrisiken bereits im Vorfeld auszuschließen oder einzudämmen, prüfen wir unsere Standorte regelmäßig nach weltweit einheitlichen Standards. Lieferanten müssen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen. Auch erwarten wir von ihnen, dass sie ein zertifiziertes Umweltmanagement nach ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards einsetzen. Zusätzlich haben wir in unseren Mercedes-Benz Lastenheften Anforderungen an die Umweltverträglichkeit gelieferter Bauteile definiert. Vorgaben zur Materialauswahl, zu Stoffverboten und

Recyclinganforderungen sowie zur Einhaltung von Umweltschutzgesetzen sind zudem auch in den Mercedes-Benz Vertragsbedingungen enthalten.

[🌐 Umweltrisikoaanalyse: Online 402](#)

[🔗 Nachhaltigkeitsanforderungen für Lieferanten: S. 64](#)

**Zertifizierung.** Unsere Produktionsstandorte sind weltweit nach ISO 14001 zertifiziert und werden regelmäßig auf die Anforderungen dieses Umweltmanagementsystems hin auditiert. Damit arbeiten über 98 Prozent aller Daimler-Mitarbeiter im Rahmen eines zertifizierten Umweltmanagementsystems. Zusätzlich besitzen fast alle deutschen Standorte das Zertifikat nach der EU-Umweltauditverordnung EMAS. Außerdem wurden bereits an 18 Standorten – einschließlich der großen Werke – Energiemanagementsysteme nach ISO 50001 zertifiziert.

[🌐 Umwelterklärungen der Werke: Online 403](#)

**Kosten des Umweltschutzes.** Unsere Investitionen in Umweltschutzanlagen und Anlagen mit integriertem Umweltschutz beliefen sich 2014 auf rund 108 (Vorjahr: 140) Mio. Euro, wobei die Maßnahmen des integrierten Umweltschutzes nicht immer klar zu separieren sind. Die laufenden Aufwendungen im Umweltschutz für Personal, Betrieb und Entsorgung lagen bei rund 432 (Vorjahr: 432) Mio. Euro. Für umweltschutzbezogene Entwicklungsprojekte wie alternative Antriebe, moderne Abgasnachbehandlungstechnologien und Effizienzsteigerungen beim Fahrzeug haben wir konzernweit rund 2,4 (Vorjahr: 2,5) Mrd. Euro aufgewendet.

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

[🌐 Datenübersicht und Details zur Datenerfassung: Online 404](#)

[🌐 Berechnung von CO<sub>2</sub>-Emissionen: Online 405](#)

## Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-arme Produktion

**Zielsetzung.** Konzernweit wollen wir die produktionsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrzeug bis 2015 im Vergleich zu 2007 um 20 Prozent senken. Für die europäischen Werke haben wir uns zusätzlich das Ziel gesetzt, die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Referenzzeitraum 1992 bis 1994 um 20 Prozent zu verringern. Um diese Ziele zu erreichen, führen wir neue energie-sparende Fertigungsmethoden ein, erhöhen die Effizienz bestehender Prozesse, nutzen kohlenstoffarme Energieträger und greifen, wo möglich, auf erneuerbare Energieträger zurück.

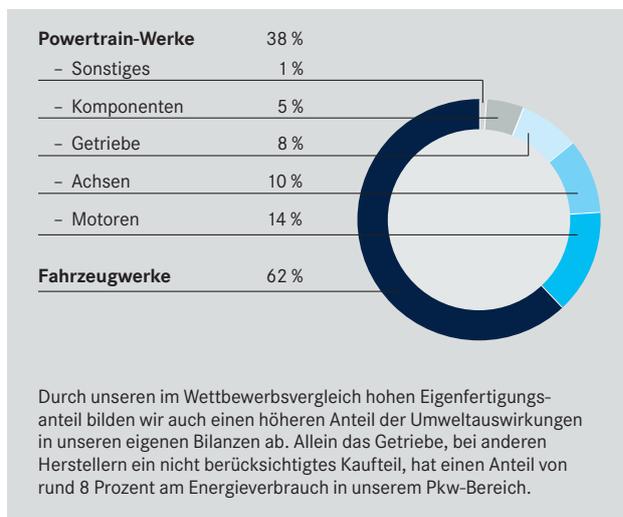
19

Energieverbrauch Daimler-Konzern

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
in GWh							
Kraftstoffe	284	272	328	325	322	315	305
Koks	191	140	169	181	139	69	61
Flüssiggas	100	119	92	96	99	108	98
Heizöl	161	135	97	104	84	78	55
Erdgas	4.412	3.523	4.072	4.161	4.305	4.971	4.922
Fernwärme	989	907	1.085	913	949	973	824
Strom	4.788	3.856	4.456	4.685	4.870	4.545	4.586

20

Hohe Fertigungstiefe bei Mercedes-Benz Cars



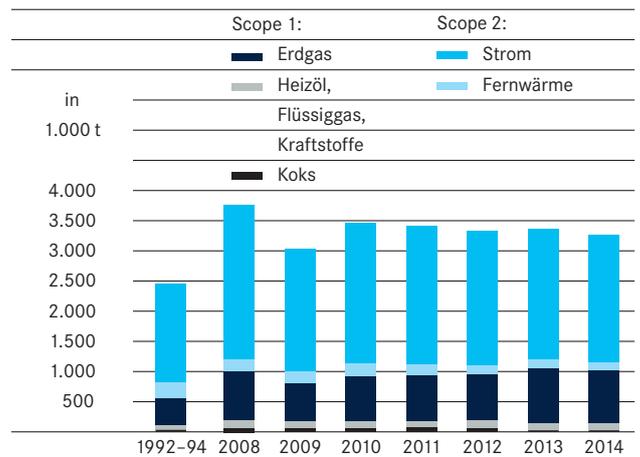
**CO<sub>2</sub>-Emissionen.** Alle diese Maßnahmen und die milde Witterung führten dazu, dass trotz deutlich gesteigerter Produktion der Energieverbrauch 2014 um 1,9 Prozent und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 2,6 Prozent zurückgingen. Aus der Verbrennung fossiler Energieträger sowie dem Bezug von Strom und Fernwärme aus externer Erzeugung ergibt sich der Gesamtausstoß, wie in den Grafiken dargestellt.

**Klimafreundliche Energieversorgung.** Bei der Wärmeversorgung unserer Werke setzen wir auf den kohlenstoffarmen Energieträger Erdgas und nutzen, wo verfügbar, Fernwärme. An vielen Standorten sind hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen im Einsatz, die entweder Daimler selbst oder ein regionaler Versorger betreibt. Der konsequente Ausbau von Blockheizkraftwerken (BHKW) ist ein wichtiger Eckpfeiler unserer klimafreundlichen Energieversorgung. Von 2011 bis 2014 haben wir über 27 BHKW-Module mit einer Kapazität von rund 160 MW errichtet. Allein damit können wir rund 6 Prozent unseres Strom- und Wärmebedarfs CO<sub>2</sub>-optimiert bereitstellen.

An mehreren Standorten in Deutschland, den USA und in Indien betreiben wir Fotovoltaikanlagen auf unseren Dächern oder stellen Dachflächen für Betreibergesellschaften zur Verfügung. Auf diese Weise werden mehr als 65.000 Quadratmeter Dachfläche zur CO<sub>2</sub>-neutralen Stromerzeugung genutzt.

21

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



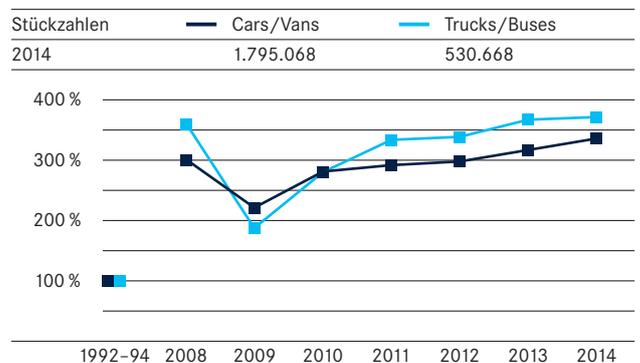
22

Direkte und indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen Daimler-Konzern

	1992-94	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
in 1.000 t								
Scope 1	541	1.009	823	932	955	960	1.052	1.030
Scope 2	1.895	2.770	2.212	2.550	2.481	2.376	2.304	2.241
Summe	2.436	3.779	3.035	3.482	3.436	3.336	3.356	3.271

23

Jährliche Fahrzeugproduktion Daimler-Konzern (1992 = 100 %)



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

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

Für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars bestimmen wir zusätzlich auch die vor- und nachgelagerten CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 3). Für die Produktionsvorkette sind dies 13,7 Mio. t CO<sub>2</sub>, für die Nutzungsphase (150.000 km) der 2014 verkauften Fahrzeuge 33,3 Mio. t.

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

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

[Energieeffizienzprojekt Sindelfingen: Online 406](#)

### Luftreinhaltung

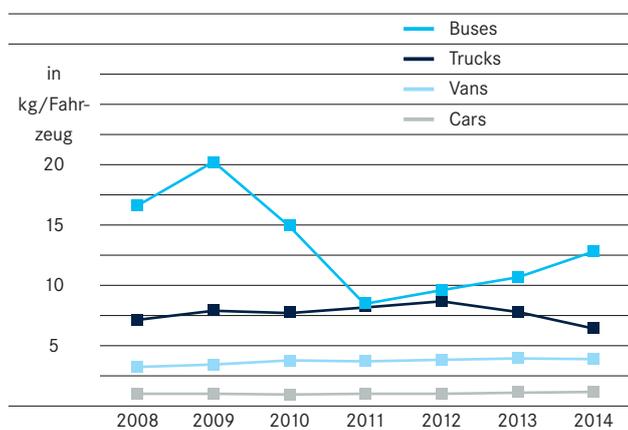
Bei der Fahrzeugherstellung werden vor allem Lösemittel (leicht flüchtige organische Kohlenstoffverbindungen, VOC) frei. Daneben gelangen Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Staub in die Atmosphäre. Die Ozonschicht schädigende Stoffe werden nur noch in geringen Restmengen emittiert, seitdem wir fast nur noch für die Ozonschicht unschädliche Kältemittel verwenden. Die Lösemittellemissionen haben wir als Vorreiter bei der Einführung weitgehend lösemittelfreier Lacksysteme in den letzten Jahrzehnten bereits drastisch verringert; insbesondere bei Mercedes-Benz Cars sind wir Benchmark im Wettbewerbsvergleich. Durch neueste Technologien vor allem bei der Lackierung von Nutzfahrzeugen und Aggregaten schöpfen wir weitere Reduktionspotenziale aus.

[Absolute VOC-, CO-, SO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>-Emissionen: Online 407](#)

[Emissionsvermeidung in der Gießerei: Online 408](#)

## 24

### Spezifische Lösemittellemissionen (VOC) pro Fahrzeug



Die höheren Emissionen bei den Bussen gehen darauf zurück, dass mehr fertige Bussen und weniger Busfahrgestellte gebaut wurden.

## Abfall- und Ressourcenmanagement

Das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist in unseren Werken seit Jahren selbstverständlich. Aufgrund von Sondereinflüssen (siehe Tabelle 25) ist die Recyclingquote 2014 auf 85 Prozent gesunken. Modernste technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung ermöglichen es darüber hinaus, Abfälle von vornherein zu vermeiden. Um unserer besonderen Verantwortung als Abfallerzeuger nachzukommen, prüfen wir die Entsorger unserer Produktionswerke regelmäßig nach einem festgelegten Verfahren. Abfallexporte in andere Länder finden nicht statt.

[Innovatives Verfahren minimiert Abfallmengen: Online 409](#)

## 25

### Abfallmengen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
in 1.000 t							
Abfall zur Beseitigung	69	43	64	68	65	74	82
Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	228	144	191	214	254	222	232
Schrott zur Verwertung	751	544	698	790	778	821	863
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	19	25	32	17	22	42	116
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	60	44	52	63	66	68	70

Die Zunahme zu beseitigender gefährlicher Abfälle geht auf eine Umklassifizierung von Gießereialtsanden zurück. Maßnahmen um diese zu verringern wurden eingeleitet.

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

[Thema Zukunftsfrage Ressourcenschonung“: S. 24 f.](#)

[Produktentwicklung und Materialauswahl: S. 47 ff.](#)

## 26

### Materialbilanz der hergestellten Fahrzeuge

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
in Mio. t							
Metallwerkstoffe	3,9	2,7	3,4	3,9	4,0	4,4	4,7
Sonstige Werkstoffe	1,1	0,8	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4

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

Durch effiziente Technologien reduzieren wir den Einsatz knapper Ressourcen auf das unerlässliche Minimum. Das stoffliche Recycling am Ende der Produktlebenszeit planen wir bereits in der Entwicklung mit ein. In großem Umfang arbeiten wir zudem Gebrauchtteile auf. Dies bringt wirtschaftliche Vorteile für die Kunden und schont die Ressourcen.

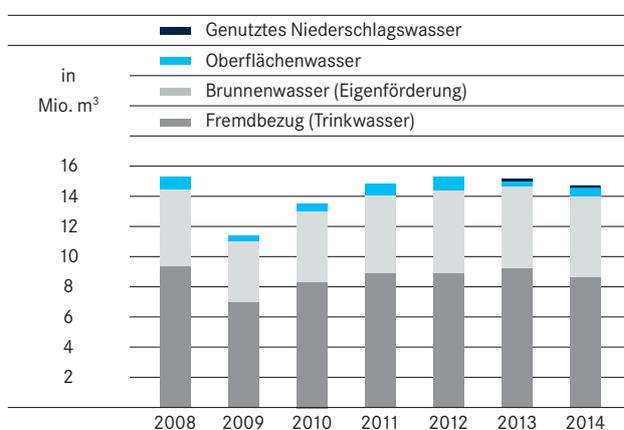
- 🔗 [Thema „Remanufacturing“: S. 26 ff.](#)
- 🔗 [Recycling von Komponenten der Elektromobilität: S. 53](#)

## Gewässerschutz

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

## 27

### Wasserverbrauch



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

- 🌐 [Abwasserfreie Fabrik: Online 410](#)
- 🌐 [Umwelterklärungen der Werke: Online 411](#)
- 🌐 [Gewässerschutz durch Bodenfilter: Online 412](#)

## Logistik und Mitarbeiterverkehr

Der Zu- und Auslieferverkehr unserer Werke sowie die Arbeitswege unserer Mitarbeiter schlagen sich mit Emissionen, Lärm und Ressourcenverbrauch in unserer Umweltbilanz nieder. Durch eine effiziente Logistik sowie die Nutzung von Bahn und Binnenschiffsverbindungen begrenzen wir die Umweltauswirkungen dieser Transporte auf ein Minimum. Dienstreisen ersetzen wir, wo immer möglich und sinnvoll, durch Telefon-, Video- oder Onlinekonferenzen. Mitarbeiter an den Standorten Sindelfingen und Stuttgart erhalten verbilligte Jahrestickets für den öffentlichen Nahverkehr. Lieferungen per Lkw zu unseren deutschen Werken, in das ungarische Kecskemét und in das spanische Vitoria erfassen wir zentral. Auf der Basis von Tonnage und Lkw-Kilometern können die CO<sub>2</sub>-Emissionen näherungsweise bestimmt werden.

- 🌐 [Optimierung der Transportlogistik: Online 413](#)

## 28

### Lkw-Zulieferung Deutschland und Vitoria, Spanien und Kecskemét (Ungarn)

	2010	2011	2012	2013	2014
Lkw-Kilometer in Mio. km	135	159	166	173	218
Beförderte Tonnen in Mio. t	3,7	4,4	4,4	4,3	4,9
CO <sub>2</sub> -Emissionen in 1.000 t	101	119	133	139	171

## 29

### CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Dienstreisen (ausgehend von Deutschland)

	2010	2011	2012	2013	2014
in 1.000 t					
Zug	0,7	0,8	0,9	0,8	0,8
Flugzeug	51,3	66,4	72,4	73,2	80,0

## Naturschutz, Boden und Biodiversität

Unsere Produktionswerke umfassen eine Fläche von insgesamt rund 5.200 Hektar. 65 Prozent davon sind durch Gebäude oder Verkehrsflächen versiegelt. Da Boden ein begrenztes öffentliches Gut ist, nutzen wir Flächen möglichst effizient, etwa durch eine mehrstöckige, dichte Bebauung. Außerdem gestalten wir offene Flächen innerhalb unserer Werke nach Möglichkeit so, dass sie einheimischen Pflanzen und Tieren als Lebensraum dienen können. Damit lässt sich selbst inmitten von Industriearchitektur zur Erhaltung der Biodiversität beitragen. Zum Beispiel haben Wanderfalken an Kaminen unserer Werke Würth und Sindelfingen eine neue Heimat gefunden. Und im Werk Tuscaloosa sorgen eine natürliche Vegetation und Biber mit ihren Dämmen für die Rückhaltung und Vorklärung von Regenwasser. Wegen der Art der Flächennutzung sowie der Lage unserer Werke vornehmlich in Industriezonen sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf gefährdete Arten zu erwarten.

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

- 🌐 [Mehr zum Biodiversitätsindex: Online 414](#)

**Boden und Grundwasser.** Verunreinigungen von Boden und Grundwasser schließen wir nach Möglichkeit bereits im Vorfeld aus. Ein interner Leitfaden gibt für alle Standorte Mindeststandards zum Umgang mit Boden- und Grundwasserunreinigungen vor. Die Anforderungen gehen häufig über die lokalen gesetzlichen Vorgaben hinaus. Ihre Einhaltung wird auch im Rahmen unserer weltweiten Audits überprüft. 2014 waren keine nennenswerten Unfälle mit Schädigungen von Boden oder Grundwasser zu verzeichnen.

# Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Rund 280.000 Menschen setzen weltweit ihre Kraft und ihr Können ein, um zum Erfolg unseres Unternehmens beizutragen. Faire und vertrauensvolle Beziehungen zu den Beschäftigten sind für uns mehr als ein ethischer und gesetzlicher Anspruch: Ohne sie könnten wir unser Geschäft nicht erfolgreich führen.

**Personalstrategie und Ziele.** Unsere Personalstrategie ist in unserer konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie verankert. Sie orientiert sich an fünf strategischen Zielen: Profitabilität, wettbewerbsfähige Belegschaft, exzellente Führungskompetenz, hohe Attraktivität als Arbeitgeber und professionelle HR-Organisation.

[HR-Zielsystem: Online 501](#)

**Handlungsfelder.** Von diesen Zielen haben wir 12 zentrale Handlungsfelder abgeleitet – vom Generationenmanagement über Themen wie Vielfalt und Chancengleichheit oder die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bis hin zur Qualifizierung von Fachkräften in den Wachstumsmärkten. Für jedes einzelne Handlungsfeld wurden konkrete Ziele definiert, die sich auch in den Zielvereinbarungen der Führungskräfte wiederfinden.

[Alle Kennzahlen zum Thema Mitarbeiter: Online 502](#)

[Managementansatz und HR-Organisationsaufbau: Online 503](#)

[Steuerungsinstrument HR-Scorecard: Online 504](#)

**Grundsätze und Richtlinien.** In internen Richtlinien wie unseren „Grundsätzen der sozialen Verantwortung“ verpflichten wir uns unter anderem, Arbeitnehmerrechte einzuhalten. Dasselbe fordern wir auch von unseren Geschäftspartnern und Zulieferern. Für Verstöße gegen unsere Grundsätze haben wir gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung einen Beschwerdeprozess eingerichtet. Dabei wird jeder Fall zentral dokumentiert und bearbeitet.

**Beschäftigungssicherung.** Wir wollen die Beschäftigung unserer Mitarbeiter dauerhaft sichern. Dazu trägt zum Beispiel unsere Vereinbarung zur „Zukunftssicherung Daimler“ bei. Daneben setzen wir auf flexible Arbeitszeitmodelle und tariflich vereinbarte Rahmenbedingungen. Sie erlauben es uns, Marktchancen

zu nutzen und Nachfrageschwankungen besser abzufedern. Zugleich helfen uns diese Vereinbarungen besser zu reagieren, wenn der Personalbedarf punktuell steigt.

[Flexibler arbeiten, Zukunft sichern: Online 505](#)

[Belegschaft nach Regionen und Geschäftsfeldern: Online 506](#)

**Interessenvertretung und Mitbestimmung.** Unsere Mitarbeiter haben das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Wir gewährleisten dieses Recht auch in Staaten, in denen die Koalitionsfreiheit nicht geschützt ist. In Deutschland gelten für über 95 Prozent, weltweit für über 80 Prozent unserer Beschäftigten Kollektivvereinbarungen. Unsere Mitarbeiter in Deutschland besitzen umfangreiche Mitwirkungsrechte, die vom Betriebsverfassungsgesetz geregelt werden. Mit den Arbeitnehmervertretungen arbeiten wir eng zusammen, sowohl regional als auch international. Auf Unternehmensebene vertreten zehn Aufsichtsräte die Interessen der Arbeitnehmer. Daneben pflegen wir den Dialog mit unseren Sozialpartnern auch jenseits der gesetzlichen Mitbestimmungsrechte.

[Arbeitnehmerrechte und Arbeitnehmervertretungen: Online 507](#)

[Menschen- und Arbeitnehmerrechte: S. 43 f.](#)

[Bekennnis zu internationalen Initiativen und Prinzipien: S. 38 f.](#)

[Unsere wichtigsten Grundsätze und Richtlinien im Wortlaut: Online 508](#)

[BPO – Anlaufstelle für Hinweisgeber: S. 45](#)

[Arbeitnehmerrechte und Lieferantenmanagement: S. 64](#)

## Attraktiver Arbeitgeber

### Die Meinung der Mitarbeiter ist uns wichtig und wertvoll.

Wie verbunden fühlen sich unsere Beschäftigten mit dem Unternehmen? Wie groß ist ihre Leistungsbereitschaft? Wie zufrieden sind sie mit ihrer Arbeitssituation und mit der Führung durch ihre Vorgesetzten? Mittels unserer weltweiten Mitarbeiterbefragung erhalten wir Antworten auf Fragen wie diese. Das Feedback unserer Beschäftigten hilft uns, unsere Organisation und unsere Führungskultur stetig weiterzuentwickeln. Zeigt sich dabei ein Verbesserungsbedarf, gehen wir diesen im Folgeprozess der Befragung an.

Bei der Konzernmitarbeiterbefragung 2014 erreichten wir mit 70 Prozent erneut eine hohe Beteiligungsquote – ein Beleg dafür, dass unsere Mitarbeiterbefragung als Feedbackinstrument akzeptiert wird. Der gute Wert zeigt zudem, dass unsere Mitarbeiter daran interessiert sind, sich zu beteiligen und das Unternehmen gemeinsam weiterzuentwickeln.

## 30

### Fluktuationsrate

	2012	2013	2014
in %			
Konzern (weltweit)	4,9	4,4	4,9
Deutschland	3,4	2,1	2,7
USA	7,2	9,5	5,8
Übrige Welt	7,3	7,5	9,3
Frauen (weltweit)	5,3	5,2	5,7

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung fließen in unseren Employee Commitment Index (ECI) ein. Dieser blieb 2014 im Vergleich zur letzten Vollbefragung im Jahr 2011 auf gleichem Niveau. Im internationalen Benchmark-Vergleich liegen wir damit weiterhin über dem weltweiten Durchschnitt, in einzelnen Regionen sogar deutlich darüber. Allerdings haben wir nicht in allen Punkten gute Ergebnisse erzielt. 2015 gilt es daher, vor allem dort, wo wir schwächer abgeschnitten haben, gemeinsam Handlungspotenziale zu ermitteln und erforderliche Maßnahmen einzuleiten. Bei unserer nächsten weltweiten Mitarbeiterbefragung im Jahr 2016 werden wir dann messen, wie erfolgreich diese Maßnahmen umgesetzt wurden.

🔗 [Thema „Mitarbeiterbefragung“: S. 17](#)

**Attraktiv und fair: Vergütung bei Daimler.** Daimler baut auf das Können und den Einsatz seiner Mitarbeiter. Ihre geleistete Arbeit vergüten wir weltweit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie legt dafür Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen fest. Innerhalb des so abgesteckten Rahmens berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten des lokalen Marktes, denn wir wollen attraktive Gehälter und Zusatzleistungen bieten. Die lokalen Vergütungssysteme lassen wir regelmäßig in Stichproben audizieren.

🌐 [Globale Vergütungsrichtlinie: Online 509](#)

**Gehaltshöhe und Mindestlohn.** Die Höhe des Entgelts richtet sich nach den Aufgaben und Leistungen der Beschäftigten sowie nach ihrer Qualifikation und Erfahrung. Dabei zahlen wir markt- und branchenübliche Gehälter. Diese liegen deutlich über den gesetzlichen Mindestlöhnen, die für viele Standorte gelten. Neben gesetzlichen Mindestlöhnen bestimmen vielfach kollektive Vereinbarungen das Lohnniveau. Gelten tarifliche Bindungen, gewähren unsere Konzerngesellschaften meist zusätzliche freiwillige Leistungen. So erhalten die Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland derzeit Vergütungen, die deutlich über dem Tarifniveau liegen.

**Equal Pay – gerechte Bezahlung.** Bei der Grundvergütung zählen für uns weder Geschlecht noch Herkunft, sondern ausschließlich die Funktion und die Verantwortung des Mitarbeiters. So schließen wir jede Form der Diskriminierung aus. Für Gehaltsentscheidungen gilt das Mehraugenprinzip. Regelmäßige Einkommensüberprüfungen sorgen für Transparenz. Das Prinzip des „Equal Pay“ gilt zudem auch für Zeitarbeitnehmer. Sie erhalten während des Einsatzes im gewerblichen Bereich eine Vergütung nach Metall- und Elektro-Tarifverträgen.

**Vergütung der Führungskräfte.** Je verantwortungsvoller die Position, desto höher ist der variable Vergütungsanteil. Die variable Vergütung berücksichtigt zum einen den Unternehmenserfolg. Zum anderen richtet sie sich danach, inwieweit die Führungskraft individuell vereinbarte Ziele erreicht hat. Diese Ziele werden im Rahmen eines weltweit einheitlichen Prozesses zwischen Führungskraft und Vorgesetztem abgesprochen. Inhaltlich spielen dabei auch Kriterien der Nachhaltigkeit eine Rolle. So vereinbaren wir mit unseren Führungskräften – je nach Funktion und Ebene – zum Beispiel auch Diversity- und Compliance-Ziele.

🌐 [Leistungsbeurteilung und Führen mit Zielen: Online 510](#)

**Betriebliche Altersvorsorge.** Im Alter können unsere Mitarbeiter – neben gesetzlichen und privaten Leistungen – im Allgemeinen eine attraktive betriebliche Altersversorgung erwarten. Dies gilt für Vollzeit- wie für Teilzeitbeschäftigte. Je nach Land und Gesellschaft bieten wir leistungs- oder beitragsorientierte Versorgungspläne an. Zusätzlich können die Mitarbeiter über eine Entgeltumwandlung selbst für den Ruhestand vorsorgen. Unsere Versorgungsverpflichtungen decken wir mehrheitlich durch geeignete Pensionsvermögen ab und schützen sie vor Insolvenz.

🌐 [Altersvorsorge bei Daimler: Online 511](#)

## 31

### Aufwendungen für Altersvorsorge im Daimler-Konzern

	2012	2013	2014
Angaben in Mrd. Euro			
Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31.12. <sup>1</sup>	23,9	23,2	30,1
Zahlungen an Pensionäre	0,8	0,8	0,8
Aufwendungen für staatliche und externe Pensionspläne	1,4	1,3	1,4

<sup>1</sup> Die Höhe dieser Barwerte ist stark von den jährlich festzulegenden bilanziellen Bewertungsparametern, insbesondere des Abzinsungssatzes, abhängig.

🔗 [Weiterführende Zahlen und Fakten: GB 2014, S. 234 ff.](#)

## Diversity Management

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

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

- **Unterschiedlichkeit fördern.** Bei Daimler respektieren und wertschätzen wir die Unterschiedlichkeit unserer Beschäftigten. Wir bestärken sie darin, diese Vielfalt ins Unternehmen einzubringen.
- **Verbindungen schaffen.** Wir nutzen die vielfältigen Erfahrungen, Perspektiven und Kompetenzen unserer Mitarbeiter 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.

Um dies alles im Unternehmen umzusetzen, konzentriert sich unser Diversity Management auf vier Handlungsfelder: Gender Diversity, Generationenmanagement, Interkulturalität und Working Culture.

**Förderung von Frauen in Führungspositionen.** Daimler hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis 2020 auf 20 Prozent zu erhöhen. Derzeit sind gut 14 Prozent unserer Führungskräfte im mittleren und oberen Management weiblich. Um unser Ziel zu erreichen, fördern wir Frauen durch spezielle Programme. Das gilt insbesondere für weibliche Nachwuchskräfte aus Ingenieurwissenschaften und Technik. 2014 waren rund 40 Prozent der Trainees, die über unser Programm CAREer ins Unternehmen einstiegen, Frauen.

 [Entwicklung des Frauenanteils: Online 512](#)

**Generationenmanagement.** Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn Jahren zu veränderten Belegschaftsstrukturen führen. Liegt das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter heute bei 44 Jahren, so wird es sich bis 2024 auf etwa 47 Jahre erhöhen. Jeder zweite Beschäftigte der Daimler AG in Deutschland wird dann 50 Jahre oder älter sein. Zudem wird mit dem erhöhten Rentenzugangsalter die Generationenvielfalt in unseren Betrieben zunehmen. Schon heute arbeiten in unseren Teams vier Generationen zusammen, die sich durch eigene Vorstellungen, Fähigkeiten und Stärken auszeichnen und auch spezifische Anforderungen an das Arbeitsumfeld stellen. Damit diese Generationenvielfalt für das Unternehmen zum Vorteil wird, stärken wir die gegenseitige Wertschätzung aller Altersgruppen im Berufsalltag und fördern eine produktive Zusammenarbeit.

Mithilfe unseres Generationenmanagements werden wir diesen Herausforderungen gerecht, indem wir die Rahmenbedingungen an die sich verändernde Belegschaft anpassen. Darüber hinaus wollen wir unsere Führungskräfte sensibilisieren und die Eigenverantwortung der Mitarbeiter stärken, um die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten aller Generationen dauerhaft zu erhalten.

 [Aktivitäten des Generationenmanagements: Online 513](#)

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

 [Internationales Patenprogramm: Online 514](#)

**Flexibel arbeiten.** Viele Beschäftigte legen heute Wert darauf, ihre Arbeitszeit individuell gestalten zu können. Oft ist es ihnen nur so möglich, ihr Berufs- und Privatleben miteinander zu verbinden. Unser Ziel ist es, ihnen dafür passende Rahmenbedingungen zu bieten. So gibt es allein bei Daimler in Deutschland über 300 unterschiedliche Regelungen, um flexibel zu arbeiten. Wenn es darum geht, qualifizierte Nachwuchs- und Führungskräfte zu gewinnen, ist dies für uns ein besonderes Plus (Employer of Choice).

Alle unsere Beschäftigten in Deutschland haben Anspruch auf Elternzeit. Von jenen, die diese Möglichkeit wahrnehmen, waren 2014 rund 60 Prozent Frauen und 40 Prozent Männer. Nahezu alle unsere Mitarbeiter in Elternzeit kehren danach an ihren Arbeitsplatz im Unternehmen zurück. Betriebsvereinbarungen erlauben es den Mitarbeitenden überdies, ihre Berufstätigkeit für bis zu fünf Jahre zu unterbrechen – mit der Garantie, danach wieder bei Daimler einsteigen zu können.

Allein in Deutschland haben wir 570 betriebsnahe Krippenplätze für Kinder unter drei Jahren eingerichtet. Daneben unterstützt eine qualitätsgeprüfte Onlineplattform unsere Mitarbeiter dabei, passende Lösungen für die Kinderbetreuung zu finden, von Tagesmüttern bis hin zu Leihgroßeltern.

Um speziell Führungskräften auf Teamleiter- und Abteilungsleitererebene in bestimmten Lebensphasen ein flexibleres Arbeiten zu ermöglichen, fördern wir das Jobsharing. Diese Möglichkeit nehmen bei der Daimler AG zurzeit mehr als 30 Jobsharing-Paare mit jeweils bis zu 30 Wochenstunden in Anspruch.

 [Beispiele für flexibles Arbeiten: Online 515](#)

 [Wochenarbeitszeit und Mehrarbeit: Online 516](#)

 [Diversity-Kennzahlen: Online 517](#)

## Entwicklung und Förderung

Wettbewerbsfähig und innovativ sind wir nur, wenn wir hoch qualifizierte Mitarbeiter gewinnen und an unser Unternehmen binden können. Passgenaue Programme und Fördermaßnahmen in allen wichtigen Phasen des individuellen Ausbildungs- und Berufswegs helfen uns dabei.

**Berufsausbildung.** Unsere gewerblich-technische und kaufmännische Berufsausbildung sowie unser Studienangebot im Rahmen der Dualen Hochschule sichern den größten Teil der benötigten Nachwuchskräfte. Um immer auf dem neuesten Stand zu sein, bauen wir unser Berufsportfolio laufend bedarfsgerecht aus. In Deutschland sichert das Daimler Ausbildungs System (DAS) die hohe Qualität und Effizienz unserer technischen Berufsausbildung.

Mit unseren internationalen Austauschprogrammen für Auszubildende und Ausbilder schaffen wir die Grundlagen für Mobilität und Flexibilität sowie für fremdsprachliche und interkulturelle Kompetenzen. In Ländern wie Spanien, Ungarn, England, Irland, Schweden, Rumänien und der Türkei konnten 2014 rund 70 Auszubildende und zwei Ausbilder erste Auslandserfahrungen sammeln.

Zusätzlich internationalisieren wir unsere Ausbildungsaktivitäten weiter, um konzernweit hohe Ausbildungsstandards zu erreichen. Zum Beispiel haben wir für unsere internationalen Pkw-Standorte das Mercedes-Benz Qualification System (MBQS) entwickelt. Es legt die Rahmenbedingungen für den Aufbau benötigter Qualifikationen im Ausland fest. Weiter etablieren wir Elemente einer dualen Ausbildung auch außerhalb Deutschlands.

Derzeit beschäftigt Daimler insgesamt 8.346 Auszubildende (Vorjahr: 8.630), davon 1.773 im Ausland (Vorjahr: 1.964). Weitere 1.400 Jugendliche (Vorjahr: 1.300) bilden wir im Rahmen von Schulkooperationen an internationalen Standorten aus.

 [Berufsausbildung bei Daimler: Online 518](#)

 [Duale Hochschule bei Daimler: Online 519](#)

**Talente gewinnen und entwickeln.** Mit breit gefächerten Einstiegs- und Qualifizierungsprogrammen sprechen wir talentierte Nachwuchskräfte an und bieten ihnen Entwicklungsperspektiven in unserem Unternehmen. Dazu zählen duale Studiengänge, Förderprogramme für Studierende (Daimler Student Partnership), das Förderprogramm FacTS für Jungfacharbeiter, das konzernweite Traineeprogramm CAREer sowie die Daimler Academic Programs, über die Bachelor- und Masterabschlüsse oder auch ein akademisches Zertifikat erworben werden können.

 [Förderprogramm FacTS: Online 520](#)

 [Daimler Academic Programs: Online 521](#)

 [Traineeprogramm CAREer: Online 522 / \[www.career.daimler.com\]\(http://www.career.daimler.com\)](#)

**Weiterbildung und Qualifizierung.** Getreu dem Grundsatz des lebenslangen Lernens ermöglichen wir es unseren Beschäftigten während ihres gesamten Berufslebens, sich – fachlich wie persönlich – weiterzubilden und zu qualifizieren. Dabei setzen wir zunehmend E-Learning und elektronische Kommunikationsmittel ein. Einmal im Jahr sprechen Vorgesetzte und Mitarbeiter miteinander über Qualifizierungsthemen und vereinbaren passende Maßnahmen.

Geregelt wird die betriebliche Weiterbildung durch die Gesamtbetriebsvereinbarung Qualifizierung. Sie sieht auch vor, dass Beschäftigte das Unternehmen für bis zu fünf Jahre verlassen können, um sich weiterzuqualifizieren, wobei die Möglichkeit des Wiedereinstiegs garantiert ist. Jedes Jahr nutzen rund 500 Beschäftigte diese Chance. Überdies können Vorgesetzte die Qualifizierung ihrer Mitarbeiter durch Zeitguthaben sowie finanziell unterstützen.

Die Daimler Corporate Academy (DCA) erstellt ein integriertes und weltweit durchgängiges Qualifizierungsprogramm für unsere Fach- und Führungskräfte. So erhalten sie überall dieselben hochwertigen Angebote, vielerorts in der jeweiligen Landessprache. Das Programm umfasst die Bereiche Führung, Fachwissen (Personal, Finanzen, Einkauf, IT) und überfachliches Wissen. Darüber hinaus unterstützt die DCA die strategischen Kooperationen des Konzerns mit maßgeschneiderten Angeboten.

 [Schwerpunkte der Qualifizierung: Online 523](#)

 [Programm „Professionals on the Move“: Online 524](#)

## 32

### Qualifizierung in Deutschland

	2012	2013	2014
Investitionen für Qualifizierung in Mio. Euro	112	107	121
Qualifizierungstage pro Mitarbeiter (gesamt)/Jahr	4,0	4,1	4,1
Qualifizierungstage pro Mitarbeiterin/Jahr (erst ab 2011 erhoben)	4,3	4,2	4,3
Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter/Jahr	28,0	28,7	28,7

## Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz

Der demografische Wandel und die Veränderungen in der Arbeitswelt wirken sich auf die Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiter aus. Damit sind vorausschauende, nachhaltige Lösungen gefragt, um die Gesundheit und körperliche Unversehrtheit der Beschäftigten zu erhalten.

 [Kennzahlen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz: Online 525](#)

**Organisation und Richtlinien.** Im Daimler-Konzern gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgerichtete Leitsätze. Sie orientieren sich an Landesgesetzen und internationalen Standards. Für Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit, betriebliche Gesundheitsförderung, Ergonomie, Sozialberatung und Integrationsmanagement ist unser Bereich Health & Safety verantwortlich. Daneben sind das Gesundheitsmanagement und der Arbeitsschutz auch Gegenstand unserer Risikomanagementsysteme.

 [Leuchtturmprojekte und Initiativen: Online 526](#)

 [Ergonomische Arbeitsplatzgestaltung: Online 527](#)

 [Sozialberatung für Führungskräfte und Mitarbeiter: Online 528](#)

 [Aktivitäten gegen HIV/AIDS: Online 529](#)

**Die betriebliche Gesundheitsförderung** bei Daimler zielt darauf ab, die Mitarbeiter zu einem gesunden Lebensstil zu motivieren und ihre Eigenverantwortung in Gesundheitsfragen zu stärken. Sie schafft Anreize für ein gesundheitsbewusstes Verhalten und fördert ein gesundheitsgerechtes Umfeld. Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Therapie und Rehabilitation unterstützen dies weltweit. Die Jahreskampagne 2014 stand unter dem Motto „Gesund is(s)t bunt“. Mit Ernährungstipps, Vorträgen und Kantinenaktionen zeigte sie, dass gesunde Ernährung Spaß machen kann und nicht zwangsläufig mit Verzicht verbunden sein muss.

 [Portfolio der betrieblichen Gesundheitsförderung: Online 530](#)

 [Gesundheitskampagne 2014: Online 531](#)

Die Arbeitssicherheit umfasst alle Maßnahmen zur Prävention von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und Berufskrankheiten. Eine ihrer Grundlagen ist die Gefährdungsbeurteilung, aus der präventive Maßnahmen abgeleitet werden. Um nachhaltig ganzheitliche und integrierte Prozesse, Verfahren und Systeme schaffen und weiterentwickeln zu können, sind wesentliche Arbeits- und Gesundheitsschutzprozesse standardisiert. Auf Basis der Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie der Arbeitsschutzstrategie und der Ergebnisse der Audits und Reviews müssen für jede Organisationseinheit regelmäßig Arbeitsschutzziele festgelegt, verabschiedet und umgesetzt werden. Es besteht die Verpflichtung zur kontinuierlichen Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Die Zielerreichung im Arbeits- und Gesundheitsschutz wird durch ein effektives Berichtswesen unterstützt.

 [Gremien, Leitsätze und Vereinbarungen zum Arbeitsschutz: Online 532](#)

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

 [Portfolio der Arbeitsmedizin: Online 533](#)

# Lieferanten.

In einer arbeitsteiligen globalen Wirtschaft endet unsere Verantwortung nicht an den Firmentoren.

Die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards gilt in unserer gesamten Lieferkette. Das fördern wir durch Dialog und Qualifizierung sowie gemeinsame Standardisierungsinitiativen mit anderen Herstellern. Bei Verstößen ziehen wir unsere Konsequenzen.

Als global agierendes Unternehmen mit mehr als 62 Produktionsstandorten in 19 Ländern gründet unser Erfolg nicht zuletzt auf einer guten und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern weltweit. Das spiegelt sich auch in unserem Einkaufsvolumen, das rund die Hälfte des Umsatzes der Daimler AG umfasst. Basis der Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern sind gemeinsame Werte und Anforderungen. Dazu gehört auch die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards entlang der Lieferkette.

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

Für alle neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit sind Schulungsprogramme zu Nachhaltigkeit und Compliance verpflichtend, bestehende Mitarbeiter werden regelmäßig über Neuerungen informiert. 2014 haben wir ein webbasiertes Training „Nachhaltigkeit in Einkauf und Lieferkette“ an unseren weltweiten Standorten ausgerollt.

## Unsere Nachhaltigkeitsstandards

In unseren „Supplier Sustainability Standards“, die wir 2013 in Details überarbeitet haben, sind unsere Anforderungen an Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit, Geschäftsethik und Compliance dargelegt. Sie sind Grundlage für jede Geschäftsbeziehung mit produzierenden Lieferanten ebenso wie mit Dienstleistern und verbindlicher Bestandteil der Vertragsbedingungen weltweit. Unsere direkten Lieferanten verpflichten sich mit der Vertragsunterzeichnung, die Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, sie ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen. Wir unterstützen sie dabei durch zielgerichtete Informationen und Qualifizierung. Zentrale Informationsplattform ist das „Daimler Lieferanten Portal“.

 [Supplier Sustainability Standards im Wortlaut: Online 601](#)  
 [daimler.covisint.com](http://daimler.covisint.com)

**Umweltmanagement in der Lieferkette.** Einen erheblichen Einfluss auf die ökologische Gesamtbilanz der Standorte von Daimler haben die Zulieferer. Daimler erwartet daher, dass ent-

lang der Lieferkette der Nachweis eines zertifizierten Umweltmanagements nach ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards regelmäßig erbracht wird. Ab 1. Januar 2015 wird diese Forderung in den Einkaufsbedingungen verankert.

## 33

### Soziale Grundsätze für Werk- und Dienstverträge

Für die Vergabe und Durchführung von Werk- und Dienstverträgen gelten seit 2013 Standards, die über bestehende gesetzliche Regelungen hinausgehen. Hierin sind Anforderungen in Bezug auf den Arbeits- und Gesundheitsschutz, die Unterbringung, die Vergütung, den Einsatz von Zeitarbeitnehmern, die Beauftragung von Subunternehmern und die Selbstständigkeit definiert. Relevant sind diese sozialen Grundsätze für alle Aufträge, die mehr als zwei Monate umfassen und auf dem Betriebsgelände der Daimler AG in Deutschland ausgeführt werden. Lieferanten sind aufgefordert, eine Erklärung zur Einhaltung der Standards auszufüllen und zu unterschreiben. Dies ist eine Voraussetzung zur Erteilung neuer Aufträge. Ein Auditteam des Einkaufs überprüft bei den Lieferanten, ob die Standards eingehalten und die Werk- und Dienstverträge korrekt durchgeführt werden.

**Dialog und Qualifizierung.** Nachhaltigkeit im Lieferantenmanagement ist für uns ein kontinuierlicher Prozess, der nur in Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern dauerhaft gelingen kann. Deswegen legen wir Wert auf einen aktiven Austausch mit den Lieferanten weltweit und beziehen die lokale Zulieferindustrie in diesen Dialog ein. Regelmäßig finden Lieferantenveranstaltungen statt, bei denen auch die Nachhaltigkeitsanforderungen besprochen werden. In Zusammenarbeit mit anderen Automobilherstellern organisiert der Einkauf von Daimler zudem Lieferantentrainings. 2014 haben solche Trainings in China, der Türkei und Russland stattgefunden. Insgesamt haben wir seit 2010 bereits über 300 Lieferanten geschult. Außerdem ist auch in unseren Stakeholder-Dialogen die Umsetzung von Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette ein wichtiges Thema.

 „Daimler Sustainability Dialogue“: S. 40

## Aufbau eines industrieweiten Referenzrahmens

Viele Herausforderungen und Chancen, die mit unternehmerischer Nachhaltigkeit verbunden sind, können nicht von einzelnen Unternehmen allein angegangen werden. Eine branchenweite Zusammenarbeit entlang der weltweiten Lieferkette ist hierfür notwendig und erhöht zudem den Wirkungsgrad von Maßnahmen. Deshalb engagieren wir uns in verschiedenen nationalen

und internationalen Branchen- und Industrieverbänden wie econsense, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME), dem Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA), der amerikanischen Automotive Industry Action Group (AIAG) sowie der europäischen Automotive-Arbeitsgruppe zu Nachhaltigkeit in der Lieferkette, die sich als Brancheninitiative innerhalb des europäischen Unternehmensnetzwerks CSR Europe gegründet hat. Ziel der unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit ist es, einen anerkannten unternehmens- und industrieweiten Referenzrahmen aufzubauen. Ein Ergebnis dieser Zusammenarbeit sind einheitliche soziale und ökologische Mindeststandards, die 2014 veröffentlicht wurden. Auf diese „Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain“ haben sich die AIAG und die europäische Automotive-Arbeitsgruppe verständigt. So ist eine weltweite Gültigkeit der Standards sichergestellt.

Im Rahmen von CSR Europe arbeiten wir intensiv mit Experten aus den Einkaufsbereichen anderer Hersteller zusammen. Dabei haben wir auch einen gemeinsamen Fragebogen zur Selbstauskunft der Nachhaltigkeitsleistung von Zulieferern („Self-Assessment“) entwickelt und erfolgreich pilotiert. Dieser Fragebogen wird von allen an der Initiative beteiligten Unternehmen anerkannt und zur Anwendung gebracht. Daimler wird diesen Fragebogen zur Selbstauskunft der Nachhaltigkeitsleistung bei ausgewählten Hauptlieferanten einsetzen.

[European Automotive Working Group on Supply Chain Sustainability: www.csreurope.org](http://www.csreurope.org)

[www.aiag.org](http://www.aiag.org)

[www.bme.de](http://www.bme.de)

[www.econsense.de](http://www.econsense.de)

[www.vda.de](http://www.vda.de)

## 34

### Nachhaltigkeitsmanagement in der Lieferkette

Maßnahmen	
Präventiv	Reaktiv
Kommunikation	Eskalationsprozess zur Verfolgung von Verdachts- und Beschwerdefällen
Risikoanalyse	
Trainings	
Self-Assessment	Externe Nachhaltigkeitsaudits
Interne Lieferantenaudits	
Medien- und Datenbankrecherche	Konsequenzen bei Verstößen
Supplier Sustainability Standards	

### Prävention und Risikomanagement

Die Durchsetzung einheitlicher Nachhaltigkeitsstandards und der Einsatz effektiver Kontrollinstrumente stellen in einer weltumspannenden Wertschöpfungskette eine besondere Herausforderung dar. Deswegen haben wir ein effektives mehrstufiges

Konzept zur Überprüfung unserer Nachhaltigkeitsanforderungen in den Einkaufsprozessen etabliert:

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

Diese Analyse versetzt uns in die Lage, Lieferanten auszumachen, für die ein solches erhöhtes Risiko gilt. Daraus leiten wir Aktivitäten ab. Zusätzlich überprüfen wir regelmäßig mithilfe einer Medien- und Datenbankrecherche tatsächliche Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstöße unserer direkten Zulieferer. Sämtliche Hinweise werden systematisch verfolgt.

- **Überprüfung neuer Lieferanten vor der Vertragsaufnahme.** Gerade bei neuen Lieferanten aus Risikoländern stellen geschulte Auditoren bei Assessments vor Ort gezielte Fragen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards. Zusätzlich setzen wir im Bedarfsfall ein Self-Assessment ein.

- **Eskalationsprozess bei Verdachtsfällen und Verstößen.** Bei dem Verdacht auf oder einem konkreten Verstoß eines Lieferanten gegen geltende Nachhaltigkeitsstandards folgen wir einem etablierten Eskalationsprozess. Er beginnt mit der Bitte um Stellungnahme und eine Erläuterung der getroffenen Maßnahmen zur Behebung der Missstände. Bleiben Zweifel bestehen, suchen wir das direkte Gespräch mit dem Lieferanten oder verlangen von der Geschäftsleitung eine schriftliche Stellungnahme. Insbesondere bei Verdacht auf Menschenrechtsverstöße arbeiten wir eng mit der Arbeitnehmervertretung zusammen. Wir gehen sämtlichen Hinweisen auf Verstöße nach.

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

## 35

### Herkunftsnachweis von Konfliktrohstoffen

In bestimmten Abbaugebieten der Welt besteht aufgrund innerstaatlicher Krisen das Risiko, dass bewaffnete Konflikte mit Erlösen aus Rohstoffverkäufen finanziert werden. Um zu verhindern, dass der Handel mit diesen sogenannten Konfliktrohstoffen (Zinn, Tantal, Wolfram und Gold) Konflikte anheizt, sind eine Reihe von Initiativen eingeleitet worden. Sie sollen eine Deklaration der Herkunft und eine verantwortungsvolle Beschaffung der Rohstoffe ermöglichen. So fordert die Sektion 1502 des US-amerikanischen Dodd-Frank-Acts von US-börsennotierten Unternehmen einen Herkunftsnachweis entlang der gesamten Lieferkette.

In Europa strebt die Europäische Union ebenfalls eine gesetzliche Regelung an. Daimler befürwortet einen Ansatz zur Etablierung eines verantwortungsvollen Rohstoffbezugs, der zielführend und zugleich praktikabel ist, und ist dazu mit Industrieverbänden und Branchenverbänden wie dem Verband der Automobilindustrie im regelmäßigen Austausch.

# Gesellschaftliche Verantwortung.

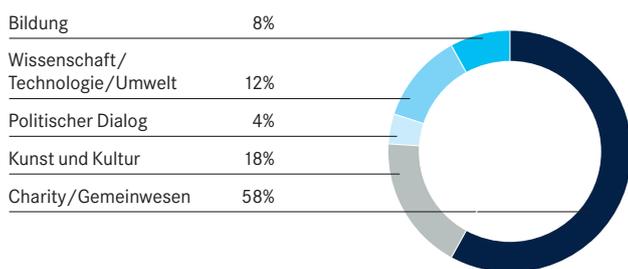
Unternehmerischer Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung gehören für uns zusammen. Wir wollen als Unternehmen gestalten, helfen und fördern. In vielen gemeinwohlorientierten Projekten tragen wir gemeinsam mit unseren Mitarbeitern dazu bei, gesellschaftliche Herausforderungen zu meistern.

Unsere globale Präsenz bietet uns die Chance, weltweit an unseren Standorten das gesellschaftliche Umfeld mitzugestalten und den Dialog zwischen den Kulturen zu fördern. Inhaltlich konzentrieren wir uns dabei zum einen auf Handlungsfelder, die sich aus unserer Rolle als „guter Nachbar“ ergeben. Zum anderen engagieren wir uns für Projekte, in die wir unser spezifisches Wissen und unsere Kernkompetenzen als Automobilhersteller einbringen können. Im Vordergrund stehen dabei die folgenden Themenfelder: Wissenschaftsförderung, Bildung und Verkehrssicherheit, Naturschutz, Kunst und Kultur, Gemeinwesen und karitatives Engagement, Mitarbeiterengagement sowie Dialog und Verständigung.

2014 haben wir fast 60 Mio. Euro in Spenden an gemeinnützige Institutionen und in Sponsorings für gesellschaftliche Projekte investiert. Nicht einberechnet sind hierbei Stiftungsaktivitäten sowie Corporate-Volunteering-Einsätze und von uns selbst initiierte Projekte.

## 36

### Spenden und Sponsoring im Jahr 2014 (seit 2013: inklusive Steuern)



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

**Zuwendungen an politische Parteien** vergeben wir strikt nach geltendem Recht. Unsere unternehmensinterne Richtlinie sieht für Zuwendungen an Parteien einen Vorstandbeschluss zwingend vor. Im Jahr 2014 haben wir ausschließlich in Deutschland die demokratischen Parteien mit insgesamt 320.000 Euro gefördert. Davon erhielten CDU und SPD je 100.000 Euro, FDP, CSU sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 Euro.

### Wissenschaftsförderung

Ohne eine zielgerichtete weltweite Förderung von Wissenschaft, Forschung und Technik ist eine nachhaltige Entwicklung nicht zu verwirklichen. Der internationale Wissensaustausch und die Innovationsförderung sind hierbei wichtige Treiber. Wir unterstützen daher weltweit Universitäten, Forschungseinrichtungen und interdisziplinäre Wissenschaftsprojekte. Diese Aktivitäten haben wir in Stiftungen gebündelt.

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

**Autonomes Fahren im Straßenverkehr der Zukunft.** Rund 1,5 Mio. Euro investiert die Daimler und Benz Stiftung in das Projekt „Villa Ladenburg“: Ein Team von über 20 Forschern untersucht, welche individuellen und gesellschaftlichen Auswirkungen sich selbst steuernde Fahrzeuge im Verkehr haben werden.

[www.daimler-benz-stiftung.de](http://www.daimler-benz-stiftung.de)

Der **Daimler-Fonds** unterstützt im Rahmen des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft unter anderem die Vergabe des Deutschen Zukunftspreises für Technik und Innovation. Er wird jährlich vom Bundespräsidenten verliehen und gehört zu den wichtigsten Wissenschaftsauszeichnungen Deutschlands.

[www.stifterverband.org](http://www.stifterverband.org)

Mit dem **Förderprogramm MINTernational** wollen der Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft, die Daimler und Benz Stiftung und der Daimler-Fonds dazu beitragen, die MINT-Fächer (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) in Deutschland weiter zu internationalisieren. Im Rahmen eines Wettbewerbs werden Hochschulen ausgezeichnet, die besonders innovative Konzepte entwickelt haben, um MINT-Studierende in Deutschland fit zu machen für den Weltmarkt und zugleich die besten Studenten aus dem Ausland nach Deutschland zu holen. Die Gewinner der ersten Ausschreibungsrunde erhielten insgesamt 500.000 Euro, um ihre Konzepte umzusetzen.

[Mehr zur Wissenschaftsförderung: qr-sr.daimler.com/Oqp](http://qr-sr.daimler.com/Oqp)

## Bildung

Den Zugang zu Bildung zu verbessern ist für uns eine der nachhaltigsten Investitionen im Sinne der Gesellschaft wie auch unseres Unternehmens. Denn Bildung schafft Chancen und öffnet Türen in eine Zukunft voller Möglichkeiten. Deswegen stärken wir mit einer Vielzahl von Bildungsprojekten in aller Welt die Begeisterung für Wissenschaft und Technik, aber auch die Fähigkeit, über den Tellerrand des Arbeitslebens hinauszuschauen und mit offenen Augen durch die Welt zu gehen. Zugleich fördern wir mit unseren Projekten auch die Chancengleichheit.

**Genius – Die junge WissensCommunity von Daimler.** Unsere Bildungsinitiative Genius bündelt verschiedene Bildungsprojekte für Kinder und Jugendliche in den Schwerpunktbereichen Zukunftstechnologien, Mobilität und Umwelt. Mit altersgerechten Angeboten und kostenfreien Workshops an außerschulischen Lernorten setzt Genius auf praxisnahes und spielerisches Lernen. Daneben haben wir in Kooperation mit dem Schulverlag Klett MINT bildungsplangerechte Unterrichtsmaterialien für die Fächer Naturwissenschaft und Technik entwickelt. Hierzu bieten wir Lehrerkongresse und -fortbildungen an.

[www.genius-community.com](http://www.genius-community.com)

**Qualifikation in den Townships.** Zusammen mit dem St. Anthony's Education Centre in Reiger Park, einer Johannesburger Township, qualifizieren wir Männer und Frauen jeden Alters. Das Zentrum führt zum Beispiel Alphabetisierungskurse durch und bildet Schweißer und Maurer aus.

**Praktika für arabische Nachwuchstalente.** In Kooperation mit ausgewählten lokalen Universitäten fördern wir arabische Nachwuchstalente. Die jungen Leute erhalten die Möglichkeit, an einem deutschen Konzernstandort einen Praxiseinsatz zu absolvieren. Der Fokus liegt auf den Themenbereichen Unternehmertum, Führungskräfteentwicklung und Bildung.

**Each Girl is a Star.** Zusammen mit der Frauenorganisation CYDD ebneten wir sozial benachteiligten Mädchen in der Türkei den Weg in technische Berufe. Das preisgekrönte Projekt „Each Girl is a Star“ bietet jungen Frauen zwischen fünfzehn und achtzehn Jahren ein vierjähriges Berufstrainingsprogramm mit Praktika bei Mercedes-Benz Türkei sowie Händlern oder Zulieferern. Die Jugendlichen sollen darin bestärkt werden, ihre Fähigkeiten zu entdecken und zu erweitern. Mit Erfolg: Immer mehr Absolventinnen des Projekts wollen ein technisches Studium beginnen. Daher haben wir das Projekt um ein Hochschulstipendienprogramm ergänzt.

**Junior Achievement.** Jungen Menschen Voraussetzungen für ein erfolgreiches Berufsleben in einer globalen Welt zu vermitteln ist das Ziel der weltweiten Organisation „Junior Achievement“. Ihre Bildungsprogramme für alle Altersstufen – vom Kindergarten bis zum Schulabschluss – konzentrieren sich auf drei Kernthemen: Arbeitsbereitschaft, unternehmerische Initiative und Finanzwissen. Viele unserer Mitarbeiter bei Daimler Financial Services in Singapur sowie in den USA haben sich auch 2014 wieder freiwillig für die Initiative engagiert und Schüler lokaler Schulen beim Lernen unterstützt.

[Mehr zu Bildungsprojekten: qr-sr.daimler.com/Oqr](http://qr-sr.daimler.com/Oqr)

## Verkehrssicherheit

Auf unserem „Weg zum unfallfreien Fahren“ geht es uns nicht nur darum, Fahrer mit geeigneten Systemen zu entlasten, sie zu schützen und in gefährlichen Situationen zu unterstützen. Vielmehr wollen wir Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer schaffen. Dieses Ziel verfolgen wir zum Beispiel mit Verkehrserziehungsprojekten für Schüler und Sicherheitstrainings für Erwachsene.

**MobileKids.** Seit 2001 konnten wir mit MobileKids bereits mehr als 1 Mio. Kinder „fit für den Straßenverkehr“ machen. Das Ziel dabei: Sicher mobil zu sein und Unfällen vorzubeugen soll für Kinder wie Erwachsene im Alltag zur Selbstverständlichkeit werden. Dazu wird Verkehrssicherheit spannend und spielerisch vermittelt. Grundschüler sollen so schon früh zu eigenständigen Verkehrsteilnehmern erzogen werden. Neben sicherem Verhalten als Fußgänger, Radfahrer oder Beifahrer im Auto wird auch rücksichtsvolles Verhalten beispielsweise in öffentlichen Verkehrsmitteln trainiert. Neben den vielfältigen Aktivitäten in Deutschland – von den MobileKids-Angeboten für Schulen bis hin zu Kinderverkehrsschulen – vermitteln wir die Inhalte von MobileKids auch in weiteren Ländern, darunter China, Südkorea, Brasilien, Ungarn und die Türkei. In den nächsten Jahren wollen wir das Projekt weiter internationalisieren.

[www.mobilekids.net](http://www.mobilekids.net)

[Mehr zu Verkehrssicherheitsprojekten: qr-sr.daimler.com/Oqt](http://qr-sr.daimler.com/Oqt)

## Naturschutz

Es liegt mit in unserer Verantwortung, die Vielfalt natürlicher Lebensräume auch für künftige Generationen zu bewahren. Seit vielen Jahren unterstützen wir deshalb Projekte und Initiativen von Umweltorganisationen in aller Welt. So tragen wir dazu bei, dass unsere Erde auch morgen noch ein lebenswerter Planet ist.

**Lebendige Moore.** Bereits 2012 startete der Naturschutzbund Baden-Württemberg (NABU) gemeinsam mit Daimler ein Moor-Renaturierungsprojekt. Aus zwei vom Austrocknen bedrohten Mooren, dem Hinterzartener Moor im Schwarzwald und dem Bodenmöser Moor im Allgäu, sollen so wieder gesunde, lebendige Moore werden. 2014 packten im Rahmen des Projekts 23 Auszubildende von Daimler tatkräftig mit an, um nicht nur diesen wertvollen Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu erhalten, sondern auch zum Klimaschutz beizutragen. Denn intakte Moore sind die besten natürlichen Kohlenstoffspeicher.

**Schutz für Mangrovenwälder in Asien.** Um zur Erhaltung bedrohter Mangrovenbestände in Indien, Sri Lanka, Kambodscha und Thailand beizutragen, unterstützen wir ein Renaturierungsprojekt des Global Nature Fund. Dabei werden über 100 Hektar stark degenerierter Mangrovenwälder wieder aufgeforstet. So soll nicht nur der Artenreichtum der Wälder bewahrt werden, sondern auch deren Funktion als CO<sub>2</sub>-Senken und Schutz vor Flutwellen. Die lokale Bevölkerung wird durch Umweltbildungsmaßnahmen und die Schaffung alternativer Einkommensmöglichkeiten in das Projekt eingebunden, das damit Naturschutz, Entwicklungszusammenarbeit und Katastrophenvorsorge vereint.

 [Mehr zu Naturschutzprojekten: qr-sr.daimler.com/0qv](http://qr-sr.daimler.com/0qv)

## Kunst und Kultur

Kunst kann Brücken bauen. Ein reiches kulturelles Leben und eine lebendige Kunstszene sind zudem Nährboden für Kreativität und Innovation. Kunst und Kultur zu fördern hat für uns daher einen hohen Stellenwert.

Unser kulturelles Engagement umfasst unter anderem die 1977 begründete Daimler Kunstsammlung, die mittlerweile rund 2.600 Arbeiten von 700 Künstlern zählt. Generell liegt der Schwerpunkt unserer Aktivitäten auf der regionalen Kulturförderung, wobei wir uns neben den bildenden Künsten auf die Schwerpunkte Jazz, klassische Musik und Filmförderung konzentrieren. Von Berlin aus unterstützen wir die Berliner Philharmoniker, die Deutsche Oper Berlin und die Festspiele Mecklenburg-Vorpommern. In Stuttgart fördern wir unter anderem das Theaterhaus, die Jazzopen und das Trickfilmfestival. In China unterhalten wir eine strategische Partnerschaft mit dem National Center for the Performing Arts und unterstützen die Art Beijing sowie das International Music Festival. In Südafrika sind wir Partner des Projekts „21 icons“. Die Initiative will jüngere Generationen inspirieren, in die Fußstapfen nationaler Ikonen wie Nelson Mandela zu treten.

 [www.21icons.com](http://www.21icons.com)

**Stiftung Preußischer Kulturbesitz.** Mit ihren Museen, Bibliotheken, Archiven und Forschungseinrichtungen zählt die Stiftung Preußischer Kulturbesitz zu den größten Kultur- und Wissenschaftsinstitutionen weltweit. Wir unterstützen die strategischen Ziele der Stiftung, um wirkungsvoll zu einer Stärkung der Kultur in der Gesellschaft beizutragen. Dabei geht es uns vor allem darum, die Sichtbarkeit des kulturellen Erbes und der Museumsarbeit zu erhöhen und neue konzeptionelle Wege zur Vermittlung von Kultur im Gemeinwesen mit voranzubringen.

**Emerging Artist Award.** Mit ihrem Emerging Artist Award fördern Daimler Financial Services und die Cranbrook Academy of Art seit 2005 alljährlich einen besonders vielversprechenden Absolventen der Kunstakademie in Michigan. Dem jungen Künstler wird es insbesondere ermöglicht, bei einem zweimonatigen Berlinaufenthalt Kontakte in der internationalen Kunstszene zu knüpfen, an seinen Werken zu arbeiten und diese aus- und vorzustellen.

 [Mehr zu Kulturförderprojekten: qr-sr.daimler.com/0qx](http://qr-sr.daimler.com/0qx)

## Gemeinwesen und karitatives Engagement

Globale Präsenz bedeutet für uns auch globale Verantwortung. Deshalb unterstützen wir das soziale Umfeld unserer Standorte und darüber hinaus vielfältige Hilfsprojekte in aller Welt. Dazu gehört nicht nur die Nothilfe bei Katastrophen. Wir initiieren auch längerfristige Projekte, die auf Hilfe zur Selbsthilfe ausgerichtet sind.

**Hilfe für Flutopfer.** Nach der Flutkatastrophe auf dem Balkan stellte Daimler im Mai 2014 kurzfristig 250.000 Euro für die betroffene Bevölkerung bereit. Die Spende ging an die Hilfsorganisation Caritas International e. V., die sie für die nötige Erstversorgung sowie Instandhaltungsarbeiten einsetzte. Zusätzlich rief Daimler gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat eine Mitarbeiter-Spendenaktion aus. So konnten wir der Caritas weitere 20.000 Euro zur Verfügung stellen.

**Hilfsprojekt Ekukhanyeni.** Hilfe für Menschen, die in großer Armut leben, leistet das Projekt „Ekukhanyeni“ in Lawley, südlich von Johannesburg. Bereits seit 2010 unterstützt Mercedes-Benz Südafrika die Initiative, die neben Krippenplätzen für Kleinkinder mittlerweile auch eine Grundschule aufgebaut hat. Heute kümmert sich „Ekukhanyeni“ auch um eine naturnahe Landwirtschaft sowie um die Landschaftsplanung, die Energieversorgung und den Ausbau der lokalen Infrastruktur.

**Wiederaufbau nach dem Taifun.** Im November 2013 hinterließ der Taifun Haiyan auf den Philippinen eine Schneise der Verwüstung. Der Wiederaufbau dauert bis heute an. Um die Bevölkerung zu unterstützen, spendeten Daimler Group Services Philippines und Daimler Financial Services Singapore Geld für die Instandsetzung von Kindertagesstätten in der stark betroffenen Stadt Borbon auf der Insel Cebu. Außerdem wurden Nahrungsmittel, Schulmaterialien sowie weitere Hilfsgüter und Baumaterialien zur Verfügung gestellt. Unmittelbar nach der Katastrophe überwies die Daimler AG bereits einen Betrag von 500.000 Euro für die Nothilfe.

 [Mehr zu Daimler-Hilfsprojekten: qr-sr.daimler.com/0qz](http://qr-sr.daimler.com/0qz)

## Mitarbeiterengagement

Wir stellen uns unserer globalen Verantwortung nicht nur als Unternehmen, sondern unterstützen auch das Engagement unserer Mitarbeiter für Gesellschaft und Gemeinwohl. Unzählige Initiativen sind Ausdruck des Verantwortungsbewusstseins der Beschäftigten und ihres Willens, auch jenen Chancen zu eröffnen, denen sich diese sonst nicht bieten.

**ProCent.** Im Rahmen der Initiative ProCent spenden Daimler-Beschäftigte den Centbetrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt und in einem Förderfonds angespart, aus dem wir auf Vorschlag unserer Beschäftigten ökologische und soziale Projekte unterstützen, in Deutschland und weltweit. Im Jahr 2014 haben wir so 188 Projekte mit insgesamt rund einer Million Euro gefördert. Weltweit unterstützt ProCent Initiativen in 24 Ländern.

**Day of Caring.** In über 30 Ländern veranstaltet Daimler Financial Services (DFS) den „Day of Caring“. Im Jahr 2014 waren weltweit insgesamt mehr als 2.300 Mitarbeiter im Einsatz, um in Gemeinschaftsaktionen einen Tag lang karitative Einrichtungen zu unterstützen. Höhepunkt der Aktionen war die zum zweiten Mal stattfindende „Week of Caring“ in den USA und Kanada, während derer sich mehr als 1.100 Beschäftigte eine Woche lang in über 30 verschiedenen Institutionen engagierten.

**Individual Volunteer Day.** Über die „Week of Caring“ hinaus gibt die amerikanische Landesgesellschaft von DFS ihren Mitarbeitern pro Jahr einen weiteren bezahlten Tag für ihr freiwilliges Engagement frei. Beim „Individual Volunteer Day“ können sich die Beschäftigten für ein Projekt einsetzen, das ihnen persönlich am Herzen liegt. Um dieses Engagement zu würdigen, veröffentlichen wir monatlich einen Erfahrungsbericht eines Mitarbeiters im Mitarbeiterportal.

**Schenk ein Lächeln.** Bei der Daimler-Weihnachtsaktion „Schenk ein Lächeln“ packen Mitarbeiter freiwillig Geschenke für Kinder und Jugendliche aus sozial benachteiligten Familien. Das Unternehmen stellt dafür Weihnachtskartons zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit den Hilfsorganisationen Schwäbische Tafel e. V., SOS-Kinderdörfer und weiteren lokalen Einrichtungen werden die Päckchen an Kinder verteilt, die sonst keine oder nur wenige Geschenke zu Weihnachten bekommen. 2014 kamen so mehr als 13.000 Weihnachtspäckchen zusammen, die unter anderem mit Spielzeug, Schulsachen oder Kleidung für Kinder im Alter zwischen zwei und 14 Jahren gefüllt waren.

**Willing Hearts** ist eine gemeinnützige Organisation, die in Singapur eine Suppenküche betreibt. Jeden Tag werden dort rund 4.500 Mahlzeiten gekocht und an Menschen verteilt, die am Rand der Gesellschaft leben. Im Jahr 2014 engagierten sich Daimler-Mitarbeiter bei der Herstellung und Verpackung von rund 18.000 Mahlzeiten.

 **Thema „Mitarbeiterengagement“: S. 29 ff.**

 **Mehr zu Mitarbeiterprojekten: [qr-sr.daimler.com/0r1](http://qr-sr.daimler.com/0r1)**

## Dialog und Verständigung

Weltoffenheit und Toleranz sind wichtige Säulen unserer Unternehmenskultur. Als global tätiger Konzern unterstützen wir Projekte und Einrichtungen, die den interkulturellen Dialog fördern, um so ein wechselseitiges Verständnis und friedliches Miteinander der Kulturen voranzubringen. Außerdem fördern wir Initiativen zur Stärkung der Demokratie.

**Daimler-Byrnes-Stipendium.** Zum dreizehnten Mal in Folge haben wir 2014 die Daimler-Byrnes-Stipendien der Region Stuttgart verliehen. Die fünf ausgewählten Stipendiaten erwartet ein umfassendes interkulturelles Training, bevor sie im August in die USA reisen, um für ein Jahr bei Gastfamilien zu wohnen und die lokale High School zu besuchen. Initiatoren und Veranstalter des Stipendiums sind neben Daimler das Forum Region Stuttgart und das Deutsch-Amerikanische Zentrum/James-F.-Byrnes-Institut (DAZ).

**Gemeinsam gegen rechte Gewalt.** Die Erinnerung an die NS-Zeit wachhalten, Verantwortung übernehmen und die freiheitlichen Demokratie stärken – diese Ziele verfolgen mehrere von Daimler unterstützte Projekte und Initiativen, darunter zum Beispiel die Rathaus-Tour des Schauspielers Hardy Krüger. Unter dem Motto „Gemeinsam gegen rechte Gewalt“ berichtet Krüger von seinen Erfahrungen während der NS-Herrschaft, weist auf die aktuelle Bedrohung durch Rechtsextreme hin und ruft zu Spenden für die Aktion „Mut gegen rechte Gewalt“ auf. Nach dem Start der Tour Ende 2013 in Köln folgten 2014 Veranstaltungen in Berlin, Stuttgart, Dortmund und Leipzig.

**Solidarisch gegen Rassismus und Ausgrenzung.** Vom 7. bis 9. Juni 2014 feierte Köln ein besonderes Kultur- und Kunstfest: Die vom Bündnis „BIRLIKTE – ZUSAMMENSTEHEN“ organisierte Veranstaltung erinnerte an die Opfer des rechten Terrors und setzte ein sichtbares Zeichen der Solidarität. Daimler unterstützte das Fest, an dem neben Bundespräsident Joachim Gauck auch Hardy Krüger teilnahm. Anlass war der zehnte Jahrestag des Nagelbombenattentats, das rechtsradikale Terroristen am 9. Juni 2004 in der vor allem von Türken und Kurden bewohnten Kölner Keupstraße verübten.

**Christopher Street Day.** Erstmals hat Daimler 2014 am Christopher Street Day (CSD) in Stuttgart teilgenommen. Zusammen mit Mitgliedern des Mitarbeiter-Netzwerks GL@D (Gay Lesbian Bisexual Transgender at Daimler) präsentierte sich das Unternehmen mit einem Mercedes-Benz Truck, um für die gesellschaftliche Akzeptanz unterschiedlicher sexueller Orientierungen einzutreten. Motiv für die Teilnahme war, die Arbeit von GL@D zu unterstützen und ein weiteres Zeichen für eine Kultur der Offenheit und Wertschätzung im Konzern zu setzen. Bereits seit 2011 ist auch Daimler Financial Services beim CSD in Berlin dabei.

 **Mehr zu Dialogprojekten: [qr-sr.daimler.com/0r3](http://qr-sr.daimler.com/0r3)**

# Unser Nachhaltigkeitsprogramm 2020. G4-18 G4-19 G4-23

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

Unsere Nachhaltigkeitsziele verankern wir in unserem Management- und Führungssystem über alle Wertschöpfungsstufen von der Produktentwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb. In den Zielvereinbarungen zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten sind die für die jeweilige Aufgabe relevanten Nachhaltigkeitsziele, beispielsweise CO<sub>2</sub>-Emissions- oder Diversity-Ziele, durchgängig hinterlegt und somit vergütungsrelevant. Die Ziele werden jährlich im Rahmen unseres Nachhaltigkeits-

managements überprüft und gegebenenfalls angepasst. Hierbei berücksichtigen wir zudem in einem systematischen Stakeholder-Management die Belange interner und externer Interessengruppen, die wir über Befragungen und Dialoge aktiv in unsere Nachhaltigkeitsarbeit einbinden.

 [Wesentlichkeitsanalyse: S. 34 f.](#)

Unser Nachhaltigkeitsprogramm ist dynamisch. So wie wir uns ständig an neue Marktbedingungen in einem dynamischen Wettbewerb anpassen müssen, so verändern sich auch die Anforderungen, die unsere Stakeholder an uns stellen. Das Nachhaltigkeitsprogramm 2020 haben wir deshalb gegenüber 2013 weiter überarbeitet, geschärft und priorisiert. Es zeigt die wesentlichen Zielhorizonte unseres Nachhaltigkeitsengagements bis 2020 auf, bleibt dabei aber flexibel genug, um auch kurzfristig auf neue Herausforderungen eingehen zu können. In der gedruckten Form des Nachhaltigkeitsberichts stellen wir unsere Top-Ziele dar.

 [Das vollständige Nachhaltigkeitsprogramm 2020 inklusive aller Ziele und Maßnahmen als Download: Online 002](#)

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Ethische Verantwortung.

### Integrität und Compliance

#### Bewusstseinsbildung.

- Auseinandersetzung mit unseren Werten und Grundsätzen.

#### Fortsetzung des unternehmensweiten Dialogs.

- Schwerpunkt 2014: Konzernweite Einführung eines Awareness-Tools (Onlinespiel) zur Sensibilisierung der Mitarbeiter für Inhalte der Richtlinie für integrires Verhalten.

Fortlaufend



 85 %

 42

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht  beziehungsweise nur teilweise erreicht .

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Integrität und Compliance

<p><b>Nachhaltige Compliance.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachhaltige Integration von Compliance innerhalb Daimler.</li> </ul>	<p><b>Integration von Compliance.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weitere Erhöhung der <b>Effektivität des Compliance Management Systems.</b></li> <li>- Weitere <b>Integration von Compliance</b> als fester Bestandteil unserer Wertschöpfungskette.</li> <li>- <b>Effizientere Gestaltung</b> der Compliance-Prozesse im Unternehmen.</li> </ul> <p><b>Erweiterung des Aufgabenkreises.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermeidung von Geldwäsche im Güterhandel.</li> <li>- Konzernweite Sanktionslistenprüfung (EU und US).</li> </ul>	<p>Fortlaufend</p>	<p>+</p>	<p>↗ 95 %</p>	<p>👁 44 f.</p>
---	---	--------------------	----------	---------------	----------------

## Menschenrechte

<p><b>Neu Human Rights Respect System.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung eines Konzeptes und dessen Implementierung für einen erweiterten und systematischen Managementansatz für Menschenrechte – inklusive Risikoidentifikation, Programmsteuerung, Monitoring und Reporting. Neben den Ländern mit Daimler-Produktionsstandorten in Mehrheitsbeteiligung wird dieses um selektive potenziell risikobehaftete Länder erweitert.</li> </ul>	<p><b>Konzeptentwicklung und Diskussion mit Stakeholdern.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchführung von Machbarkeits- und Anforderungsanalysen auf Basis der HRCA.</li> <li>- Entwicklung eines konzeptionellen Risiko-Management-Zyklus zur Sicherstellung von Kontinuität der Risikobetrachtung.</li> <li>- Diskussion von Konzeptelementen mit externen Stakeholdern in der Arbeitsgruppe „Menschenrechte“ beim 7. „Daimler Sustainability Dialogue“ und deren Integration in den Ansatz.</li> </ul>	<p>2020</p>	<p>+</p>	<p>↗ 10 %</p>	<p>👁 43 f.</p>
<p><b>Human Rights Compliance Assessment (HRCA).</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weltweiter Ausbau des Risikomanagements für Menschenrechte in 19 Ländern mit Daimler-Produktionsstandorten gemäß UN-Anforderungen, um mögliche Menschenrechtsrisiken frühzeitig zu erkennen.</li> </ul>	<p><b>Durchführung von Human Rights Compliance Assessments (HRCA).</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2012: Auftakt-Risikoprüfung für Deutschland, Mexiko und Ägypten.</li> <li>- 2013: HRCAs in Brasilien, Frankreich, Indien, Japan, Spanien, Ungarn, den USA und Südafrika.</li> <li>- 2014: Tschechische Republik, Türkei, Argentinien, Kanada und Indonesien.</li> <li>- Damit wurden bisher 16 der bis Ende 2015 avisierten 19 Länderanalysen durchgeführt.</li> </ul>	<p>2015</p>	<p>+</p>	<p>↗ 80 %</p>	<p>👁 44</p>

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht + beziehungsweise nur teilweise erreicht -

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Produktverantwortung.

### Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen – Hauptmärkte

<p><b>CO<sub>2</sub>-Emissionen Pkw Europa.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (Basis NEFZ) der EU-Neuwagenflotte <b>bis 2016 auf 125 g CO<sub>2</sub>/km</b> (entspricht Reduktion um rund <b>30 Prozent im Zeitraum 2007 bis 2016</b>).</li> <li>– Konsequente weitere Elektrifizierung des Antriebsstrangs zur Erreichung der Daimler-spezifischen EU-Flottenziele im Jahr 2020.</li> </ul>	<p><b>Weitere Reduktion um 4 Prozent.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nach erfolgreichem Erreichen des gesetzten Zwischenziels für 2012 sank die <b>CO<sub>2</sub>-Emission in der europäischen Flotte im Jahr 2014</b> um weitere 5 Gramm auf <b>129 g CO<sub>2</sub>/km, Reduktion um 27,5 Prozent gegenüber 2007</b>.</li> </ul> <p>Highlights auf Produktebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neues verbrauchsoptimiertes Automatik-9-Gang-Getriebe in weiteren Baureihen eingeführt.</li> <li>– Rollout der neuen S-Klasse mit deutlichen Verbrauchsreduktionen (-20 Prozent).</li> <li>– Einführung der neuen C-Klasse mit deutlichen Verbrauchsreduktionen von bis zu 20 Prozent.</li> <li>– Einführung weiterer Hybridfahrzeuge und Markteinführung S 500 Plug-in HYBRID.</li> </ul>	2016	+	↗ 90 %	👁 51
<p><b>Neu Verbrauchsreduktion Pkw und Light-Duty-Trucks USA.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduktion des Flottenverbrauchs im Zeitraum von 2012 (Basisjahr der gültigen Verbrauchsregelung) bis 2019 um je 25 Prozent (Basis sind die jeweiligen Modelljahre 2012 bzw. 2019).</li> </ul>	<p><b>Reduktion Flottenverbrauch der Pkw um 6 Prozent, der Light-Duty-Trucks um 6 Prozent im Vergleich zum vorherigen Modelljahr.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deutliche Verbesserungen der Verbrauchswerte bei der neuen S-Klasse, C-Klasse, CLA-Klasse.</li> </ul>	2019	+	↗ 25 %	👁 52
<p><b>Neu Verbrauchsreduktion Pkw China „imported“ und „domestic“.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduktion des Flottenverbrauchs im Zeitraum von 2012 (Basisjahr der gültigen Verbrauchsregelung) bis 2019 um je 25 Prozent.</li> </ul>	<p><b>Reduktion Flottenverbrauch der „imported Cars“ um 11 Prozent, „domestic Cars“ um 9 Prozent im Vergleich zum Basisjahr.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deutliche Verbesserungen der Verbrauchswerte bei der neuen S-Klasse, C-Klasse.</li> </ul>	2019	+	↗ 35 %	👁 52

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht  beziehungsweise nur teilweise erreicht .

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen – Hauptmärkte

<p><b>CO<sub>2</sub>-Emissionen leichte Nutzfahrzeuge.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU-Neuwagenflotte um <b>mehr als 10 Prozent bis zum Jahr 2014</b> bezogen auf 2010.</li> </ul>	<p><b>Rückgang um 11,5 Prozent seit 2010.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gesamtflottendurchschnitt bei 199 g CO<sub>2</sub>/km (Mercedes-Benz Flotte leichter Nutzfahrzeuge (N1) in Europa 2014).</li> <li>Die neue V-Klasse mit hocheffizienten 4-Zylinder-Dieselmotoren und deutlich niedrigerem Verbrauch als das Vorgängermodell.</li> <li>Neuer Vito mit verlustarmem Frontantriebsstrang; Umfangreiche Fuel-Efficiency-Maßnahmen umgesetzt, wie zum Beispiel Start-Stopp-Funktion, Rekuperation, FE-Generator, effiziente elektrische Kraftstoffpumpe und Aerodynamikverbesserung.</li> </ul>	2014		100 %	51
<p><b>Neu</b> Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU-Neuwagenflotte um <b>mehr als 10 Prozent bis zum Jahr 2018</b> bezogen auf 2014.</p>		2018			
<p><b>Verbrauchsreduktion schwere Nutzfahrzeuge Europa.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion des Verbrauchs (Liter pro Tonnenkilometer) der N3-Lkw in Europa um durchschnittlich <b>20 Prozent bis zum Jahr 2020</b> im Vergleich zum Basisjahr 2005 (Euro-III-Fahrzeuge).</li> </ul>	<p><b>Deutliche Verbesserung.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Über <b>9 Prozent weniger Verbrauch</b> bei Fernverkehrs-Referenz-Lkw <b>im Vergleich zu 2005.</b></li> </ul>	2020		40 %	51 f.
<p><b>Verbrauchsreduktion schwere Nutzfahrzeuge NAFTA.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion des Verbrauchs der Cascadia-Lkw um mehr als <b>20 Prozent bis zum Jahr 2015</b> im Vergleich zum Basisjahr 2007.</li> </ul>	<p><b>Verbrauch signifikant reduziert.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbrauchsreduktion von <b>20 Prozent</b> beim Fernverkehrs-Cascadia-Referenzfahrzeug.</li> <li>Intelligent Power Management (streckenoptimierte Schaltstrategie).</li> </ul>	2015		100 %	51

## Abgasemissionen

<p><b>Vorerfüllung Euro 6 bei Pkw.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorerfüllung Euro-6-Norm für <b>50 Prozent</b> aller Mercedes-Benz und smart Neufahrzeuge in Europa bis Ende 2014.</li> </ul>	<p><b>Mehr Pkw mit Euro 6.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehr als 55 Prozent der 2014 in Europa verkauften Mercedes-Benz und smart Pkw erfüllen die Euro-6-Norm.</li> <li>In Deutschland sind es bereits 62 Prozent.</li> </ul>	2014		100 %	51 f.
---	--	------	--	-------	-------

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht beziehungsweise nur teilweise erreicht .

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Abgasemissionen

<p><b>Ganzheitliche Bewertung und Reduktion der Umweltauswirkungen der Mercedes-Benz Pkw-Modelle.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Verringerung der CO<sub>2</sub>- und Stickoxidemissionen im gesamten Lebenszyklus</b> für jede neue Modellgeneration <b>um 10 Prozent bis 20 Prozent</b> gegenüber dem Vorgänger.</li> </ul>	<p><b>Festlegung ganzheitlicher Umweltziele für alle Mercedes-Benz Pkw-Entwicklungsprojekte.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung der Ziele innerhalb des Mercedes-Benz Entwicklungsprozesses gemäß ISO TR 14062 (Design for Environment) und ISO 14006 (produktbezogenes Umweltmanagementsystem).</li> <li>- Verringerung der <b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b> und der <b>Stickoxidemissionen</b> über den gesamten Lebenszyklus der <b>neuen C-Klasse</b> im Vergleich zum Vorgänger (siehe Umwelt-Zertifikat C-Klasse):             <ul style="list-style-type: none"> <li>- C-Klasse Diesel (C220 BlueTEC): CO<sub>2</sub>-Emissionen: -26 Prozent, NO<sub>x</sub>-Emissionen -45 Prozent;</li> <li>- C-Klasse Benziner (C180): CO<sub>2</sub>-Emissionen -28 Prozent, NO<sub>x</sub>-Emissionen: -6 Prozent.</li> </ul> </li> <li>- Die Übererfüllung der NO<sub>x</sub>-Werte beim Diesel kompensiert die leichte Zielunterschreitung beim Benziner.</li> </ul>	<p>Fortlaufend bis 2020</p>	<p></p>	<p> 100 %</p>	<p> 51 f.</p>
--	---	-----------------------------	--	--	--

## Mobilitätskonzepte

<p><b>Höhere Nutzung von car2go.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Verzehnfachung</b> der Zahl der <b>Fahrten</b> sowie der Zahl aktiver Nutzer bis 2015 im Vergleich zum Jahr 2011.</li> </ul>	<p><b>Ausweitung von car2go.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- car2go in <b>29 Städten weltweit</b> (+ 18 Städte im Vergleich zu 2011).</li> <li>- <b>Nutzerzahl gegenüber 2013 verdoppelt</b> (2014: zirka 1 Mio. registrierte Nutzer).</li> <li>- Zirka <b>30 Mio. absolvierte Mietvorgänge</b> (+29 Mio. im Vergleich zu 2011).</li> </ul>	<p>2015</p>	<p></p>	<p> 100 %</p>	<p> 53</p>
<p><b>Förderung des Aufbaus einer Wasserstoffinfrastruktur.</b></p>	<p><b>Pilotprojekt 20 Wasserstoff-tankstellen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwei H<sub>2</sub>-Tankstellen in Betrieb genommen; Aufbau und Fertigstellung der restlichen H<sub>2</sub>-Tankstellen voraussichtlich in 2015</li> </ul>	<p>2014</p>	<p></p>	<p> 60 %</p>	<p> 50</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchführung von Kooperationsprojekten: Bau und Inbetriebnahme von <b>20 H<sub>2</sub>-Tankstellen</b> in Deutschland zur Versorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen mit regenerativ erzeugtem Wasserstoff.</li> <li>- Aufbau von <b>100 H<sub>2</sub>-Tankstellen bis 2017</b> und <b>400 H<sub>2</sub>-Tankstellen bis 2023</b> in Deutschland im Rahmen der „Initiative H<sub>2</sub> Mobility“; Gründung eines Joint Ventures zum Aufbau und Betrieb von H<sub>2</sub>-Tankstellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>16 H<sub>2</sub>-Tankstellen</b> mit 700 bar Speicherdruck im Rahmen von öffentlich geförderten Pilotprojekten in <b>Deutschland mitinitiiert und als Teil der ersten Projektstufe fertiggestellt</b>, Initiierung des Closing Prozesses zur Gründung des Unternehmens.</li> </ul>	<p>2023</p>	<p></p>	<p> 15 %</p>	<p> 50</p>

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht  beziehungsweise nur teilweise erreicht .

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Fahrzeugsicherheit

### Sicherheit für Pkw.

- Erreichen einer **5-Sterne-Bewertung im Euro-NCAP-Crashtest** für neue Baureihen mit jeweils erhöhten Anforderungen ab 2012, 2013, 2014 und 2015.
- Erreichen des **„Top Safety Pick“-Ergebnisses beim IIHS-Rating-crashtest** mit Small-Overlap-Crash ab 2012.

### Zwischenziel für alle getesteten Mercedes-Benz Fahrzeuge 2014 erreicht

- Neue **C-Klasse, GLA-Klasse und V-Klasse erhalten Bestbewertung** von fünf Sternen im Euro-NCAP-Crashtest. Die Mercedes-Benz C-Klasse erhielt darüber hinaus den Euro NCAP Advanced Reward für zwei Sicherheitssysteme: die Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST (Serie) und das präventive Insassenschutzsystem PRE-SAFE® (Option).
- **M-Klasse und E-Klasse erhalten Auszeichnung „Top Safety Pick+“ (TSP+)** mit weiter verschärftem Crashtest des amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS).
- C-Klasse (2014) wird vom IIHS mit „superior“ bewertet.

Fortlaufend



100 %

54

## Betrieblicher Umweltschutz.

### Klimaschutz in der Produktion

### Reduktion spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen.

- Kontinuierliche Senkung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Produktion um **20 Prozent** gegenüber 2007 bis 2015.

### Rückgang der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Produktion gegenüber 2007.

- Daimler Buses – **17 Prozent**;
- Mercedes-Benz Cars – **33 Prozent**;
- Mercedes-Benz Vans – **29 Prozent**;
- Daimler Trucks – **14 Prozent** (Vergleich mit Bezugsjahr 2007 ohne Atlantis Foundry).

2015



90 %

56 f.

### Reduktion absolute CO<sub>2</sub>-Emissionen.

- Reduktion der absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen in europäischen Werken um **20 Prozent** im Zeitraum von Anfang der 1990er-Jahre bis 2020 (Zeitraumen der EU-Klimaziele) trotz einer deutlichen Steigerung des Produktionsvolumens.
- Im Ergebnis Reduktion der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der europäischen Standorte um zwei Drittel (Einsatz vergleichbarer Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in außereuropäischen Werken).

### Rückgang der absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

- **Rückgang um 14 Prozent** im Vergleich zum Basisjahr, –5,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.
- Effizienzmaßnahmen, CO<sub>2</sub>-optimierte Eigenerzeugung und milde Winter in Europa haben trotz deutlicher Produktionssteigerung zu weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt.

2020



60 %

56 f.

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht beziehungsweise nur teilweise erreicht .

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

### Diversity

#### Diversity Management.

- Daimler will im Diversity Management weiterhin zu den Spitzenreitern der deutschen Automobilindustrie gehören.

#### Verankerung Diversity Management.

- Feste Verankerung von Diversity Management in den HR-Prozessen, der Unternehmens- und Führungskultur sowie Ausbau des Schwerpunktes Internationalisierung.
- trendence Graduate Barometer 2014: Daimler als einziges Automobilunternehmen von Männern und Frauen als potenzieller Arbeitgeber gleich attraktiv eingeschätzt.
- 63 Prozent Zustimmungsrates der Belegschaft zu divers zusammengesetzten Teams 2014.
- 2. Deutscher Diversity-Tag: 5.512 Mitarbeitende setzen mit ihrer Stimme ein Zeichen der Anerkennung und Wertschätzung für Vielfalt im Unternehmen.
- 14,1 Prozent Frauen in leitenden Führungspositionen 2014 (2013: 12,7 Prozent).
- Förderung von Initiativen zur Steigerung der Flexibilität von Arbeitszeit und -ort. Steigerung Anteil Führungskräfte in Teilzeit in der Daimler AG auf 3,1 Prozent (2013: 3,1 Prozent).
- Deutschlandweit insgesamt rund 700 betriebseigene Betreuungsplätze (zusätzlich rund 150 Belegplätze an verschiedenen Standorten).

2020



➤ 65 %

👁️ 61 f.

### Arbeitgeberattraktivität

#### Mitarbeiter-Commitment.

- Bestätigung des Mitarbeiter-Commitment-Wertes auf überdurchschnittlichem Niveau.

#### 63 ECI-Punkte.

- Eine über die Jahre hinweg ausgezeichnete hohe Beteiligungsquote (2014: 70 Prozent) belegt die weiterhin hohe Akzeptanz und bewusste Nutzung der Konzernmitarbeiterbefragung als Feedbackinstrument.
- Bestätigung des Mitarbeiter-Commitment-Wertes auf überdurchschnittlichem Niveau im Vergleich zum Benchmark im Industriesektor (2014: Benchmark-Median bei 61 ECI-Punkten).

2016



➔ 90 %

👁️ 60 f.

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht beziehungsweise nur teilweise erreicht .

Ziel	Erreichtes 2014	Termin	Zwischenziele 2014	Status	Seite
------	-----------------	--------	--------------------	--------	-------

## Generationenmanagement

<p><b>Demografie.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verankerung des Themas Demografie in Unternehmenskultur und Führungsprozess.</li> </ul>	<p><b>Aktivitäten Generationenmanagement.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchführung von Ergonomieanalysen in Produktionsbereichen an nahezu allen Standorten weltweit.</li> <li>- Einführung und Aufbau eines Pools mit 482 „Senior Experts“, davon 150 Senior Experts seit März 2013 im Einsatz.</li> <li>- Rollout von „Job Match“ – einer Systematik, um für Produktionsmitarbeiter unter Einbeziehung der gesundheitlichen Situation die am besten geeigneten Arbeitsplätze zu finden.</li> <li>- Fortführung von fünf dezentralen Demografieprojekten.</li> </ul>	2020		65 %	62
--	--	------	--	------	----

## Lieferantenmanagement.

### Prävention und Risikomanagement

<p><b>Neu Umweltmanagement.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachweis eines zertifizierten Umweltmanagementsystems durch 70 Prozent der Produktionsmaterial-Lieferanten (umsatzbasiert) bis 2018 erbracht.</li> </ul>	<p><b>Bestandteil der Vertragsbedingungen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachhaltigkeits- und Umwelanforderungen sind Bestandteil der Vertragsbedingungen weltweit.</li> </ul>	2018		50 %	64
<p><b>Neu Überprüfung von Lieferanten.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung der Umsetzung von Nachhaltigkeitsstandards mittels eines Online-Fragebogens zur Selbstauskunft bei 40 Prozent der Produktionsmaterial-Lieferanten (umsatzbasiert) bis 2016 abgeschlossen.</li> </ul>	<p><b>Erfolgreiche Pilotierung.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung und erfolgreiche Pilotierung eines gemeinsam mit anderen Automobilherstellern entwickelten Online-Fragebogens zur Selbstauskunft von Lieferanten zu Nachhaltigkeitsstandards.</li> </ul>	2016		20 %	65

Das Zwischenziel 2014 wurde erreicht beziehungsweise nur teilweise erreicht .



## Berichtsprofil.

In diesem Nachhaltigkeitsbericht bilanzieren wir die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit im Jahr 2014 und stellen unser aktuelles Nachhaltigkeitsprogramm vor. Unser interaktiver Onlinenachhaltigkeitsbericht vertieft und ergänzt den vorliegenden Printbericht durch weiterführende Informationen und bietet zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten: So stehen Ihnen im Netz eine Suchfunktion, ein ausführlicher, thematisch verlinkter GRI-Index sowie ein Kennzahlentool zur Verfügung, mit dem Sie auf Ihre Informationsbedürfnisse zugeschnittene Tabellen und Grafiken erstellen können.

Die Angaben in unserem Nachhaltigkeitsbericht beziehen sich auf den gesamten Daimler-Konzern mit seinen Geschäftsfeldern. Der Berichtszeitraum entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reicht.

### GRI

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

### Prüfbescheinigung nach ISAE 3000

Daimler hat die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers mit einer Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitsberichterstattung beauftragt. Zugrunde gelegt wurde dabei 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 und ist seit 1. Januar 2005 in Kraft.

Im Rahmen der Überprüfung wurde die Nachhaltigkeitsberichterstattung einer kritischen Beurteilung hinsichtlich Richtigkeit, Vollständigkeit, Vergleichbarkeit, Nachvollziehbarkeit und Relevanz unterzogen. Das wurde durch Stichproben mit Nachweisen unterlegt. Die Bereiche der Überprüfung sind:

- die internen Managementsysteme und Prozesse auf Konzernebene, mit denen die in dem Bericht veröffentlichten Daten erfasst, gesammelt, konsolidiert und verarbeitet werden,
- die internen Kontrollprozesse auf Konzernebene hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung,
- die Daten auf Konzernebene (Zahlenwerte in Tabellen und Textaussagen zu produktionsbezogenen Kennzahlen „CO<sub>2</sub>-Emissionen, Wasserverbrauch und Abfallverwertungsquote“ sowie „CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt der europäischen Mercedes-Benz Cars Pkw-Flotte“, weiterhin Aussagen zu Unfallkennzahlen sowie Spenden und Sponsoring) auf ihre Richtigkeit hin.

Der Schwerpunkt der Überprüfung lag auf der Konzernebene und wurde durch Stichproben in einzelnen Werken ergänzt.

Als Resultat der Überprüfung und formelle Schlussfolgerung hat Daimler die Prüfbescheinigung erhalten. Sie enthält Ziel und Zweck der Assurance, Grundlagen, durchgeführte Arbeiten sowie Schlussfolgerungen. Die interne Berichterstattung erfolgt über das Corporate Sustainability Board (CSB).

[🔗 Prüfbescheinigung: S. 80](#)

### UN Global Compact Fortschrittsbericht

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

Im Juli 2014 haben wir den Nachhaltigkeitsbericht 2013 zusammen mit der nachfolgenden Übersicht als unseren offiziellen UN Global Compact Fortschrittsbericht übermittelt. Der nächste Fortschrittsbericht wird im Juli 2015 von uns vorgelegt. Bitte beachten Sie, dass sich alle Verweise im vorliegenden Fortschrittsbericht auf den Vorjahresbericht beziehen.

[🌐 UN Global Compact Fortschrittsbericht \(nur auf Englisch verfügbar\): Online 003](#)



G4-22  
G4-23

## Wir wollen immer besser werden

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

## Berichtsgrenzen und Datenerfassung

**Ökonomie.** Die Informationen zu wirtschaftlichen Zusammenhängen im Nachhaltigkeitsbericht 2014 basieren im Wesentlichen auf den Angaben des Daimler-Geschäftsberichts 2014. Die darin enthaltenen Kapitel „Konzernlagebericht“ und „Konzernanhang“, aus denen Teile für diesen Bericht entnommen wurden, sind von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen worden. Weitere Informationen finden Sie im Geschäftsbericht 2014.

**Ökologie.** Seit dem Jahr 1992 erhebt Daimler systematisch die wichtigsten Umweltdaten aus den deutschen Werken. 1997 und 1998 wurde die Erfassung schrittweise auf die ausländischen Werke ausgedehnt. Seit dem Jahr 2002 wird zur Erfassung und Analyse der Daten eine Datenbank genutzt. Den Daten dieses Berichts liegt die Konzernstruktur des Berichtsjahres 2014 zugrunde, einbezogen sind alle relevanten Produktionsstätten sowie die deutschen Vertriebsniederlassungen. Um die Konsistenz der Zeitreihen so weit wie möglich zu gewährleisten, wurden für den dargestellten Gesamtzeitraum die heute nicht mehr mehrheitlich zum Konzern gehörenden Unternehmensteile herausgerechnet. Insofern können die Zeitreihen von früher veröffentlichten Daten abweichen. Neue Unternehmensteile wurden ab dem Zeitpunkt ihrer Zugehörigkeit zu Daimler berücksichtigt. Die Umweltdaten für 2014 beziehen sich auf insgesamt 75 Standorte und Standortteile.

**Mitarbeiter.** Die Zahlen und Fakten im Kapitel Mitarbeiter orientieren sich am Daimler-Geschäftsbericht 2014. Für die Personaldatenberichterstattung wird vor allem das elektronische Personalplanungs- und Reportingtool „HR ePARS“ genutzt, in das Daten aller konsolidierten Gesellschaften des Daimler-Konzerns einfließen. Ergänzt werden diese durch Daten, die mithilfe der elektronischen Personalverwaltung „ePeople“ bzw. „HR EARTH“ gewonnen wurden. In den Texten und Grafiken dieses Kapitels wird deutlich gemacht, ob sich Angaben auf den Konzern oder nur auf Teilbereiche beziehen.

## Neuerungen in diesem Bericht



G4-23

Der Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2014 priorisiert die Handlungsfelder noch stärker, welche aus der Analyse des Geschäftsmodells, die Strategie und Wesentlichkeitsanalyse entstehen.

Auf Basis der Wesentlichkeitsanalyse haben wir interne und externe Nachhaltigkeitsanforderungen und -erwartungen an unser Unternehmen ausgewertet und in der Wesentlichkeitsmatrix zusammengeführt.

➤ [Wesentlichkeitsanalyse: S. 34 f.](#)

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

➤ [Nachhaltigkeitsprogramm 2020: S. 70 ff.](#)

Im ersten Teil des Daimler Nachhaltigkeitsberichts 2014 greifen wir unternehmensspezifische Themen auf, die unseren Anspruch, im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit international verantwortungsbewusst zu handeln, herausarbeiten. Die Themen richten sich nach der Wesentlichkeitsanalyse und thematisieren auch in der Öffentlichkeit kritisch diskutierte Themenfelder.

Neu ist die Beilage „Der Konzern im Überblick“. Damit entsprechen wir den Anforderungen der seit diesem Jahr verpflichtenden Reporting Standards GRI G4. Darin schildern wir unseren unternehmerischen Zweck und verknüpfen dies mit den in der Wesentlichkeitsanalyse enthaltenen Handlungsfeldern sowie dem daraus resultierenden Nachhaltigkeitsprogramm 2020.

## Reportingprozess und Qualitätssicherung

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

## Haftungsausschluss

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

Der letzte Nachhaltigkeitsbericht erschien im April 2014 unter dem Titel „Nachhaltigkeitsbericht 2013“. Unser nächster Bericht wird Mitte April 2016 veröffentlicht.

**Redaktionsschluss dieses Berichts:** 13.02.2015



G4-20  
G4-21



G4-23



## Bescheinigung über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung

An die Daimler AG, Stuttgart

Wir haben auftragsgemäss eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit hinsichtlich einzelner von Daimler AG (im Folgenden: die Gesellschaft) ausgewählten Kennzahlen im Nachhaltigkeitsbericht 2014 (im Folgenden: der Bericht), für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 durchgeführt.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

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

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

### Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Tätigkeiten eine Beurteilung darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die Kennzahlen im Bericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Kriterien der Sustainability Reporting Guidelines Vol. 4 der GRI erstellt worden sind.

Die in unserem Auftrag einbezogenen, von der Daimler AG ausgewählten Kennzahlen (CO<sub>2</sub>-Emissionen der europäischen Flotte, Energieverbrauch, gesamte CO<sub>2</sub>-Emissionen Scope 1 und 2, Abfall-Verwertungsquote, Wasserverbrauch, Unfallhäufigkeit sowie Ausgaben für Stiftungen, Spenden und Sponsoring) befinden sich auf Seite 2 des Nachhaltigkeitsberichts unter ‚Kennzahlen 2014‘ und den dazugehörigen Detailangaben im Bericht. Die Beurteilung der Wesentlichkeitsanalyse der Gesellschaft war nicht Gegenstand unseres des Auftrags.

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

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

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

Im Jahr 2014 haben wir für Daimler keine Dienstleistungen erbracht, welche unsere Unabhängigkeit beeinträchtigen, noch haben wir bei der Vorbereitung des Nachhaltigkeitsberichts geholfen. Dies qualifiziert uns laut dem Code of Ethics und den bestehenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen als unabhängig.

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

- Befragung von Mitarbeitern der für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts verantwortlichen Abteilungen über den Prozess zur Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem;
- Einsichtnahme in die Unterlagen zur Nachhaltigkeitsstrategie sowie Erarbeitung eines Verständnisses der Nachhaltigkeitsorganisationsstruktur, des Stakeholderdialogs sowie des Entwicklungsprozesses für das Nachhaltigkeitsprogramm der Gesellschaft;
- Befragung von Mitarbeitern der Fachabteilungen, welche die Kapitel Produktverantwortung, betrieblicher Umweltschutz, Arbeitsschutz und gesellschaftliches Engagement verantworten;
- Aufnahme der Verfahren und Einsichtnahme in die Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Analyse, Plausibilisierung und Aggregation der Nachhaltigkeitsdaten sowie deren stichprobenartige Überprüfung;
- Durchführung von Vor-Ort-Besuchen im Rahmen der Untersuchung der Prozesse zur Erhebung, Analyse und Aggregation ausgewählter Angaben des Berichts:
  - in der Konzernzentrale in Stuttgart
  - in den Werken Gaggenau (D)
  - im Werk in Kecskemét (Ungarn)
- Analytische Beurteilung der Angaben innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts;
- Abgleich von ausgewählten Daten mit den entsprechenden Angaben im Lagebericht 2014 der Gesellschaft;
- Erlangung von weiteren Nachweisen für ausgewählte Angaben des Nachhaltigkeitsberichts durch Einsichtnahme in interne Dokumente, Verträge und Rechnungen/Berichte von externen Dienstleistern.

### Urteil

Auf der Grundlage unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die ausgewählten Kennzahlen im Bericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Kriterien der Sustainability Reporting Guidelines Vol. 4 (Seite 16-18) der GRI erstellt worden sind.

Zürich, 13. Februar 2015

PricewaterhouseCoopers AG

Dr. Marc Schmidli

Jonas Buol  
Wirtschaftsprüfer

# Impressum und Kontakt.

<b>Herausgeber</b>	Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland
<b>Verantwortlich für den Herausgeber</b>	Thomas Fröhlich
<b>Publications Manager</b>	Mirjam Bendak
<b>Redaktion und Gestaltung</b>	SLau Konzepte & Kommunikation (Beratung/Redaktion) TEAMKOM Kommunikation&Design (Gestaltung) Netfederation GmbH (interaktiver Onlinebericht)
<b>Fotos</b>	Bildarchiv Daimler AG, Fotolia (Icons S. 18/19)
<b>Produktion</b>	Dr. Cantz'sche Druckerei Medien GmbH (Repro) Bechtle Druck + Service GmbH und Co. KG (Druck)
<b>Kontakt</b>	Daimler AG, HPC E402 70546 Stuttgart Tel. +49 (0) 711 17-0 (Zentrale) Fax +49 (0) 711 17-790-95251 E-Mail: <a href="mailto:sustainability@daimler.com">sustainability@daimler.com</a> <a href="http://nachhaltigkeit.daimler.com">http://nachhaltigkeit.daimler.com</a>  Dr. Udo Hartmann (Umwelt)  Dr. Wolfram Heger (Nachhaltigkeitsmanagement, Menschenrechte, Stakeholder-Dialog, Gesellschaft)  Magnus Huber (Einkauf)  Michael Kanizai (Personal)  Carolin Schwarz (Integrität)

© 2015 Daimler AG

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

ISSN 2194-5268



Die Naturpapiersorten Circle silk premium white (Umschlag) und Circle Offset premium white (Inhalt) – auf denen der Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2014 gedruckt wurden – tragen das Siegel der globalen Zertifizierungsorganisation Forest Stewardship Council (FSC)®. Dieses Siegel dokumentiert nicht nur die Einhaltung von strengen Kriterien für eine verantwortungsvolle Waldbewirtschaftung (Vermeidung von unkontrollierter Abholzung, keine Verletzung von Menschenrechten, keine Umweltverschmutzung), sondern auch die Berücksichtigung eines Kriterienkatalogs bei der Weiterverarbeitung des Holzes inklusive eines nachvollziehbaren Produktkettennachweises (Chain of Custody).

# GRI-Index und UN Global Compact.

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

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

**Der gedruckte wie der interaktive Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2014** orientieren sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI). Sie wurden 1997 unter Beteiligung der UN ins Leben gerufen, um einen weltweit anerkannten Leitfaden für die Berichterstattung von Organisationen und Unternehmen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Ökonomie zu schaffen. Die 2013 überarbeiteten Richtlinien (G4) bilden das Grundgerüst für die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Daimler.

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

 [Vollständiger GRI-Index: Online 004](#)

 <http://nachhaltigkeit.daimler.com>



## Prinzip 1

Unterstützung der Menschenrechte

## Prinzip 2

Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen

## Prinzip 3

Wahrung der Vereinigungsfreiheit

## Prinzip 4

Abschaffung aller Formen von Zwangsarbeit

## Prinzip 5

Abschaffung der Kinderarbeit

Der Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unserem Unternehmen und seinem Umfeld messen wir höchste Bedeutung zu. Für uns als Automobilhersteller stehen die Arbeitnehmerrechte, gerechte Arbeitsbedingungen sowie die Absage an jede Form der Diskriminierung und an Zwangs- und Kinderarbeit im Vordergrund. Die Verantwortlichkeit für Menschenrechtsfragen haben wir in unserem Konzernvorstand im Ressort Integrität und Recht verankert und legen auch in unserer Governance-Struktur für Nachhaltigkeit ein besonderes Gewicht auf dieses Thema.

## Prinzip 1

 S. 34, 39, 43 f., 64 f., 71, Online 103

## Prinzip 2

 S. 39, 41, 43 f., 64 f., 71

## Prinzip 3

 S. 44, 60, 65

## Prinzip 4

 S. 43, 44, 64 f.

## Prinzip 5

 S. 43, 64 f.

**Prinzip 6**  
Vermeidung von  
Diskriminierung

Um in Einstellungsprozessen eine geschlechtsspezifische oder andere Diskriminierung auszuschließen, orientiert sich die fixe Grundvergütung an der Funktion und Ebene. Dem gleichen Ziel dienen bei der regelmäßigen Einkommensüberprüfung Dokumentationspflicht, Mehraugenprinzip und ein zentrales HR-System, das für Transparenz sorgt. Unsere internen Einkommensüberprüfungen haben gezeigt, dass die individuelle Vergütungshöhe bei vergleichbaren Tätigkeiten durch Faktoren wie individuelle Performance sowie Erfahrung in der Funktion bestimmt wird, nicht aber durch das Geschlecht.

**Prinzip 6**  
🔗 S. 43, 61 f.

**Prinzip 7**  
Vorsorgender  
Umweltschutz

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, die für unsere Produktionsstätten rund um die Welt ein transparentes Reporting und klare Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen sicherstellen. Über 98 Prozent unserer Belegschaft arbeitet an Standorten mit einem nach ISO 14001 auditierten und zertifizierten Umweltmanagementsystem. Zudem führen wir regelmäßig Umweltrisikooanalysen (Environmental Due Diligence) an unseren Standorten durch.

**Prinzip 7**  
🔗 S. 41, 56 ff.

**Prinzip 8**  
Initiativen für größeres  
Verantwortungsbewusstsein  
für die Umwelt

Seit dem Jahr 1992 erhebt Daimler systematisch die wichtigsten Umweltdaten aus den deutschen Werken. 1997 und 1998 wurde die Erfassung schrittweise auf die ausländischen Werke ausgedehnt. Seit dem Jahr 2002 wird zur Erfassung und Analyse der Daten eine Datenbank genutzt. Den Daten dieses Berichts liegt die Konzernstruktur des Berichtsjahres 2013 zugrunde, einbezogen sind alle relevanten Produktionsstätten sowie die deutschen Vertriebsniederlassungen. Um die Konsistenz der Zeitreihen so weit wie möglich zu gewährleisten, wurden für den dargestellten Gesamtzeitraum die heute nicht mehr mehrheitlich zum Konzern gehörenden Unternehmensteile herausgerechnet. Insofern können die Zeitreihen von früher veröffentlichten Daten abweichen. Neue Unternehmensteile wurden ab dem Zeitpunkt ihrer Zugehörigkeit zu Daimler berücksichtigt. Die Umweltdaten für 2013 beziehen sich auf insgesamt 75 Standorte und Standorteile.

**Prinzip 8**  
🔗 S. 56 ff.

**Prinzip 9**  
Entwicklung und Verbreitung  
umweltfreundlicher  
Technologien

Die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge sind integrale Aspekte der Fahrzeugentwicklung und werden in den betreffenden Gremien diskutiert und entsprechend umgesetzt. Die Fahrzeuglastenhefte und die Meilensteine im Entwicklungsprozess (Quality Gates) dokumentieren die Umweltauswirkungen und -anforderungen für den gesamten Produktentwicklungsprozess.

**Prinzip 9**  
🔗 S. 47 ff.

**Prinzip 10**  
Maßnahmen gegen  
Korruption

In unserer Richtlinie für integriertes Verhalten haben wir verbindlich festgeschrieben, dass wir uns an alle relevanten Gesetze, freiwilligen Selbstverpflichtungen und internen Regelungen halten sowie nach ethischen Grundsätzen stets integer handeln. Dabei ist unser Augenmerk vor allem auch darauf gerichtet, alle geltenden Anti-Korruptionsvorschriften einzuhalten sowie einen fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern. Unseren Führungskräften kommt hierbei durch ihre Vorbildrolle eine besondere Verantwortung zu. Integrität und Compliance sind deshalb wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte. Auf Basis unserer Richtlinie für integriertes Verhalten bieten wir ein webbasiertes Training an, das unsere Verhaltensgrundsätze und unser gemeinsames Werteverständnis anschaulich vermittelt. Das Training enthält Kapitel zu integriertem Verhalten im Arbeitsalltag, zur Korruptionsprävention, zu unserem Hinweisgebersystem BPO und zum Kartellrecht. Neben den konzernweiten, hierarchieübergreifend geführten Dialogen über integriertes Handeln unterstützt uns auch unser an nationalen und internationalen Standards ausgerichtetes Compliance Management System dabei, integriertes und regelkonformes Verhalten in unserem Tagesgeschäft sicherzustellen.

**Prinzip 10**  
🔗 S. 39, 44 f., 64 f.

Unsere Compliance-Organisation ist divisional ausgerichtet und versteht sich als Partner der Geschäftsfelder beim Ausloten von und dem Umgang mit marktspezifischen Risiken. Jedes Geschäftsfeld wird von einem divisionalen oder regionalen Compliance-Beauftragten unterstützt, der die Geschäftseinheiten zu Compliance berät. Zusätzlich achten weltweit lokale Compliance-Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden.

Integriertes und regelkonformes Verhalten unserer Geschäftspartner ist für uns eine unabdingbare Voraussetzung, um vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie sich gesetzeskonform verhalten und ethischen Grundsätzen folgen.

<http://nachhaltigkeit.daimler.com>

Unser interaktiver Onlinebericht

Daimler AG  
70327 Stuttgart, Deutschland  
[www.daimler.com](http://www.daimler.com)  
[www.daimler.mobi](http://www.daimler.mobi)