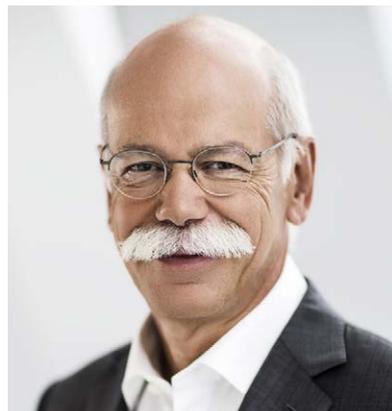


DAIMLER

Nachhaltigkeitsbericht 2018



Vorwort



Dr. Dieter Zetsche

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



Renata Jungo Brüngger

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



Ola Källenius

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

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

2018 hat gezeigt, dass Nachhaltigkeit viele Facetten hat: Die UN-Menschenrechtserklärung hat sich zum 70. Mal gejhrt. Ende des Jahres hat sich die EU auf ein Verbot von Wegwerfprodukten aus Kunststoff geeinigt, um die großen Mengen an Plastikmüll zu reduzieren. Und auf der Klimakonferenz von Kattowitz wurde ein Regelwerk verabschiedet, um die internationalen Klimaziele zu erreichen. Auch wir als Konzern stehen zu unserer sozialen und ökologischen Verantwortung. Wir sind davon überzeugt, dass nur so langfristiger wirtschaftlicher Erfolg möglich ist. Deshalb ist Nachhaltigkeit ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie und damit ein wichtiger Aspekt im Rahmen unseres verantwortungsvollen unternehmerischen Handelns.

Derzeit beschäftigt uns in der Automobilindustrie ein Thema ganz besonders: der Diesel. Unsere Branche hat selbst dazu beigetragen, dass hier Vertrauen verloren gegangen ist. Dieses gilt es jetzt, Stück für Stück wieder aufzubauen. Wir dürfen aber eines nicht vergessen: Der Dieselmotor hat nach wie vor einen CO₂-Vorteil gegenüber einem vergleichbaren Benziner. Deshalb ist der moderne Diesel auch Teil unserer Nachhaltigkeitsbestrebungen.

Wir werden weiterhin auf ihn setzen, weil wir ein langfristig weitaus bedeutenderes Thema nicht aus den Augen verlieren dürfen: die Senkung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr für den Klimaschutz. Hierzu wird die Autoindustrie weiterhin ihren Beitrag leisten.

Ein wesentlicher Schritt, um die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu senken, ist die konsequente Elektrifizierung unseres gesamten Pkw-Portfolios. Geplant sind mehr als 130 elektrische Pkw-Varianten. smart wird ab 2020 voll elektrisch. Und im vergangenen Jahr feierte der EQC Weltpremiere – der erste vollelektrische Mercedes (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, vorläufige Angaben)¹. Zudem werden wir auch unsere Vans, Trucks und Busse elektrifizieren. Was wir für den Hochlauf unserer Elektro-Offensive brauchen, sind modernste Batteriezellen in hohen Stückzahlen. Deshalb kaufen wir Zellen für ein Gesamtvolumen von mehr als 20 Mrd. Euro. Gleichzeitig bauen wir unsere Batterieproduktion weiter aus: Künftig fertigen wir in neun Fabriken auf drei Kontinenten. Um die Nachhaltigkeit eines Elektroautos fair zu bewerten, blicken wir aber nicht nur auf die Emissionen: Wir verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz und betrachten den gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung und der Produktion über den Betrieb mit möglichst sauberem Strom bis hin zur Verwertung der Batterie. Es geht uns um ökologische Fragen und um Themen wie die Einhaltung der Menschenrechte bei den Arbeitsbedingungen der Beschäftigten entlang der gesamten Lieferkette, einen gewissenhaften Umgang mit Daten und auch neue Formen der Zusammenarbeit. Gemeinsam mit Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft arbeiten wir daran, dass wir unserer Verantwortung in diesen Bereichen gerecht werden.

Das Ziel ist klar: Unsere Produkte und auch wir als Unternehmen müssen gesamtheitlich noch nachhaltiger werden. Ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg dahin ist, dass wir unsere deutschen Werke bis 2022 auf eine CO₂-neutrale Energieversorgung umstellen wollen. Bei unseren Anstrengungen sind uns die Prinzipien des Global Compact zentraler Referenzrahmen und die Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen sowie das Klimaabkommen von Paris liefern uns wichtige Impulse. Und natürlich auch Sie, liebe Leserinnen und Leser. Denn Ihre Rückmeldungen, auch und gerade die kritischen, helfen uns, unserem gemeinsamen Ziel näher zu kommen.

Ihre

Dr. Dieter Zetsche

Renata Jungo Brüngger

Ola Källenius

Inhalt

Navigation. Wir möchten Ihnen möglichst umfangreiche und detaillierte Informationen anbieten und arbeiten deshalb mit weiterführenden Verweisen innerhalb und außerhalb dieses Berichts. Alle Verweise auf Online-Informationen sind zudem verlinkt – mit einem Klick auf den kleinen Globus gelangen Sie direkt zu weiteren Informationen im Internet. Wenn Sie diesen Bericht in einem PDF-Programm (zum Beispiel Adobe Acrobat Reader) lesen, können Sie das verlinkte Inhaltsverzeichnis aufrufen, um bequem durch die Kapitel zu navigieren.

Folgende Symbole im Text weisen auf weitere Informationen hin:



Verweis auf Online-Informationen (verlinkt)



Seitenverweis innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts oder auf den Daimler Geschäftsbericht



Verweis auf eine Tabelle oder Grafik

Die Kennzahlen dieses Berichts finden Sie online.

 [Kennzahlen-Tool](#)

Labeling Titelseite:

EQC (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, vorläufige Angaben)

Technische Details (Vorwort, S. 2):

¹ Angaben zum Stromverbrauch und den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst ermittelt. Die Angaben zur Reichweite und zur Beschleunigung sind ebenfalls vorläufig. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

04 Strategie

13 Klimaschutz und Luftreinhaltung

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

39 Ressourcenschonung

- 40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen
- 46 Ressourcenschonung in unseren Werken

51 Lebenswerte Städte

- 52 Mobilitätsdienstleistungen
- 56 Mobilitätskonzepte

59 Verkehrssicherheit

- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

67 Datenverantwortung

71 Menschenrechte

75 Integrität, Beschäftigte und Partnerschaften

- 76 Integrität
- 88 Beschäftigte
- 105 Politischer Dialog und Interessenvertretung

107 Nachhaltigkeit in der Lieferkette

112 Gesellschaftliche Verantwortung

117 Anhang

- 118 Berichtsprofil
- 122 Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen und dokumentieren
- 123 Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung
- 125 UN Global Compact
- 127 Labeling
- 128 Impressum und Kontakt

Strategie



Strategie

Unser Nachhaltigkeitsverständnis

Nachhaltigkeit ist eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns und zugleich ein Maßstab für unseren unternehmerischen Erfolg. Eine so verstandene Herangehensweise bedeutet, dass wir die mit Nachhaltigkeit verbundenen Chancen für unseren Geschäftserfolg nutzen und gleichzeitig ökologische und gesellschaftliche Wirkungen in diese Überlegungen miteinbeziehen. Unser wichtigstes Unternehmensziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen. Um das zu erreichen, wollen wir auch im Bereich Nachhaltigkeit eine führende Rolle einnehmen, indem wir Umweltaspekte und soziale Auswirkungen unseres Handelns in unsere Geschäftsstrategie integrieren. So schaffen wir die Voraussetzung, die Zukunft der Mobilität zu gestalten. Für unsere Produkte heißt das vor allem, der Vision einer emissionsfreien Mobilität nachzugehen. Das bedeutet aber auch, den gesamten Wertschöpfungsprozess in den Fokus zu nehmen. Deswegen setzen wir auf Nachhaltigkeit sowohl in der Lieferkette als auch etwa im Umweltschutz, in unseren Werken oder im verantwortungsvollen Umgang mit Daten. Unsere Strategie bringt diese Anliegen durch konkrete Ziele auf die Ebene der Umsetzung.

Unsere Strategie

Um die für unsere Strategie relevanten Nachhaltigkeitsaspekte zu identifizieren und zu priorisieren, führen wir regelmäßig eine mehrstufige Wesentlichkeitsanalyse durch. Sie verbindet unsere eigene Bewertung mit der unserer Stakeholder. Zu Letzteren zählen neben unseren Aktionären und Kreditgebern, Mitarbeitern, Kunden und Lieferanten auch die Politik, Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen sowie weitere zivilgesellschaftliche Anspruchsgruppen. Ihre Einschätzung ist stets auch gefragt, wenn es um die Fortschreibung und mögliche Anpassungen im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte in unserer Strategie geht.

Im Berichtsjahr haben wir turnusmäßig eine interne Überprüfung mit Blick auf aktuelle Entwicklungen durchgeführt, die die im Berichtsjahr 2017 ermittelte Priorisierung der für uns wesentlichen Handlungsfelder bestätigt hat.



Im Jahr 2018 haben wir die im Vorjahr formulierte Nachhaltigkeitsstrategie 2030 weiter konkretisiert. So wurden die im Jahr 2017 festgelegten Handlungsfelder im Sinne der Verständlichkeit und Eindeutigkeit noch einmal klarer fokussiert. Für unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten ergeben sich daraus folgende Schwerpunkte:

- Klimaschutz und Luftqualität
- Ressourcenschonung
- Lebenswerte Städte
- Verkehrssicherheit
- Datenverantwortung
- Menschenrechte
- Integrität, Beschäftigte und Partnerschaften

Diese thematischen Schwerpunkte spiegeln sich auch in der gegenüber dem Vorjahr leicht veränderten Struktur des vorliegenden Berichts wider, der erneut nach den neuen Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt wurde.

 **Berichtsprofil: S. 118 ff.**

Um die verschiedenen Nachhaltigkeitsaspekte in den für uns wesentlichen Handlungsfeldern wirkungsvoll in die Unternehmensstrategie zu integrieren, setzen wir uns Ziele und legen Zielindikatoren fest.

Die Sustainable Development Goals (SDGs) sind das von der UN verabschiedete zentrale Leitbild für eine weltweite nachhaltige Entwicklung und umfassen 17 Ziele, zu deren Erreichung die Wirtschaft mit ihrer Innovations- und Investitionskraft eine wichtige Rolle spielen wird. Deshalb haben wir uns bei der im Vorjahr formulierten Nachhaltigkeitsstrategie 2030 an den SDGs orientiert. Im Berichtsjahr lag unser Fokus nun darauf, die SDGs stärker auf der operativen Ebene geltend zu machen. So haben beispielsweise Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschiedener Fachbereiche an der vom UN Global Compact veranstalteten Action-Plattform „Breakthrough Innovation“ teilgenommen, die den Einsatz innovativer Technologien zur Erreichung der SDGs fördert. Ziel unserer Teilnahme war es, unsere bestehenden Innovationsprozesse und damit verbundenen Aktivitäten enger mit den SDGs zu verknüpfen.

Mit unserer Strategie fokussieren wir uns auf jene SDGs, die durch unser Geschäftsmodell und unsere Wertschöpfungskette maßgeblich beeinflusst werden und bei denen wir tatsächlich Veränderungen bewirken können. Dies betrifft insbesondere die folgenden SDGs und die dazugehörigen Nachhaltigkeitsaktivitäten:

- **SDG 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum**
Durch die Entwicklung und Implementierung eines risikobasierten Managementansatzes zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unseren eigenen Einheiten sowie in der Lieferkette unterstützen wir die Durchsetzung menschenwürdiger Arbeit im Sinne des SDG 8.
- **SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur**
Durch die Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens und der damit zu erwartenden Vorteile für Sicherheit und Klimaschutz demonstrieren wir das nachhaltige Potenzial digitaler Innovationen.

- **SDG 11** – Nachhaltige Städte und Gemeinden
Mit Angeboten in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing und der multimodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten (Mobility-as-a-Service) fördert Daimler nachhaltige Mobilität in urbanen Ballungsgebieten.
- **SDG 12** – Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster
Durch eine erhebliche Reduktion des primären Rohmaterialeinsatzes für elektrische Antriebe sowie die Stärkung der Materialkreisläufe für Primärrohstoffe, die für unser E-Drive-System benötigt werden, stellen wir die Weichen für nachhaltige Produktionsmuster im Sinne dieses SDGs.
- **SDG 13** – Maßnahmen zum Klimaschutz
Mit unserer Initiative „Der Weg zum emissionsfreien Fahren“ und den in diesem Zusammenhang gesetzten Reduktionszielen für die Flottenemissionen leisten wir einen Beitrag zum globalen Klimaschutz.

Nachhaltige Unternehmensführung

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

Im Rahmen der variablen Vergütungskomponente der Vorstandsmitglieder werden gemeinsame, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete nicht finanzielle Ziele definiert, beispielsweise die Weiterentwicklung und Verstetigung des Unternehmenswertes Integrität.



Vergütungsbericht: GB 2018, S. 120 ff.



Bericht des Aufsichtsrats: GB 2018, S. 46 ff.

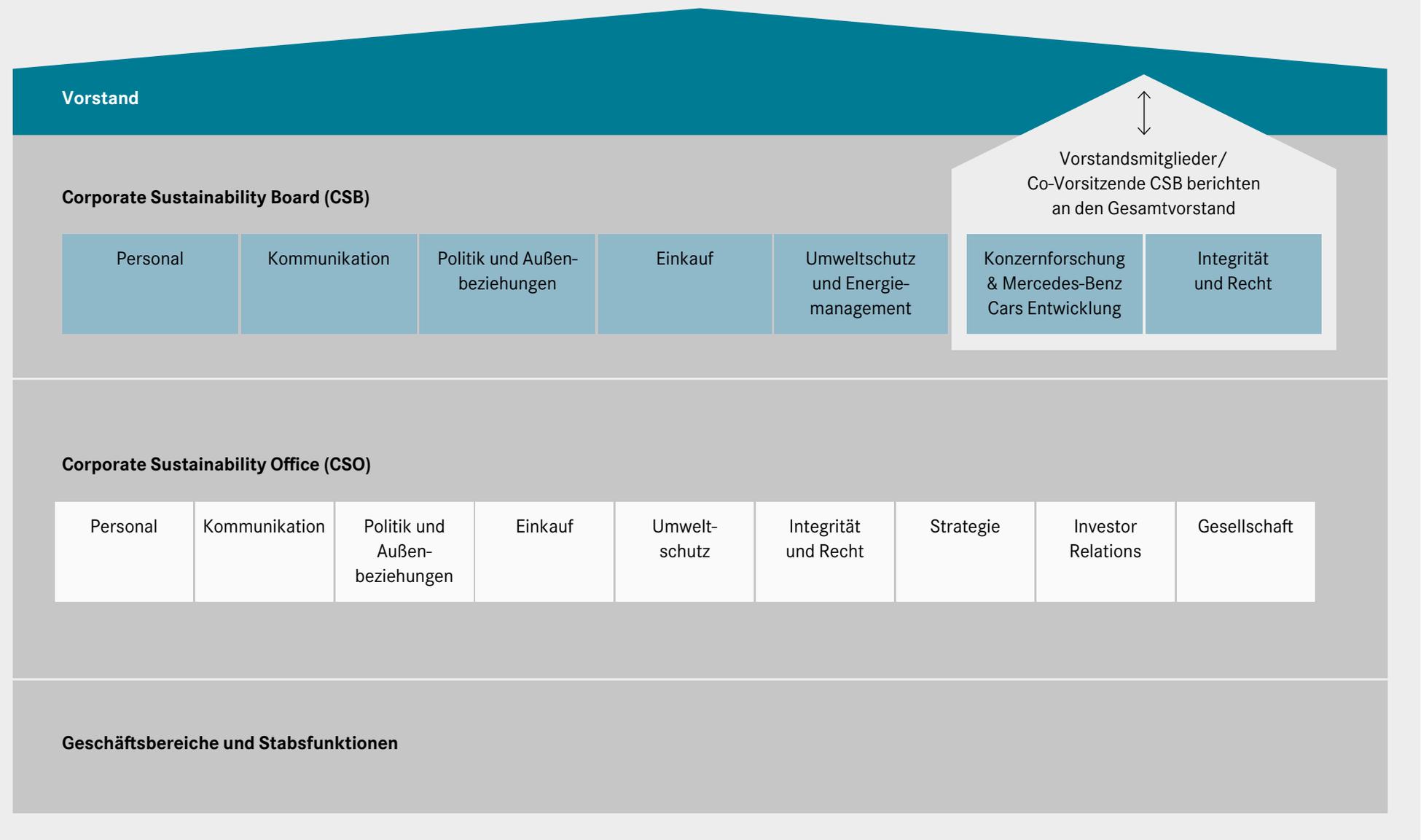
Im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements steuern wir unser Nachhaltigkeitsprogramm, um dessen Ziele nachprüfbar umzusetzen und einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess voranzutreiben. Unsere Führungs- und Organisationsstrukturen unterstützen diesen Prozess durch klare Verantwortlichkeiten in jedem unserer Geschäftsfelder.

Unsere Nachhaltigkeitsziele und deren Management sind Bestandteil unserer Corporate Governance und fließen auch in die Ziele von Führungskräften ein.

Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Corporate Sustainability Board (CSB). Es wird geleitet von Renata Jungo Brüngger, Vorstand für Integrität und Recht, und Ola Källenius, Vorstand für Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung. Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office (CSO), das mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern besetzt ist.

02

Nachhaltigkeitsorganisation bei Daimler



Integrität, Compliance und rechtliche Verantwortung sind Eckpfeiler unserer nachhaltigen Unternehmensführung und Basis unseres gesamten Handelns. Wir betrachten Integrität und wertebasierte Compliance als feste Bestandteile unserer Unternehmenskultur und unseres Geschäftsalltags, die zum langfristigen Erfolg unseres Unternehmens beitragen. Die Grundlage dafür ist unsere Richtlinie für integrires Verhalten. Sie legt die Leitlinien unseres täglichen Handelns fest, bietet unseren Beschäftigten Orientierung und unterstützt sie dabei, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen. Ergänzt wird sie durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien.

Die zehn Prinzipien des UN Global Compact stellen eine grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit dar. Als Gründungsteilnehmer und Teil der LEAD-Gruppe sind wir dem Global Compact besonders verbunden. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen sowie weiteren internationalen Prinzipien auf. Zu Letzteren zählen etwa die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) und die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Das House of Policies ist unsere digitale Plattform für Richtlinien. Alle konzerninternen Richtlinien und betrieblichen Vereinbarungen sind hier in einer nutzerfreundlichen „Einheitlichen Regelungsdatenbank“ (ERD) zusammengefasst, die für jeden Beschäftigten zugänglich ist. Die Richtlinien sind in bis zu 23 Sprachen verfügbar. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können auf ein kompaktes E-Training zu Richtlinien zugreifen, Konzerngesellschaften auf eine Beratung zum lokalen Richtlinienmanagement.

 [Richtlinie für integrires Verhalten \(PDF\)](#)

 [Unsere ausführlichen Umwelt- und Energieleitlinien \(PDF\)](#)

 [Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten \(PDF\)](#)

Die gesetzliche Frauenquote von 30 Prozent in den Aufsichtsräten börsennotierter Unternehmen haben wir mit drei Frauen auf der Anteilseignerseite sowie drei Frauen aufseiten der Arbeitnehmervertreter nahezu

erreicht. Der Frauenanteil im Vorstand liegt bei 25 Prozent. In leitenden Führungspositionen wollen wir bis 2020 einen Frauenanteil von 20 Prozent erreichen. Ende 2018 lag dieser Wert weltweit bei 18,8 Prozent.

 [Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat: GB 2018, S. 195 und S. 198 ff.](#)

 [Förderung von Frauen in Führungspositionen: S. 97](#)

Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem im Hinblick auf bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler-Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen. Mit dem Risikomanagementsystem sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen.

Der Daimler-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Geschäftsfelder verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Geschäftsfelder daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Gleichzeitig ist es für den Daimler-Konzern wichtig, Chancen für das Unternehmen zu identifizieren, um diese im Zuge des unternehmerischen Handelns zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen.

Group Risk Management Committee (GRMC). Die organisatorische Einbettung und Überwachung des Risiko- und Chancenmanagements erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Dabei werden von den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen turnusmäßig die konkreten Risiken und

Chancen abgefragt. Diese Informationen werden an das Konzernrisikomanagement weitergegeben, das die Informationen verarbeitet und dem Vorstand und Aufsichtsrat sowie dem GRMC zur Verfügung stellt. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung, Compliance und Technical Compliance zusammen und wird vom Vorstand für Finanzen & Controlling/Daimler Financial Services geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Die Verantwortung für das **operative Risikomanagement** und für die Risikomanagementprozesse liegt direkt in den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten.

Im Vorstand und im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation sowie über die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems berichtet. Zudem werden Risiken und Chancen aus dem operativen Geschäft durch die Verantwortlichen regelmäßig im Vorstand diskutiert.

 **Risiko- und Chancenbericht: GB 2018, S. 143 ff.**

Lokales Risikomanagement spielt an unseren Standorten eine wichtige Rolle. Das Environmental Risk Management hilft uns, mögliche Umwelt Risiken an konzerneigenen Produktionsstandorten zu erkennen und zu adressieren. Hierzu finden regelmäßige Due-Diligence-Bewertungen statt: Alle fünf Jahre werden sämtliche Standorte besucht und nach festgelegten, standardisierten Vorgehensweisen evaluiert. Darauf folgen Berichte an die Werks- und Geschäftsfeldleitungen sowie ein jährliches Controlling der festgelegten Verbesserungsmaßnahmen. Umweltmanagementsysteme ermöglichen klare Verantwortlichkeiten und ein transparentes Reporting an unseren Produktionsstätten weltweit. Rund 98 Prozent unserer Belegschaft arbeiten an Standorten mit einem nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystem.

 **Menschenrechte: S. 71 ff.**

Wichtige geschäftsspezifische Risiken entstehen für uns aus den gesellschaftlichen und ökologischen Wirkungen des Straßenverkehrs. Die Automobilindustrie und damit auch Daimler sind im Zuge der öffentlichen Debatte um den Diesel in die Kritik geraten. Aus diesem Grund stehen wir in der Verantwortung, mit unseren neuen Motoren und Antriebskonzepten den CO₂- und Schadstoffausstoß unserer Neufahrzeuge zu reduzieren. Nachrüstlösungen auf Basis technischer Weiterentwicklungen verringern die Schadstoffemissionen älterer Fahrzeuge ausgewählter Emissionsstufen in Kundenhand.

 **Ausführliche Informationen zu nicht finanziellen Risiken:**
GB 2018, S. 156 f.

Stakeholder-Engagement

Es ist uns wichtig, kontinuierlich mit allen unseren Interessengruppen im Gespräch zu bleiben, um verschiedene Perspektiven auf unser Nachhaltigkeitsengagement zusammenzutragen, Zukunftstrends früh aufzugreifen und Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen bereits sehr früh konstruktiv zu diskutieren. Im Mittelpunkt steht für uns immer ein für beide Seiten erfolgreicher und zielführender Dialog. Voraussetzung dafür ist die Identifikation unserer Stakeholder. Stakeholder sind für uns Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische und ökologische Erwartungen an Daimler haben. Kriterium für deren Identifikation und Gewichtung ist, inwieweit eine Person oder Gruppe durch die Entscheidungen unseres Unternehmens beeinflusst wird oder umgekehrt bei Entscheidungen unseres Unternehmens Berücksichtigung findet. Unsere primären Stakeholder sind Aktionäre und Kreditgeber, Mitarbeiter, Kunden sowie Zulieferer. Darüber hinaus tauschen wir uns regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen aus. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern, Nachbarn unserer Standorte wie auch mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegen wir den Kontakt.

03

Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs

Information	Dialog	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Daimler Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte (zum Beispiel Daimler China Sustainability Report) - Nachhaltigkeitsnewsletter und -magazine - Umwelterklärungen der Werke - Presse- und Öffentlichkeitsarbeit - Unternehmenswebsite - Blogs und Social Media - Social Intranet und interne Kommunikation - Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum 	<ul style="list-style-type: none"> - Jährlicher „Daimler Sustainability Dialogue“ (Deutschland/Regionen) - Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen - Interne Dialogveranstaltungen zu Integrität und Compliance - Daimler Lieferanten Portal - Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken - Mitarbeit im BDI-Arbeitskreis zu künstlicher Intelligenz - Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten - Anlass- und projektbezogene Gespräche - Neue Dialogformate zu Zukunftsfragen: Thinktanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> - Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen - Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung - Peer Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact

Dialog auf Konzernebene. Um den Dialog mit unseren Stakeholdern konzernweit zu implementieren, haben wir klare Verantwortlichkeiten und Kommunikationswege für den Austausch festgelegt sowie spezifische Dialogformen etabliert. Der proaktive Dialog mit unseren Stakeholdern wird von Expertinnen und Experten aus dem Ressort Integrität und Recht initiiert und von unseren Nachhaltigkeitsgremien koordiniert. Ein wesentliches Instrument des Dialogs mit unseren Stakeholdern ist der „Daimler Sustainability Dialogue“. Seit 2008 findet dieser jährlich in Stuttgart statt und bringt Stakeholder aus verschiedenen Bereichen mit Mitgliedern des Daimler-Vorstands und des Managements zusammen. In verschiedenen Workshops wird über ausgewählte Nachhaltigkeitsthemen diskutiert und gemeinsam an deren Weiterentwicklung gearbeitet. Die für die Themen

verantwortlichen Daimler-Repräsentanten nehmen die Impulse auf, lassen sie unterjährig in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern in ihre Arbeit einfließen und berichten auf der Folgeveranstaltung über die Fortschritte. Im Berichtsjahr haben wir den „Daimler Sustainability Dialogue“ in Stuttgart bereits zum elften Mal durchgeführt. Dabei widmete sich der Vorabend der Veranstaltung den mit Elektromobilität verbundenen Nachhaltigkeitsfragen. Zudem erarbeiteten Experten aus verschiedenen Bereichen im Rahmen eines kreativen Ideen-Workshops zum Thema „Smart Cities“ nachhaltige Lösungen für alltägliche, urbane Probleme. Am Haupttag diskutierten rund 200 Stakeholder in acht Arbeitsgruppen zu Themen wie Datenethik, Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen und Digitalisierung in der Arbeitswelt.

Als global agierendes Unternehmen haben wir uns das Ziel gesetzt, Nachhaltigkeitsstandards weltweit in unseren Geschäftseinheiten und Fachbereichen zu implementieren. Daher organisieren wir den „Daimler Sustainability Dialogue“ auch in anderen Ländern und Regionen. Internationale Dialogveranstaltungen fanden bereits in China, Japan, den USA und Argentinien statt. Im Berichtsjahr tauschten sich über 200 Stakeholder zum sechsten Mal beim „Daimler Sustainability Dialogue“ in Peking aus. Dabei wurde über Themen aus den Bereichen nachhaltige Produktion, Innovation, künstliche Intelligenz sowie Integrität und Recht diskutiert.

Ein wichtiger Impulsgeber für unsere Nachhaltigkeitsarbeit ist darüber hinaus seit 2012 der **Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung**. Seine Mitglieder sind externe Experten aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Sie begleiten den Integritäts- und Corporate Responsibility-Prozess bei Daimler konstruktiv-kritisch und unabhängig aus der Außenperspektive. Der Beirat tagt in regelmäßigen Abständen und tauscht sich sowohl mit Mitgliedern des Vorstands als auch mit Verantwortlichen der jeweiligen Fachbereiche aus. Die Mitglieder verfügen über ein vielschichtiges Expertenwissen und Erfahrungen zu Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie zu diversen menschenrechtlichen und ethischen Fragestellungen. Im Berichtsjahr standen unter anderem die Weiterentwicklung der Integritätskultur, Elektromobilität, Beschwerdemechanismen, Mobilitätsdienstleistungen und Datenverantwortung auf der Agenda des Beirats.

Des Weiteren sind wir in regelmäßigem Kontakt mit Vertretern der Zivilgesellschaft sowie mit anderen Unternehmen. Neben den von uns initiierten Dialogen engagieren wir uns auch in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören für uns an erster Stelle der UN Global Compact und econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft.

 [Übersicht unserer wichtigsten Mitgliedschaften \(PDF\)](#)

Für den Dialog mit unseren Stakeholdern nutzen wir außerdem Online- und Print-Medien, Expertengespräche, Workshops sowie lokale und regionale Dialogveranstaltungen. Neben dem institutionalisierten Dialog werden Anfragen von Stakeholdern zu diversen Nachhaltigkeitsthemen direkt und dezentral durch einzelne Fachbereiche und Geschäftseinheiten bearbeitet. Dadurch schaffen wir die Nähe zum operativen Geschäft und können fachliches Know-how ohne Umwege einfließen lassen. Über einzelne Anfragen wird auch in Sitzungen unserer Nachhaltigkeitsgremien berichtet, um sie so auch in strategische Entscheidungen unseres Nachhaltigkeitsmanagements einzubringen. Die Gremien koordinieren außerdem bei fachübergreifenden Themen den Dialog mit unseren Anspruchsgruppen.

Dialog auf kommunaler und regionaler Ebene. Wir stehen auch mit Anspruchsgruppen an unseren Standorten im Austausch. Anlass- und projektbezogen greifen wir Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Stakeholdern auf und stellen uns einem ergebnisoffenen Dialog. Zudem führen wir proaktiv Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durch. Die Ergebnisse der Dialoge fließen in die weiteren unternehmerischen Entscheidungen und deren Umsetzung ein. Ein aktuelles Beispiel ist die zukunftsfähige Weiterentwicklung des Werkes Rastatt. Der Fokus liegt dabei auf der Transformation in Richtung Elektromobilität, wofür zusätzliche Flächen benötigt werden. Gemeinsam mit der Stadt Rastatt haben wir nach Optionsflächen in Werksnähe gesucht und hierbei Betroffene und beteiligte Akteure wie Natur- und Umweltschutzverbände, Eigentümer, Pächter, Nachbargemeinden und Behörden aktiv in den Prozess eingebunden sowie Hinweise der Teilnehmenden aufgenommen. Wir halten die Öffentlichkeit mit vielfältigen Dialog- und Informationsveranstaltungen, wie zum Beispiel Bürgerdialogen, persönlichen Sprechstunden oder Werksführungen, auf dem Laufenden.

Klimaschutz und Luftreinhaltung



- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen

Wir entwickeln für alle Geschäftsfelder spezifische Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen unserer Produkte. Diese Ziele beziehen sich auf den Zeitraum bis 2030 und gelten für den Daimler-Konzern weltweit.

Für den Fahrzeugbereich sind die neuen Zielwerte im Prozess der internen Abstimmung. Nachdem im Dezember 2018 die Details der europäischen CO₂-Gesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt wurden und für schwere Lkw und Busse ebenfalls Minderungsziele für 2025 und 2030 in der Endabstimmung sind, werden wir uns an diesen Vorgaben orientieren. Darüber hinaus werden zurzeit weltweit Quoten für Elektrofahrzeuge diskutiert, die gegebenenfalls bei der Festlegung unserer Ziele zu berücksichtigen wären. Hinzu kommt, dass die Marktnachfrage nach Elektrofahrzeugen stark davon abhängt, wie schnell die nötige Ladeinfrastruktur verfügbar ist – ein weiterer Unsicherheitsfaktor. Unser laufendes Reduktionsziel für den Fahrbetrieb nach NEFZ (Tank to Wheel) lautet minus 44 Prozent (2007– 2021) für Pkw der Neufahrzeugflotte in der EU. Dieses Ziel verfolgen wir mit unverminderten Anstrengungen weiter, da wir in den kommenden Jahren erhebliche zusätzliche Reduktionen erwarten.

-44 % CO₂ Pkw

Neufahrzeugflotte EU (2007–2021)

-10 % CO₂ Transporter

Neufahrzeugflotte EU (2014–2018)

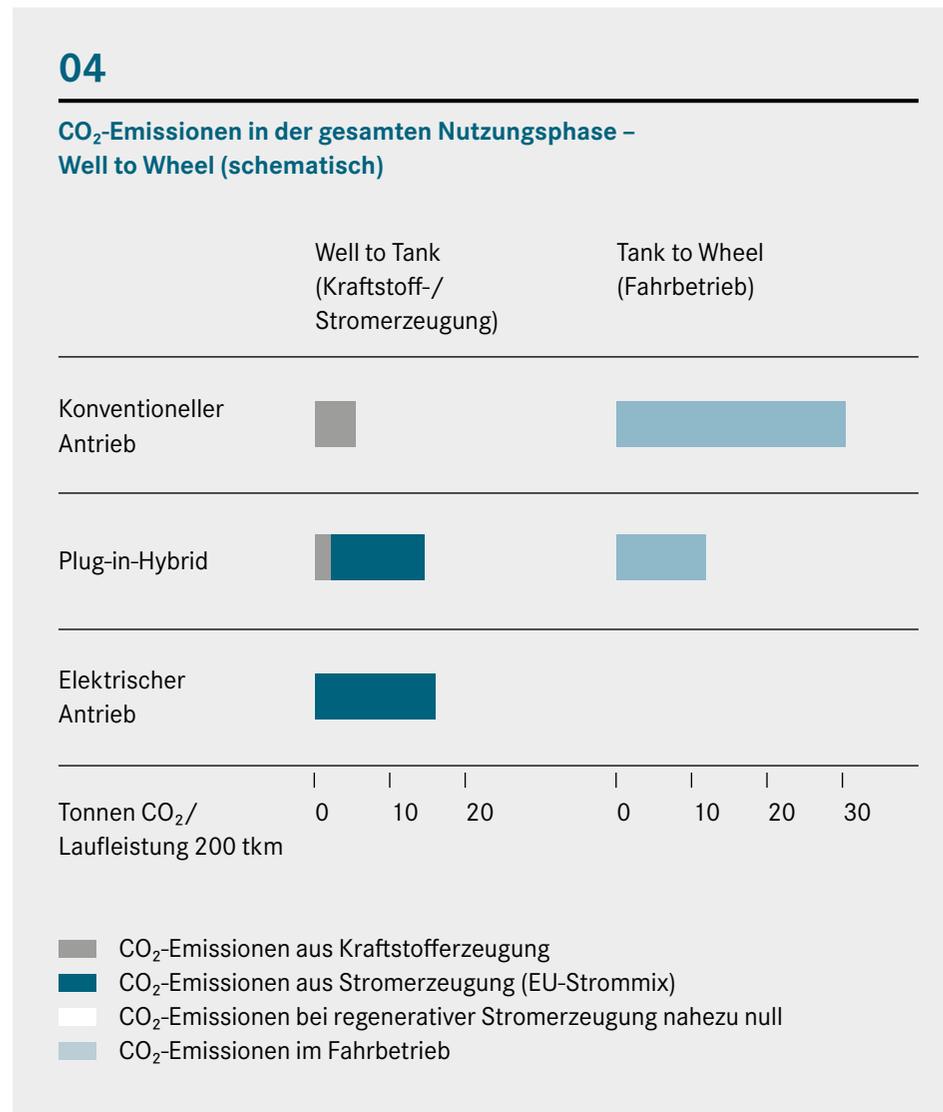
Die Hybridisierung und Elektrifizierung der Antriebe unserer Fahrzeuge ist ein entscheidender Stellhebel zur Senkung des CO₂-Ausstoßes in den Flotten. Entsprechend große Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen sind bereits fest geplant.

14	Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen	Das Pariser Abkommen zum Klimaschutz verfolgt das Ziel, die weltweite Klimaerwärmung verglichen mit dem vorindustriellen Niveau auf deutlich unter 2 Grad zu begrenzen. Daraus ergibt sich eine signifikante Verschärfung, insbesondere der CO ₂ -Ziele, für alle Staaten und Branchen.
27	Klimaschutz in unseren Werken	
35	Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen	Umweltgerechte Fahrzeugentwicklung. Wir entwickeln Produkte, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind. Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, welche ökologischen Lasten ein Fahrzeug verursacht. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter können die Umweltauswirkungen minimiert werden. Die Umweltverträglichkeit stetig zu verbessern, ist deshalb eine wichtige Anforderung bei der Festlegung der Produktlastenhefte. Für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante legen diese Lastenhefte die zu realisierenden Eigenschaften und Zielwerte fest. Dazu gehören unter anderem Vorgaben zu Kraftstoffverbrauch, CO ₂ -Emissionen und Grenzwerten für Stickoxide. Im Laufe des Entwicklungsprozesses überprüfen wir regelmäßig die Einhaltung dieser Vorgaben.
38	Luftreinhaltung in unseren Werken	Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, betrachten wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg.

Mercedes-Benz Modelle mit Umweltzertifikat. Mercedes-Benz veröffentlicht seit 2005 als weltweit erster Automobilhersteller produktbezogene Umweltinformationen (360°-Umweltcheck) als Ergebnis der umweltgerechten Produktentwicklung nach ISO TR 14062 und ISO 14040/14044. Darüber hinaus werden seit 2012 die Anforderungen der internationalen Norm ISO 14006 zur Einbindung der umweltgerechten Produktentwicklung in die übergeordneten Umwelt- und Qualitätsmanagementsysteme erfüllt und von der TÜV SÜD Management Service GmbH bestätigt.

 **Mercedes-Benz Modelle mit Umweltzertifikat (360°-Umweltcheck)**

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken



Unser zukünftiges Zielsystem. Im Lebenszyklus eines Fahrzeugs entfällt der größte Teil des Primärenergieverbrauchs und der CO₂-Emissionen auf den Fahrbetrieb. Bei einem Pkw mit Verbrennungsmotor sind dies etwa 80 Prozent.

Eine Schwäche dieser Betrachtungsweise besteht darin, dass die Herstellung der Kraftstoffe oder – wie im Falle eines E-Fahrzeugs – die Erzeugung der elektrischen Energie im Kraftwerk nicht berücksichtigt werden.

Deshalb haben wir uns zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsstrategie ganzheitlich mit zu betrachten.

Neben den CO₂-Reduktionszielen für den Fahrbetrieb werden zukünftig auch die Beiträge aus der Produktion des Kraftstoffs und der elektrischen Energie berichtet.

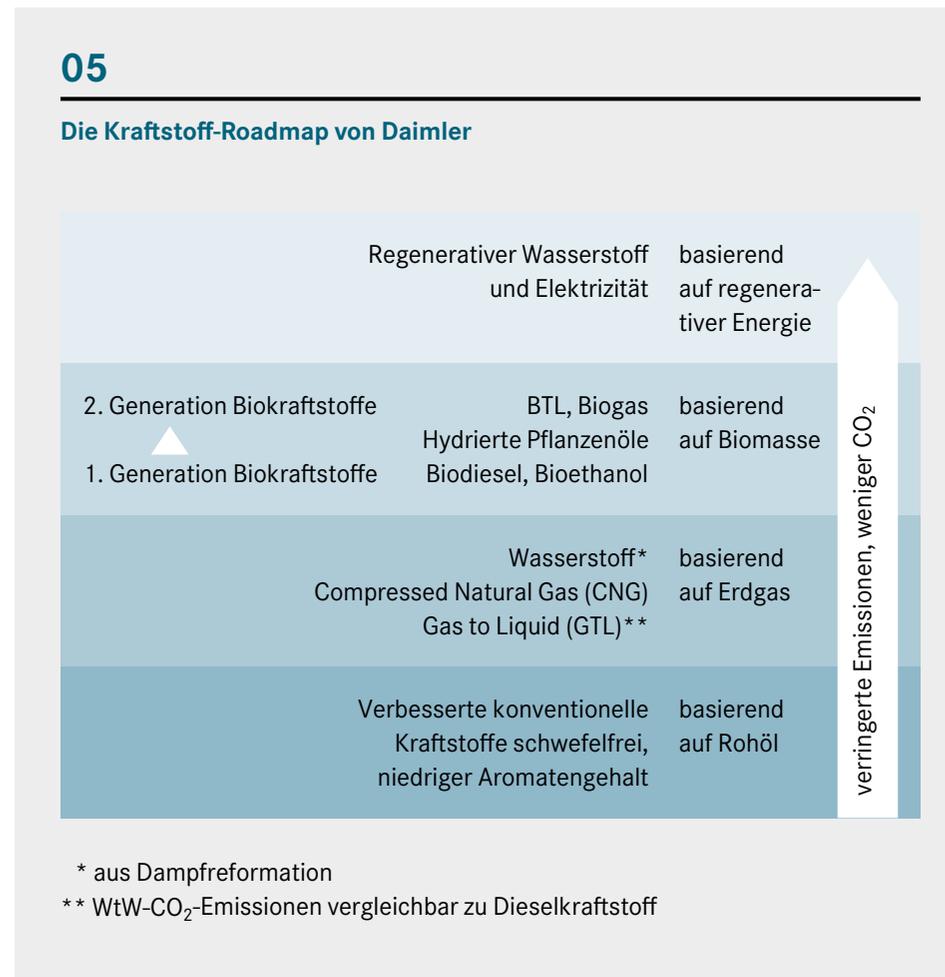
Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien

Unser Ziel ist es, Mobilität auch für kommende Generationen sicherzustellen. Dazu wollen wir unseren Kundinnen und Kunden möglichst sichere, effiziente und emissionsarme Fahrzeuge und Dienstleistungen anbieten. Ein auf die Anforderungen des Marktes abgestimmter Antriebs-Mix ist hierbei eines der Kernelemente. Die übergeordneten 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.

Unsere Kraftstoff-Roadmap. Daneben beteiligen wir uns auch an der Erforschung und Erprobung alternativer Kraftstoffe. Sie sind für uns eine weitere wichtige Option, um Emissionen zu vermeiden und unabhängiger von fossilen Energiequellen zu werden. Unsere Kraftstoff-Roadmap weist den Weg von der Optimierung heutiger fossiler Kraftstoffe über den Einsatz von Kraftstoffen auf Erdgas-Basis sowie synthetischen und Biokraftstoffen bis hin zu regenerativ erzeugtem Strom und Wasserstoff. Die Nutzung von Biokraftstoffen ist dabei aus unserer Sicht nur dann sinnvoll und Erfolg versprechend, wenn diese bei der Erzeugung nicht in Konkurrenz zu Nahrungsmitteln stehen und ihre Nachhaltigkeit gewährleistet ist. Einen zusätzlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele können zukünftig auch regenerativ hergestellte synthetische Kraftstoffe leisten.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken



 **Kraftstoff- und Emissionsrechner**

Trainings zum Kraftstoffsparen. 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. Spritspartipps gibt es zudem in jeder Betriebsanleitung.

-  **Eco-Trainings für Pkw-Fahrer**
-  **Eco-Trainings für Lkw-Fahrer**
-  **Eco-Trainings für Fuhrparkleiter und Unternehmer**
-  **Eco-Trainings für Omnibus-Kunden**

CO₂-Flottenemissionen unserer Pkw. Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Gesamtflotte von Mercedes-Benz Cars in Europa (EU 28 + Island) auf 132 (2017: 125) g/km (NEFZ) gestiegen.

Durch die Umstellung des gesetzlich vorgegebenen Messzyklus der CO₂-Emissionen der Einzelfahrzeuge von NEFZ auf WLTP hat sich unser Flottenwert deutlich erhöht. Gleichzeitig haben die Verschiebung des Absatzes weg vom Diesel hin zum Benziner sowie der weiter steigende Absatz von größeren SUV und Allradfahrzeugen den CO₂-Flottenwert erhöht.

Da bis September 2019 alle Fahrzeugmodelle nach WLTP zertifiziert sein werden, rechnen wir für 2019 trotz weiterer Fortschritte bei der Verbrauchsreduzierung unserer Fahrzeuge nur mit einem geringfügig niedrigeren CO₂-Flottenwert, bevor 2020 aufgrund der Fahrzeugelektrifizierung eine deutliche Verringerung des CO₂-Flottenwertes zum Tragen kommen soll.

Der neue Testzyklus WLTP. Seit September 2017 werden alle neuen Pkw-Typen in Europa nach dem „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ (WLTP) zertifiziert. Dieses Prüfverfahren beinhaltet gegenüber dem bisherigen „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) zahlreiche Änderungen. Dazu gehören unter anderem eine höhere Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeit, mehr Dynamik im Fahrverhalten, gleitende Schwungmassen statt Schwungmassenklassen, ein geringerer Stillstandsanteil sowie die Berücksichtigung von Sonderausstattungen und Ruhestrombedarf. Insgesamt führt all dies zu realitätsnäheren, aber auch höheren Verbrauchsangaben.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

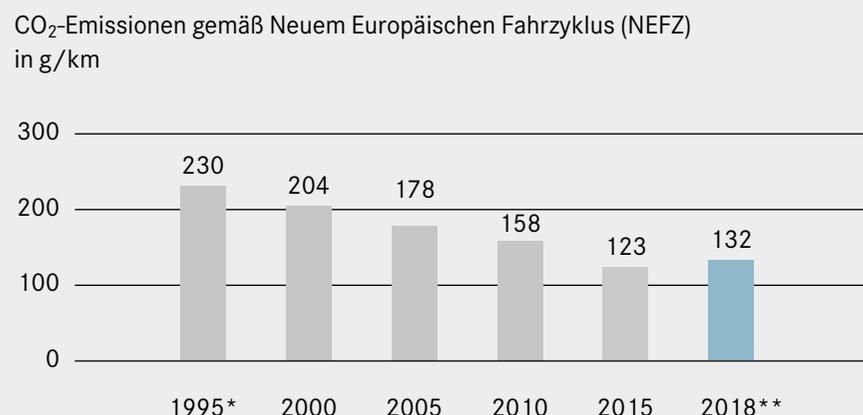
Nach den gesetzlichen Vorgaben müssen die Automobilhersteller den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeugflotten in Europa bis zum Jahr 2021 mittels einer vorgegebenen Formel aus den inzwischen nach WLTP ermittelten Werten auf NEFZ-Werte zurückrechnen. Dies erklärt, warum jedes neue Fahrzeug nach WLTP zertifiziert wird, der europäische CO₂-Flottenwert der Hersteller jedoch nach wie vor als NEFZ-Wert angegeben wird. Es geht dem Gesetzgeber um die Vergleichbarkeit der Hersteller-Flottenwerte, bis ab 2022 ein neuer Grenzwert in Kraft treten wird.

 **Weitere Informationen zum WLTP**

Wir arbeiten weiter intensiv daran, alle gesetzlichen CO₂-Vorgaben zu erfüllen; das gilt auch für die sehr anspruchsvollen EU-Grenzwerte für 2021. Ob diese Flottenziele erreicht werden, hängt allerdings nicht allein davon ab, dass wir attraktive und hocheffiziente Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb anbieten. Vielmehr müssen sich unsere Kundinnen und Kunden auch tatsächlich für diese Modelle entscheiden. Um hier bestmöglich aufgestellt zu sein, stellen wir unser Produktportfolio durchgängig auf die neuesten Motorengenerationen um und bauen es in Richtung Elektrifizierung durch Plug-in-Hybride und rein elektrische Fahrzeuge aus.

06

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Cars Pkw-Flotte in Europa (EU 28)

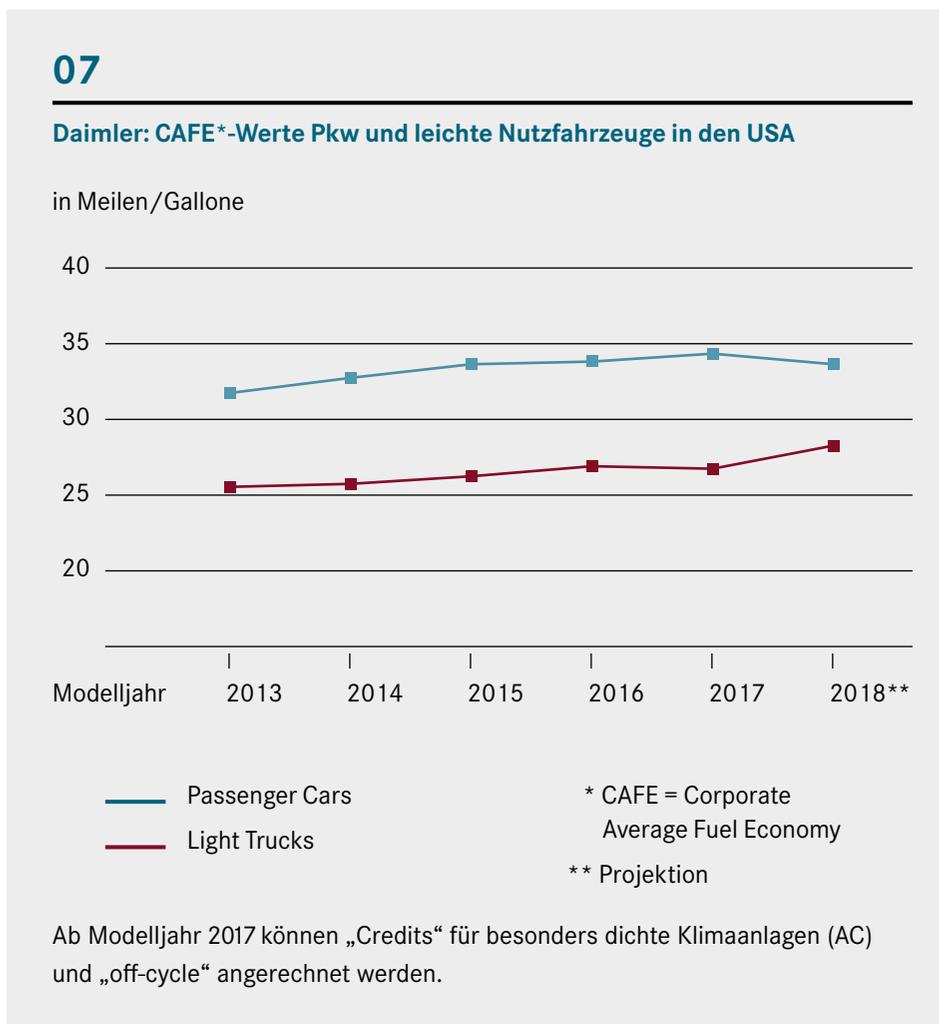


* inklusive der als M1-Fahrzeuge zugelassenen Transporter – alle anderen Jahre ohne Transporter
 ** M1-Fahrzeuge 134 g CO₂/km

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). Die Zielwerte werden jeweils herstellereinspezifisch separat für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt. Erfüllt ein Hersteller die GHG-Standards nicht, bestimmt die Environmental Protection Agency (EPA) die Fahrzeuge aus der Herstellerflotte, auf welche die Grenzwertüberschreitung zurückgeht. Alle betroffenen Modelle unterliegen dann Strafzahlungen.

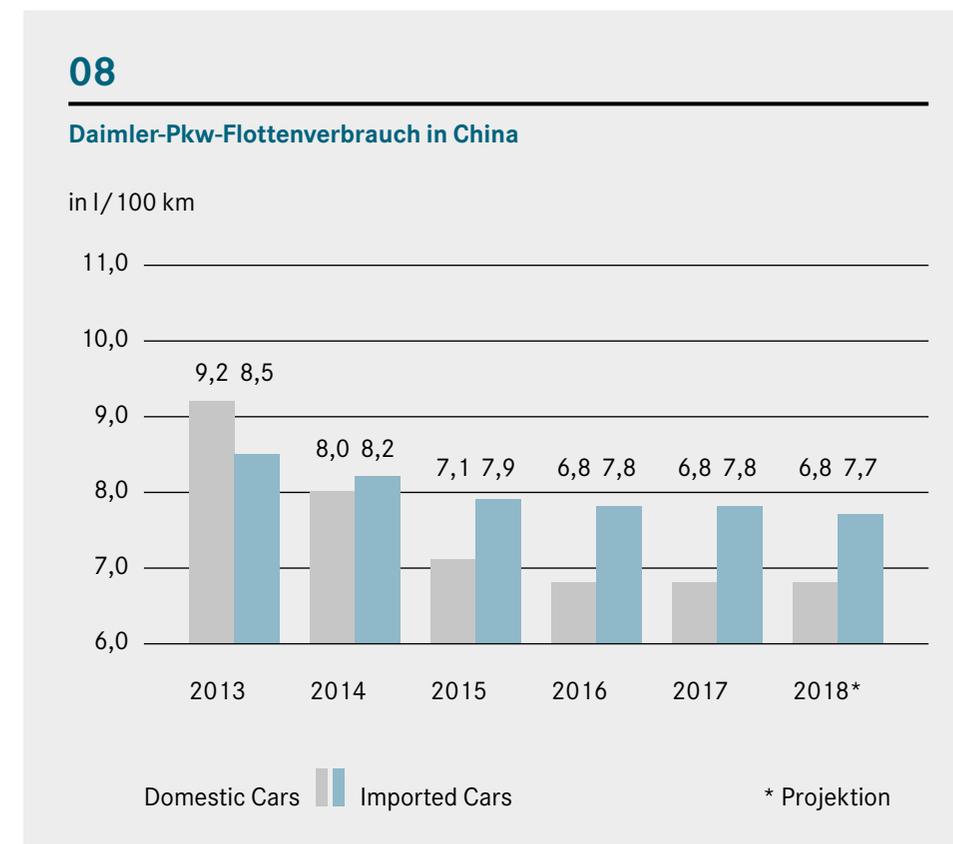
Der CAFE-Flottenwert wird für jedes Modelljahr anhand der verkauften Fahrzeuge und der jeweiligen Fuel-Economy-Werte berechnet. Je höher er liegt, umso effizienter sind die Fahrzeuge der Flotte. Je 0,1 Meilen pro Gallone, um die der Grenzwert verfehlt wird, muss der Hersteller für jedes zum Verkauf in den USA produzierte Fahrzeug 14 US-Dollar an den Staat abführen.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken



Der CAFE-CO₂-Flottenwert der Daimler-Fahrzeuge in den USA hat sich in den letzten sechs Jahren um 13 Prozent bei den Pkw sowie um 15 Prozent bei den leichten Nutzfahrzeugen (Projektion) verbessert. Unser Ziel ist es, den Flottenverbrauch unserer Passenger Cars und Light-Duty Trucks auf dem US-amerikanischen Markt bis einschließlich Modelljahr 2019 um 25 Prozent im Vergleich zu 2012, dem Basisjahr der geltenden CAFE-Regelung, zu senken. Aktuell bewegen wir uns damit noch nicht im vorgesehenen Zielkorridor.

Flottenwerte in China. In China werden inländisch produzierte (domestic) und importierte (imported) Pkw getrennt veranlagt. Zugleich wird nach 16 Gewichtsklassen differenziert. Bezogen auf das Gewicht lag das Verbrauchsziel für die Domestic-Flotte von Daimler bei 6,8 l/100 km. Erreicht wurde 2018 ein Wert von 6,8 l/100 km. Für die Imported-Flotte lag das Ziel bei 7,1 l/100 km, während 7,7 l/100 km erreicht wurden. Wir selbst haben uns vorgenommen, den Flottenverbrauch unserer Pkw in China zwischen 2012, dem Basisjahr der aktuellen Verbrauchsregelung, und 2019 um 25 Prozent zu verringern. Mit den aktuellen Werten haben wir dieses Ziel für unsere Domestic-Fahrzeuge bereits vollständig und für die Imported-Fahrzeuge zu über 90 Prozent erreicht.



14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen

27 Klimaschutz in unseren Werken

35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen

38 Luftreinhaltung in unseren Werken

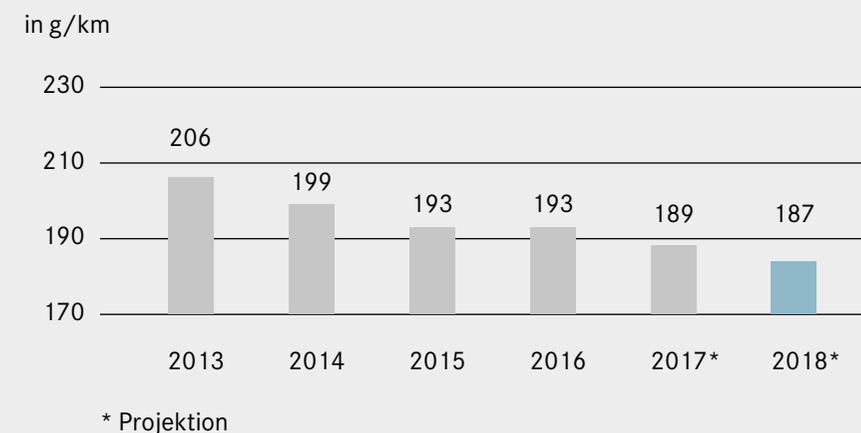
In vielen weiteren Märkten gelten heute gesetzliche Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch und/oder den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten, mit je unterschiedlichen Zielwerten. Dies betrifft große Absatzmärkte unserer Produkte wie Kanada, Japan, Südkorea, Mexiko, Brasilien, die Schweiz oder auch Australien und Saudi-Arabien. In allen diesen Märkten streben wir die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben an.

CO₂-Emissionen unserer Transporter. Nach der EU-Verordnung von 2011 dürfen Transporter mit einem Leergewicht von bis zu 2.585 Kilogramm seit 2017 im Durchschnitt nicht mehr als 175 g CO₂/km emittieren. Ab 2020 wird das CO₂-Ziel dann auf 147 g CO₂/km abgesenkt. Unter Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts galt 2018 für Mercedes-Benz ein CO₂-Flottenwert von maximal 213 g CO₂/km. Diesen Wert unterschreitet unsere Transporter-Flotte bereits seit 2014. Der Projektionswert der Mercedes-Benz Transporter für 2018 liegt bei 187 g/km. Wir erwarten für 2019 eine weitere Absenkung auf 184 g/km. Zwar steigen durch die Einführung der neuen Prüfprozedur WLTP die Verbrauchswerte einiger Modelle leicht an, dieser Anstieg wird aber durch die Einführung neuer verbrauchsgünstiger Modelle sowie des elektrifizierten Vito kompensiert.

Wir hatten uns darüber hinaus das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen unserer leichten Nutzfahrzeuge in der EU von 2014 bis 2018 um mehr als 10 Prozent zu senken. Dieses Ziel haben wir mit einer Absenkung um 6 Prozent nicht erreicht.

09

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Transporter-Flotte in Europa (EU 28)



CO₂-Emissionen unserer schweren Lkw in Europa und Nordamerika.

Unser Ziel, den Kraftstoffverbrauch unserer gesamten Flotte von 2005 bis 2020 durchschnittlich um 20 Prozent zu senken, haben wir im Jahr 2018 in der EU zu 80 Prozent erreicht. Die Werte werden auf realen Standard-Teststrecken ermittelt. Weitere Effizienzmaßnahmen sind für 2019 geplant.

In Nordamerika haben wir unser Ziel, den Kraftstoffverbrauch von 2015 bis 2019 beim Referenz-Cascadia um 10 Prozent zu senken, ebenfalls zu 80 Prozent erreicht. 2019 werden wir auch hier ein neues Kraftstoffeffizienzpaket in den Markt einführen.

Kraftstoffverbrauch unserer Busse in Europa. Unser Ziel, den Kraftstoffverbrauch bei Reise- und Stadtbussen über 18 Tonnen von 2005 bis 2020 um 20 Prozent zu senken, haben wir beim Reisebus zu 90 Prozent und beim Stadtbus zu 100 Prozent erreicht – Letzteres auch dank der Einführung des Citaro Compact-Hybrids. Der Kraftstoffverbrauch wird in realitätsnahen SORT-Zyklen ermittelt.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Elektromobilität für alle. Bei Mercedes-Benz Cars werden wir in den nächsten Jahren unser Angebot an Elektrofahrzeugen deutlich ausbauen. Daimler geht davon aus, dass bis zum Jahr 2025 der Anteil der Elektromodelle am Gesamtabsatz von Mercedes-Benz zwischen 15 und 25 Prozent liegen wird. Dafür planen wir, mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt zu bringen – in allen Segmenten, vom smart bis zum großen SUV. Wir investieren rund 10 Mrd. Euro in den Ausbau unserer Elektroflotte und über 1 Mrd. Euro in den Aufbau der Batterieproduktion. Wir entwickeln eine eigenständige, modular aufgebaute und skalierbare Plattform für Elektrofahrzeuge, die eine hohe Varianten- und Modellflexibilität zulässt.

EQ – unsere Marke für Elektromobilität. Unter der neuen Marke EQ, die für „Elektrische Intelligenz“ steht, werden sowohl Fahrzeuge als auch Services rund um die Elektromobilität für den Mercedes-Benz Cars Kunden angeboten. Gemeinsam mit Partnern investieren wir in den Aufbau einer Ladeinfrastruktur speziell an Autobahnen in Europa. Unser Produktionsnetzwerk stellen wir so auf, dass wir unsere Elektrofahrzeuge an allen wichtigen Standorten auf den gleichen Produktionslinien fertigen wie die entsprechenden Modelle mit Verbrennungsmotor. So stellen wir sicher, dass wir flexibel auf die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen reagieren können. Analog zur Fahrzeugproduktion bauen wir die Batterieproduktion aus.

Weltpremiere für den EQC¹. Als erstes Modell der Marke EQ haben wir am 4. September 2018 in Stockholm den vollelektrischen Mercedes-Benz EQC vorgestellt. Er bietet alltagstaugliche Elektromobilität verbunden mit der markentypischen Qualität und dem Komfort von Mercedes-Benz. Mit je einem kompakten elektrischen Antriebsstrang an der Vorder- und der Hinterachse verfügt der SUV über die Fahreigenschaften eines Allradantriebs. Zusammen leisten die beiden E-Antriebe 300 kW und sorgen so für eine hohe Fahrdynamik. Dank seiner intelligenten Betriebsstrategie kann der EQC eine elektrische Reichweite von über 430 Kilometern (nach WLTP) erreichen. So treibt bei schwacher bis mittlerer Last nur die vor-

dere E-Maschine das Fahrzeug an. Soll eine maximale rekuperative Verzögerung erreicht werden, sind beide E-Maschinen als Generatoren im Einsatz.

Der EQC verfügt serienmäßig über einen On-Board-Lader (OBL) mit einer Leistung von 7,4 kW und ist damit für das Laden zu Hause wie an öffentlichen Ladestationen vorbereitet. Je nach Ladesystem lässt er sich mit einer Leistung von maximal 110 kW „auftanken“. Damit dauert es etwa 40 Minuten, um den Ladestatus des Akkus von 10 auf 80 Prozent zu bringen.

Ab 2020 werden auch alle smart-Modelle ausschließlich als EQ-Modelle rein elektrisch angeboten werden: smart EQ fortwo (Stromverbrauch kombiniert: 20,1 bis 12,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)², smart EQ fortwo cabrio (Stromverbrauch kombiniert: 20,2 bis 13,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)² und smart EQ forfour (Stromverbrauch kombiniert: 20,8 bis 13,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)².

Entlang wichtiger europäischer Hauptverkehrsachsen sollen Fahrer von EQ-Modellen ihre Fahrzeuge künftig an den Schnellladesäulen von IONITY Europas führendem High-Power-Charging-Netzwerk, mit bis zu 350 kW laden können. Um den CO₂-Fußabdruck der Elektromobile klein zu halten, soll dabei der Ladestrom für Mercedes-Benz EQC-Fahrzeuge aus erneuerbaren Quellen eingespeist werden.

GLC F-CELL. Vollelektrisch ist auch der GLC F-CELL (Wasserstoffverbrauch kombiniert: 0,34 kg/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Stromverbrauch kombiniert: 13,7 kWh/100 km)². Dieser SUV, der bereits seit Ende 2018 an erste, ausgewählte Kundinnen und Kunden ausgeliefert wird, kann neben Wasserstoff auch Strom „tanken“, denn er besitzt zusätzlich zur Brennstoffzelle eine Lithium-Ionen-Batterie. Das intelligente Zusammenspiel zwischen Batterie und Brennstoffzelle sowie kurze Betankungszeiten machen den GLC F-CELL zu einem dynamischen, alltagstauglichen Fahrzeug für die Langstrecke.

¹ Technische Details sowie Aussagen zu Stromverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 2.

² Angaben zu Strom- beziehungsweise Wasserstoffverbrauch und CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe des WLTP-Prüfverfahrens unverbindlich ermittelt und in NEFZ-Werte korreliert. Eine EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

14	Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen	Zwei karbonfaserummantelte Tanks im Fahrzeugboden fassen 4,4 Kilogramm Wasserstoff. Dank der 700-Bar-Tanktechnologie ist der Wasserstoffvorrat innerhalb von nur drei Minuten aufgefüllt – so schnell, wie man es von einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor gewohnt ist. Bei einem Wasserstoffverbrauch von rund 1 kg/100 km schafft der GLC F-CELL ¹ rund 430 wasserstoffbasierte Kilometer im NEFZ; im Hybridmodus kommen noch einmal bis zu 51 Kilometer bei vollgeladener Batterie dazu. Eine Leistung von 155 kW sorgt gleichzeitig für Fahrdynamik.
27	Klimaschutz in unseren Werken	
35	Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen	
38	Luftreinhaltung in unseren Werken	

Neuer Elektro-DENZA 500. Daimler und BYD Automotive Industry haben 2018 den neuen batterieelektrischen DENZA 500 vorgestellt. Für den chinesischen Markt entwickelt und produziert vom Joint Venture Shenzhen DENZA New Energy Automotive, bietet der neue DENZA 500 chinesischen Kundinnen und Kunden ein umfassendes Upgrade – vom neuen Exterieur-design über die erweiterten Konnektivitätsdienste bis zur größeren elektrischen Reichweite. So können DENZA-Fahrer mit der DENZA-Smartphone-App, dem WeChat-Account oder dem Auto-Navigationssystem die über 112.000 Ladesäulen im Land schnell lokalisieren. Und die neue Batterie ermöglicht – unterstützt durch ein verringertes Fahrzeuggewicht – mehr Energieeffizienz und damit eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern.

Fahren und sparen mit Elektro-Pkw. Wer sein Elektrofahrzeug wirtschaftlich fahren will, sollte auf einige Besonderheiten achten. Denn nicht alles, was für Autos mit Verbrennungsmotor gilt, ist auch hier hilfreich.

 [Fahren und sparen mit Elektroautos \(PDF\)](#)

¹ Technische Details sowie Aussagen zu Wasserstoffverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 21.

² Die Reichweite ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration, insbesondere von der Auswahl der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung. Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt.

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

Elektrifizierung gewerblicher Transporter startet mit eVito.

Mercedes-Benz Vans plant, alle gewerblichen Baureihen mit Elektroantrieb anzubieten. Den Anfang machte der mittelgroße eVito, der seit November 2018 verfügbar ist. Er ist das zweite vollelektrische Serienmodell von Mercedes-Benz Vans nach dem Vito E-CELL aus dem Jahr 2010. Mit einer Reichweite von 149 bis 189 Kilometern^{2,3} bringt der Mid-Size Van beste Voraussetzungen beispielsweise für den innerstädtischen Liefer- und Gewerbeverkehr mit. Dabei lässt sich die Batterie innerhalb von rund sechs Stunden vollständig aufladen. Zusätzlich kann der Kunde zwischen zwei Optionen in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit wählen – einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für den Stadtverkehr und in Ballungszentren bei gleichzeitiger Schonung der Energiereserven und größerer Reichweite sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h oder 120 km/h, wenn auch Autobahnfahrten erforderlich sind. Auf den elektrischen Vito für den Güterverkehr folgen im Jahr 2019 der eVito Tourer für den Personenverkehr und der eSprinter.

Sprinter mit Elektroantrieb und Brennstoffzelle. Der Concept Sprinter F-CELL, ein teilintegriertes Reisemobil, gibt als reines Konzeptfahrzeug zur Demonstration der Brennstoffzellen-Technologie einen Ausblick auf den möglichen zukünftigen Einsatz. Lokal emissionsfreies Fahren und eine hohe Reichweite bei gleichzeitig autarker Energieversorgung sind seine wichtigsten Merkmale. Eigenschaften, die sich auch für gewerbliche Einsatzzwecke wie längere Kurierfahrten oder Kleinbusse im interurbanen Verkehr eignen. Durch ein intelligentes Zusammenspiel von Batterie- und Brennstoffzellen-Antrieb erreicht der Concept Sprinter F-CELL eine elektrische Leistung von maximal 147 kW und ein Drehmoment von 350 Newtonmetern. 4,5 Kilogramm Wasserstoff im Tank sorgen so für eine Reichweite von rund 300 Kilometern – die sich bei Bedarf durch zusätzliche Tanks sogar auf 500 Kilometer erweitern lässt. Die im Plug-in-Konzept zusätzlich eingebaute Batterie erhöht die Reichweite um weitere 30 Kilometer.

14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen

27 Klimaschutz in unseren Werken

35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen

38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Lkw

Fuso eCanter bewährt sich. Im Sommer 2017 lief in unserem Werk im portugiesischen Tramagal der erste Fuso eCanter vom Band. Heute sind in sechs Metropolen in Europa, Japan und den USA eCanter im Einsatz. Mit sechs Hochvolt-Lithium-Ionen-Batterien zu je 13,8 kWh erreicht der Leicht-Lkw eine Dauerleistung von 175 PS bei einem Drehmoment von bis zu 390 Newtonmetern. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 80 km/h limitiert – wie bei allen Fahrzeugen dieser Gewichtsklasse. Die rund 600 Kilogramm schweren Batterien ermöglichen eine Reichweite von über 100 Kilometern im NEFZ – ausreichend für die meisten Anforderungen des täglichen urbanen Verteilerverkehrs.

Kunden testen eActros. Seit September 2018 erproben die ersten gewerblichen Kundinnen und Kunden den eActros mit verschiedenen Aufbauten und in unterschiedlichen Anforderungsprofilen. Der Fokus: In intensiver Zusammenarbeit mit den Kunden sollen praktische Einsatzerfahrungen gesammelt werden. Besonders wichtig sind dabei belastbare Informationen zur Batterie und zur Reichweite der 18 beziehungsweise 25 Tonnen schweren Elektro-Lkw. Unser Ziel ist, den eActros bis 2021 zur Marktreife zu bringen. Das Bundesumweltministerium sowie das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie fördern die Entwicklung und Erprobung der schweren Elektro-Lkw im Verteilerverkehr im Rahmen des Projekts „Concept Elektro-Lkw im schweren Verteilerverkehr – Concept ELV2“.

Freightliner schickt E-Lkw auf die Straße. Im Juni 2018 hat Daimler Trucks mit dem schweren Freightliner eCascadia und dem mittelschweren eM2 die ersten vollelektrischen Serien-Lkw für den nordamerikanischen Markt vorgestellt. Der Freightliner eM2 106 kommt im lokalen Verteilerverkehr von Lebensmitteln sowie im Zustellverkehr zum Einsatz. Im Dezember 2018 wurde der erste Freightliner eM2 an den Kunden Penske Truck Leasing Corp. übergeben. In 2019 soll eine Innovationsflotte aus insgesamt 30 vollelektrischen Lkw von Freightliner in den Praxiseinsatz gehen. Zusammen mit dem elektrischen Schulbus Saf-T-Liner C2 von

Thomas Built Buses und dem Fuso eCanter verfügt Daimler Trucks über die breiteste Modellpalette an elektrischen Nutzfahrzeugen im nord-amerikanischen Markt.

Busse

Stadtbusse werden elektrisch. Daimler Buses richtet den Fokus ebenfalls auf die Entwicklung von Elektroantrieben. Die CO₂-Bilanz des Busses lässt sich durch batteriebetriebene und weitere alternative Antriebstechnologien noch weiter verbessern. Auf den Citaro hybrid folgte im Jahr 2018 der elektrische Stadtbus eCitaro. Der Standort Mannheim soll zum Zentrum für Elektromobilität bei Daimler Buses ausgebaut werden. Darüber hinaus berät Daimler Buses im Rahmen des „E-Consulting“ seine Kunden ganzheitlich von der ersten Beratung beim Umstieg auf elektrische Nahverkehrsbusse bis zum Service für den Betreiber.

Neuer eCitaro mit erhöhter Reichweite. Seine Energie bezieht er aus Lithium-Ionen-Batterien mit einer Gesamtkapazität von bis zu 243 kWh. Damit kommt der neue eCitaro rund 150 Kilometer weit und kann so bereits rund ein Drittel der durchschnittlichen Stadtbuslinien in Deutschland ohne Zwischenladung vollelektrisch abdecken. Angetrieben wird der Stadt-Stromer über eine E-Achse mit Elektromotoren nahe den Radnaben. Ein hoch entwickeltes Thermomanagement mit Hightech-Komponenten wie einer Wärmepumpe senkt den Energieverbrauch zur Temperierung des Fahrgastraumes. Ist zur Vergrößerung der Reichweite eine Zwischenladung gewünscht, kann der Elektrobus auch per Dachstromabnehmer aufgeladen werden.

Reichweitenangaben vollelektrischer Stadtbusse sind oft schwer vergleichbar, da Bezugsgrößen fehlen und sie häufig unter Idealbedingungen ermittelt werden. Beim eCitaro orientieren wir uns zugunsten verlässlicher Angaben an dem besonders anspruchsvollen Stadtfahrzyklus SORT2, der auch den Energiebedarf der Nebenverbraucher einbezieht. SORT ist die Bezeichnung eines standardisierten Straßen-

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
 - 27 Klimaschutz in unseren Werken
 - 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
 - 38 Luftreinhaltung in unseren Werken
- Testzyklus für Niederflur-Stadtbusse. Auf dieser Grundlage wurde die genannte Reichweite von 150 Kilometern mit Batterie-Vollbestückung und bei sommerlichen Temperaturen ermittelt.
- Angesichts der Weiterentwicklung der Batterietechnik gehen wir davon aus, dass wir den eCitaro künftig auf eine noch leistungsfähigere Batterietechnik umstellen können, die dann etwa 50 Prozent aller Einsatzfälle abdecken wird. Im nächsten Schritt soll dann durch einen Range Extender in Form einer Brennstoffzelle zur Stromerzeugung die Reichweite nochmals gesteigert werden, sodass der eCitaro in Zukunft in der Lage sein wird, nahezu 100 Prozent der heute üblichen Einsatzprofile rein elektrisch abzudecken.

eMobility Consulting – Beratung für Verkehrsbetriebe. Der neue vollelektrische Stadtbus eCitaro ist Teil des Gesamtsystems eMobility von Daimler Buses. Um unsere Kunden bei der Umstellung auf elektrische Busflotten zu begleiten, berät unser eMobility-Consulting-Team diese in gewünschtem Umfang über verschiedene Einsatzmöglichkeiten – unter anderem werden Linienlänge, Fahrgastaufkommen, Energiebedarf, Reichweitenberechnung und Lademanagement dabei berücksichtigt. Unsere Servicemarke OMNIplus hat darüber hinaus ein maßgeschneidertes Servicekonzept für Elektromobilität bis hin zu Dienstleistungen in der Kundenwerkstatt entwickelt.

Partnerschaft mit Proterra. Im September 2018 haben wir mit Proterra eine strategische Partnerschaft vereinbart. Das Unternehmen ist führend auf dem nordamerikanischen Markt elektrischer Busse für den lokalen Transport. In einem ersten Projekt widmen wir uns gemeinsam möglichen Synergien bei der Elektrifizierung von Schulbussen der Daimler-Marke Thomas Built Buses. Die Zusammenarbeit an einem elektrischen Schulbus eröffnet Daimler und Proterra die Möglichkeit, neue wirtschaftliche Transportoptionen mit umweltverträglicher, emissionsfreier Elektrotechnologie in diesem wachsenden Segment anzubieten.

E-Mobility Group definiert globale Elektrostrategie für Nutzfahrzeuge. Immer mehr Einfahrbeschränkungen in Städte für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und die zunehmende Verschärfung der Emissionsvorschriften befördern die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien auch bei Nutzfahrzeugen. Als ein führender Lkw-Hersteller wollen wir auch eine führende Rolle beim elektrischen Lkw einnehmen. Mit dem eCanter von Fuso, dem Fuso Vision One, den beiden eTrucks von Freightliner, dem Mercedes eActros und dem Thomas Built Buses Schulbus Saf-T-Liner C2 verfügt Daimler Trucks schon heute über ein sehr umfangreiches Elektroportfolio. Mit der Gründung der E-Mobility Group maximieren wir die Effektivität unserer Investitionen in diese strategische Schlüsseltechnologie. Damit wollen wir eine weltweit einheitliche Elektroarchitektur umsetzen und die besten Lösungen für Batterien, Ladesysteme und beim Energiemanagement für Lkw entwickeln.

10

Antriebstechnologien von Daimler

Anteile in Prozent*	Fahrzeuge mit			Pkw mit		
	Otto-motor	Hybrid-antrieb	Diesel-motor	Gasantrieb (Erdgas/Flüssiggas)	Hybrid-antrieb	Elektro-antrieb
Europa	34,2 %	1,1 %	63,6 %	0,0 %	1,5 %	0,7 %
NAFTA	60,7 %	0,7 %	38,3 %			
Japan	45,9 %	0,4 %	53,6 %			
China	86,7 %	0,0 %	13,3 %			
Gesamt (Welt)	55,7 %	1,0 %	42,8 %			

* Grundlage: Fahrzeugabsatz 2018 in den jeweiligen Märkten

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

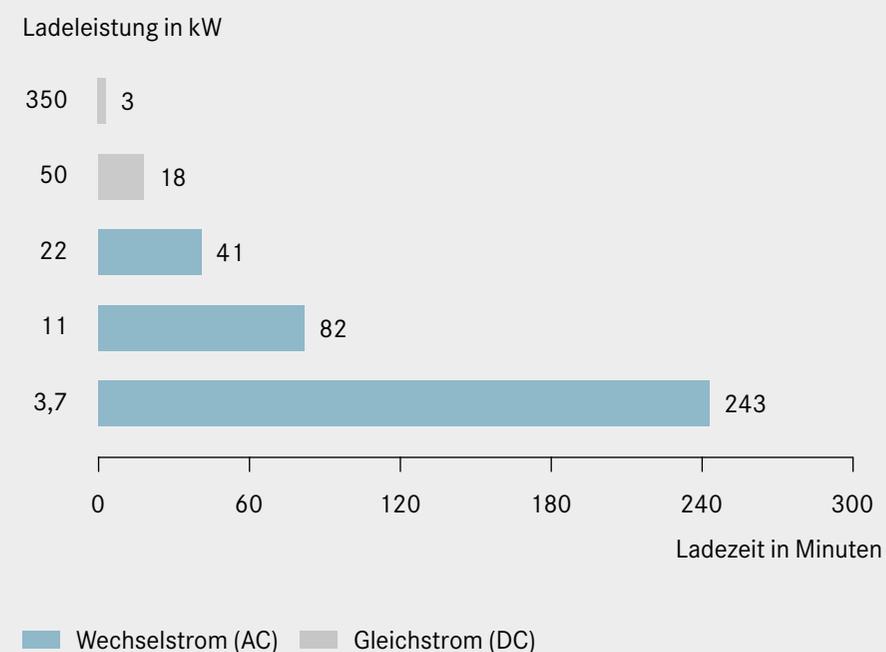
Infrastruktur

Lösungen für die elektrische Ladeinfrastruktur. Untersuchungen gehen davon aus, dass rund 80 Prozent der Ladevorgänge zu Hause oder am Arbeitsplatz und nur gut 20 Prozent im halböffentlichen oder öffentlichen Raum stattfinden werden. Für alle drei Bereiche stellen wir passende Lösungen bereit.

- **charge@home.** Für das schnelle und sichere Laden zu Hause gibt es die neue Mercedes-Benz Wallbox mit bis zu 22 kW Ladeleistung. Erstmals möglich wird dabei auch die Steuerung verschiedener Funktionen über das Smartphone sein, wie zum Beispiel die Ladesteuerung, Nutzerverwaltung und Verbrauchsübersicht. Die Kombination einer Wallbox mit einem Heimspeicher und einer regenerativen Energiequelle wie zum Beispiel einer Solaranlage bringt die Energiewende nach Hause.
- **charge@Daimler.** Mit dem Projekt „charge@Daimler“ bündelt das Unternehmen seine Aktivitäten zum Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur für alle eigenen Liegenschaften in Deutschland. Bereits heute stehen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Daimler-Standorten in 24 Städten Deutschlands umfassende Ladelösungen zur Verfügung. Seit 2013 wurden insgesamt weit mehr als 1.500 Ladepunkte in Zusammenarbeit mit dem langjährigen Partner innogy SE errichtet. Dazu gehört die Ausstattung von Mitarbeiterparkplätzen, Parkhäusern und Kundencentern ebenso wie die Elektrifizierung der internen Entwicklungsprüfstände und Testgelände.
- **charge@highway – High Power Charging (HPC).** Mit dem Gemeinschaftsunternehmen IONITY wollen wir gemeinsam mit weiteren Automobilherstellern ein leistungsstarkes Schnellladernetz für Elektrofahrzeuge in Europa aufbauen. IONITY verfolgt das Ziel, eine adäquate Infrastruktur auch auf Langstrecken zu gewährleisten und die Elektromobilität damit noch schneller im Markt zu etablieren.

11

Ladezeit für eine Reichweite von 100 km



Für ein schnelles und komfortables Laden ist die Ladeleistung sehr wichtig. Ob zu Hause an der Steckdose, an der Wallbox im Carport oder unterwegs an Tankstellen mit Schnellladesystem oder High Power Charging – je nach den technischen Voraussetzungen ergeben sich unterschiedliche Bedingungen für die Ladeleistung und damit unterschiedliche Ladezeiten.

Dazu sollen bis 2020 rund 400 Schnellladestationen errichtet und in Betrieb gebracht werden. Die ersten Stationen, so zum Beispiel in Deutschland, der Schweiz, Frankreich und Österreich, sind bereits in Betrieb. Jede der IONITY-Schnellladestationen wird über mehrere Ladesäulen verfügen. Dadurch erhalten Kundinnen und Kunden bis 2020 marken- und leistungsunabhängig Zugang zu Tausenden von Ladepunkten. Das Netzwerk verwendet den europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS). Die Ladeleistung von bis zu 350 kW pro Ladepunkt ermöglicht entsprechend ausgelegten

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
 - 27 Klimaschutz in unseren Werken
 - 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
 - 38 Luftreinhaltung in unseren Werken
- Fahrzeugen eine deutlich kürzere Ladezeit. Ende 2018 befanden sich 23 IONITY-Schnellladestationen in Betrieb, 44 sind derzeit im Bau. Der Ladestrom für Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und EQC¹ soll aus nachhaltigen Quellen bereitgestellt werden.
- **Charge@fleet.** Für Unternehmen und Flottenbetreiber bietet Mercedes-Benz zudem intelligente Ladelösungen an, mit denen Flottenmanager alle Ladevorgänge überwachen und abrechnen können. Selbst die Verrechnung von Kosten, die Fahrerinnen und Fahrern eines Firmenwagens beim Laden zu Hause entstehen, ist integriert.

 **Schnelles und komfortables Laden – Mercedes-Benz Wallbox-Service**

Plug & Charge bewährt sich in Pilotphase. Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen benötigen bislang die richtige Ladekarte oder Smartphone-App, um Zugang zu öffentlichen Ladestationen zu erhalten. Mit Plug & Charge wird das Hantieren mit Karten und Apps nun überflüssig. Die Lösung ermöglicht den automatisierten und abgesicherten Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Ladeinfrastruktur: Ist das Ladekabel eingesteckt, kommuniziert das Fahrzeug die Autorisierungsdaten des Fahrers verschlüsselt zur Station. Nach erfolgreicher Prüfung startet der Ladeprozess automatisch, auch der abschließende Zahlungsvorgang erfolgt ohne weiteres Zutun.

Entwickelt hat diese Lösung, die den internationalen Standard ISO 15118 nutzt, der Berliner Elektromobilitätsspezialist Hubeat. In Kooperation mit Hubeat hat Daimler seine elektrischen smart kompatibel zu ISO 15118 gemacht. Damit ist der smart EQ fortwo/forfour² das erste Elektrofahrzeug in Serie, das Plug & Charge unterstützt. 2018 haben Daimler und Hubeat in Zusammenarbeit mit dem Ladestationsbetreiber ebee smart technologies die Pilotphase des innovativen Systems erfolgreich abgeschlossen.

Neue Wasserstofftankstellen. In einem Joint Venture mit Air Liquide, Linde, OMV, Shell und Total engagieren wir uns deutschlandweit für den Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur. Derzeit sind 53 Wasserstofftankstellen

in Betrieb, 4 in der Planung, 11 in Genehmigung. 14 weitere Tankstellen sind im Bau, 12 befinden sich in der Phase der Inbetriebnahme. Im Schnitt ist damit 2018 alle zwei Wochen eine neue Wasserstofftankstelle eröffnet worden. 2019 soll eine Gesamtzahl von 100 öffentlichen Wasserstoff-Stationen für Pkw erreicht sein. Insgesamt können perspektivisch rund 400 Wasserstofftankstellen fertiggestellt werden. Ähnliche Infrastrukturprojekte werden derzeit auch auf europäischer Ebene sowie international vorangetrieben. Das gilt vor allem für Japan, aber auch für die USA und Korea.

Kältemittel

EuGH-Urteil klärt Kältemittelstreit. Wegen Sicherheitsbedenken hat Daimler in den Klimaanlage von rund 134.000 im ersten Halbjahr 2013 hergestellten Mercedes-Benz Fahrzeugen statt des klimaschonenderen, aber entzündbaren neuen Kältemittels R1234yf – aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt ungeklärten Sicherheitsrisiken – das Kältemittel R134a eingesetzt. Die EU-Kommission verklagte Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH), weil das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Einsatz des klimaschädlicheren Kältemittels nicht unterband und gegen Daimler keine Sanktionen verhängte. Der EuGH gab nun der EU-Kommission teilweise recht. Mit dem Urteil wurde zwar ein Rechtsverstoß festgestellt, aber keine Strafe gegen Deutschland verhängt. Das KBA hat die Daimler AG aufgefordert, eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen mit dem Kältemittel R1234yf nachzurüsten. Bei bestimmten Fahrzeugen der A- und B-Klasse sowie des CLA und SL (BR 176, 246, 117, 231) aus dem Produktionszeitraum erstes Halbjahr 2013 stimmt das in der Klimaanlage verwendete Kältemittel R134a nicht mit der damals gültigen Typgenehmigung überein. Es bestehen keine Auswirkungen auf die Fahrzeuginsassen oder die Funktion des Fahrzeuges. Den gegen diese Aufforderung zunächst eingelegten Widerspruch haben wir nach dem Urteil des EuGH im Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland vom 4. Oktober 2018 zurückgenommen und werden die Anordnung des KBA erfüllen. Die Kundinnen und Kunden werden durch die Daimler AG zeitnah schriftlich über den Rückruf informiert. Zusätzliche Kosten werden ihnen selbstverständlich nicht entstehen.

¹ Technische Details sowie Aussagen zu Stromverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 2.

² Technische Details sowie Aussagen zu Stromverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 21.

14	Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
27	Klimaschutz in unseren Werken
35	Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
38	Luftreinhaltung in unseren Werken

Klimaschutz in unseren Werken

Daimler stellt in Deutschland und Europa die Weichen für eine klimafreundliche Produktion. Wir haben uns zwei Ziele für unsere europäischen Werke und ein weltweites Ziel gesetzt:

- Senkung der CO₂-Emissionen unserer europäischen Werke bis 2020 **absolut um 20 Prozent** im Vergleich zu 1990
- Senkung der CO₂-Emissionen unserer europäischen Werke bis 2020 **spezifisch um 66 Prozent** im Vergleich zu 1990
- Weiterhin möchten wir die spezifischen CO₂-Emissionen (pro Fahrzeug) unserer Produktionswerke **weltweit bis 2020 um 40 Prozent** gegenüber 2007 senken.

Mercedes-Benz Cars stellt in Deutschland und Europa die Weichen für eine „grüne“ Produktion. Alle deutschen Werke sollen bis zum Jahr 2022 über eine CO₂-neutrale Energieversorgung verfügen.

Mit diesem Beschluss wollen wir unsere Produktion noch nachhaltiger gestalten. Wir werden unsere elektrische Energie nur noch aus regenerativen Quellen beziehen. Stromeigenerzeugung und andere Energieträger werden über hochwertige CO₂-Kompensation CO₂-neutral gestellt. Neue Werke in Europa werden schon heute von Anfang an mit einer CO₂-neutralen Energieversorgung geplant.

Die deutschen Pkw-Produktionswerke sollen **bis 2022 zu 100 Prozent CO₂-neutral sein**.

Auf dem Weg zur CO₂-neutralen Fertigung. Die Vorbereitungen für die Nutzung von ausschließlich grünem Strom für eine klimafreundliche Produktion in Europa sind bereits weit fortgeschritten. Unsere Fahrzeug- und Powertrain-Werke in Bremen, Rastatt, Sindelfingen, Berlin, Hamburg, Kamenz, Köllda und Stuttgart-Untertürkheim kaufen Strom zu oder betreiben eigene Kraftwerke. Dabei soll zugekaufter Strom künftig zu 100 Prozent nachweisbar aus regenerativen Quellen wie Wind- und Wasserkraft stammen. Dies entspricht circa drei Vierteln des gesamten Strombedarfs unserer deutschen Werke. Der Rest wird in eigenen hocheffizienten Gas-Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen erzeugt. Die dabei entstehenden CO₂-Emissionen wollen wir durch qualifizierte Kompensationsprojekte ausgleichen. Dies gilt auch für alle anderen Energiebezüge der Werke, wie zum Beispiel Erdgas zur Gebäudeheizung oder Kraftstoffe für den innerbetrieblichen Verkehr.

Neue Fabriken in Deutschland und Europa sollen von Beginn an über eine CO₂-neutrale Energieversorgung verfügen:

- Das smart-Werk in Hambach (Frankreich) bezieht heute schon seinen kompletten Strombedarf aus erneuerbaren Energiequellen.
- Am Standort Kecskemét (Ungarn) bauen wir ein zweites hocheffizientes Werk, das CO₂-neutral versorgt werden wird.
- Im Werk Sindelfingen entsteht zurzeit unsere „Factory 56“. Gemäß dem Slogan „digital, flexible, green“ soll sie Maßstäbe in der weltweiten Automobilproduktion setzen. Die Produktionshalle nutzt erneuerbare Energien und reduziert Wasserverbrauch und Abfallaufkommen deutlich. Allein die Fotovoltaik-Anlage auf dem Hallendach wird voraussichtlich auf einen jährlichen Ertrag von rund

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
 - 27 Klimaschutz in unseren Werken
 - 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
 - 38 Luftreinhaltung in unseren Werken
- 5.000 MWh kommen, die nicht anderweitig konventionell erzeugt werden müssen. Verglichen mit der heutigen S-Klasse Produktion in Sindelfingen, werden die CO₂-Emissionen der „Factory 56“ um etwa 75 Prozent zurückgehen. Die lichtdurchlässige Konstruktion fördert zudem ein angenehmes Arbeitsklima. Auch kann die Halle in den Sommermonaten auf bis zu 7 Grad unter der Außentemperatur temperiert werden.
- In Jawor (Polen) wird ein neues CO₂-neutrales Motorenwerk gebaut, das 2019 in Betrieb gehen soll. Für den CO₂-neutralen Standort wird dann der rund 10 Kilometer entfernte Windpark Taczalin umweltfreundliche Energie liefern. Die 22 Windräder verfügen zusammen über eine installierte Leistung von 45,1 MW und sind seit Ende 2013 in Betrieb. Entwickler und Betreiber des Windparks ist die VSB-Gruppe. Der langfristig angelegte Stromabnahmevertrag mit dem Projektentwickler ist der erste, der in Polen zwischen Industrie und Windbranche geschlossen wurde. Als Stromabnehmer sichert Daimler damit langfristig die Grünstromversorgung des Standorts ab. Der Anbieter wiederum kann dauerhaft mit stabilen Einnahmen kalkulieren.
 - Als erster industrieller Großkunde bezieht Daimler Strom aus deutschen Windkraftanlagen, deren Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) nach 2020 ausläuft. Damit sichern wir als erstes Industriegroßunternehmen in Deutschland den wirtschaftlichen Betrieb von Bestandsanlagen, die so weiterhin ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele in Deutschland leisten können. Die insgesamt 6 Windparks mit 31 Turbinen erzeugen rund 74 GWh pro Jahr und haben eine installierte Leistung von 46 MW. Der im Windpark gewonnene Grünstrom wird nach Inkrafttreten des Vertrags ins Stromnetz eingespeist und zeitgleich von den Mercedes-Benz Werken aus dem Netz entnommen.

12

Direkte und indirekte CO₂-Emissionen aus der Produktion*

	1992-94	2014	2015	2016	2017	2018	
in 1.000 t							
Scope 1	541	1.030	1.060	1.056	1.192	1.247	
Scope 2	1.895	2.241	2.171	1.882	1.763	1.687	„market-based“
Summe	2.436	3.271	3.231	2.938	2.955	2.934	„market-based“

Die Vergleichszahlen nach dem Ansatz „location-based“ finden sich im Kennzahlentool unter „Betrieblicher Umweltschutz“.

* für die genaue Definition der berücksichtigten Werke s. S. 120

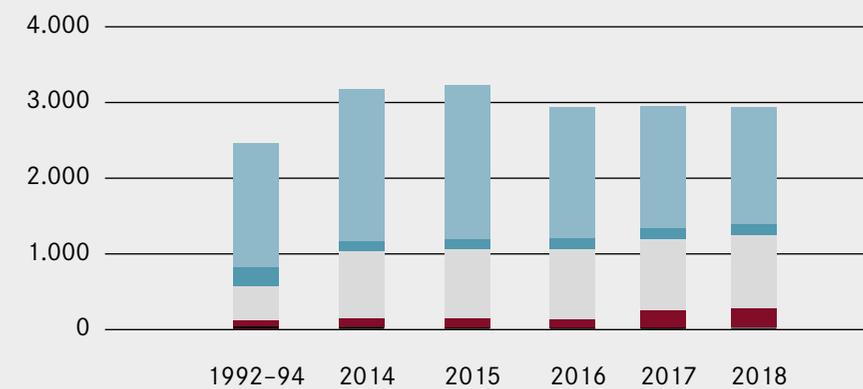
 [Scope-3-Emissionen 2018 \(PDF\)](#)

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

13

Direkte und indirekte CO₂-Emissionen aus der Produktion*

in 1.000 t



- Scope 1:
- Erdgas
 - Heizöl, Flüssiggas, Kraftstoffe
 - Koks
- Scope 2:
- Strom („market-based“)
 - Fernwärme

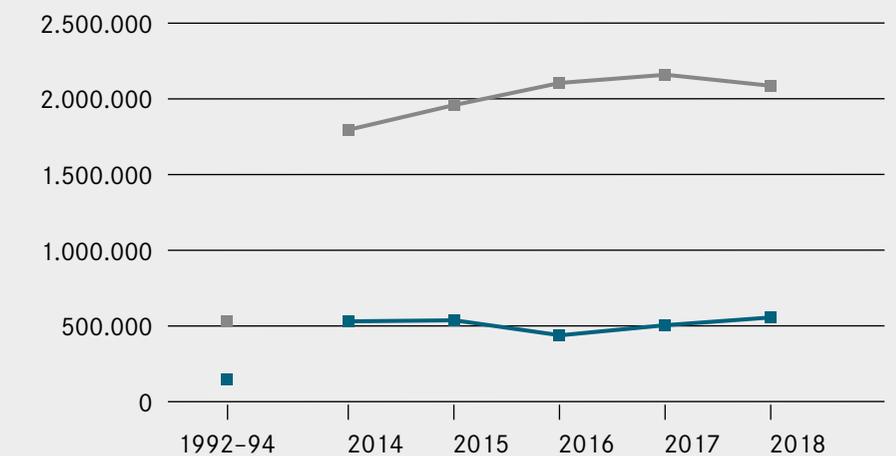
Die CO₂-Emissionen aus dem bezogenen Strom werden ab 2016 entsprechend den aktualisierten Vorgaben des GHG-Protokolls nach den Angaben der jeweiligen Stromversorger „market-based“ berechnet.

* für die genaue Definition der berücksichtigten Werke s. S. 120

14

Jährliche Fahrzeugproduktion Daimler-Konzern

Stückzahlen



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.

Stückzahlen 2018

Trucks/Buses	556.163
Cars/Vans	2.086.149

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken



CO₂-Emissionen des Lieferverkehrs. Der Zu- und Auslieferverkehr unserer Werke sowie die Arbeitswege unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schlagen sich in Emissionen, Lärm und Ressourcenverbrauch in unserer Umweltbilanz nieder. Durch eine effiziente Logistik sowie die Nutzung von Bahn und Binnenschiffsverbindungen wollen wir die Umweltauswirkungen dieser Transporte wirksam reduzieren.

Unsere globale Transportlogistik umfasst heute über 75 Produktionswerke in 30 Ländern mit rund 8.500 Händlern weltweit. 2018 haben wir international rund 3,3 Mio. Fahrzeuge transportiert. Zudem wurden in Europa allein im ersten Halbjahr 2018 annähernd 5,4 Mio. Tonnen Produktionsmaterial transportiert. Das globale Transportvolumen lag bei rund 440.000 Standard-Containern Seefracht und etwa 82.000 Tonnen Luftfracht.

Um die hiermit verbundenen CO₂-Emissionen zu reduzieren, arbeiten wir mit Hochdruck an der Optimierung des Logistiknetzes. Dabei geht es vor allem darum, die Knotenpunkte optimal miteinander zu verbinden, sodass zurückgelegte Strecken verkürzt werden können und die Auslastung verbessert werden kann. Außerdem spielen innovative Transportkonzepte und neue Transportmittel eine wichtige Rolle.

Bei der Auswahl von Logistikkonzepten berücksichtigen wir neben Kosten, Laufzeit und Transportqualität auch den CO₂-Ausstoß. Ebenso ziehen wir bei der Auswahl von Logistikdienstleistern Nachhaltigkeitskriterien heran – von Umweltzertifikaten über den Einsatz von umweltschonendem Equipment bis zur Nutzung emissionsarmer Lkw nach der neuesten Euro-Norm.

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 14 | Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen | 1) | Das Med-Port-Konzept wurde in zwei Stufen erfolgreich umgesetzt und befindet sich im Regelbetrieb. Durch die Verschiffung der |
| 27 | Klimaschutz in unseren Werken | | RoRo-Transporte über den Mittelmeerhafen Koper (anstatt über einen Nordseehafen) verkürzt sich der Seeweg von Europa nach Fernost um circa 8.000 Kilometer. Bei einem jährlichen Volumen von rund 140.000 Einheiten konnten CO ₂ -Einsparungen von knapp 50.000 Tonnen realisiert werden. |
| 35 | Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen | | |
| 38 | Luftreinhaltung in unseren Werken | 2) | Im Rahmen des Projektes RailLink2Med wurde ab Februar 2018 die Belieferung der Märkte Italien und Spanien umfangreich von Lkw auf Bahn verlagert. Die Umstellung erfolgte gestaffelt auf den volumenstärksten Hauptläufen des Netzwerkes und betrifft jährlich circa 25.000 Fahrzeuge für Italien und etwa 40.000 Fahrzeuge für Spanien. |
| | | 3) | Das Projekt zur Einführung von Lang-Lkw wurde in 2018 ausgeweitet und befindet sich mittlerweile im Regelbetrieb. Pro Jahr werden hierdurch nahezu 1.000 Tonnen CO ₂ eingespart. |

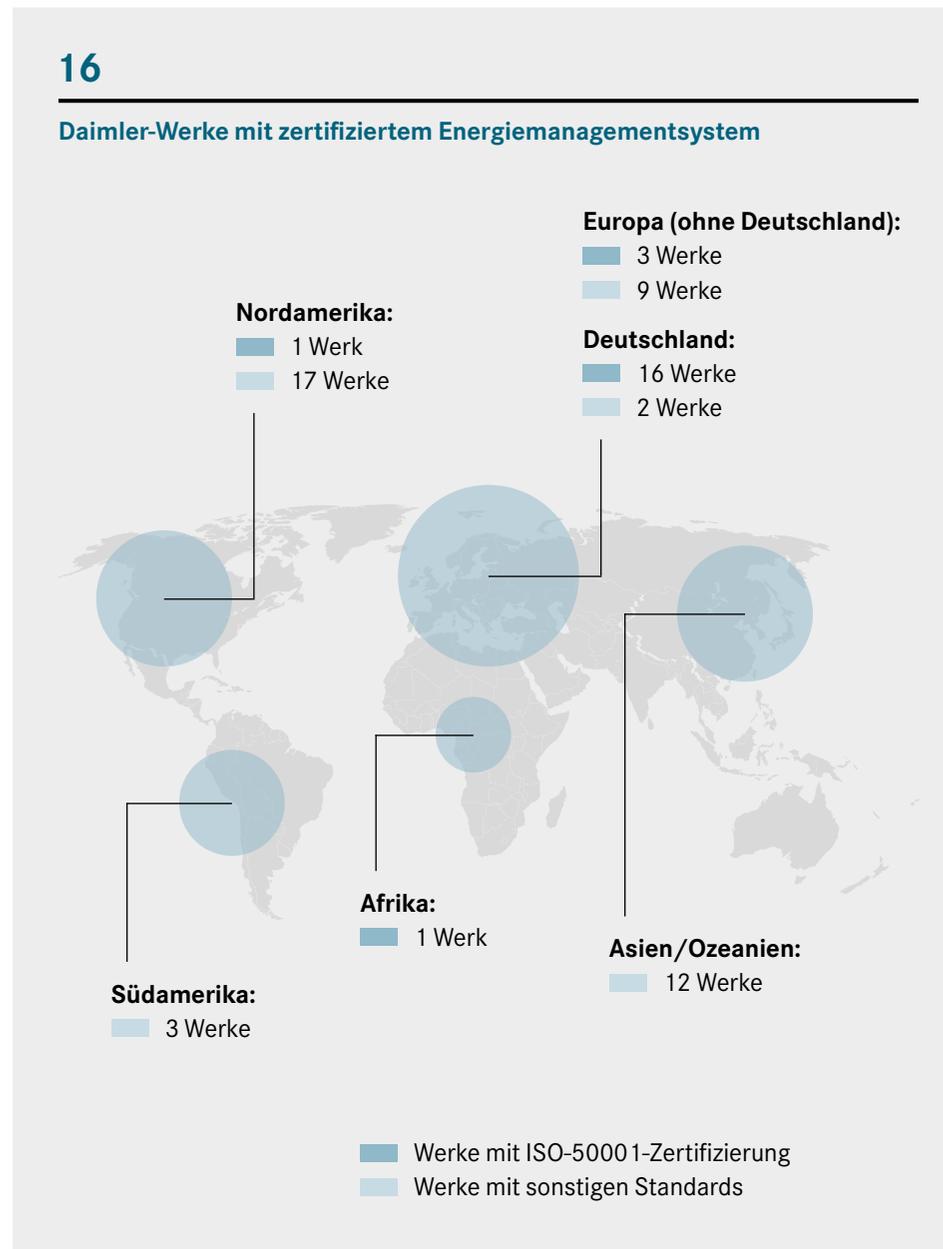
👁 Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen siehe S. 122

Einführung von Energiemanagementsystemen nach ISO 50001 weltweit. Seit 2012 haben wir an unseren deutschen Produktionsstandorten Energiemanagementsysteme nach DIN EN ISO 50001 eingeführt und zertifiziert. Mit ihrer Hilfe konnte eine kontinuierliche Verbesserung des Energieverbrauchs, der Energieeffizienz und der Transparenz erreicht werden. Diese Erfolge wollen wir nun weltweit umsetzen. Einige Auslandsstandorte, wie Detroit-Redford, Vitoria, Brixworth, East London und Kecskemét wurden bereits nach DIN EN ISO 50001 zertifiziert und tragen so bereits zur nachhaltigen Energieoptimierung bei.

Im Jahr 2019 sollen nun weitere Produktionsstandorte folgen. Dies beinhaltet den Aufbau einer Energiemanagementorganisation mit Energiemanagementbeauftragtem und Energieteam. Zur Identifikation der wesentlichen Energieverbräuche werden umfangreiche Messungen durchgeführt und bewertet. Dadurch können Einsparpotenziale in Produktion und Infrastruktur erkannt und umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich beispielsweise um den Austausch alter Beleuchtungsanlagen gegen moderne LED-Technologie oder eine verbesserte Steuerung vorhandener Lüftungsanlagen. Bei der Auslegung von Anlagen, sowohl in der Neubeschaffung als auch im Rahmen von Umbaumaßnahmen, wird stets auf den Einsatz effizienter Motoren und Steuerungen geachtet. Des Weiteren können bereits mithilfe kleiner Maßnahmen wie der Überprüfung bestehender Anlagen und einem Abgleich des eigentlichen Bedarfs Energie und Kosten eingespart werden.

Mithilfe eines solchen Energiemanagementsystems wird der Energieaspekt nochmals stärker in die Konzernstrategie eingebunden. Die Reduzierung des Energieverbrauchs und die gesteigerte Effizienz führen langfristig zu einer Schonung von Ressourcen und reduzieren den Ausstoß von Emissionen. Die systematische Betrachtungsweise führt zu einer kontinuierlichen Verbesserung der energiebezogenen Leistungen und trägt damit einen wesentlichen Teil zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele des Konzerns bei.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken



17

Energieverbrauch in der Produktion*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
in GWh						
Strom	4.545	4.586	4.452	4.336	4.284	4.384
Fernwärme	973	824	884	961	909	821
Erdgas	4.971	4.922	5.075	5.105	5.167	5.316
Heizöl	78	55	85	100	106	114
Flüssiggas	108	98	92	92	94	83
Koks	69	61	55	50	54	54
Kraftstoffe	315	305	296	251	726	834

* für die genaue Definition der berücksichtigten Werke s. S. 120

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

18

Joint Ventures – Produktion

Daimler in China

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

Gesellschafter

50 Prozent Daimler,
50 Prozent Foton

Standort

Beijing

Produktionsvolumen 2018

100.993 Einheiten

Produktion (ab 2014)

mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman, EST-A, EST, GTL, ETX, Mercedes-Benz OM-457-Motoren

Energieverbrauch

494,4 GWh
– davon Strom: 71,6 GWh
– davon Erdgas: 294,4 GWh
– davon Heizöl: 128,4 GWh

Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC)

Gesellschafter

49 Prozent Daimler,
51 Prozent BAIC

Standort

Beijing

Produktionsvolumen 2018

482.411 Einheiten

Produktion

Mercedes-Benz A-Klasse (Langversion), C-Klasse (inkl. Langversion), E-Klasse (Langversion), GLA, GLC, Pkw- und Transportermotoren

Energieverbrauch

910,6 GWh
– davon Strom: 453,5 GWh
– davon Solarstrom: 6,4 GWh
– davon Erdgas: 450,7 GWh

Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd.

Gesellschafter

50 Prozent Daimler,
50 Prozent BYD Co., Ltd.

Standort

Shenzhen

Entwicklung

Elektrofahrzeuge DENZA 500

Fujian Benz Automotive Co. (FBAC)

Gesellschafter

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

Standort

Fuzhou

Produktionsvolumen 2018

28.388 Einheiten

Produktion

Karosserie- und Montagewerk für Transporter (V-Klasse und Vito)

Energieverbrauch

88,5 GWh
– davon Strom: 44,4 GWh
– davon Erdgas: 44,0 GWh

Die abgebildeten Beteiligungen sind nicht Teil unserer konsolidierten Werke und werden daher gesondert ausgewiesen.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Teilnahme am europäischen Emissionshandel. Industrieanlagen, in denen durch die Verbrennung (Oxidation) fossiler Brennstoffe CO₂-Emissionen verursacht werden und deren genehmigte Feuerungswärmeleistung 20 MW übersteigt, müssen laut Gesetz am Europäischen Emissionshandel (EU Emission Trading Scheme – EU ETS) teilnehmen. Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, alljährlich die emittierten CO₂-Emissionen zu ermitteln, der zuständigen Behörde darüber Bericht zu erstatten und CO₂-Emissionszertifikate in Höhe der gemeldeten CO₂-Emissionen an die Behörde abzugeben. Dabei entspricht ein CO₂-Emissionszertifikat (European Union Allowances, EUA) der Erlaubnis, eine Tonne CO₂ zu emittieren.

Im Daimler-Konzern unterliegen insgesamt 14 Anlagen in Deutschland, Frankreich, Ungarn und Spanien dieser Verpflichtung. Diese Anlagen erzeugen die am jeweiligen Standort für die Produktion benötigte elektrische und Wärmeenergie. Sie sind hocheffizient und nutzen fast ausschließlich Erdgas. Darüber hinaus besitzt das Werk Mannheim eine Gießerei, die ebenfalls unter die Regulierungen des Emissionshandels fällt.

Die zulässige Gesamtzahl der EUA ist begrenzt und wird jährlich verringert. So werden schrittweise weniger kostenlose CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt, sodass sich deren Zahl zum Ende der vierten Handelsperiode (2021 bis 2030) für die Automobilbranche und viele weitere Sektoren auf null reduziert haben wird. Ein Großteil der benötigten CO₂-Emissionszertifikate muss damit kostenpflichtig bei EUA-Auktionen, im Börsenhandel oder im direkten Handel erworben werden. Durch die zunehmende Angebotsverknappung ist der EUA-Preis zwischen 2017 und 2018 bereits von rund 5 Euro auf etwa 20 Euro pro EUA gestiegen. Bei Daimler legt ein internes Gremium mit Experten aus verschiedenen Abteilungen die Beschaffungsstrategie und das Risikomanagement für benötigte CO₂-Emissionszertifikate fest.

Derzeit sind über die Hälfte der an unseren Produktionsstandorten in Europa verursachten CO₂-Emissionen im Rahmen des Emissionshandels erfasst. Durch Maßnahmen wie Energieeffizienzprojekte oder den Ausbau der Kapazitäten zur regenerativen Strom- und Wärmeerzeugung versuchen wir, die CO₂-Emissionen weiter zu verringern. Bei der Bewertung unserer Projekte zur CO₂-Reduktion berücksichtigen wir auch die Kosten der CO₂-Vermeidung und beziehen die Preise des CO₂-Emissionshandels direkt in unsere Betrachtungen mit ein.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen

Die Verbesserung der innerstädtischen Luftqualität wird neben dem Klimaschutz auch in Zukunft ein wichtiger Umweltaspekt sein. Der Straßenverkehr hat heute noch einen erheblichen Anteil an straßen-nahen Stickoxidbelastungen.

Wir haben uns deshalb für den Zeitraum 2015 bis 2030 Reduktions-ziele für NO_x-Emissionen im realen Fahrbetrieb (RDE) gesetzt.

- 80 % Pkw
- 80 % Transporter
- 75 % Bus
- 60 % Trucks

Modernste Technologien ermöglichen es, die Schadstoffemissionen unserer Pkw und Nutzfahrzeuge ständig weiter zu reduzieren. Dabei haben wir konventionelle Benzin- und Dieselmotoren ebenso im Blick wie Hybridfahrzeuge, die konventionelle mit elektrischen Antriebs-technologien verbinden.

Die Einführung der neuen Dieselmotorenfamilien mit dem OM 654, dem OM 656 und dem OM 608 sowie die fortschreitende Elektrifizie-rung der Antriebe werden wesentlich zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Darüber hinaus haben wir weitreichende freiwillige Software-Updates für über 3 Mio. bereits auf der Straße befindliche Diesel-Pkw und -Transporter initiiert.

14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen

27 Klimaschutz in unseren Werken

35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen

38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Debatte um den Diesel. Die Automobilindustrie und damit auch Daimler sind im Zuge der öffentlichen Debatte um den Diesel in die Kritik geraten. Das Bekanntwerden teilweise deutlicher Abweichungen zwischen den im gesetzlich vorgeschriebenen Messzyklus NEFZ im Labor ermittelten und den im realen Fahrbetrieb gemessenen NO_x-Emissionswerten bei Pkw hat in Teilen der Öffentlichkeit zu einem Vertrauensverlust geführt.

Unser Zukunftsplan Diesel umfasst die Entwicklung von Software-Updates für insgesamt deutlich über 3 Mio. Fahrzeuge in Kundenhand – davon deutlich mehr als 1 Mio. in Deutschland. Mit den Updates verbessern wir das NO_x-Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb um 25 bis 30 Prozent im Durchschnitt der Fahrzeuge. Der Nachweis dafür erfolgt in dem mit den Behörden abgestimmten Messzyklus (WLTC 1, 2, 3).

Darüber hinaus gewährt Daimler für Dieselfahrzeuge Euro 1 bis Euro 5 mit Zulassung vor dem 1. Oktober 2018 in den festgelegten Schwerpunktreionen Umtauschprämien von bis zu 10.000 Euro.

Nach Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Juni 2018 führt Daimler auf Anordnung des KBA einen verpflichtenden Rückruf für rund 690.000 Fahrzeuge in Europa (davon rund 280.000 in Deutschland) durch. Der überwiegende Teil dieser Fahrzeuge war bereits Bestandteil der im Juli 2017 angekündigten freiwilligen Servicemaßnahme.

Hardware-Nachrüstungen. Ebenfalls hat Daimler bereits nach dem Koalitionsbeschluss Anfang Oktober 2018 angekündigt, sich im Rahmen des Konzeptes der deutschen Bundesregierung für saubere Luft und Sicherung der individuellen Mobilität auch an einem Hardware-Nachrüstungsprogramm für Dieselfahrzeuge in den festgelegten Schwerpunktreionen zu beteiligen. Vor diesem Hintergrund ist Daimler bereit, für Mercedes-Benz Kunden mit Euro-5-Dieselfahrzeugen in den Schwerpunktreionen die Kosten einer Hardware-Nachrüstung bis zu einem Maximalbetrag von 3.000 Euro zu übernehmen. Die Nachrüstung muss durch

einen Drittanbieter entwickelt und angeboten und vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt werden. Sie muss nachweislich dazu berechtigen, in bestimmten Städten auch in Straßen mit Fahrverboten einzufahren. Daimlers Ziel ist es, im Interesse der Kundinnen und Kunden für Klarheit zu sorgen, welche Hardware-Lösungen von Drittanbietern überhaupt angeboten werden können und zu welchem Zeitpunkt.

Aufstockung des Mobilitätsfonds. Wir haben unsere ursprünglich geplante Beteiligung am „Sofortprogramm Saubere Luft“, das im August 2017 auf dem Nationalen Forum Diesel vereinbart wurde, deutlich aufgestockt: Gemeinsam mit BMW und Volkswagen tragen wir nun den gesamten Anteil der Automobilindustrie.

Lokale Maßnahmen. Daimler konzentriert sich bei den lokalen Maßnahmen insbesondere auf Stuttgart. Beispielsweise unterstützen wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie S-Bahn, Stadtbahn oder Bus zur Arbeit fahren. Dank einer Kostenübernahme von Daimler können Beschäftigte des Konzerns seit Januar 2018 an Tagen mit sogenanntem Feinstaubalarm kostenlos den öffentlichen Nahverkehr der Region Stuttgart für die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz nutzen.

Um die Auswirkungen moderner Dieselmotoren in der Flotte abschätzen und mögliche Fahrverbote in der Zukunft einkalkulieren zu können, haben wir gemeinsam mit der Firma Bosch und in enger Abstimmung mit der Stadt Stuttgart sowie den zuständigen Landesministerien Szenarien zur künftigen Luftqualität am Stuttgarter Neckartor berechnen lassen. Ein Beratergremium aus anerkannten Experten und Hochschullehrern begleitete die Studie, die von der Firma Aviso durchgeführt wurde. Die Grenzwerte am Neckartor werden nach den Szenarien der Studie zwar bis 2020 voraussichtlich nicht erreicht werden. Aber – je nach umgesetztem Maßnahmenpaket – wird der Grenzwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter Umgebungsluft voraussichtlich zwischen 2020 und 2025 dauerhaft eingehalten werden.

14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen

27 Klimaschutz in unseren Werken

35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen

38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Neue Dieselmotoren. Mit den neuen Dieselmotoren (OM 654, OM 656 und OM 608) erreichen Mercedes-Benz Fahrzeuge durchschnittliche Stickoxidemissionen (NO_x-Emissionen) zwischen 40 und 60 Milligramm pro Kilometer – dies bei Tausenden Kilometern Laufleistung auf der Straße und unter den Bedingungen des Real-Driving-Emissions-Messverfahrens (RDE). Die Werte liegen deutlich unter dem derzeitigen RDE-Grenzwert von 80 Milligramm pro Kilometer mal dem Korrelationsfaktor 2,1 (Stufe 1). Der Korrelationsfaktor wurde per EU-Verordnung festgelegt, um die meist höheren Stickoxidemissionen im realen Betrieb für neue Fahrzeugtypen bis Ende 2019 abzudecken.

Möglich wird dies durch ein innovatives Gesamtpaket aus Motor und Abgasnachbehandlung, das mit der neuen Motorengeneration seit 2016 konsequent im Markt eingeführt und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Organisationen wie die Dekra, der TÜV sowie Fachzeitschriften haben die sehr guten Werte bei Tests auf der Straße vielfach bestätigt.

Partikelfilter für Ottomotoren. Bereits ab März 2014 führte Daimler erste Versuche mit einem Ottomotor-Partikelfilter (OPF) durch und war Vorreiter bei der Erprobung dieser Technologie. Mitte 2017 begannen wir mit deren flächendeckender Einführung bei allen direkt einspritzenden Mercedes-Benz Ottomotoren. Seit Juni 2018 hat Daimler nun als erster Hersteller die Serienausrüstung mit OPF in Europa umgesetzt. Derzeit laufen ähnliche Erprobungen und Vorbereitungen, um auch Rahmenbedingungen und zukünftige gesetzliche Entwicklungen in weiteren Märkten berücksichtigen zu können.

Emissionslabor Immendingen. Seit Herbst 2018 bauen wir in Immendingen ein vollkommen neues Emissionsmesslabor, das 2020 in Betrieb gehen soll. Auf dessen Prüfständen können künftig die Abgase sämtlicher Mercedes-Benz Pkw-Modelle und Transporter messtechnisch untersucht und abgesichert werden. Es wird mehrere Labor- und Werkstattbereiche geben, etwa für Versuche zur On-Board-Diagnose (OBD) und zur Vorbereitung von RDE-Straßenfahrten mit portablem Emissionsmesssystem (PEMS). Darüber hinaus planen wir die Errichtung von Spezialprüfständen, die es unter anderem ermöglichen, Experimente mit Höhensimulation (von Meeresniveau bis zu 4.000 Meter über NN) sowie unter extremen Umgebungsbedingungen im Temperaturbereich von minus 30 bis plus 50 Grad Celsius durchzuführen.

Gesunde Luft im Innenraum. Zur Sicherheit und zum Wohlbefinden der Fahrzeuginsassen tragen auch eine gute Luftqualität im Innenraum sowie allergiegeprüfte Oberflächen bei. Bereits bei der Fahrzeugentwicklung achten wir darauf, dass Innenraumemissionen auf ein Minimum reduziert und Allergien auslösende Substanzen vermieden werden. Hochwirksame Filter in der Klimaanlage halten Allergene von außen zurück.

Nachweislich allergikerfreundlich. Seit 2016 tragen alle unsere Pkw-Baureihen das Qualitätssiegel der Europäischen Stiftung für Allergieforschung (European Centre for Allergy Research Foundation, ECARF). Das ECARF-Siegel zeichnet Produkte aus, deren Allergikerfreundlichkeit in wissenschaftlichen Prüfungen nachgewiesen wurde. Zuletzt haben 2018 die CLS-Klasse, die A-Klasse, der GT 4-Türer und die GLE-Klasse das ECARF-Siegel erhalten.

- 14 Klimaschutz bei unseren Fahrzeugen
- 27 Klimaschutz in unseren Werken
- 35 Luftreinhaltung bei unseren Fahrzeugen
- 38 Luftreinhaltung in unseren Werken

Luftreinhaltung in unseren Werken

Die Verringerung der Emissionen aus unseren Werken in die Luft ist eine ständige Aufgabe und Herausforderung sowohl für unsere Werks- und Anlagenplanung als auch für den täglichen Betrieb. Von besonderer Bedeutung sind Beiträge durch VOC vor allem aus unseren Lackieranlagen, Stickoxid- und Schwefeloxidemissionen aus eigenen Feuerungs- und Energieerzeugungsanlagen und Feinstäube aus zum Beispiel Schweißrauchabsaugungen der Rohbaubereiche, aber auch aus unseren Energieerzeugungsanlagen.

Beispiele für unsere Anstrengungen zur Minderung der VOC-Emissionen im Werk Sindelfingen sind ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, der Emissionen von unter 20 Gramm/Quadratmeter lackierter Oberfläche zusagt gegenüber dem gesetzlichen Grenzwert von unter 35 Gramm/Quadratmeter lackierter Fahrzeugoberfläche. Die real erreichten Emissionen liegen sogar noch deutlich niedriger. Stickoxid- und vor allem Schwefeloxidemission senken wir durch Einsatz von Erdgas anstelle des früher verwendeten Heizöls.

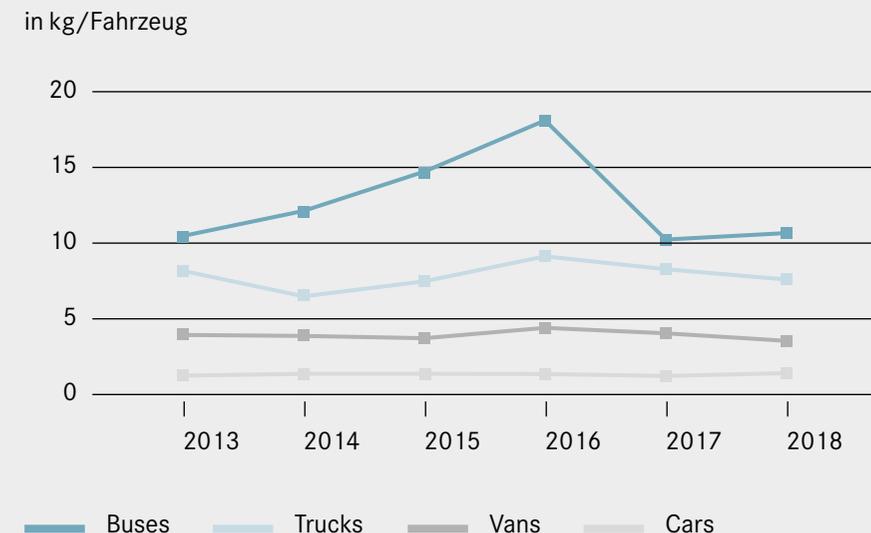
19

Absolute VOC-, SO₂-, CO- und NO_x-Emissionen

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
in t						
Lösemittel (VOC)	6.907	6.547	7.321	7.971	7.735	7.929
Schwefeldioxid (SO ₂)	72	76	39	33	57	61
Kohlenmonoxid (CO)	2.336	2.813	2.898	2.843	2.203	2.515
Stickoxide (NO _x)	1.012	1.005	1.071	1.243	1.185	1.050

20

Spezifische Lösemittlemissionen (VOC) pro Fahrzeug



Ressourcenschonung



40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen

46 Ressourcenschonung in unseren Werken

Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen

Setzt sich das dynamische Wachstum der Weltwirtschaft wie bisher fort, dürfte sich der globale Ressourcenverbrauch laut Aussagen des International Resource Panel der UNEP bis 2050 mehr als verdoppeln. In der Automobilindustrie wird sich durch den Ausbau der Elektromobilität der Materialeinsatz für Antrieb, Batterie und Leistungselektronik deutlich verändern.

Wir haben uns das Ziel gesetzt, den primären Rohmaterialeinsatz für elektrische Antriebe bis 2030 um **40 Prozent** zu verringern. Darüber hinaus wollen wir vielfältige Recycling-Prozesse für unsere Hochvoltbatterien am Markt etablieren.

Im Rahmen unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wollen wir die Energiedichte der Batterien erhöhen. Damit reduzieren wir deren Gesamtgewicht und den damit verbundenen Rohstoffeinsatz.

Die Herstellung von Fahrzeugen erfordert 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. Seit Jahren sind dabei die Wiederaufarbeitung und Wiederverwendung von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen in unseren Werken selbstverständlich. So erreichen wir eine Abfallverwertungsquote von über 90 Prozent.

Ganzheitliche Bilanzierung. Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, betrachten wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Dies geschieht mittels einer Ökobilanz, die die wichtigsten Umweltwirkungen erfasst – 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 Recycling-Materialien. Grundsätzlich gilt: Mit weniger mehr erreichen – das ist für uns das Mittel der Wahl, um kostbare Rohstoffe zu schonen, auch und gerade im Bereich der Elektromobilität.

Intelligenter Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs 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 konventionell angetriebenen 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.

Bei Hybridfahrzeugen und mehr noch bei rein elektrischen Fahrzeugen verschieben sich die Gewichtsanteile durch das zusätzliche Gewicht der Batterie deutlich. Letztere kann hier ungefähr ein Viertel des Gesamtgewichts des Fahrzeuges ausmachen.

- 40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen
- 46 Ressourcenschonung in unseren Werken

Ressourcen schonen mit Rezyklaten. Rezyklate sind wiederverwertete Kunststoffe, die ganz oder teilweise aus aufbereitetem Produktionsabfall oder Altmaterial hergestellt werden. Die europäische Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG gibt für Pkw und Transporter mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen Verwertungsquoten vor. Außerdem fordert sie dazu auf, bei der Fahrzeugherstellung mehr Recycling-Material zu verwenden, um so die Märkte für Rezyklatwerkstoffe zu stärken. Die Lastenhefte neuer Mercedes-Benz Modelle schreiben deshalb einen Mindestanteil an Rezyklaten vor. Der EQC¹ ist ein aktuelles Beispiel dafür. Kundinnen und Kunden können den EQC mit Sitzbezügen bestellen, die zu 100 Prozent aus rezyklierten PET-Flaschen hergestellt wurden. Darüber hinaus werden circa 100 Fahrzeugkomponenten aus rezyklierten Materialien oder Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen wie Hanf, Kenaf, Baumwolle, Papier oder Naturkautschuk hergestellt.

Nachwachsende Rohstoffe bieten für uns viele Vorteile. Zum Beispiel lässt sich mit ihrer Hilfe oft das Bauteilgewicht verringern und die aus ihnen hergestellten Produkte sind in der Regel gut verwertbar. Zudem ist ihre CO₂-Bilanz bei energetischer Verwertung fast neutral, da nur so viel CO₂ freigesetzt wird, wie die Pflanze während des Wachstums aufgenommen hat. Und nicht zuletzt tragen nachwachsende Rohstoffe – wie auch Rezyklate – dazu bei, den Verbrauch fossiler Ressourcen zu reduzieren.

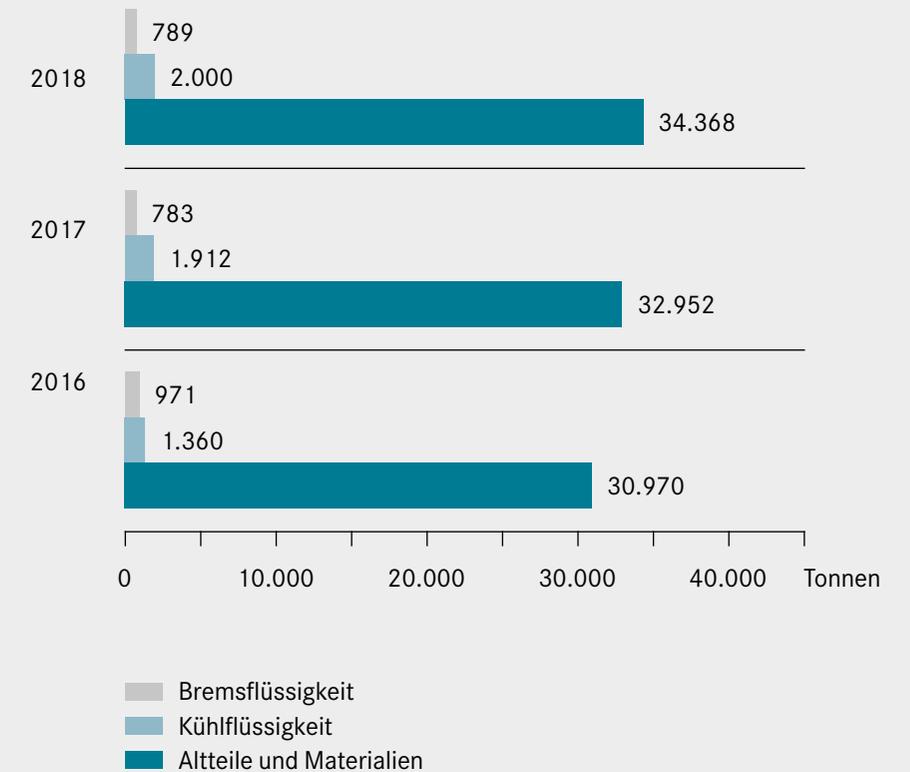
Durchgehend hohe Recycling-Fähigkeit. Während der Entwicklung eines Fahrzeugs erstellen wir für jedes Fahrzeugmodell ein Recycling-Konzept, in dem alle Bauteile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recycling-Prozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle gemäß ISO 22 628 zu 85 Prozent stofflich recyclingfähig und zu 95 Prozent verwertbar. Schwerpunkte unseres Engagements im Recycling-Bereich sind dabei:

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

¹ Technische Details sowie Aussagen zu Stromverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 2.

21

Werkstattentsorgung mit MeRSy in Europa



Werkstattentsorgung mit MeRSy. Im Rahmen unseres Werkstattentsorgungssystems MeRSy werden Abfälle, die bei der Wartung oder Reparatur unserer Fahrzeuge entstehen, eingesammelt und verwertet oder fachgerecht entsorgt. 2018 wurden in Deutschland insgesamt 29.452 Tonnen Altteile und Materialien gesammelt und der Verwertung zugeführt. Rund 1.533 Tonnen Kühl- und 645 Tonnen Bremsflüssigkeit wurden wiederaufbereitet.

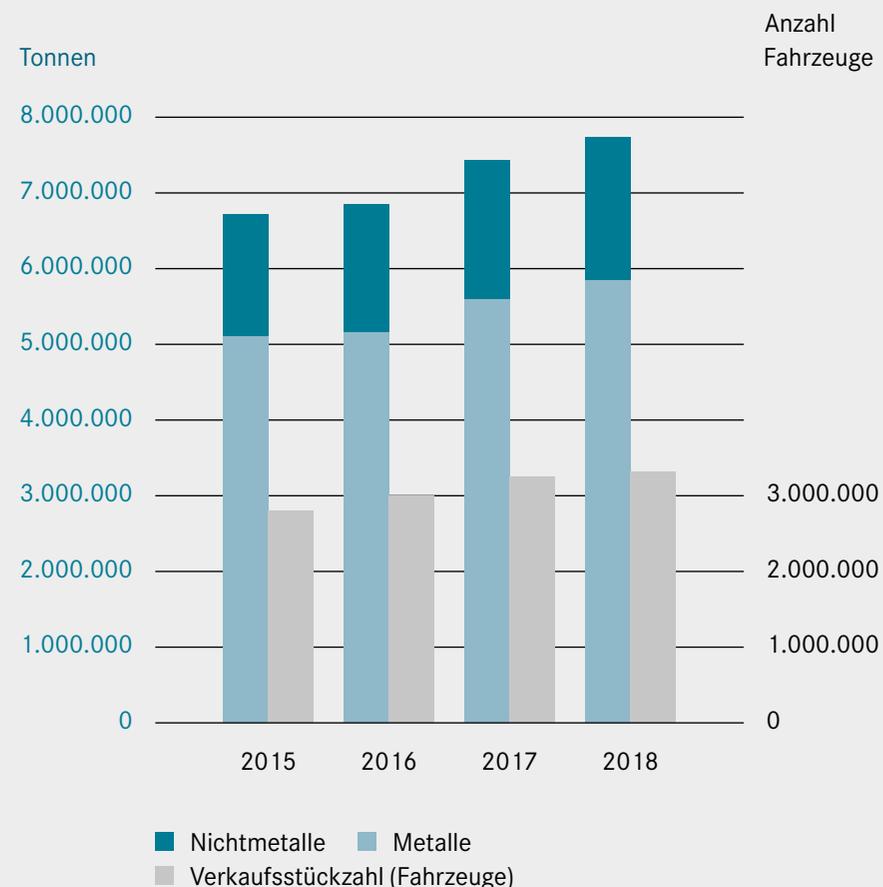
- 40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen
- 46 Ressourcenschonung in unseren Werken

Neuer Ansatz zur Messung der Ressourceneffizienz. Bei anhaltendem Wirtschaftswachstum steigen die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch. Mehr denn je kommt es deshalb heute darauf an, mit weniger mehr zu erreichen. In eigenen Studien beschäftigen wir uns daher mit Fragen rund um das Thema Ressourceneffizienz. Zudem haben wir im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsprojekts ESSENZ an der Entwicklung eines ganzheitlichen Bewertungsansatzes für Ressourceneffizienz mitgewirkt. Das Projekt ist inzwischen abgeschlossen und wir wenden den neuen Ansatz an. Er berücksichtigt neben dem reinen Rohstoffverbrauch auch weitere Faktoren wie die mittel- und langfristige Sicherstellung der Rohstoffversorgung und die Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards entlang der Lieferkette.

Ressourcenverbrauch. Daimler verbraucht pro Jahr rund 7 Mio. Tonnen Rohstoffe zur Herstellung seiner Produkte. Einige dieser Stoffe können als knapp oder kritisch eingestuft werden. Hierauf richten wir unser besonderes Augenmerk und versuchen, die Einsatzmengen pro Fahrzeug und auch insgesamt kontinuierlich zu verringern.

22

Materialbilanz



Ressourceneinsatz alternativer Antriebe. In Fahrzeugen mit Hybrid- und Elektroantrieb stecken besonders viele wertvolle Ressourcen. Die Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus hinweg zeigt, dass sich das auszahlt:

40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen

46 Ressourcenschonung in unseren Werken

Ökobilanz

Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, betrachtet Daimler die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Dies geschieht mittels einer Ökobilanz, die die wichtigsten Umweltwirkungen erfasst – von der Rohstoffgewinnung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung. Exemplarisch möchten wir hier die Ökobilanzen des GLC F-CELL Plug-IN Hybrid¹ sowie des Mercedes-Benz eCitaro Solobus vorstellen.

GLC F-CELL Plug-IN Hybrid. In der Gesamtumweltbilanz kommen dem GLC F-CELL dauerhaft lokal emissionsfreies Fahren und die hohe Effizienz des elektrischen Antriebsstrangs zugute. Für die Analyse der GLC F-CELL Nutzungsphase wurden zwei Pfade zur Herstellung des Wasserstoffs wie auch des eingesetzten Stroms analysiert. Erfolgt die Herstellung regenerativ über Wind- oder Wasserkraft, so können die CO₂-Emissionen verringert und nahezu auf dem Niveau der Pkw-Herstellung gehalten werden. Erfolgt die externe elektrische Aufladung mit dem europäischen Strommix und wird dazu Wasserstoff aus Erdgas eingesetzt, so emittiert der GLC F-CELL in Summe 34 Tonnen CO₂ während des gesamten Lebenszyklus. Mit dem H2-MOBILITY-Wasserstoffmix (50 Prozent regenerativ) können die CO₂-Emissionen bereits um 3,2 Tonnen auf 30,8 Tonnen reduziert werden. Durch den Einsatz von komplett regenerativ erzeugtem Strom und Wasserstoff ist sogar eine Reduktion auf 16 Tonnen CO₂ möglich.

Die spezifischen Antriebskomponenten des GLC F-CELL führen in der Pkw-Herstellung zu einem höheren Material- und auch zu einem höheren Energieeinsatz. Durch den Entfall von Verbrennungsmotor, Getriebe und Peripherie reduziert sich der Stahl-/Eisenwerkstoffanteil. Im Gegenzug steigen die Werkstoffanteile der Polymerwerkstoffe, Leichtmetalle und sonstigen Metalle an.

📌 **Grafik 23 Ökobilanz GLC F-CELL Plug-IN Hybrid: S. 44**

¹ Technische Details sowie Aussagen zu Wasserstoffverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 21.

Mercedes-Benz eCitaro Solobus. 2018 haben wir den neuen Mercedes-Benz eCitaro Solobus (Elektrobus) und den Mercedes-Benz Citaro Solobus (Diesel, OM 936) erstmals im Rahmen einer Ökobilanzstudie untersucht. Die Ökobilanzierung dient dabei dem internen Vergleich der Umwelt-Performance der Fahrzeuge. Weiterhin ermöglicht sie uns, die Nachfrage von Busbetreibern und Städten nach solch einem ökologisch orientierten Vergleich zu beantworten.

Wir betrachten dabei immer den kompletten Lebenszyklus mit den einzelnen Phasen Herstellung, Nutzung (bestehend aus Kraftstoffherstellung inklusive AdBlue- und Stromerzeugung sowie Fahrbetrieb) und End of Life. Es wird eine Laufleistung von 600.000 Kilometern für beide Busse angenommen. Im Rahmen der Ökobilanzierung wurden der SORT2-Zyklus und eine Lebenslaufleistung von 600.000 Kilometern modelliert.

Für die Analyse des eCitaro wurden zwei Pfade zur Herstellung des Stroms in der Nutzungsphase analysiert. Erfolgt die externe Beladung regenerativ über Wasserkraft, so belaufen sich die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus auf 91 Tonnen. Wird der europäische Strommix eingesetzt, erhöhen sich die CO₂-Emissionen auf 404 Tonnen. Der Citaro Diesel verursacht über den gesamten Lebenszyklus 653 Tonnen CO₂-Emissionen. Somit liegt der eCitaro je nach Art der Stromerzeugung 38 Prozent (europäischer Strommix) beziehungsweise 86 Prozent (Strom aus Wasserkraft) günstiger als der konventionell motorisierte Citaro Diesel.

📌 **Grafik 24 Ökobilanz Mercedes-Benz eCitaro Solobus: S. 45**

- 40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen
- 46 Ressourcenschonung in unseren Werken

23

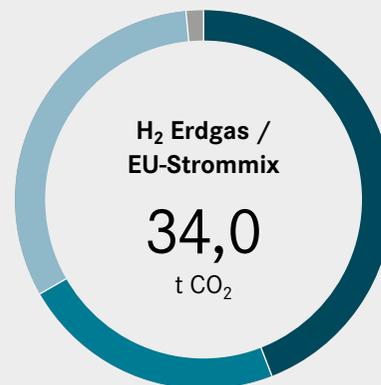
Ökobilanz GLC F-CELL Plug-IN Hybrid

Stoffliche Ressourcen

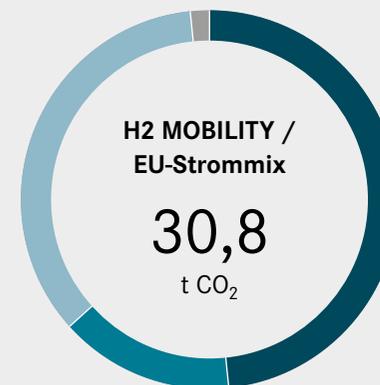


- 44 % ■ Stahl-/Eisenwerkstoffe
- 18 % ■ Leichtmetalle
- 25 % ■ Polymerwerkstoffe
- 6 % ■ Sonstige Metalle
- 3 % ■ Betriebsstoffe
- 4 % ■ Sonstige Werkstoffe

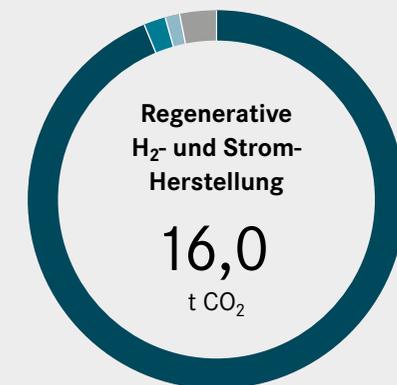
CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus



- 15,0 ■ Pkw-Herstellung
- 7,7 ■ Stromerzeugung
- 10,8 ■ Wasserstoffherstellung
- 0,5 ■ End of Life



- 14,9 ■ Pkw-Herstellung
- 4,6 ■ Stromerzeugung
- 10,8 ■ Wasserstoffherstellung
- 0,5 ■ End of Life



- 15,0 ■ Pkw-Herstellung
- 0,3 ■ Stromerzeugung
- 0,2 ■ Wasserstoffherstellung
- 0,5 ■ End of Life

👁 Mehr zur Ökobilanz des GLC F-CELL¹ auf S. 43

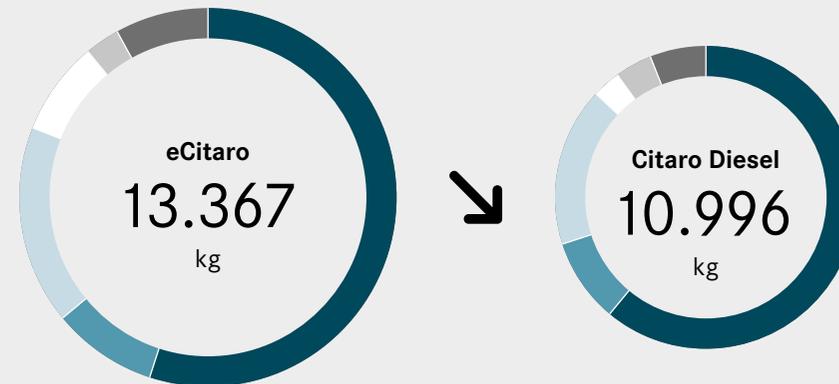
¹ Technische Details sowie Aussagen zu Wasserstoffverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 21.

- 40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen
- 46 Ressourcenschonung in unseren Werken

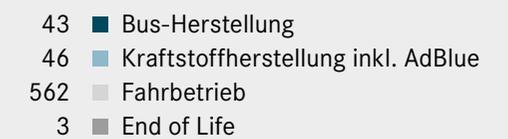
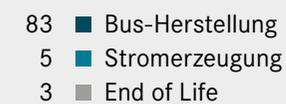
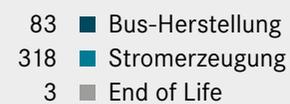
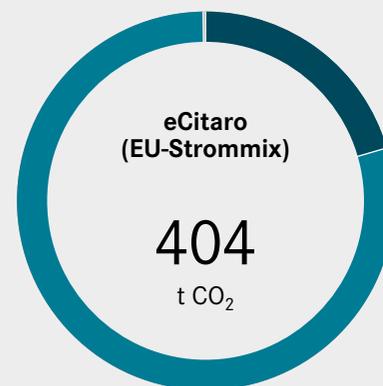
24

Ökobilanz Mercedes-Benz eCitaro Solobus im Vergleich zum Mercedes-Benz Citaro Diesel Solobus

Vergleich stofflicher Ressourcen



CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus



👁 **Mehr zur Ökobilanz des eCitaro Solobus im Vergleich zum Citaro Diesel Solobus auf S. 43**

40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen

46 Ressourcenschonung in unseren Werken

Ressourcenschonung in unseren Werken

Neben dem Kraftstoffverbrauch und den Emissionen beim Fahren sind die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung der Fahrzeuge entscheidend für die Umweltverträglichkeit. Daher ist es das strategische Unternehmensziel im Projekt „Green Production Daimler“, den Ressourcenverbrauch kontinuierlich zu senken beziehungsweise die Ressourceneffizienz zu erhöhen. Die Pkw-Sparte Mercedes-Benz Cars hat sich dazu folgende Ziele gesetzt:

Spezifischer Energieverbrauch (pro Fahrzeug):

-25 Prozent bis 2022 gegenüber 2015

Spezifischer Wasserverbrauch (pro Fahrzeug):

-15 Prozent bis 2022 gegenüber 2015

Spezifische Abfallmenge (pro Fahrzeug):

-25 Prozent bis 2022 gegenüber 2015

Initiativen für eine saubere Herkunft von Rohstoffen. Im Rahmen der Offensive für eine nachhaltige Rohstoffbeschaffung haben wir uns in verschiedenen Initiativen mit Verbänden, Organisationen und auch Wettbewerbern zusammengeschlossen. Die gemeinsamen Ziele heißen: zertifizierbare Standards, mehr Transparenz bei der Beschaffung und eine saubere Herkunft risikobehafteter Rohstoffe. Mit diesen Zielen ist Daimler 2018 der Responsible Cobalt Initiative, der Responsible Mineral Initiative, der Responsible Steel Initiative und der Aluminium Stewardship Initiative beigetreten.

Mehr Transparenz in der Lacklieferkette. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Rohstofflieferkette haben wir 2018 die gesamte Lieferkette des Lack-Rohstoffs Glimmer überprüft – von der Mine bis zur Lackierung der Mercedes-Benz Fahrzeuge im Werk. Ziel war es, über alle Wertschöpfungsstufen hinweg mehr Transparenz zu schaffen, um so auch bei indirekten Vorlieferanten möglichst alle Aspekte der Nachhaltigkeit sicherstellen zu können. Mit dem Rohstoff Glimmer wird der schimmernde Effekt bei Fahrzeuglacken erzielt. Der Abbau von Glimmer wird jedoch immer wieder mit Kinderarbeit in Indien in Verbindung gebracht. Hinweisen hierzu gehen wir konsequent nach, auch wenn wir diesen Rohstoff nicht direkt beziehen. So auditierte ein Team von Qualitätsingenieuren, Compliance- und Menschenrechtsexperten drei Minen in Indien, aus denen Glimmer für Mercedes-Benz Lacke kommt. Nach der Auditierung der Minen und Verarbeiter verfolgte das Team den Weg des Glimmers bis zu den jeweiligen Betrieben der Weiterverarbeitung, um eine Beimischung von Glimmer aus nicht auditierten Minen oder illegalen Quellen auszuschließen.

👁 **Environmental Risk Management: S. 10**

👁 **Menschenrechte: S. 71 ff.**

👁 **Nachhaltigkeit in der Lieferkette: S. 107 ff.**

40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen

46 Ressourcenschonung in unseren Werken

Reduzierung der Umweltrisiken. Als Instrument der Umweltrisikovor-sorge sowie zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen haben wir bereits 1999 eine Methodik zur Umweltrisikobewertung (Environmental Due Diligence) entwickelt. Diese wenden wir seit dem Jahr 2000 konzernweit sowohl intern als auch extern bei Akquisitionsvorhaben an. Seither führten wir drei komplette Risikobewertungen an den Produktionsstandorten von Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks und Daimler Buses durch.

2014 begann die vierte Runde der Umweltrisikobeurteilung. Einige neue Risikoaspekte wurden in die Themenfelder integriert. Methode und Tools haben wir jedoch nicht verändert, um die Vergleichbarkeit mit den Resultaten der bereits durchgeführten Bewertungen zu gewährleisten. Nach festgelegten, standardisierten Vorgehensweisen werden so sämtliche Produktionsstandorte im Rhythmus von fünf Jahren besucht und evaluiert. Es folgen Berichte an die Werks- und Geschäftsfeldleitungen sowie ein jährliches Controlling des Umsetzungsstandes der Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten. Auf diesem Weg streben wir für alle Produktionsstandorte von Daimler weltweit einen verpflichtenden hohen Umweltstandard an.

Im Jahr 2018 wurden die Produktionsstandorte des Geschäftsfelds Detroit Diesel Remanufacturing und einige CKD-Werke von Mercedes-Benz Cars evaluiert. Schwerpunktergebnisse lagen in den Bereichen fachgerechte Lagerung von Gefahrstoffen und Explosionsschutz.

Ausbau der Batterieproduktion. Die Fertigung von Antriebsbatterien in einem eigenen Batterie-Produktionsverbund auf drei Kontinenten ist von elementarer Bedeutung für die Sicherstellung unserer Produktion elektrischer Fahrzeuge. Neben dem ersten Standort in Kamenz planen und bauen wir derzeit an sechs Standorten weitere Batteriefabriken: Stuttgart-Untertürkheim, Sindelfingen, Kamenz, Peking (China), Tuscaloosa (USA) und Bangkok (Thailand). Dies schließt auch den Ausbau von Batterie-Recycling-Aktivitäten ein. Der Ausbau unserer Batterieproduktion unterstreicht zugleich die notwendige und zügige Transformation in Richtung Elektromobilität. Insgesamt investieren wir mehr als 1 Mrd. Euro in den globalen Batterie-Produktionsverbund innerhalb des weltweiten Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz Cars.

Batteriezellen im Gesamtvolumen von 20 Mrd. Euro. Zur Absicherung der Transformation hin zur Elektromobilität ist Daimler Mitte Dezember 2018 einen nächsten Schritt gegangen. Nach Milliarden-Investitionen in die Entwicklung der Elektroflotte und den Ausbau des globalen Batterie-netzwerks treibt Daimler den Wandel mit dem Kauf von Batteriezellen für mehr als 20 Mrd. Euro hin zur elektrischen Zukunft konsequent voran. Insgesamt plant Daimler bis 2022 bei Mercedes-Benz Cars 130 elektrifizierte Varianten. Hinzu kommen elektrische Transporter, Busse und Lkw. Mit umfangreichen Beauftragungen für Batteriezellen bis ins Jahr 2030 setzt das Unternehmen einen weiteren wichtigen Meilenstein für die Elektrifizierung der künftigen Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarkte EQ. So will Daimler zusammen mit seinen Lieferpartnern die Versorgung des globalen Batterie-Produktionsverbundes heute und künftig mit den jeweils neuesten Technologien sicherstellen. Die Lieferanten produzieren Batteriezellen aktuell bereits in Asien und Europa und expandieren weiter in Europa und zusätzlich in den USA.

- 40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen
- 46 Ressourcenschonung in unseren Werken



- 40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen
- 46 Ressourcenschonung in unseren Werken

E-Mobilität zu Ende gedacht. Die Elektromobilität denken wir ganzheitlich. Zur Umsetzung der Recycling-Prozesskette und Sicherung des künftigen Rohstoffbedarfes für die Elektromobilität beteiligt sich die Daimler AG aktiv an der Forschung und Entwicklung von neuen Recycling-Technologien. Mit der Gründung der hundertprozentigen Tochter Mercedes-Benz Energy GmbH fokussieren wir uns beispielsweise auf die Wiederverwendung der Batterie (Re-Use). Denn der Lebenszyklus muss nicht mit dem Automobilbetrieb enden, Batterien lassen sich für stationäre Speicher weiterverwenden. Auch Batteriesysteme, die noch nicht in Elektroautos zum Einsatz kamen, sondern als Ersatzteile vorgehalten werden, lassen sich als Energiespeicher zweitverwenden.

Kohlekraftwerk wird zu Batteriespeicher. Ein wichtiger Baustein in unserem Gesamtkonzept der E-Mobilität ist die Nutzung neuer wie auch gebrauchter Batteriesysteme aus Hybrid- und Elektrofahrzeugen als stationäre Speicher. So haben wir 2018 gemeinsam mit der Mercedes-Benz Energy GmbH, der GETEC ENERGIE AG und dem Technologieunternehmen The Mobility House AG im ehemaligen Kohlekraftwerk Elverlingsen (Südwestfalen) einen innovativen Batteriespeicher in Betrieb genommen. Insgesamt 1.920 neue Batteriemodule für die dritte Generation des Elektrosmart warten dort auf ihren Einsatz im Automobil – und tun derweil als stationäre Energiespeicher ihren Dienst. Auf diese Weise stellt der Ersatzteil-Großspeicher dem Energiemarkt eine Leistung von 8,96 MW und eine Energiekapazität von 9,8 MWh zur Verfügung und ermöglicht es so, das Stromnetz mit Regelleistung zu stabilisieren.

Die effiziente Doppelnutzung der Batteriesysteme verbessert die Umweltbilanz und die Lebenszykluskosten der E-Mobilität. Auch die Batterien selbst profitieren davon. Um leistungsfähig zu bleiben, müssen sie während der Bevorratung nämlich regelmäßig „zyklisiert“, also schonend geladene und entladen werden – genau so, wie dies in einem Stationärspeicher automatisiert geschieht.

Ist die Kapazität einer Antriebsbatterie schließlich nach längerem Einsatz im Fahrzeug auf unter 80 Prozent der Ausgangskapazität zurückgegangen, kann sie immer noch erfolgreich in Second-Life-Batteriespeichern eingesetzt werden. Einen solchen, 12,8 MWh starken Stationärspeicher haben wir bereits 2016 in Lünen in Betrieb genommen.

Naturschutz und Biodiversität. Die biologische Vielfalt zu erhalten und zu fördern, stellt neben dem Klima-, Immissions-, Gewässer- und Bodenschutz eine wichtige Aufgabe für unser Unternehmen dar. Der Rückgang der Biodiversität ist ein globales Problem, das durch die intensive Beanspruchung von Ressourcen, weiter zunehmende CO₂-Emissionen, produktionsbedingte Eingriffe in die Umwelt sowie die Klimaerwärmung hervorgerufen und beschleunigt wird.

Vor diesem Hintergrund sehen wir uns in der Pflicht, aktiv für den Erhalt der Biodiversität einzutreten. So haben wir beispielsweise einen internen Leitfaden mit praktischen Handlungsempfehlungen zur naturnahen Flächengestaltung für unsere Werke entwickelt. Er regt dazu an, für die Biodiversität aktiv zu werden, und will zur Umsetzung von Maßnahmen motivieren. Beispielhafte Initiativen zum Erhalt der Biodiversität an unseren Standorten reichen vom Bau von Nisthilfen für heimische Vögel über das Aufstellen von Insektenhotels und Bienenstöcken bis hin zur Anlage von Dach- und Fassadenbegrünungen, Trockenbachläufen, Steingärten und Blumenwiesen. Letztere sind zugleich beliebte Ruhezone für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

40 Ressourcenschonung bei unseren Fahrzeugen

46 Ressourcenschonung in unseren Werken

So wurde zum Beispiel unser Werk Gaggenau im April 2018 für die Umgestaltung der als „Bergmanngarten“ bekannten Fläche unter dem Titel „Historisches Firmengelände naturnah gestaltet – Chancen für biologische Vielfalt“ ausgezeichnet. Ebenso erhielt der Daimler Trucks Standort Rastatt im Jahr 2018 erneut die Auszeichnung „Natur trifft Wirtschaft – auch kleine Flächen fördern die Vielfalt gefährdeter Arten“.

Die Auszeichnungen sind Bestätigung und Ansporn, das Richtige zum Erhalt der Artenvielfalt zu tun und dies auch kontinuierlich voranzutreiben. Vor allem Rasenflächen wurden in Gaggenau durch naturnah gestaltete Grünflächen ersetzt; bis heute wurden hier etwa 25.000 Quadratmeter Rasenfläche umgewidmet. Viele Aktivitäten laufen in enger Zusammenarbeit mit dem NABU Kreisverband Rastatt und orientieren sich am „111-Arten-Korb“ des Landes Baden-Württemberg.

Ein weiteres, praktisches Beispiel ist die detaillierte Kartierung von Pflanzen und Bäumen auf unserem Werksgelände in Pune, Indien. Die Dokumentation von allein über 2.500 Bäumen in einer eigenen Datenbank sowie die Kennzeichnung der Pflanzen mit QR-Codes ermöglichen jetzt eine fortwährende Beobachtung der Entwicklung. Die Ergebnisse der Kartierung sind auch über eine eigens eingerichtete Website für Werksmitarbeiterinnen und -mitarbeiter abrufbar.

Umweltschutz auf dem neuen Testgelände Immendingen. In unserem neuen Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen bündeln wir die weltweite Fahrzeugerprobung. Seit 2018 läuft hier der volle Testbetrieb. Gleichzeitig haben wir im September 2018 mit einem weiteren Bauvorhaben begonnen: Bis 2020 soll in Immendingen ein hochmodernes Versuchszentrum zur Durchführung von Emissionstests entstehen.

Nicht nur wegen des offenen, transparenten Gesamtprozesses gilt das auf einer ehemals militärisch genutzten Fläche errichtete Prüf- und Technologiezentrum als beispielhaft. Es ist auch in punkto Umweltschutz und Nachhaltigkeit vorbildlich. So hat Daimler bei den umfangreichen Naturschutzmaßnahmen mit Natur- und Umweltschutzverbänden zusammengearbeitet und einen konstruktiv-kritischen Dialog geführt. Ziel war und ist es, den technologischen Fortschritt in Einklang mit der Natur zu ermöglichen. Unter dieser Maßgabe wurden auf dem Immendinger Gelände Lebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen, Flächen aufgeforstet und begrünt. Auch wird das gesamte Gelände von einer Wildtierpassage durchzogen. Auf diese Weise führen wir naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche von insgesamt 625 Hektar durch.

Lebenswerte Städte



- 52 Mobilitätsdienstleistungen
- 56 Mobilitätskonzepte

Gesteigerter Verkehrsfluss, durch zum Beispiel grüne Wellen, eine stärkere Zusammenarbeit von Kommunen, Zulieferern und OEMs, die Elektrifizierung des Verkehrs auch des ÖPNV und des Verteilerverkehrs, sind adäquate Mittel, um die Situation in den Städten zu verbessern. Mit moovel und car2go hat Daimler bereits zwei Mobilitätsdienstleistungen erfolgreich im Angebot, die direkt darauf abzielen, innerstädtische Mobilität positiv zu beeinflussen. Auch die oft geforderte Verknüpfung der Verkehrsträger nimmt dank Digitalisierung längst Fahrt auf: Alle anderthalb Sekunden wird über unsere App moovel ein Mobilitätsdienst gebucht oder ein ÖPNV-Ticket gekauft. Das ist gut – nicht nur, weil Daimler der weltgrößte Bus-Hersteller ist. Das stationsunabhängige Teilen von Autos ist heute schon in vielen Städten selbstverständlich. Mit car2go sind wir dabei seit 2009 Vorreiter. Heute sind über 3 Mio. Kundinnen und Kunden damit unterwegs – etliche elektrisch. In den letzten vier Jahren wurden mit unserer car2go-Flotte bereits rund 55 Mio. lokal emissionsfreie Kilometer zurückgelegt.

 **Gemeinsamer Mobilitätsdienstleister von BMW und Daimler**
 **Das Joint Venture**

Mobilitätsdienstleistungen

Unser Portfolio von Mobilitätsdienstleistungen umfasst Carsharing, Ride-Hailing und multimodale Plattformen wie die moovel-App. Ob als 100-Prozent-Beteiligung wie bei car2go oder als Anteilseigner bei Blacklane, FlixBus, Careem, Via oder Turo. Über 31 Mio. Kundinnen und Kunden in über 120 Städten weltweit – von Europa über Amerika bis nach Asien – nutzten 2018 diese neuen Dienste.

Im Berichtsjahr konnten die Mobilitätsservices von Daimler erneut kräftig zulegen. So wuchsen die Mobilitätsdienstleistungen, zu denen unter anderem car2go, moovel oder mytaxi gehören, im Vergleich zum Vorjahr um 64 Prozent. Allein die Produkte der moovel Group verzeichneten in den letzten zwölf Monaten ein Plus von 69 Prozent.

Neuer Name, neue Bestmarke. Die Daimler Financial Services AG wird Mitte 2019 zur Daimler Mobility AG. Damit setzt Daimler klar auf digitale Mobilitätsservices und positioniert sich mit hohen zweistelligen Wachstumsraten als einer der führenden Anbieter im Segment der Mobilitätsdienstleister.

 **Übersicht zur Mobilität der Zukunft**

Daimler und BMW beschließen Joint Venture. Daimler und BMW werden ihre Mobilitätsservices in einem gemeinsamen „Mobility Powerhouse“ bündeln. Das Joint Venture, an dem jeder Partner 50 Prozent der Anteile halten wird, soll Services wie car2go, DriveNow oder auch die Taxi-App mytaxi unter einem Dach führen. Das neue Unternehmen wird seinen Sitz in Berlin haben und global ausgerichtet sein. DriveNow, das Carsharing-Angebot von BMW, hat heute europaweit über 1 Mio. Kundinnen und Kunden, car2go rund 3,5 Mio. mytaxi soll Teil des Ride-Hailing-Bereiches werden und ist mit über 10 Mio. Fahrgästen und mehr als 100.000 registrierten Taxifahrerinnen und -fahrern die führende

52 Mobilitätsdienstleistungen

56 Mobilitätskonzepte

Taxibestell-App in Europa. Der Mobility-as-a-Service Pionier moovel, eine Art Betriebssystem der Mobilität, ermöglicht, alles über eine einzige App buchen und bezahlen zu können: Taxi, Bus, Bahn, Carsharing – ja sogar ein Fahrrad. Eine Ticketing-App, die für regionale Verkehrsbetriebe und städtischen ÖPNV eine perfekte Lösung darstellt und hilft, Individualverkehr zu reduzieren. Insgesamt soll sich die Zusammenarbeit im „Mobility Powerhouse“ auf folgende fünf Geschäftsrichtungen erstrecken:

- **Carsharing** mit car2go und DriveNow,
- **Ride-Hailing** mit mytaxi, Beat, Clever Taxi und Chauffeur Privé,
- **On-Demand-Mobility** mit den Plattformen moovel und ReachNow,
- **Parken** mit Parkmobile und ParkNow,
- **Laden** für Elektroautos mit ChargeNow und Digital Charging Solutions.

E-Carsharing bringt Elektromobilität voran. Elektrisch betriebene Carsharing-Flotten sind wichtige Impulsgeber auf dem Weg zum Durchbruch des Elektroautos. Das konstatiert ein Thesenpapier, das auf Erkenntnissen aus der Praxis von car2go, dem weltweiten Marktführer im Free-Floating Carsharing, basiert. Das Papier zeigt auf, warum E-Carsharing die Entwicklung und Verbreitung der Elektromobilität entscheidend mit voranbringen kann. So bietet das Carsharing mit Elektroautos ein optimales Test- und Experimentierfeld für E-Fahrzeuge. Die Technologie steht dabei unter hoher Belastung und kann ihre Alltagstauglichkeit jeden Tag unter realen Bedingungen beweisen. Von den dabei gewonnenen Erkenntnissen profitierten nicht nur die Fahrzeughersteller, sondern das Gesamtsystem der Elektromobilität, wie etwa Stromanbieter, Netzbetreiber, Batteriehersteller, Forschungseinrichtungen, Städte und natürlich die Nutzerinnen und Nutzer. Letzteren ermöglicht das E-Carsharing darüber hinaus, Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität abzubauen.

car2go boomt. car2go konnte im Berichtsjahr seine globale Marktführerschaft im Bereich des flexiblen stationsunabhängigen Carsharing weiter ausbauen. Anfang 2019 ging Paris als 15. car2go-Standort in Europa und 26. Standort weltweit an den Start. Die französische Hauptstadt erhält eine vollelektrische Flotte von 400 smart EQ fortwo¹ und wird damit nach Amsterdam, Stuttgart und Madrid die vierte Großstadt sein, in der car2go-Kundinnen und -Kunden lokal emissionsfrei unterwegs sind. Insgesamt waren im Berichtsjahr 1.400 der weltweit 14.000 car2go-Fahrzeuge elektrifiziert. Durchschnittlich alle neun Sekunden wurde ein Elektrofahrzeug angemietet. Die stärksten Zuwächse verzeichneten 2018 die car2go-Standorte Berlin, New York, Vancouver und Chongqing. Neu hinzu kam im Juli 2018 Chicago, womit car2go nunmehr in zehn nord-amerikanischen Städten vertreten ist.

¹ Technische Details sowie Aussagen zu Stromverbrauch und CO₂-Emissionen S. 21.

52 Mobilitätsdienstleistungen

56 Mobilitätskonzepte

25

car2go Zahlen und Daten (Status Januar 2019)

26

Standorte weltweit



3,6

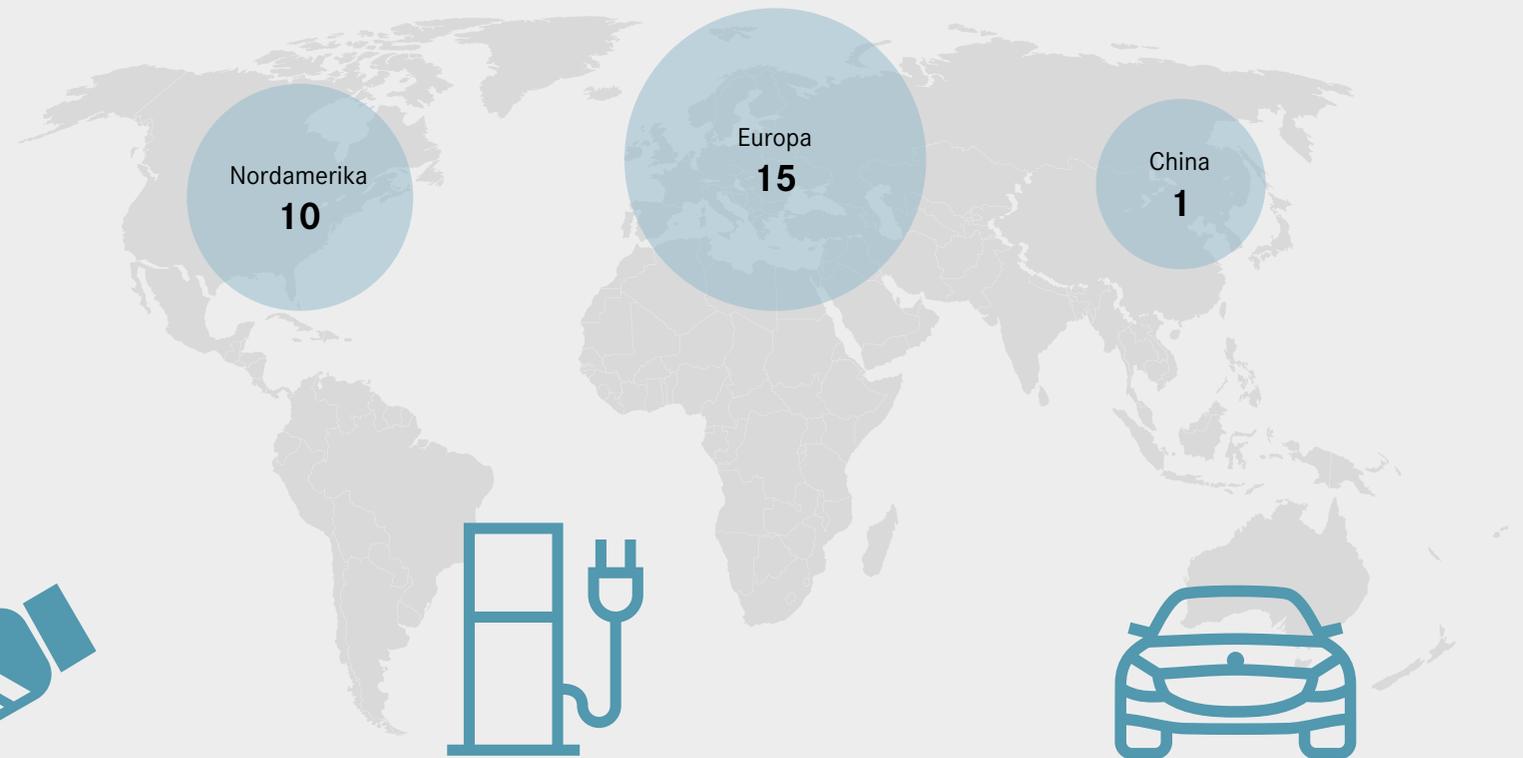
- Mio. Kundinnen und Kunden weltweit**
- 2,01 Mio. Kunden in Europa
 - 1 Mio. Kunden in Deutschland
 - 430.000 Kunden an Elektrostandorten

> 10.000

- Elektrofahrten pro Tag**
- 4 reine Elektrostandorte in Stuttgart, Amsterdam, Madrid und Paris
 - Jeder achte gefahrene Kilometer ist elektrisch.
 - 84 Mio. elektrisch gefahrene Kilometer

14.000

- stationsungebundene Fahrzeuge**
- ca. 2.100 Elektrofahrzeuge



52 Mobilitätsdienstleistungen
56 Mobilitätskonzepte

Mit car2go auf Reisen. In Europa können car2go-Kundinnen und -Kunden mit nur einem Account in 15 Städten unterwegs sein – und nutzen das Angebot immer häufiger auch im Urlaub. Die Zahl der länderübergreifenden Fahrten stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 38 Prozent. Bevorzugtes Ziel der innereuropäischen Fahrten ist Deutschland; deutsche Kundinnen und Kunden wiederum fahren am liebsten in Österreich und Italien.

E-Scooter in Lissabon. Im November 2018 hat mytaxi in Lissabon sein E-Scooter-Projekt vorgestellt. Unter der Marke „hive“ geht das Unternehmen mit einigen Hundert E-Scootern an den Start. Über die hive-App können Nutzerinnen und Nutzer ihren E-Scooter ganz einfach orten, für die nächste Fahrt freischalten und am Ziel auch wieder sperren. Die Elektro-Tretroller sind perfekt für kurze Entfernungen. Auf einer Strecke von ein bis zwei Kilometern ist man damit oft sogar schneller unterwegs als mit einem Pkw. Der Service soll daher in der portugiesischen Hauptstadt sukzessive ausgebaut werden.

E-Scooter sind aber nicht nur ein attraktives Fortbewegungsmittel für jede Großstadt, sondern auch eine umweltfreundliche Alternative, um Staus und Schadstoffbelastungen in der Luft zu reduzieren. „hive“ verfolgt diesen nachhaltigen Ansatz bereits beim Ladevorgang. Die Energie für die neuen E-Scooter wird hauptsächlich aus erneuerbaren Quellen gewonnen. Schon 2019 sollen die Scooter zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen aufgeladen werden. Nach dem Pilotprojekt in Lissabon soll „hive“ in weiteren europäischen Städten eingeführt werden.

Mobility-as-a-Service für Städte. Die moovel Group hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilität in Städten zu vereinfachen und die Lebensqualität zu erhöhen. Die Mobility-as-a-Service (MaaS)-Plattform ermöglicht es Städten und Verkehrsunternehmen, verschiedene Mobilitätsanbieter einzubinden und so ein „Betriebssystem für urbane Mobilität“ zu schaffen. Ein wichtiger Bestandteil dieses Betriebssystems ist die „Mobilitäts-App“ – die Schnittstelle der Städte und Verkehrsunternehmen zu den End-

kunden. So können beispielsweise in Düsseldorf, Hamburg, Karlsruhe und Stuttgart über die App ÖPNV-Tickets gebucht und bezahlt werden. Auch weitere Mobilitätsoptionen wie etwa Carsharing, Ride-Hailing oder Leihräder sind darüber verfügbar. In den USA ist moovel der führende Anbieter mobiler Ticketing-Anwendungen für Nahverkehrsunternehmen, die es den Fahrgästen erlauben, ihre Tickets mit dem Smartphone zu buchen und zu bezahlen. moovel NA arbeitet mit über 20 Verkehrsunternehmen zusammen.

moovel-On-Demand in Stuttgart und L.A. moovel bietet Nahverkehrsanbietern die Software zum Betrieb eines On-Demand-Ridesharing-Dienstes, um so den ÖPNV zu einem noch attraktiveren Gesamtangebot auszubauen. Die On-Demand-Ridesharing-Plattform der moovel Group wird in enger Zusammenarbeit mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG seit Juni 2018 unter dem Namen SSB Flex in Stuttgart pilotiert. Seit Oktober 2018 kommt die moovel-On-Demand-Technologie auch in der Innenstadt von Los Angeles zum Einsatz.

Joint Venture mit Via erfolgreich. 2017 stieg Daimler in das Geschäft mit Mitfahrangeboten ein. Als Joint Venture zwischen Mercedes-Benz Vans und dem US-amerikanischen Start-up Via entstand der On-Demand-Ridesharing-Dienst ViaVan. Inzwischen ist ViaVan bereits in Amsterdam, London, Berlin und Milton Keynes aktiv. In enger Zusammenarbeit mit Städten und öffentlichen Verkehrsunternehmen ergänzt und stärkt ViaVan die städtische Verkehrsinfrastruktur und trägt zur Verminderung von Staus und Emissionen bei. Im Rahmen ihrer Partnerschaft arbeiten Daimler und Via zudem an der Entwicklung fortschrittlicher Mobilitätslösungen, von der Sensorik über das Fuhrparkmanagement für Elektrofahrzeuge bis hin zum autonomen Fahren.

 [ViaVan \(in englischer Sprache\)](#)

52 Mobilitätsdienstleistungen
56 Mobilitätskonzepte

Daimler beteiligt sich an taxify. Seit Mai 2018 ist Daimler am Fahrdienstvermittler taxify beteiligt. Das estländische Unternehmen ist in 20 Ländern und über 25 Städten aktiv. Daimler erweitert mit der Beteiligung sein Portfolio digitaler Mobilitätsdienstleistungen, zu dem neben ViaVan zum Beispiel auch Beteiligungen am Limousinen-Fahrer-Service Blacklane und an der amerikanischen Peer-to-Peer-Carsharing-Plattform Turo gehören. Bereits seit 2013 ist Daimler Financial Services zudem Anteilseigner bei FlixBus, dem Mobilitätsanbieter der Marken FlixBus und FlixBus. Der europäische Marktführer für Fernbusreisen ist mit seinen grünen FlixBussen seit Mai auch in den USA erfolgreich unterwegs.

Mobilitätskonzepte

Innovative Lösungen rund ums Parken. Freie Parkplätze in Innenstädten sind rar. Sie zu finden, ist die eine Herausforderung, das Auto unbeschadet in die Lücke hinein und wieder heraus zu manövrieren, die andere. Bei beiden Aufgaben entlastet Mercedes-Benz die Autofahrer mit modernen Assistenzsystemen, einer intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie cleveren Dienstleistungen rund ums Parken. Neben den Autofahrern profitieren auch Umwelt und Städte von weniger Suchverkehr und einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Parkflächen.

Unsere innovativen Lösungen rund ums Parken entlasten die Fahrerinnen und Fahrer in jeder Parkphase – von der Parkplatzsuche über den eigentlichen Parkvorgang bis zum Wiederfinden des Autos:

- **On-Street Prediction, Real-Time Information, Off-Street Information** – diese drei neuen Mercedes me connect Dienste erleichtern Fahrerinnen und Fahrern die Parkplatzsuche. Die optionalen Dienste

lassen sich mit der Mercedes me App in der S- und E-Klasse sowie im CLS nutzen. Seit Juni 2018 sind sie zudem in der C-Klasse und in der neuen A-Klasse verfügbar.

- **PARKTRONIC.** Der aktive Park-Assistent erleichtert neben der Parkplatzsuche auch gleich das Ein- und Ausparken. Er lenkt das Fahrzeug automatisch in Parklücken. Bei erkannten Hindernissen kann er bremsen und wechselt, wenn nötig, automatisch auch die Fahrtrichtung und aktiviert den Blinker.
- **Automated Valet Parking** ermöglicht in einem Pilotprojekt fahrerloses Parken im Parkhaus des Mercedes-Benz Museums in Stuttgart. Dabei stellt der Fahrer das Fahrzeug in einer „Drop-off Area“ ab. Ein Klick auf der zugehörigen Smartphone-App und das Auto startet selbstständig ins Parkhaus und manövriert in eine freie Lücke. Umgekehrt funktioniert es genauso: Über die App wird das Fahrzeug geordert, es startet und fährt selbstständig zu einer „Pick-up Area“.
- **Die Mercedes-Benz Parkkarte** ermöglicht in ausgewählten deutschen Parkhäusern einen freien Parkschränkenzugang und bargeldlose Bezahlung. Die Karte, die über das Mercedes me Portal erhältlich ist, wird bei der Einfahrt ins Parkhaus automatisch ausgelesen – mühsames Manövrieren an der Parkschanke und Warteschlangen an den Bezahlautomaten sind für ihre Nutzerinnen und Nutzer Vergangenheit.
- **Die Mercedes me App Car Sharing** erlaubt es, Fahrzeuge der A-Klasse für eine festgelegte Nutzergruppe freizugeben, sodass sie, statt ungenutzt stillzustehen, während der eigentlichen Parkzeit genutzt werden können. Seit September 2018 können Freunde, Familienmitglieder oder Kollegen die A-Klasse mit der App unkompliziert für einen bestimmten Zeitraum buchen und fahren.

52 Mobilitätsdienstleistungen
56 Mobilitätskonzepte

- **Die App CHARK.me** erproben wir derzeit im Rahmen eines Pilotprojekts mit Daimler-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern in Stuttgart. Das Prinzip: Geparkte Autos werden zum „Drehkreuz“, an dem Dienstleister auf Bestellung des Fahrers Pakete, Lebensmittel oder Frischwäsche deponieren können. Nötig ist dazu ein Mercedes-Benz, der Mercedes me connect-fähig ist. Das Projekt soll im Lauf des Jahres 2019 auf externe Kunden ausgeweitet werden.
- **Der Service smart ready to spot** hilft, das geparkte Auto wiederzufinden, und bietet weitere Funktionen, die den Rückweg zum eigenen Auto erleichtern.

moovel präsentiert digitalen Mobilitätsmarktplatz. Die moovel Group hat im September 2018 auf der internationalen Leitmesse für Verkehrstechnik InnoTrans sowie im November 2018 auf der Smart City Expo in Barcelona ihren digitalen Marktplatz vorgestellt. Von der Marktplatz-Lösung können Kunden, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister gleichermaßen profitieren. Sie ermöglicht die flexible Modellierung von Zahlungsströmen und wird damit den vielfältigen Anforderungen der Mobility-as-a-Service-Anwendungsfälle gerecht, auch und gerade bei verkehrsmittelübergreifenden Fahrten. Verkehrsunternehmen können ihr Transportangebot über den digitalen Marktplatz – auch ohne den sonst nötigen regulatorischen Aufwand für den Erwerb oder die Befreiung von einer Zahlungslizenz – mit anderen Mobilitätsdiensten bündeln und in neue Preismodelle einbinden. Weltweit nutzen heute weit mehr als 6 Mio. Menschen die Produkte der moovel Group.

Weltpremiere des Vision URBANETIC. Mit der Studie des autonom fahrenden Vision URBANETIC haben wir 2018 ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept vorgestellt. Das Ziel: Auf einer nahezu unveränderten Straßeninfrastruktur sollen mehr Personen und Güter mit weniger Fahrzeugen befördert werden, um Innenstädte zu entlasten und gleichzeitig wachsende Mobilitätsanforderungen zu erfüllen. Die Lösung ist ein Fahrzeug, das sowohl Personen als auch Güter befördern kann. Der Vision

URBANETIC dient, je nach Aufbau, als Ridesharing-Fahrzeug für bis zu zwölf Personen oder als Cargo-Modul für den Transport von bis zu zehn Europaletten. Seine Basis ist ein autonom fahrendes, elektrisch betriebenes Chassis, integriert in eine komplexe IT-Infrastruktur, die Angebot und Nachfrage in einem definierten Gebiet in Echtzeit analysiert und sogar lokale Informationen – zum Beispiel über stattfindende Veranstaltungen – auswertet, die externe Steuerinstanz, das sogenannte Vehicle Control Center. Es erkennt über die Datenerfassung zum Beispiel eine Menschengruppe in einem gewissen Bereich und kann automatisch Fahrzeuge bereitstellen, die den gesteigerten Bedarf schnell und effizient bedienen.

Vision URBANETIC kann aber noch mehr: Dank Vollvernetzung und einer intelligenten Steuerung werden nicht nur Informationen ausgewertet, sondern auch daraus gelernt. So ist das System in der Lage, zukünftige Bedarfe zu antizipieren und darauf einzugehen. Damit können Prozesse optimiert und beispielsweise Warte- oder Lieferzeiten verkürzt sowie Staus vermieden werden. Das Ergebnis ist eine autonom fahrende Flotte, deren Routen flexibel und effizient in einem Vehicle Control Center geplant werden können. Langfristig soll das Konzeptfahrzeug so die Innenstädte entlasten und zu einer verbesserten urbanen Lebensqualität beitragen.

Vision URBANETIC erweitert Zukunftsinitiative adVANce.

Die Studie Vision URBANETIC erweitert unsere strategische Zukunftsinitiative adVANce um das Innovationsfeld „AUTONOMOUS@VANS“. adVANce konzentriert sich auf Innovationsfelder, die über den zukünftigen Erfolg in der Transport- und Logistikbranche entscheiden: Das Innovationsfeld eDRIVE@VANS beschäftigt sich mit der Elektrifizierung des Van-Portfolios. Bei den „Vernetzungs- und Internet-der-Dinge-Anwendungen (IoT)“ geht es um die optimale Integration verschiedenster Digital-Technologien in die Transporter von Mercedes-Benz Vans (DIGITAL@VANS). „Innovative Hardware-Lösungen“ (SOLUTIONS@VANS) verfolgen das Ziel einer ständigen Verbesserung des Laderaums mit seiner Logistik und der Anpassung an sich wandelnde Ansprüche aus

52 Mobilitätsdienstleistungen
56 Mobilitätskonzepte

dem Transportgewerbe. Mit Mercedes-Benz Van Rental konzentriert sich erstmals eine Marke des Konzerns ausschließlich auf die Vermietung von Transportern (RENTAL@VANS). Ein erstes Beispiel für die Entwicklung innovativer Sharing-Angebote ist das Joint Venture mit dem US-Start-up Via (SHARING@VANS).

👁 **Der neue eVito: S. 22**

👁 **Elektrifizierung des ÖPNV – Neuer eCitaro mit höherer Reichweite: S. 23**

👁 **Joint Venture mit Via: S. 55**

🌐 **Die Elektrostrategie eDrive@VANS**

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

Mit der Einführung eines BRT-Systems in der australischen Stadt Adelaide zählte Daimler vor rund 30 Jahren zu den Pionieren urbaner Mobilität. Heute gibt es weltweit rund 185 BRT-Systeme auf allen Kontinenten. Wir engagieren uns auch weiterhin für den Ausbau von BRT in aller Welt. So stellen wir geeignete Gelenkbusse bereit und unser internationales Expertenteam berät Verkehrsbetriebe bei der Einführung und Weiterentwicklung von BRT-Systemen.

Neue Minibusse für die Städte. Auf der IAA Nutzfahrzeuge hat Daimler 2018 eine neue Generation von Mercedes-Benz Minibussen vorgestellt. Das Flaggschiff der Minibus-Baureihe Sprinter City ist der Sprinter City 75. Der 8,5 Meter lange Linienbus kann bis zu 38 Fahrgäste befördern. Unter seiner Karosserie verbirgt sich innovative Technik. Dazu gehört zum Bei-

spiel ein extra langer Radstand, der eine geräumige Niederflur-Plattform zwischen den Achsen ermöglicht. Diese kann flexibel mit Klappsitzen, Rollstuhl- und Kinderwagenplätzen, einer Bestuhlung mit Schnellwechselsystem oder Stehplätzen genutzt werden. Ebenso einzigartig ist die exklusiv für die Mercedes-Benz Minibusse entwickelte und gefertigte Hochlast-Hinterachse. Ihre Tragkraft von 5,0 Tonnen bildet die Basis für 6,8 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht.

Digitale Dienste für das vernetzte Fuhrparkmanagement. Mobilitätslösungen der Zukunft basieren ganz wesentlich auf der Vernetzung von Fahrzeugen. Das gilt besonders für gewerbliche Fuhrparks. Mit Blick auf die Bedürfnisse von Fuhrparkmanagern hat die Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH ihr Produkt „connect business“ 2018 um den Dienst „Driver Messaging“ und eine Schnittstelle zur Integration in bestehende Systeme erweitert. Alle flottenrelevanten Daten werden auf der „connect business“-Plattform gebündelt und die Flotte zentral gesteuert. Mit connect business sind die relevanten Fuhrparkkennzahlen jederzeit abrufbereit: Unerwartete Ereignisse können planbar gemacht sowie Ausfallzeiten reduziert werden. Auf diese Weise unterstützt „connect business“ proaktives Handeln und hilft, bestehende Prozesse zu optimieren und die Effizienz im Fuhrpark zu steigern.

Seit dem Start von „connect business“ im Jahr 2017 ist die Zahl der über die Plattform vernetzten Fahrzeuge bereits auf rund 30.000 gestiegen. Seit 2018 sind die Konnektivitätsdienste auch in Frankreich, Belgien und den Niederlanden verfügbar. Waren die Services anfangs nur für Pkw-Flotten der Marke Mercedes-Benz verfügbar, so kann das Angebot inzwischen über eine nachrüstbare Hardware markenübergreifend für alle Fabrikate im Fuhrpark eingesetzt werden.

Verkehrssicherheit



- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

Die Vision vom unfallfreien Fahren ist ein wesentlicher Baustein der Daimler-DNA. Seit Jahrzehnten ist das Unternehmen einer der Vorreiter bei Sicherheits- und Assistenzsystemen, unter anderem weil in der konzerneigenen Unfallforschung die Grundlagen für die Verbesserung der Systeme gelegt werden.

Die Fahrzeug- und Verkehrssicherheit konnte in den letzten 60 Jahren stetig und deutlich verbessert werden. Daimler unterstützt die Anstrengungen der Politik, den Rahmen für weitere Verbesserungen zu setzen. Darüber hinaus treibt Daimler die Verbesserung der Verkehrssicherheit weiter aktiv voran. Fahrzeug- und Verkehrssicherheit waren, sind und bleiben Schwerpunkte der Entwicklung von Fahrzeugen aus dem Daimler-Konzern.

Sicherheit ist eine unserer zentralen Verpflichtungen gegenüber den Kundinnen und Kunden sowie auch allen anderen Verkehrsteilnehmenden. 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.

Assistenzsysteme, die Unfällen vorbeugen, sind sehr wirksam. Daimler bietet eine Vielzahl derartiger Systeme an, um für hohe Sicherheit zu sorgen.

Um die breit gefächerten Anforderungen an aktive Sicherheit zu erfüllen, nutzt Daimler die gesamte im Unternehmen vorhandene Expertise: Unsere Bereiche Lkw, Transporter, Omnibusse und auch Pkw sind seit Jahren sowohl eng miteinander als auch mit der zentralen Konzernforschung vernetzt. Dadurch profitiert jeder Bereich von den Entwicklungen und Erfahrungen des anderen. Unsere Entwicklungsingenieure arbeiten an der stetigen Verbesserung der Sensorik in den Fahrzeugen, um die Sicherheits- und Assistenzsysteme zu optimieren. Immer mehr Daten werden heute berücksichtigt. Umfangreiche Tests sollen dafür sorgen, dass die Sensoren gut „eingelernt“ sind und die standardisierten Reaktionen auf das komplexe Verkehrsgeschehen schnell und geschmeidig erfolgen.

Das intelligente Kombinieren und die Weiterentwicklung der Assistenzsysteme sollen in den nächsten Jahren den Weg zum voll automatisierten Fahren ebnen. Jedes neue Assistenz- und Sicherheitssystem soll und kann schon für sich die Zahl der Unfälle verringern. Ein Quantensprung in Richtung unfallfreies Fahren könnte durch die intelligente Integration aller dieser Systeme stattfinden: Am Ende der Entwicklung wird ein hochkomplexes Gesamtsystem stehen. Ein System, das es vermag, ähnlich flexibel auf sein Verkehrsumfeld zu reagieren, wie dies ein Mensch kann – mit einem entscheidenden Unterschied: Ein solches System wird nicht müde, lässt sich nicht ablenken und auch nicht durch Emotionen oder Stimmungen beeinflussen – Faktoren, die derzeit häufig an Unfallereignissen beteiligt sind. Auf diese Weise könnte mit dem voll automatisierten Fahren künftig die Anzahl der Unfälle potenziell reduziert werden.

- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

Assistenzsysteme für sicheres Fahren

Die Weltgesundheitsorganisation hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr bis 2020 auf die Hälfte zu senken. Die EU will die Anzahl der Verkehrstoten bis 2050 auf nahe null senken.

Fahrzeughersteller haben durch die Einführung von Sicherheitssystemen in Fahrzeugen die Möglichkeit, einen positiven Beitrag zur Erreichung dieser Ziele zu leisten. Dabei ist der Einfluss auf das Fahrerverhalten und die Infrastruktur allerdings begrenzt.

Daimler will mit modernen Fahrerassistenzsystemen und fahrzeugseitigen Schutzsystemen die Sicherheit im Straßenverkehr deutlich weiter erhöhen, stets im Sinne der Vision vom unfallfreien Fahren.

Mit der Einführung des Anti-Blockier-Systems war Daimler schon vor 40 Jahren Vorreiter für digitale Assistenzsysteme. Diese Erfolgsgeschichte setzen wir weiter fort. Einige Beispiele:

Bestnoten in Sicherheitstests erhalten die Modelle von Mercedes-Benz immer wieder. Besonders hervorzuheben sind die Spitzenbewertungen, die wir regelmäßig vom US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) bekommen. Beim IIHS-Rating werden neben der Crash-Sicherheit auch Systeme zur Unfallvermeidung bewertet. Für das Modelljahr 2018 sind hohe Anforderungen an die Beleuchtung hinzugekommen, die unsere Mercedes-Benz Fahrzeuge sehr gut gemeistert

haben. So erhielten im Berichtsjahr die Mercedes-Benz E-Klasse, der GLC und der GLE das begehrte Prädikat Top Safety Pick+. Sehr gut schnitt auch die C-Klasse ab, die mit dem Top Safety Pick bedacht wurde.

Top-Sicherheit im neuen GLE. Mit dem neuen GLE, den wir auf der Mondial de l'Automobile in Paris Anfang Oktober 2018 der Öffentlichkeit vorstellten, kommt nun die jüngste Generation von Fahrerassistenzsystemen auf die Straße. Dabei haben wir das Sicherheitsniveau nicht nur gegenüber dem Vorgängermodell weiter erhöht, einige der Funktionen sind zum Zeitpunkt der Premiere einzigartig im SUV-Segment. So zum Beispiel das Staumanagement: Mit dem Aktiven Abstands-Assistenten DISTRONIC kann der neue GLE Staus oder zäh fließenden Verkehr erkennen und darauf reagieren, bevor der Fahrer die Verkehrsbehinderung wahrnimmt. Erkennt das System einen Stau, reduziert es die Geschwindigkeit auf 100 km/h und gibt so dem Aktiven Brems-Assistenten genügend Spielraum, um das Fahrzeug vor dem Stauende bis zum Stillstand abzubremesen.

Im Stau selbst kann der Aktive Stau-Assistent Fahrerinnen und Fahrer deutlich entlasten: Bei vorhandenen Spurmarkierungen kann das System die Spur- und Abstandshaltung bis 60 km/h weitgehend übernehmen und sogar beim Bilden einer Rettungsgasse assistieren. Dazu wertet er die Straßenkategorie, die Geschwindigkeit und die Abstände zu Vorfahrern und Nebenfahrzeugen aus. Auch einscherende Fahrzeuge erkennt der Aktive Stau-Assistent mithilfe der Stereo Multi Purpose Camera (SMPC) und des Radars. Ist der Stau vorbei, übernimmt DISTRONIC und beschleunigt entweder auf die von Fahrerinnen oder Fahrern voreingestellte Geschwindigkeit oder auf 130 km/h, den Richtwert auf deutschen Autobahnen.

- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

Intelligent Drive in der neuen A-Klasse. Die 2018 vorgestellte neue A-Klasse ist mit Fahrassistenz-Systemen der neuesten Generation ausgestattet und erreicht damit ein sehr hohes Niveau aktiver Sicherheit in ihrem Segment: Zum ersten Mal kann die A-Klasse in bestimmten Situationen teilautomatisiert fahren. Assistenzsysteme wie Daimlers Aktiver Totwinkel-Assistent mit Ausstiegswarnfunktion, der beim Türöffnen im Stillstand akustisch und bei vorhandenem Ambientelicht optisch vor Verkehrsteilnehmern im toten Winkel warnt, haben sogar in der A-Klasse Premiere. Damit haben wir unsere Intelligent Drive Sicherheitsphilosophie erstmals auch in der Kompaktklasse realisiert. Ihr Ziel ist eine Vernetzung aller Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme im Automobil. Damit verschmelzen Komfort und Sicherheit endgültig miteinander.

Die Sensoren, welche die Daten für diese Funktionen liefern, bilden ein eng geknüpfted Netzwerk im Fahrzeug. Ein besonders wichtiger Baustein ist die Stereo Multi Purpose Camera (SMPC), die Mercedes-Benz parallel zur Präsentation von Intelligent Drive einführt. Sie erfasst querende Objekte und Fußgänger räumlich, weil ihre beiden Kameraaugen ein dreidimensionales Sehen ermöglichen. Ergänzt wird die optische Wahrnehmung durch verschiedene Radare und Ultraschallsensoren.

Sprinter mit umfassendem Sicherheitspaket. Der neue Sprinter glänzt mit Sicherheitstechnologien der neuesten Generation. Dazu gehören der radarbasierte Abstands-Assistent DISTRONIC ebenso wie der Aktive Spurhalte-Assistent. Serienmäßig ist der Seitenwind-Assistent an Bord, der Transporterfahrten vor allem bei höheren Geschwindigkeiten deutlich sicherer macht. Das modular aufgebaute Park-Paket rundet das Assistenz-Angebot ab: Ein- und Ausparken wird durch die umfassende Sensorik und die Bildanzeige der Rückfahrkamera auf dem Multimediadisplay erheblich vereinfacht. Das Park-Paket mit 360-Grad-Kamera besitzt sogar vier Kameras, die auf dem Multimediadisplay die komplette Rundumsicht des Transporters aus der Vogelperspektive abbilden. Der optionale Totwinkel-Assistent warnt zusätzlich vor Hindernissen.

Transporter Training vermittelt sicheres Fahren. Auch 2018 fanden in ganz Deutschland wieder unsere Trainings für Transporterfahrer statt. An 57 Veranstaltungstagen konnten die Teilnehmenden in speziellen Fahrtechnikzentren die situationsgerechte Anwendung der Sicherheitstechnik in Transportern und Vans von Mercedes-Benz üben – angefangen beim Citan über den Vito und die V-Klasse bis hin zum Sprinter als Kombi, Kastenwagen, Doppelkabine oder mit Kofferausbau. Erstmals waren in dieser Saison auch mehrere Pick-ups der X-Klasse am Start. Seit dem Beginn im Jahr 2003 wurden beim „Transporter Training on Tour“ mehr als 50.000 Fahrerinnen und Fahrer geschult.

Mehr Sicherheit im Lkw-Verkehr. Immer wieder sind Trucks an Unfällen beteiligt. So beispielsweise bei Auffahrunfällen am Stauende oder wenn – etwa beim Abbiegen – Fußgänger oder Radfahrer übersehen werden. Für Daimler ist jeder Unfall einer zu viel. Deshalb arbeiten unsere Forscher und Entwickler laufend an Systemen zur Unfallvermeidung und an deren systematischer Weiterentwicklung. Richtlinien, die die technischen Anforderungen an solche Systeme weiter verschärfen, unterstützen uns in diesem Engagement. So schlägt die EU-Kommission in Überarbeitung der Richtlinie zur allgemeinen Fahrzeugsicherheit unter anderem vor, alle Lkw und Busse ab 2024 verpflichtend mit Abbiege-Warnsystemen auszustatten.

Wir bieten in unseren Nutzfahrzeugen bereits seit 2016 Abbiege-Assistenten an – als weltweit erster und bislang auch einziger Hersteller. Inzwischen kann das Sicherheitssystem in mehr als 20 Fahrzeugvarianten bestellt werden. 2018 war bereits jeder vierte in Deutschland ausgelieferte Mercedes-Benz Lkw damit ausgerüstet. Neu hinzugekommen ist im Berichtsjahr der Mercedes-Benz Eonic, der nun auch mit Abbiege-Assistent und Active Brake Assist 4 mit Fußgängererkennung verfügbar ist. Der Active Brake Assist 4 ist das weltweit erste Assistenzsystem für Lkw, das den Fahrer vor einer drohenden Kollision mit sich bewegenden Fußgängern warnen und zugleich automatisch eine Teilbremsung einleiten kann.

- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

Actros mit Active Brake Assist 5. Der neue Actros verfügt über den Active Brake Assist 5. Neu ist die Zusammenarbeit von Radar- und Kamerasystem. Damit wurde unter anderem die Reaktion auf Personen in einem Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h gegenüber dem Active Brake Assist 4 verbessert. Der Active Brake Assist 5 kann innerhalb der Systemgrenzen auf querende, entgegenkommende oder in der eigenen Spur laufende Personen reagieren. Kommt es zu einer solchen Situation, wird ein mehrstufiges Warnsystem ausgelöst. Reagiert der Fahrer dann nicht, führt der Active Brake Assist 5 innerhalb der Systemgrenzen eine Vollbremsung durch. Dies gilt auch für Fußgänger, die unachtsam vor das Fahrzeug laufen und dort womöglich vor Schreck stehen bleiben.

Erstes teilautomatisiertes Assistenzsystem in Serien-Lkw. Mit dem Active Drive Assist bringen wir erstmals ein teilautomatisiertes Assistenzsystem (Level 2) in einen Serien-Lkw. Der Active Drive Assist ermöglicht Fahrerinnen und Fahrer in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Neu sind die aktive Querführung und die Verbindung von Längs- und Querführung durch die Fusion von Radar- und Kamerainformationen. Der Active Drive Assist ermöglicht das Zusammenspiel von Abstandshalte-Assistent mit Stop-and-go-Funktion und dem Spurhalte-Assistenten. Während die Verantwortung für die Überwachung des Verkehrsgeschehens weiterhin beim Fahrer liegt, entlastet ihn das System deutlich und leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Straße.

Neu in einem Serien-Lkw ist auch die MirrorCam, die im Actros die herkömmlichen Außenspiegel ersetzt. Digitalkameras und Displays sorgen für ein vergrößertes Sichtfeld des Fahrers – ein weiteres Plus an Sicherheit.

Level-2-Fahrtechnologie im Freightliner Cascadia. Auch Daimler Trucks North America will in 2019 mit dem neuen Freightliner Cascadia erstmalig SAE-Level-2 teilautomatisierte Fahrtechnologie auf den nordamerikanischen Markt bringen.

Entwicklungen Level-4-Fahrtechnologie. Weiterhin hat Daimler Trucks für 2019 strategische Entwicklungen hinsichtlich Level-4-voll-automatisiertem Fahren angekündigt. Level 4 bedeutet, dass sich aus technischer Sicht kein Fahrer mehr zwingend im Fahrzeug befinden muss, in gewissen Situationen aber weiterhin das Fahrzeug steuern kann, zum Beispiel an sogenannten Hubs, in städtischen Gebieten oder zum Be- und Entladen. Im ersten Schritt ist der Use Case auf die Langstrecke in den USA in einem Hub-to-Hub-Betrieb beschränkt. Level-4-voll-automatisierte Lkw bringen zahlreiche Vorteile. Dabei steht Sicherheit an oberster Stelle. Neueste und vielfältige Sensortechnologie, Redundanzen und Software-Programme auf Basis künstlicher Intelligenz werden den Lkw der Zukunft noch sicherer machen und dabei den Faktor des menschlichen Versagens reduzieren. Auch aus Kundensicht bietet die Level-4-Technologie erhebliche Vorteile: zum einen erhöhte Produktivität, da durch den Wegfall von Ruhezeiten ein Betrieb rund um die Uhr möglich ist. Zum anderen reduzieren sich auch die Kosten pro gefahrenem Kilometer beziehungsweise gefahrener Meile signifikant. Ziel ist es, Level-4-voll-automatisierte Lkw innerhalb der nächsten Dekade in Serie zu bringen.

Neue Assistenzsysteme im Bus. In Reisebussen von Mercedes-Benz und Setra feierte der automatische Notbremsassistent Active Brake Assist im Berichtsjahr Jubiläum: Seit zehn Jahren hilft er dabei, Unfälle zu verhindern. Die nächste Stufe ist die flächendeckende Einführung des Active Brake Assist 4 (ABA 4). Ab 2019 soll er zur Serienausstattung aller Reisebusse von Mercedes-Benz und Setra gehören.

- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

Das Pendant für Stadtbusse ist der neue Preventive Brake Assist, der weltweit erste aktive Bremsassistent in dieser Fahrzeugklasse. Er warnt bei akuter Kollisionsgefahr mit sich bewegenden Fußgängern sowie stehenden oder fahrenden Objekten und löst zeitgleich automatisch eine Teilbremsung aus. Diese ist sanfter als eine Vollbremsung und soll die Verletzungsgefahr der Businsassen verringern. Der Fahrer kann jedoch jederzeit eingreifen und eine Vollbremsung einleiten, wenn es die Situation erfordert.

Der Sideguard Assist, der erste Abbiege-Assistent für Omnibusse, überwacht mit Radarsensoren die Spur rechts vom Omnibus auf ganzer Länge. So unterstützt er den Fahrer im Totwinkel-Bereich und warnt beim Abbiegen vor Fußgängern und Radfahrern.

Rundum sicher im Elektrobus. Im neuen eCitaro erreicht das Sicherheitsniveau neue Höhen. Die elektrische Spannung an Bord des eCitaro beläuft sich auf bis zu 750 Volt – darauf müssen sich neben Werkstatt-Mitarbeitern auch Rettungskräfte vorbereiten. Deshalb bietet die Servicemarke OMNIplus für den neuen eCitaro einen Rundumservice, bestehend aus einer beispielhaft eingerichteten Musterwerkstatt und einem erweiterten Rettungsleitfaden. In der Musterwerkstatt wird der sichere Umgang mit Hochvoltkomponenten vermittelt und eingeübt. Der Rettungsleitfaden für Busse mit Stern ist bereits seit mehreren Jahren wichtiger Bestandteil unseres integralen Sicherheitskonzepts. Er liefert spezifische Informationen über alle Baureihen der Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie für die unterschiedlichsten Antriebsarten einschließlich Gas- und Elektroantrieb und kann auf unserer Internetseite abgerufen werden.

Brandlöschanlage schützt Buspassagiere. Mit dem neuen Doppelstockbus S 531 DT präsentiert Setra den ersten Reisebus, der serienmäßig mit einer Brandlöschanlage im Motorraum ausgestattet ist. Bei drohender Gefahr wird der Fahrer in Sekundenschnelle mittels optischer und akustischer Meldungen im Cockpit gewarnt. Gleichzeitig bricht die unter Druck stehende Detektionsleitung und versprüht ein Löschmittel-

gemisch. Der gesamte Motorraum wird so abgekühlt und ein Wiederauf-flammen verhindert. Mit diesem System erfüllt der Dreiachser schon heute ein Gesetz, das ab Juli 2019 für alle neu zugelassenen Reisebusse den Einbau von Feuerlöschanlagen vorschreibt.

Busfahrertraining OMNIplus. Seit 25 Jahren schult OMNIplus, die Servicemarke für Omnibusse von Mercedes-Benz und Setra, Busfahrerinnen und -fahrer in der Erkennung und Vermeidung von Gefahren und Unfällen. Im Durchschnitt absolvieren pro Jahr deutschlandweit mehr als 700 Fahrerinnen und Fahrer ein solches Training. Insgesamt haben bis heute über 18.000 Fahrer von Reise-, Stadt- und Schulbussen das Training erfolgreich durchlaufen.

Crashtests im TFS Sindelfingen. In unserem hochmodernen Technologiezentrum Fahrzeugsicherheit (TFS) in Sindelfingen forschen wir intensiv am Thema Sicherheit. Dabei geht es nicht zuletzt um die Absicherung von Fahrzeugkonzepten mit alternativen Antrieben. In der neuen Crashtest-Halle des TFS können jährlich rund 900 Crashtests sowie rund 1.700 Schlittenversuche durchgeführt werden. Die stützenfrei überdachte Halle ist mit 90 mal 90 Metern größer als ein internationaler Fußballplatz.

Röntgentechnologie verfeinert Crashtest-Ergebnisse. Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Kurzzeitdynamik, Ernst-Mach-Institut, EMI aus Freiburg untersucht unser Bereich Fahrzeugsicherheit den Einsatz von Röntgentechnologie bei Crash-Versuchen. Die Ultrakurzzeit-Röntgentechnologie soll während eines Crashtests Standbilder in gestochen scharfer Qualität liefern. Neu hierbei ist, dass sich das Verhalten sicherheitsrelevanter Bauteile damit sogar in ihrem Inneren untersuchen ließe. Zudem können die Daten aus dem „Röntgen-Crash“ mit computergestützten Simulationsmodellen zusammengeführt werden. Dies kann helfen, die Prognosezuverlässigkeit von Crash-Simulationen weiter zu verbessern.

- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

Automatisiertes Fahren

Daimler ist einer der Vorreiter beim automatisierten Fahren. Es ist unser Ziel, die Entwicklung der Technologie weiter voranzutreiben und zügig einen Serieneinsatz dieser Systeme zu ermöglichen. Dabei betrachten wir technische, rechtliche und ethische Aspekte gleichermaßen und gestalten diese inhaltlich mit. Bereits heute hat sich Daimler in diesen drei Themengebieten gut aufgestellt.

- Im technischen Bereich wird Daimler weiterhin Entwicklungen vorantreiben, um eine führende Rolle auf diesem Gebiet zu spielen.
- Daimler fördert den breiten gesellschaftlichen Diskurs, um für die rechtlichen Rahmenbedingungen der neuen Technologie auf nationaler wie auf internationaler Ebene Lösungen zu finden
- Wir werden uns aktiv in den gesellschaftlichen und politischen Dialog einbringen, um Antworten auf ethische Fragestellungen im Kontext der neuen Technologien zu definieren.

Die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen schreitet stetig voran. Wie viele andere neue Technologien hat das autonome Fahren enorme Potenziale, die die Zukunft der Mobilität radikal verändern könnten. Es ist zu erwarten, dass automatisierte und autonome Fahrzeuge einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit, den Fahrkomfort, das Fahrverhalten auf Langstrecken, die Reduktion von Emissionen und die Mobilität von Menschen haben werden. Bei der Entwicklung und Einführung dieser Technologie gibt es neben den technischen Herausforderungen auch eine Vielzahl von sozialen, ethischen und rechtlichen Fragen, die in der Gesellschaft diskutiert und geklärt werden müssen. Mit ihnen setzt sich bei Daimler ein ressortübergreifender Steuerkreis auseinander,

in dem neben Ingenieuren und Entwicklern auch Juristen, Datenschützer sowie Experten aus den Bereichen Kommunikation und Strategie vertreten sind. Dieses interdisziplinäre Gremium bringt verschiedene Perspektiven zur Beantwortung dieser Fragen ein.

Die rechtlichen und ethischen Fragen der neuen Technologie können wir als Automobilhersteller jedoch nicht allein beantworten. Vielmehr ist hierzu ein breiter gesellschaftlicher Diskurs notwendig. Diesen haben wir frühzeitig mit angestoßen und fördern ihn durch vielfältige Maßnahmen.

Dazu zählt die Arbeit in Gremien und Verbänden ebenso wie die Wissenschaftsförderung, der Austausch mit Politik und Gesellschaft sowie die Ausrichtung von Veranstaltungen, etwa von Fachtagungen. Ethische, rechtliche und soziale Fragen im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren werden seit 2015 beim „Daimler Sustainability Dialogue“ mit hochrangigen Expertinnen und Experten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft intensiv beleuchtet. Schwerpunkt der diesjährigen Diskussion in Stuttgart war die Akzeptanz der Gesellschaft in Bezug auf die Einführung neuer Technologien. Bei dieser Frage kommt es insbesondere auf eine angemessene und umfassende Interessenabwägung an, die in der Gesellschaft als solcher sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene vorgenommen werden muss, um auf eine breite gesellschaftliche Akzeptanz zu stoßen. Wichtig ist hierfür besonders eine offene und transparente Diskussion, um die Interessen aller Betroffenen umfassend einzubeziehen. Die Entscheidungsfindung kann dabei ethische Kriterien wie zum Beispiel Autonomie, Wohlergehen und Gerechtigkeit einschließen und auch von kulturellen Faktoren beeinflusst werden.

Wir sind uns der vielseitigen Aspekte einer neuen Technologie wie dem automatisierten und autonomen Fahren bewusst und beziehen bereits bei der Produktentwicklung soziale, ethische und rechtliche Gesichtspunkte ein.

 „Daimler Sustainability Dialogue“: S. 11 f.

- 61 Assistenzsysteme für sicheres Fahren
- 65 Automatisiertes Fahren

Ethische Aspekte. Ethische Fragen im Kontext des automatisierten und vernetzten Fahrens waren Gegenstand der im September 2016 eingesetzten Ethik-Kommission des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, der auch Renata Jungo Brüngger, Daimler-Vorstandsmitglied für Integrität und Recht, angehörte. Dort wurden die maßgeblichen Leitlinien für die Programmierung automatisierter und vernetzter Fahrzeuge festgelegt, die wir bereits heute in die Entwicklung der automatisierten Fahrsysteme einfließen lassen.

 **Bericht der Ethik-Kommission Automatisiertes und vernetztes Fahren**

Rechtliche Aspekte. Neue Technologien brauchen Rechtssicherheit. Rechtliche Grundlagen für automatisierte Fahrsysteme definiert in Deutschland das StVG-Änderungsgesetz zum automatisierten Fahren, das am 21. Juni 2017 in Kraft getreten ist. Wir begrüßen dieses Gesetz, weil Deutschland damit als eines der ersten Länder eine rechtliche Grundlage für die weitere technische Entwicklung geschaffen hat. Darüber hinaus halten wir eine Weiterentwicklung des nationalen Verkehrs- und Verhaltensrechts für erforderlich, um den rechtssicheren Einsatz von automatisierten und autonomen Systemen zu ermöglichen.

Inzwischen haben viele weitere Länder rechtliche Regelungen geschaffen beziehungsweise den Rechtsetzungsprozess initiiert. Neben den Anpassungen im jeweiligen nationalen Verhaltensrecht ist die Zulassungsfähigkeit von hoch und voll automatisierten Fahrsystemen eine zwingende Voraussetzung für den Durchbruch der Technologie. Daimler engagiert sich weltweit in den entsprechenden internationalen Gremien und Verbänden, um die Entwicklung und Etablierung eines rechtssicheren Rahmens für die technische Zertifizierung dieser Systeme zu unterstützen.

Der Straßenverkehr macht nicht an Landesgrenzen halt. Deshalb ist es wichtig, dass automatisiertes Fahren auch grenzüberschreitend funktioniert. Die nationalen Rechtsvorschriften unterscheiden sich derzeit noch stark voneinander. Daimler befürwortet eine internationale Harmonisierung

der gesetzlichen Regelungen zum automatisierten und autonomen Fahren, um große Abweichungen zu vermeiden und möglichst gleiche Anforderungen an die Technologie zu schaffen.

Eine wichtige Rolle beim automatisierten und autonomen Fahren spielt auch der Datenschutz. Wir sind der Überzeugung, dass der verantwortungsvolle und sichere Umgang mit Daten Voraussetzung für die Akzeptanz des automatisierten und autonomen Fahrens in der Gesellschaft ist. Unsere Datenschutzexperten sind deshalb bereits in die Konzeptionierung der Technologien eingebunden. Gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus dem Bereich Research & Development entwickeln sie Lösungen für datenschutzfreundliche Konzepte nach dem Prinzip „Privacy by Design“.

Darüber hinaus lässt sich bei Verfügbarkeit entsprechender Daten klären, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt das automatisierte System oder der menschliche Fahrer das Fahrzeug kontrolliert hat, zum Beispiel bei einem Unfall. Der deutsche Gesetzgeber hat diesem Umstand Rechnung getragen und deshalb für die Einführung automatisierter Fahrsysteme einen verpflichtenden Fahrmodusspeicher vorgesehen. Der Speicher zeichnet auf, wann das automatisierte System aktiviert und wann der Fahrer gegebenenfalls zur Übernahme aufgefordert wurde. Wie er konkret gestaltet sein soll, sodass sowohl das Aufklärungsinteresse als auch das Persönlichkeitsrecht von Fahrerinnen und Fahrern beachtet werden, wird noch in einer Verordnung ausgearbeitet. Wir werden diesen Gestaltungsprozess unterstützen, wobei es gilt, die Technik datenschutzfreundlich zu entwickeln. Neben der nationalen deutschen Regulierung für einen Fahrmodusspeicher wird auch auf internationaler Ebene im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) über eine technische Normierung dieses Speichers diskutiert. Um Abweichungen in der Technologie zu vermeiden und möglichst gleiche Anforderungen zu stellen, befürworten wir auch hier eine Harmonisierung der nationalen und internationalen Regelungen.

Datenverantwortung



Datenverantwortung

Mit der Digitalisierung entstehen neue Mobilitätskonzepte und Geschäftsfelder. Eine Grundlage dafür sind auch Daten: Sie ermöglichen innovative Dienste, die unseren Kundinnen und Kunden einen Mehrwert bieten. Gleichzeitig erwarten unsere Kunden, dass ihre Daten geschützt sind. Ziele unseres ganzheitlichen Data-Governance-Systems sind die nachhaltige Gestaltung datenbasierter Geschäftsmodelle sowie der verantwortungsvolle Umgang mit Daten im Interesse unserer Kunden. Themen, bei denen dieser Ansatz zum Tragen kommt, sind beispielsweise die Chancen und Risiken bei vernetzten und (teil-)automatisierten Fahrzeugen sowie datenbasierten Services. Unsere Corporate Digital Responsibility umfasst insbesondere den Schutz von Kunden- und Mitarbeiterdaten.

Unser Data-Governance-Ansatz ist in ein umfassendes Konzernprojekt eingebettet, in dem eine Vielzahl von Maßnahmen entwickelt und umgesetzt wird, um die oben beschriebenen Ziele erreichen zu können:

- **Einführung eines umfassenden Data Compliance Management Systems:** Wir verfolgen einen risikobasierten Ansatz bei der Entwicklung eines auf Daten ausgelegten Compliance Management Systems.
- **Data Vision:** In einem konzernweit geltenden Ansatz haben wir unseren Anspruch und die mit Daten einhergehende Verantwortung sowie handlungsleitende Prinzipien formuliert, um unseren Beschäftigten Orientierung zu geben.
- **Weiterführende Implementierung unserer Datenkultur:** Wir sensibilisieren unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten und für neue Herausforderungen der datenbasierten Geschäftsmodelle.
- **Aufbau einer Data-Governance-Organisation:** In unseren Divisionen entwickeln wir unser Datenmanagement unter Wahrung der regulatorischen Anforderungen und unserer Integritätsmaßstäbe kontinuierlich weiter.

In der zukünftigen Mobilität spielen Vernetzung und Digitalisierung eine entscheidende Rolle – sei es beim automatisierten und autonomen Fahren oder bei neuen Services. Schon heute steigt die Nachfrage unserer Kundinnen und Kunden nach vernetzten Angeboten kontinuierlich an. Zusätzlich bieten Daten in der Wertschöpfungs- und Produktionskette Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung und Verbesserung des Ressourceneinsatzes. Diese Entwicklungen begleiten wir bei Daimler mit einem ganzheitlichen Data-Governance-Ansatz zum verantwortlichen Umgang mit Daten. Damit wollen wir unseren Kunden ebenso wie anderen Stakeholdern neben neuen Services auch einen sicheren Umgang mit Daten bieten.

Das konzernweite Data-Governance-System wird im Vorstandsressort Integrität und Recht entwickelt. Es stellt für alle Beschäftigten der Daimler AG einen Handlungsrahmen im Umgang mit Daten zur Verfügung. Dazu zählen auch definierte Grundprinzipien im Umgang mit Daten, etwa Transparenz, Selbstbestimmung und Datensicherheit. Bei der Anwendung dieser Grundprinzipien werden sowohl marktspezifische als auch regionale Unterschiede berücksichtigt. Ziel der Einführung geeigneter Prozesse und Systeme ist ein effektiver und gleichzeitig effizienter Weg der Datenverarbeitung.

Damit unsere Kundinnen und Kunden wissen, wann welche Daten zu welchem Zweck erhoben werden, informieren wir sie ausführlich in den Verkaufsinformationen, auf der Fahrzeug-Homepage, in der Betriebsanleitung und in den Nutzungsbedingungen über die Datenverarbeitung. Zudem ist es uns wichtig, dass Kunden stets selbst entscheiden können, welche Dienste sie tatsächlich nutzen und welche Daten sie weitergeben möchten – entweder per Einwilligung, per Vertrag oder als konkludente Einwilligung per Knopfdruck. Mit dem Prinzip der Datensicherheit wollen wir den hohen Sicherheitsansprüchen unserer Kunden entsprechen. Unser Ziel ist es, die Kundendaten vor Manipulation und Missbrauch zu schützen. Mit Blick auf den IT-technischen Fortschritt entwickeln wir die Datensicherheit ständig weiter. Das vernetzte Vehicle Backend trägt zum Datenschutz bei und soll ermöglichen, dass Kundinnen und Kunden die eigenen Dienste und Dienste Dritter sicher nutzen können.

Wichtiger Bestandteil unserer Data Governance ist ein umfassendes Data Compliance Management System, das konzernweit bestehende Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes zusammenführt. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Umsetzung datenbasierter Geschäftsmodelle und der neuen Anforderungen aufgrund der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union wurden die unternehmensinternen Maßnahmen zur Gewährleistung des Datenschutzes angepasst.

Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung. Um die Europäische Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) bei Daimler umzusetzen, hat der Bereich Konzerndatenschutz die neuen Anforderungen analysiert und darauf aufbauend praktische Umsetzungshilfen erarbeitet. Auf diese Weise wurden alle Unternehmenseinheiten in den EU-Mitgliedstaaten bei der Vorbereitung auf die neue Verordnung unterstützt, um so eine einheitliche Vorgehensweise zu ermöglichen. Dabei ging es um die Transparenz der Datenverarbeitung und die Sicherstellung von Entscheidungsmöglichkeiten der Betroffenen im Rahmen der Selbstbestimmung.

Des Weiteren wurden Verfahren zur Datenschutzfolgenabschätzung sowie Methoden zur Förderung des Datenschutzes durch Technikgestaltung eingeführt.

Unser Data Compliance Management System unterstützt uns dabei, die Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch zu planen, umzusetzen und laufend zu kontrollieren. Im ersten Schritt liegt der Schwerpunkt des Data Compliance Management Systems auf dem Datenschutzrecht. Für die Unternehmenseinheiten in der EU ist hierbei insbesondere die DSGVO maßgeblich, für Unternehmenseinheiten außerhalb der EU gelten die jeweiligen lokalen Datenschutzgesetze. Weitere Rechtsgebiete, die bei der Nutzung von Daten relevant sind, werden sukzessive einbezogen, um mögliche Risiken umfassend zu identifizieren und zu minimieren. Das Data Compliance Management System sieht ein jährliches Risk Assessment vor, mit dessen Hilfe sämtliche Geschäftseinheiten systematisch in Bezug auf ihre Datenschutzrisiken analysiert und evaluiert werden. Auf Basis der Ergebnisse des Data Compliance Risk Assessments definieren wir die Maßnahmen, mit denen wir etwaigen Datenschutzrisiken begegnen. Dazu zählen konkrete Prozesse zur Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung und des lokalen Datenschutzrechts sowie verschiedene Maßnahmen zur Kommunikation, Schulung und Beratung in den relevanten Geschäftseinheiten. Die Umsetzung der definierten Maßnahmen wird im Rahmen eines Monitoring- und Reporting-Konzepts evaluiert und dokumentiert.

👁 **Weitere Informationen zum Daimler Compliance Management System: S. 78 ff.**

Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz überwacht mit seinem Team die Einhaltung der Daimler-Datenschutzrichtlinie und der Datenschutzgesetze. Zudem initiiert er Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen und ist beratend tätig. Zu seinen Aufgaben gehören auch die Bearbeitung von Datenschutzbeschwerden und die Wahrnehmung von Meldepflichten bei Datenschutzverletzungen.

 [Daimler-Datenschutzrichtlinie im Wortlaut \(PDF\)](#)

Über Datenschutzvorfälle informieren wir regelmäßig. Im Jahr 2018 wurden keine gravierenden Verstöße verzeichnet. Das gesteigerte Bewusstsein für Datenschutz aufgrund der Einführung der DSGVO und der damit einhergehenden breiten Berichterstattung spiegelt sich auch in der Anzahl von Anfragen sowie Beschwerden wider. Sowohl bei Anfragen als auch bei Beschwerden, die beim Konzerndatenschutz eingingen, ist im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs zu verzeichnen. Dem entgegengesetzt haben sich die durch Datenschutzaufsichtsbehörden durchgeführten Untersuchungen aufgrund von Kundenbeschwerden auf drei Vorgänge reduziert.

Wirksamer Datenschutz im Fahrzeug ist für uns ein integraler Bestandteil der Produktentwicklung. Die Gestaltung des Datenschutzes sowohl bei vernetzten Fahrzeugen als auch bei automatisierten Fahrfunktionen ist deshalb ein Schwerpunkt unserer produktbezogenen Datenschutzaktivitäten.

Unsere Kundinnen und Kunden können sich darauf verlassen, dass dem Datenschutz in unseren Fahrzeugen ein hoher Stellenwert zukommt. Neben der Transparenz über die Datenverarbeitung spielen Wahlmöglichkeiten für den Kunden eine große Rolle. Unsere Kunden können wählen, welche Dienste sie aus unserem Angebot, beispielsweise Mercedes me connect, nutzen möchten. Sie können die Dienste jederzeit aktivieren und deaktivieren. Auch den Zugang und die Verwendung seiner personenbezogenen Daten kann der Kunde jederzeit steuern, zum Beispiel ob und in welchen Fällen Daten an Drittanbieter weitergegeben werden. Die Weitergabe von Kundendaten an Dritte erfolgt nur bei aktiver Zustimmung des Kunden, die jederzeit widerrufen werden kann.

Menschenrechte



Menschenrechte

Für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte haben wir einen systematischen Due-Diligence-Ansatz entwickelt, das Daimler Human Rights Respect System (HRRS). Es zielt sowohl auf die Sicherstellung der Menschenrechte unserer eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab als auch die Achtung der Menschenrechte bei unseren direkten Lieferanten (Tier-1) sowie risikobasiert über Tier-1 hinaus an relevanten Punkten der Lieferkette. Mit unserem systematischen Ansatz zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte wollen wir beispielgebend in der Automobil- und Mobilitätsdienstleistungsbranche sein.

Managementsystem der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht (Due Diligence)

Mit dem Human Rights Respect System implementieren wir ein Verfahren zur frühzeitigen Erkennung und Vermeidung systemischer Risiken und möglicher negativer Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte. Das HRRS orientiert sich an unserem konzernweit gültigen Compliance Management System (CMS).

Menschenrechte in Mehrheitsbeteiligungen und in der Lieferkette

Ziel ist es, das HRRS über sämtliche Risikokategorien der Mehrheitsbeteiligungen und der Lieferkette des Konzerns schrittweise bis 2030 umzusetzen.

Die Achtung von Menschenrechten ist für Daimler ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. In unserer konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie zählt die Achtung der Menschenrechte daher zu den zentralen Fokusthemen. Es ist unser Anspruch und Ziel, dass die Menschenrechte in allen unseren Einheiten eingehalten werden und auch bei unseren Zulieferern Beachtung finden.

Von zentraler Bedeutung und Referenzrahmen für die im Zuge des HRRS definierten Sorgfaltspflichten sind dabei insbesondere

- der UN Global Compact,
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- die internationale Menschenrechtscharta,
- der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (Deutschland) sowie
- die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation.

Unsere hierauf basierenden Erwartungen haben wir entsprechend klar in unserer Richtlinie für integriertes Verhalten sowie in den Daimler Supplier Sustainability Standards festgeschrieben. Letztere definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit, Geschäftsethik und Compliance und sind Teil unserer Geschäftsbedingungen. Unsere direkten Zulieferer in aller Welt sind aufgefordert, diese Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, sie ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Risikobasiert führen wir zudem unsererseits Kontrollen in den kritischen Lieferketten durch, bei denen wir über den direkten Lieferanten hinaus die Einhaltung unserer Standards in weiteren Gliedern der Lieferkette überprüfen. Vom Ausgangspunkt, dem Tier-1-Lieferanten, geht der Weg entlang der kritischen Stellen in der Lieferkette, bei Bedarf bis zur Mine.

Das Human Rights Respect System (HRRS) bauen wir dabei unter regelmäßiger Konsultation externer Stakeholder sukzessive aus. Das HRRS orientiert sich an unserem konzernweit gültigen Compliance Management System (CMS) und konzentriert sich anhand eines risikobasierten Vorgehens sowohl auf Daimler-Mehrheitsbeteiligungen inklusive unserer Produktionsstandorte als auch auf unsere Lieferkette.

Due Diligence mit dem Human Rights Respect System. Als proaktives Risikomanagement zielt das HRRS darauf ab, systemische Risiken und potenzielle negative Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden.

Damit dient das HRRS primär dem Schutz Dritter und soll auch in unsere Lieferkette hinein wirksam sein. Es umfasst vier Schritte, die sowohl auf die Daimler-Mehrheitsbeteiligungen als auch auf die Lieferkette angewendet werden:

1. potenzielle Menschenrechtsrisiken identifizieren (Risikoprüfung),
2. Präventiv- und Gegenmaßnahmen definieren, einleiten und steuern (Programmsteuerung),
3. die Effektivität der Maßnahmen, insbesondere in Einheiten mit erhöhtem potentiellen Risiko und Lieferketten mit hohen menschenrechtlichen Risiken, überwachen (Monitoring),
4. regelmäßig intern über relevante Fragen berichten und zugleich externe Berichtsanforderungen erfüllen (Reporting).

Zum HRRS gehört vor allem auch der Austausch mit den sogenannten Rechteinhabern, zum Beispiel mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und deren Vertretern, sowie externen Dritten, zum Beispiel zivilgesellschaftlichen Gruppen oder der lokalen Bevölkerung vor Ort.

Identifizierung von Menschenrechtsrisiken in Daimler-Mehrheitsbeteiligungen. Die Risikoprüfung erfolgt in einem zweistufigen Prozess. Den ersten Schritt bildet die Klassifizierung der Mehrheitsbeteiligungen

auf Basis von festgelegten Kriterien wie landesspezifischen und geschäftsspezifischen Risiken. Einheiten mit einem erhöhten Menschenrechtsrisiko sollen dann in einem zweiten Schritt Vor-Ort-Überprüfungen unterzogen werden. Unser modularer Ansatz berücksichtigt dabei die zentralen menschenrechtlichen Normen, die sich etwa aus der internationalen Menschenrechtscharta ergeben oder die von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) formuliert wurden.

Im Berichtsjahr haben wir unser Verfahren zur Risikoprüfung methodisch angepasst und von externen Stakeholdern verifizieren lassen. Deren Rückmeldungen fließen in die Weiterentwicklung des Systems ein. Zudem erarbeiten wir derzeit einen effektiven Ansatz für Programmsteuerung, Monitoring und Reporting.

Identifizierung von Menschenrechtsrisiken in unserer Lieferkette.

Seit 2008 definieren wir in unseren Supplier Sustainability Standards Anforderungen an unsere Lieferanten in Bezug auf Nachhaltigkeit. Wesentliche Bestandteile sind die Einhaltung der Menschenrechte und hierbei insbesondere Anforderungen zu Arbeitsbedingungen. Um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht noch systematischer nachzukommen, haben wir für verschiedene Produktbereiche (beispielsweise Produktionsmaterial oder Dienstleistungen) zugeschnittene Risikoklassifizierungen entwickelt. Hierdurch werden menschenrechtlich potenziell kritische Dienstleistungen und Risikorohstoffe einschließlich konfliktbehafteter Mineralien identifiziert. Darauf aufbauend, haben wir im laufenden Berichtsjahr damit begonnen, zielgerichtet Maßnahmen zu definieren und umzusetzen, die bei Bedarf auch über unsere Direktlieferanten hinausgehen.

Die Maßnahmen sind vielfältig: So setzen wir in Lieferketten mit bestimmten identifizierten Risikorohstoffen, wie zum Beispiel Kobalt, bei der Neuvergabe Lieferantenfragebögen ein. Damit soll die Nachhaltigkeits-Performance über den direkten Zulieferer hinaus erfasst werden. Dieser Fragebogen wird ergänzt durch einen spezifischen Fragebogen zur

Lieferkettentransparenz und menschenrechtlichen Due Diligence, der auf den Anforderungen des Five-Step Framework der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas basiert. Die Angaben der potenziellen Batterie-Lieferanten überprüfen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gezielt während ihrer Assessments vor Ort.

Im Rahmen der Auftragsvergabe zur Lieferung von Batteriezellen haben wir außerdem ein externes Auditunternehmen mit der Auditierung unserer Kobaltlieferkette beauftragt und selbst Compliance-Dialoge mit Zulieferern geführt. Wir führen auch mit Unternehmen Compliance-Dialoge, die nicht zu unseren direkten Zulieferern gehören, sich jedoch an wichtigen Stellen unserer Lieferkette befinden, zum Beispiel beim Abbau von Mineralien. Ziel ist es, diese Vorgehensweise sukzessive auf die anderen Rohmaterialien auszuweiten. Zudem stellen wir Lieferanten Schulungsmaterialien zur Verfügung, um sie rohstoffübergreifend für Menschenrechtsthemen zu sensibilisieren.

Bei der Konzipierung und Implementierung geeigneter Präventiv- und Gegenmaßnahmen arbeiten funktionsübergreifende Teams, bestehend aus Menschenrechts- und Compliance-Experten sowie den operativen Einkaufsbereichen, eng zusammen.

 **Weiterführende Informationen hierzu im Kapitel Nachhaltigkeit in der Lieferkette: S. 108 ff.**

Zusätzlich zu unseren eigenen Maßnahmen engagieren wir uns in Rohstoff-Initiativen, die unsere Aktivitäten für einen verantwortungsbewussten Rohstoffbezug ergänzen und geeignet sind, deren Wirkung zu verstärken. Im Fokus der Initiativen steht zunächst der verantwortungsvolle Umgang mit Kobalt, Stahl und Aluminium.

 **Weiterführende Informationen hierzu im Kapitel Nachhaltigkeit in der Lieferkette: S. 109 ff.**

Weitere konzernweite Maßnahmen. Im Vertrieb nehmen wir bei potenziell kritischen Transaktionen Einzelprüfungen vor. Dies geschieht in Abstimmung mit den beteiligten Bereichen. Auch unsere Beschäftigten informieren und sensibilisieren wir im Rahmen der laufenden Trainings zur Achtung von Menschenrechten, wie in der Richtlinie für integriertes Verhalten festgeschrieben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wie auch externe Personen können über verschiedene Kanäle – wie zum Beispiel das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) oder die Weltarbeitnehmervertretung – auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinweisen und Abhilfe einfordern, so wie es der Anforderung nach „Zugang zu Abhilfe“ – der dritten Säule der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte – entspricht.

 **Unsere Grundsätze und Richtlinien**

 **Hinweisgebersystem BPO: S. 79 f.**

Im Jahr 2018 wurden im Rahmen unserer Prüfungen innerhalb des Daimler-Konzerns keinerlei Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit, auf Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit entdeckt oder gemeldet. Individuellen Verdachtsfällen in der Lieferkette, unter anderem im Hinblick auf den Abbau von Rohstoffen durch Kinderarbeit, geht das Unternehmen konsequent nach. Darüber hinaus gemeldeten Vorkommnissen und Hinweisen aus der Zivilgesellschaft sind wir nachgegangen und haben diese überprüft. Dort, wo wir Handlungsbedarf identifizieren, treffen wir, auch mit Partnern, die erforderlichen Maßnahmen.

Einbinden der Unternehmensführung. Für die Steuerung des Themas Menschenrechte ist das Vorstandsressort Integrität und Recht verantwortlich. Das zuständige Vorstandsmitglied informiert sich regelmäßig über die Menschenrechtsaktivitäten und erhält die entsprechenden Berichte. Hinzu kommt die regelmäßige Berichterstattung an den Gesamtvorstand und das Corporate Sustainability Board (CSB) sowie das Procurement Council (PC) im Rahmen der Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie.

Integrität, Beschäftigte und Partnerschaften



76 Integrität
88 Beschäftigte
105 Politischer Dialog und
Interessenvertretung

Integrität

Besonders in Zeiten des Wandels gilt es, Integrität fest im Blick zu behalten und neu zu denken. Alle unsere Integritätsmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, nachhaltig zu wirken. Sie tragen dazu bei, unsere Kultur der Integrität im gesamten Unternehmen stetig weiterzuentwickeln und verantwortungsvolles Handeln im Geschäftsalltag zu verankern. Mit unserem Integritätsmanagement wollen wir dabei Maßstäbe im gesamten Automobil- und Mobilitätssektor setzen und zum nachhaltigen Unternehmenserfolg beitragen.

Ausrichtung der Integritätsstrategie:

In Zeiten technologischer und gesellschaftlicher Veränderungen geben gemeinsame Werte Orientierung. Integrität spielt auch bei der Entwicklung neuer Produkte und Dienste eine wichtige Rolle. Deshalb setzen unsere präventiven Integritätsaktivitäten bereits bei Entscheidungsprozessen an und tragen damit zum Reputationsschutz und der Reduzierung rechtlicher Risiken bei.

Integrität, Compliance und Recht gehören für Daimler untrennbar zum Geschäftsalltag. Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer verantwortungsvoll handelt. Dazu gehört für uns nicht nur, Gesetze einzuhalten, sondern auch, das eigene Handeln an gemeinsamen Werten auszurichten.

Kultur der Integrität. Integrität ist einer der vier Unternehmenswerte, die das Fundament unserer Geschäftsaktivitäten bilden. Integrität bedeutet für uns, nach ethischen Grundsätzen zu handeln. Das heißt, wir haben nicht nur den Anspruch, geltende Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen einzuhalten, sondern darüber hinaus unsere Unternehmenswerte zu leben, schwierige Entscheidungen bewusst zu treffen und auch kritische Themen anzusprechen. Die Grundsätze unserer

Unterstützungsangebote für Führungskräfte und Mitarbeiter:

Um Integrität auf allen Ebenen und in allen Bereichen zu verankern, bauen wir kontinuierlich Angebote aus, die unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihrem Geschäftsalltag unterstützen. Dazu gehören unter anderem:

- Schulungen und Dialogveranstaltungen zu Integrität, Compliance und Recht,
- interne und externe Qualifizierungsprogramme für Verantwortliche aus den Bereichen Integrität, Compliance und Recht.

Evaluierung des Integritätsmanagements von Daimler:

Um unsere Angebote zielgruppengenau auszurichten und kontinuierlich zu verbessern, entwickeln wir ein Messverfahren, mit dem wir die Wirksamkeit unserer Integritätsmaßnahmen beurteilen und diese weiterentwickeln können.

Integritätskultur sollen von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wie auch von unseren Geschäftspartnern getragen und aus Überzeugung gelebt werden.

Im Berichtsjahr haben wir den Fokus besonders auf die strategische Weiterentwicklung von Integrität gelegt und hierbei auch gesellschaftliche Entwicklungen miteinbezogen. Die Umsetzung der abgeleiteten Maßnahmen beginnt 2019. Zudem haben wir 2018 eine Pilotbefragung entwickelt und durchgeführt, um die Wirksamkeit unserer Integritätsmaßnahmen zu messen und sie auf dieser Basis weiterzuentwickeln. 2019 soll darauf aufbauend eine weiter gehende Befragung erfolgen. So können wir unsere Angebote zielgruppengenau ausrichten und kontinuierlich verbessern.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Organisation des Integritätsmanagements. Die Aufgabe des Integrity Managements ist es, alle Bereiche darin zu unterstützen, die Integritätskultur im Unternehmen zu fördern und weiterzuentwickeln. Die Expertinnen und Experten für Change Management, Corporate Responsibility Management, Training, Beratung und Kommunikation entwickeln innovative und mitarbeiterorientierte Ansätze und Formate, die auf eine Stärkung dieser Kultur der Integrität gerichtet sind, und unterstützen die Multiplikatoren im Konzern bei deren Integritätsaktivitäten.

Ziel des Bereichs ist es, mit einem gemeinsamen Integritätsverständnis Risiken zu reduzieren und einen Beitrag zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens zu leisten. Die Leitung des Integrity Managements berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht.

Unsere Richtlinie für integrires Verhalten ist die Grundlage für unser Handeln. Sie basiert auf einem gemeinsam mit unseren Beschäftigten in Mitarbeiterdialogen erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalltag fest. Zu diesen zentralen Grundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz und Offenheit. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler-Konzerns weltweit und liegt in 23 Sprachen vor. Eine Orientierungshilfe im Intranet gibt Auskunft zu häufig gestellten Fragen und unterstützt die Beschäftigten bei der Anwendung im Alltag.

 [Richtlinie für integrires Verhalten im Wortlaut \(PDF\)](#)

Anforderungen an unsere Führungskräfte. In unserer Richtlinie für integrires Verhalten sind auch Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert. Von ihnen erwarten wir, dass sie Vorbild für integrires Verhalten sind und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Orientierung geben. Um sie bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortung optimal zu unterstützen, absolvieren sie ein webbasiertes Integrity@Work-Trainingsprogramm, in dem ein für alle Führungskräfte verpflichtendes Managementmodul enthalten ist. Darin wird die Rolle der Führungskräfte bei Daimler in Bezug

auf Integrität, Compliance und Recht umfassend erläutert. Zudem enthalten ausgewählte Seminare zur Qualifizierung und Weiterentwicklung unserer Führungskräfte ebenfalls Module zum Thema Integrität.

Integritäts- und Compliance-Anforderungen zählen zu den wichtigen Kriterien bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte. Sie sind zudem Bestandteil der Zielvereinbarungen für die Vorstandsvergütung.

 [Vergütungsbericht: GB 2018, S. 120 ff.](#)

 [Bericht des Aufsichtsrats: GB 2018, S. 46 ff.](#)

Zentrale Anlauf- und Beratungsstelle. Der „Infopunkt Integrität“ steht unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit als zentrale Anlauf- und Beratungsstelle zur Verfügung. Das Team vom Infopunkt gibt Rat, hilft bei Integritätsanliegen im Geschäftsalltag oder vermittelt, wenn nötig, den richtigen Ansprechpartner. Zudem steht den Mitarbeitern ein weltweites Netzwerk lokaler Compliance- und Rechtsansprechpartner zur Verfügung.

Kommunikationsmaßnahmen. Damit Integrität langfristig im Unternehmensalltag verankert bleibt, pflegen wir einen kontinuierlichen und offenen Dialog mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Wir kommunizieren Integritätsthemen regelmäßig in unseren internen Medien und stellen unseren Unternehmensbereichen vielfältige Materialien wie Broschüren, Filme sowie eine App mit Informationen rund um Integrität, Compliance und Recht zur Verfügung. Besonderen Wert legen wir auf den persönlichen Austausch. Aus diesem Grund führen wir regelmäßig individuell zugeschnittene Dialogveranstaltungen mit Mitarbeitern aller Hierarchiestufen und externen Stakeholdern durch – in Deutschland ebenso wie in ausländischen Märkten und Standorten.

- 76 Integrität
- 88 Beschäftigte
- 105 Politischer Dialog und Interessenvertretung

Im Rahmen verschiedener Veranstaltungen geben wir Denkanstöße, beleuchten Integrität aus unterschiedlichen Blickwinkeln und sensibilisieren für die Bedeutung integrier Entscheidungen. Zum Beispiel können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anhand von Fallbeispielen die Bedeutung von Integrität im Geschäftsalltag aus unterschiedlichen Perspektiven erleben und diskutieren.

Mit einem Netzwerk von Integritätsansprechpartnern unterstützen wir die Geschäftsbereiche zudem dabei, gezielt auf spezifische Themenschwerpunkte einzugehen. Einen Schwerpunkt unserer Arbeit im Jahr 2018 bildeten Dialogveranstaltungen zum Thema technische Integrität in den Entwicklungsbereichen der verschiedenen Divisionen. Darüber hinaus unterstützen wir die Geschäftsbereiche verstärkt bei der Auseinandersetzung mit ethischen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem verantwortungsvollen Umgang mit Daten sowie Herausforderungen datenbasierter Geschäftsmodelle.

Compliance

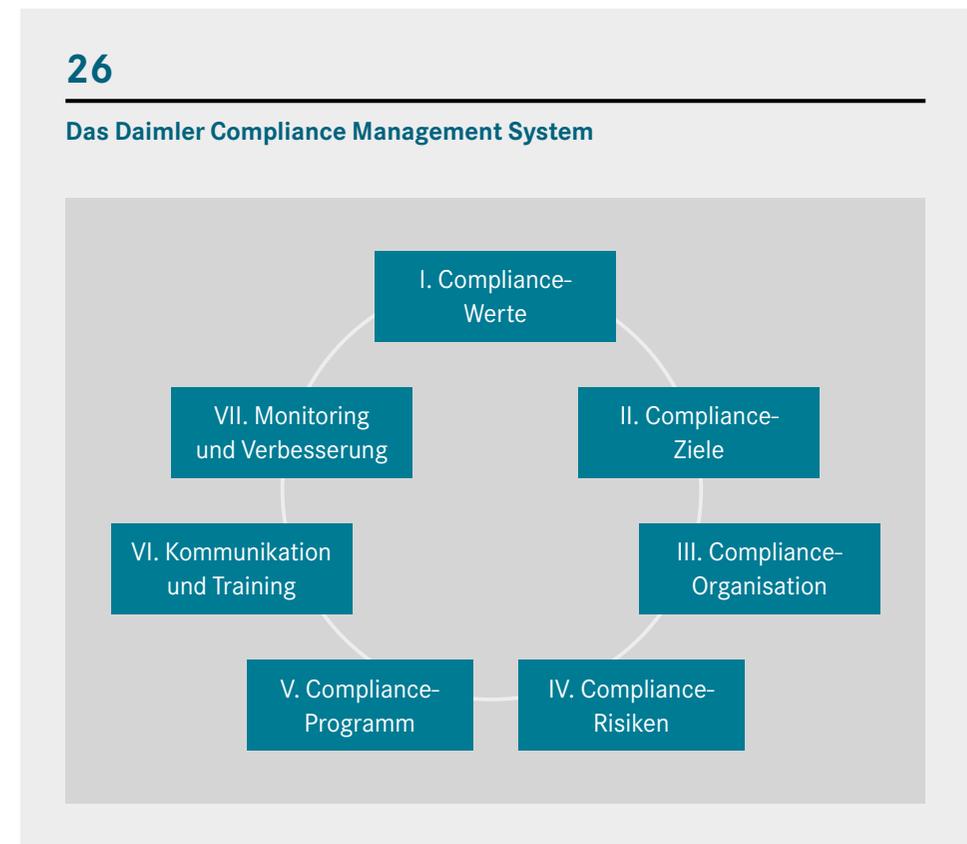
Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und bedeutet für uns, sich an Gesetze und Regeln zu halten. Unser Anspruch ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Werten erfüllen. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integrires Verhalten verbindlich festgeschrieben. Schwerpunktziele unserer Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung mit gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben bei der Produktentwicklung, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche.

Unser Compliance Management System (CMS) umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen zur Förderung regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und gilt weltweit in allen Bereichen und Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen.

📌 Grafik 26 Das Daimler Compliance Management System

Unsere Compliance-Werte und -Ziele. Ziel unseres CMS ist es, unser Unternehmen und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Fundament unserer Integritätskultur vor unangemessenem und rechtswidrigem Verhalten zu schützen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

👁 **Mehr zu Integrität bei Daimler: S. 76 ff.**



76	Integrität
88	Beschäftigte
105	Politischer Dialog und Interessenvertretung

Unsere Compliance-Organisation. Unsere Compliance- und Rechtsorganisationen haben sich zum Ziel gesetzt, die konzernweite Einhaltung geltender Regeln und Gesetze sicherzustellen. Unsere Compliance-Organisation ist divisional und regional, unsere Rechtsorganisationen regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So können wir unsere Geschäftsfelder optimal unterstützen und beraten.

Hierfür steht jeweils ein funktionaler, divisionaler oder regionaler Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden, und unterstützt das lokale Management der Daimler-Geschäftseinheiten und -Vertriebsgesellschaften dabei, unser Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Das Ziel, Compliance-Risiken zu minimieren, verfolgen wir systematisch. Alljährlich analysieren und evaluieren wir alle unsere Geschäftseinheiten in Bezug auf derartige Risiken. Basis für die Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu den Geschäftseinheiten, die bei Bedarf um weitere, individuell erhobene Informationen ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung.

Unser Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu reduzieren und Verstöße gegen Regeln und Gesetze zu vermeiden. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse auf. Hierbei werden insbesondere folgende Schwerpunkte gesetzt:

- **Das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office)** ermöglicht es weltweit Beschäftigten sowie externen Hinweisgebern, Regelverstöße zu melden. Es nimmt Hinweise entgegen, die rund um die Uhr per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, den USA und Südafrika steht zudem eine externe gebührenfreie Hotline zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutsch-

land können Hinweise auch über einen externen Neutralen Mittler an das Hinweisgebersystem BPO gemeldet werden. Diese Funktion ist mit einer unabhängigen Rechtsanwältin besetzt. Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO werden wir auf mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam und können damit Schaden abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie hat das Ziel einer fairen und transparenten Vorgehensweise, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO zu erhöhen und es intern stetig weiter bekannt zu machen, setzen wir auf kontinuierliche Kommunikationsmaßnahmen. Dazu gehören regelmäßige Mitarbeiterinformationen zu Art und Anzahl gemeldeter Verstöße, die Bereitstellung von Informationsmaterial, etwa länderspezifischen Infocards, ein Erklärfilm in zehn Sprachen sowie Dialogveranstaltungen an unseren Standorten.

Im Berichtsjahr wurde der BPO-Prozess weiterentwickelt. Mit risikobasierter Erstbeurteilung und standardisierten Prozessen sollen Hinweise mit hohem Risiko noch schneller identifiziert und effektiv bearbeitet werden. Um gesellschaftliche sowie rechtliche Entwicklungen mit einzubeziehen, wurden in diesem Zusammenhang auch die Fallkategorien aktualisiert und um neue Kategorien erweitert.

89 BPO-Fälle wurden 2018 neu angelegt. Insgesamt 101 Fälle wurden geschlossen, davon 60 als „zutreffend“. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten unter anderem fünf Fälle der Kategorie „Korruption“, sieben der Kategorie „Diebstahls-, Untreue- und Bereicherungsdelikte von erheblichem Umfang oder Wert“ sowie sieben Fälle der Kategorie „Schaden über 100.000 Euro“ an. Ein weiterer Fall fiel in die Kategorie „physische Verletzung“.

76 Integrität
88 Beschäftigte
105 Politischer Dialog und
Interessenvertretung

Bei den als zutreffend geschlossenen Fällen wird unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen entschieden. Fairness als wichtigster Grundsatz im Gesamtprozess gilt dabei sowohl gegenüber den Hinweisgebern als auch den Betroffenen. Das bedeutet, dass Betroffene nicht vorverurteilt werden. Solange ein Verstoß nicht nachgewiesen ist, gilt die Unschuldsvermutung. Zudem werden Hinweisgeber, die sich an das BPO wenden, geschützt. Sie müssen nicht befürchten, dass ihnen ihre Meldung negativ ausgelegt wird.

Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2018 gehörten mündliche sowie schriftliche Ermahnungen, Abmahnungen, Aufhebungsverträge sowie ordentliche und außerordentliche Kündigungen.

- **Compliance unserer Geschäftspartner.** Wir formulieren klare Compliance-Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integriertes und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Im Geschäftsjahr 2018 haben wir unseren weltweit standardisierten Prozess der effektiven und effizienten Prüfung aller neuen und bestehenden Geschäftspartner (Business-Partner-Due-Diligence-Prozess) abschließend implementiert. Das kontinuierliche Monitoring zielt darauf ab, die Identifikation von möglichen Integritätsverstößen der Geschäftspartner zu gewährleisten. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess der Geschäftspartner zu beenden. Außerdem entwickeln wir gemeinsam mit unseren Einkaufsbereichen stetig unsere Prozesse zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten weiter.

Hier gelten unsere weltweiten Daimler Supplier Sustainability Standards. Basierend auf diesen Standards und unserer Verhaltensrichtlinie, wurde im Berichtsjahr ein spezifisches „Supplier Compliance Awareness Module“ entwickelt, das unseren Lieferanten zugeschickt wird. Es orientiert sich an dem bereits seit 2016 bestehenden allgemeinen „Compliance Awareness Module“ für Vertriebspartner, das diese für aktuelle Compliance-Anforderungen sensibilisieren soll.

 **Unsere Erwartungen an unsere Geschäftspartner**

Kommunikation und Training. Unser umfangreiches Schulungsangebot basiert auf der Richtlinie für integriertes Verhalten. Wir legen unser Trainingsprogramm auf Basis eines jährlichen Planungszyklus fest, der von der Bedarfsanalyse bis zur Evaluation den gesamten Schulungsprozess berücksichtigt. Unser Trainingsprogramm umfasst unter anderem die Themen Integrität, Compliance (inklusive Korruptionsprävention und Technical Compliance), Datenschutz und Kartellrecht. Je nach Risiko und Zielgruppe bieten wir Präsenzs Schulungen oder auch digitale Lernmethoden wie zum Beispiel webbasierte Trainings an.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in kontrollierten Daimler-Mehrheitsgesellschaften steht ein webbasiertes zielgruppenorientiertes Trainingsprogramm zur Verfügung, das aus unterschiedlichen Modulen besteht. Neben einem Basismodul enthält das Trainingsprogramm ein spezifisches Modul für Führungskräfte sowie Expertenmodule zum Beispiel zu Kartellrecht, Datenschutz, Technical Compliance und internen Sachzuwendungen sowie zu funktionsspezifischen Themen, etwa im Einkauf und im Vertrieb. Das Programm wird sukzessive zielgruppenspezifisch erweitert.

76 Integrität
88 Beschäftigte
105 Politischer Dialog und
Interessenvertretung

Die Beschäftigten in der Verwaltung sind verpflichtet, die für ihre Rolle und Funktion relevanten Module zu absolvieren. Die jeweiligen Module werden ihnen dabei zentral beziehungsweise automatisch zugewiesen. Dies geschieht bei Einstellung, Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Jobfunktion mit erhöhtem Risiko, sodass personelle Veränderungen abgedeckt werden. Regulär muss das Programm circa alle drei Jahre absolviert werden. Gewerbliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können das webbasierte Trainingsprogramm freiwillig absolvieren.

Das webbasierte Trainingsangebot wird durch Präsenztrainings ergänzt, die von zentralen oder lokalen Trainingsverantwortlichen durchgeführt werden. Unserem internen Trainernetzwerk geben wir modulare Trainingsunterlagen und Materialien zur methodischen Umsetzung an die Hand, zum Beispiel Trainerleitfäden oder Erklärvideos. Diese können zielgruppenspezifisch und je nach der Risikoklassifizierung der beteiligten Funktionen eingesetzt werden. Im Jahr 2018 gab es bei Präsenz- und webbasierten Trainings insgesamt rund 220.000 Teilnehmende unterschiedlicher Hierarchieebenen.

Darüber hinaus stellen wir für unsere Beschäftigten in den Compliance- und Rechtsorganisationen zielgruppenspezifische Qualifizierungsmaßnahmen bereit. Ferner erhalten alle neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Compliance- und Rechtsorganisationen eine umfassende Einführung im Rahmen eines „Onboarding“-Programms.

Mit all diesen Trainingsmaßnahmen unterstützen wir die langfristige Verankerung von integrem und regelkonformem Verhalten im Unternehmen und geben unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Hilfestellungen im Umgang mit konkreten Themen aus der Praxis.

Gleiches gilt für die Daimler-App rund um Integrität, Compliance und Recht, auf die alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit iOS-Firmengeräten zugreifen können. Sie ermöglicht unter anderem den mobilen Zugriff auf Informationen zu Korruptionsprävention und Kartellrecht und wird im kommenden Geschäftsjahr um weitere Themen ergänzt.

Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen werden Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen angeboten. Im Rahmen des Onboarding-Programms für neue Mitglieder des Aufsichtsrates der Daimler AG wurden die neuen Mitglieder im Berichtsjahr unter anderem über das Antitrust-Compliance-Programm und das Technical Compliance Management informiert. Zudem hat der Chief Compliance Officer dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über den Status des Compliance Management Systems berichtet. Auch neue Aufsichtsratsmitglieder von Daimler-Beteiligungsgesellschaften wurden 2018 über verschiedene Compliance-, Datenschutz- und Integritätsthemen informiert und im Rahmen des Onboarding-Programms „Know Your Responsibilities“ für die Wahrnehmung von Compliance-Themen wie beispielsweise Antikorruption und für Integritätsaspekte in den Gesellschaften geschult. Neu ernannte Mitglieder der Geschäftsleitungen von Daimler-Mehrheitsgesellschaften erhalten einen kompakten Überblick zu wichtigen Aspekten der Unternehmensführung mit dem sogenannten Corporate Governance Navigator. Das zielgruppenorientierte Modul unterstützt die Teilnehmenden in ihrer neuen Rolle durch Informationen zu Aufgaben, Verantwortlichkeiten, Ansprechpartnern und Anlaufstellen im Zusammenhang mit zentralen Themen des Ressorts Integrität und Recht sowie angrenzender Bereiche.

Neben internen Trainingsmaßnahmen bieten wir im Rahmen unseres Schulungsprogramms je nach Risiko Geschäftspartnern spezielle Trainings zu Integrität und Compliance inklusive Korruptionsprävention an. Diese Schulungen werden als webbasierte Trainings oder Präsenztrainings durchgeführt. Die Geschäftspartner werden hierzu von Daimler informiert und eingeladen.

- 76 Integrität
- 88 Beschäftigte
- 105 Politischer Dialog und Interessenvertretung

27

Trainingsprogramme 2018

Webbasiertes Trainingsprogramm	Zielgruppe	Anzahl Teilnehmende	
Gesamt			181.696
Basic Module – Integrity@WORK (Basiswissen zu Integrität, Korruptionsprävention, Kartellrecht, Datenschutz, Hinweisgebersystem)	Mitarbeiter der Verwaltung in kontrollierten Daimler-Mehrheitsgesellschaften		109.326
	davon Sachbearbeiter weltweit:		97.030
	Führungskräfte weltweit:		12.296
Management Module – Integrity@Work	Führungskräfte weltweit:		12.365
Expert Module – Antitrust	Mitarbeiter der Verwaltung in kontrollierten Daimler-Mehrheitsgesellschaften		30.257
	davon Sachbearbeiter weltweit:		17.177
	Führungskräfte weltweit:		13.080
Expert Module – EU General Data Protection Regulation	Mitarbeiter der Verwaltung in kontrollierten Daimler-Mehrheitsgesellschaften		16.817
	davon Sachbearbeiter weltweit:		4.676
	Führungskräfte weltweit:		12.141
Expert Module – Integrity & Compliance@MS	Alle Mitarbeiter und Führungskräfte bei Mercedes-Benz Cars Vertrieb		8.335
	davon Sachbearbeiter weltweit:		7.131
	Führungskräfte weltweit:		1.204
Expert Module – Integrity & Compliance@-Procurement	Alle Mitarbeiter und Führungskräfte weltweit in der Funktion Einkauf		4.596
	davon Sachbearbeiter weltweit:		3.938
	Führungskräfte weltweit:		658
Präsenztrainings	Zielgruppe	Anzahl Veranstaltungen	Anzahl Teilnehmende
Gesamt		1.330	39.052
Kartellrecht	Führungskräfte und Sachbearbeiter weltweit	209	5.382
Korruptionsprävention	Führungskräfte und Sachbearbeiter weltweit	871	12.783
Module zu Integrität und Compliance für neu ernannte und beförderte Manager	Manager (Ebene 4)	10	178
	Senior Manager	5	204
Technical Compliance Trainings	R&D-Mitarbeiter Mercedes-Benz Cars, Vans, Trucks and Buses weltweit	220	19.722
Module zu Technical Integrity	Führungskräfte aus den Entwicklungsbereichen weltweit	15	783

76	Integrität
88	Beschäftigte
105	Politischer Dialog und Interessenvertretung

Monitoring und Verbesserung. Alljährlich überprüfen wir die Angemessenheit und Wirksamkeit unseres Compliance Management Systems und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken und neue rechtliche Anforderungen an. Wesentliche Kernprozesse kontrollieren wir zusätzlich unterjährig anhand von Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI) wie etwa der Prozessdauer oder -qualität, für deren Bestimmung unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte überprüft werden. Darüber hinaus berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus unabhängigen internen sowie externen Prüfungen und nehmen an ausgewählten Benchmark-Studien teil.

Gegebenenfalls erforderliche Verbesserungsmaßnahmen werden auf dieser Basis festgelegt, durch die jeweils verantwortlichen Geschäftseinheiten umgesetzt und nach der Umsetzung regelmäßig auf ihren Erfolg überprüft. Über die Ergebnisse dieses Monitorings werden die zuständigen Führungsgremien laufend unterrichtet.

Einbindung der Unternehmensführung. Unsere divisionalen beziehungsweise regionalen Compliance-Verantwortlichen berichten an den Chief Compliance Officer. Dies gewährleistet ihre Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern. Der Chief Compliance Officer, der Group General Counsel und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Regelmäßig berichten sie zudem an den Vorstand der Daimler AG, unter anderem über den Status des Compliance Management Systems und dessen Weiterentwicklung, über den Status des Hinweisgebersystems und nach Bedarf zu weiteren Themen. Des Weiteren berichtet der Group General Counsel regelmäßig an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee, an das auch der Chief Compliance Officer und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten.

Wesentliche nichtfinanzielle Berichtsthemen. Korruption unterbinden, Kartellabsprachen verhindern, die Einhaltung technischer Vorgaben sicherstellen, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung bekämpfen und die Einhaltung von Sanktionsvorgaben absichern – dies sind für uns wesentliche Themen, für deren Bearbeitung wir ein Compliance Management System (CMS) eingeführt haben. Unser Data Compliance Management System, das wir aktuell aufbauen, basiert ebenfalls auf dem Daimler-CMS. Zudem orientiert sich unser konzernweiter Ansatz zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte am CMS.

- **Antikorruptions-Compliance.** Daimler hat sich verpflichtet, Korruption im eigenen unternehmerischen Handeln zu bekämpfen. Bei der Bekämpfung von Korruption geht es neben der Einhaltung von Gesetzen auch um die Beachtung der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Als einer der Gründungsteilnehmer des UN Global Compact haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, daran mitzuwirken, dass nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Geschäftspartner den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen. Dabei gilt es vor allem, die Korruption weltweit zu bekämpfen, um dadurch beeinträchtigte gesellschaftliche Verhältnisse zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Unser Antikorruptions-Compliance-Programm basiert auf unserem umfassenden Compliance Management System. Dieses weltweit angewandte System beinhaltet insbesondere ein integriertes Risk Assessment, das interne Informationen wie das Geschäftsmodell einer Einheit und externe Informationen, zum Beispiel den Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International, berücksichtigt. Dazu kommen risikobasierte Maßnahmen zur Vermeidung von Korruption in allen Geschäftsaktivitäten (zum Beispiel die Prüfung von Geschäftspartnern und Transaktionen) sowie die besondere Sorgfalt im Umgang mit Behörden und Amtsträgern. Ein besonderer

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Schwerpunkt der Maßnahmen zur Risikominimierung liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern sowie Geschäftsbeziehungen zu Großhändlern und Generalvertretern weltweit.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit den Fachbereichen des Ressorts Integrität und Recht zusammen.

Daimler stellt weltweit an alle seine Aktivitäten die gleichen strengen Anforderungen. Zudem entwickeln wir unsere Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter und sensibilisieren weltweit unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch vielfältige Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen für die Bedeutung von Antikorruption.

 **Weitere Informationen zu Kommunikation und Trainings: S. 80 ff.**

- **Antitrust Compliance.** Funktionierender und ungehinderter Wettbewerb ist einer der Grundpfeiler unseres Gesellschafts- und Wirtschaftssystems. Er schafft Wachstum und Arbeitsplätze und stellt sicher, dass wir alle als Verbraucherinnen und Verbraucher moderne Produkte zu fairen Preisen erhalten. Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler-Standard, der verbindlich definiert, wie wettbewerbsrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Er orientiert sich an den Maßstäben der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Auf diese Weise wollen wir in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherstellen mit dem Ziel, dass alle geltenden lokalen sowie internationalen Kartellgesetze eingehalten werden.

Mit einer von unserer Rechtsabteilung eingerichteten Beratungs-Hotline sowie mit Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich im Tagesgeschäft regelkonform zu verhalten,

vor allem beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der weltweiten Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden.

Neben der zentralen Daimler-Rechtsabteilung mit spezialisierten Fachberatern stehen den weltweiten Geschäftseinheiten mit ihren Mitarbeitern auch Rechtsberater in lokalen Einheiten zur Verfügung, die zusätzlich darauf achten, dass unsere Standards eingehalten werden. Zudem sensibilisieren wir unsere Beschäftigten durch vielfältige Kommunikationsmaßnahmen für die Bedeutung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Themen.

Die Ergebnisse unserer alljährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Die Verantwortung für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit dem Ressort Integrität und Recht zusammen, das entsprechende Umsetzungshinweise gibt. Besonders Einheiten mit einem potenziell höheren Risiko müssen zudem regelmäßig die Angemessenheit und Wirksamkeit der lokal umgesetzten Antitrust-Compliance-Maßnahmen systematisch bewerten. Außerdem führen die Rechtsabteilung und Corporate Audit ergänzend Monitoring-Maßnahmen in unseren Unternehmenseinheiten sowie nach einem definierten Prüfungsplan verdachtsunabhängige Prüfungen zur Einhaltung von Kartellgesetzen sowie von internen Prozessen durch. Dies hilft uns, die Wirksamkeit unseres Antitrust-Compliance-Programms laufend zu verbessern und es an weltweite Entwicklungen und neue rechtliche Anforderungen anzupassen. Die entsprechenden Methoden und Prozesse hierfür werden kontinuierlich weiterentwickelt.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Um eine unabhängige externe Bewertung unseres Antitrust-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Kartellrecht nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde bereits Ende 2016 erfolgreich abgeschlossen.

 **Kartellrechtliche Verfahren gegen die Daimler AG: GB 2018, Anhang, S. 289 ff. (PDF)**

- **Technical Compliance.** Unter technical Compliance verstehen wir die Einhaltung technischer Vorschriften, Normen und Gesetze unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Zielsetzung dieser Gesetze und Regularien. Um den spezifischen Risiken des Produktentwicklungsprozesses zu begegnen, wurden in allen Geschäftsfeldern der Daimler AG die bestehenden Systeme sowie ergänzende Maßnahmen und Prozesse in einem technical Compliance Management System (tCMS) zusammengeführt. Das tCMS hat das Ziel, rechtliche und regulatorische Konformität innerhalb des Produktentwicklungsprozesses sicherzustellen und unseren Beschäftigten Sicherheit und Orientierung durch Werte, Strukturen und Prozesse zu geben.

Konzernweit gesteuert wird das technical Compliance Management System von einem von den Divisionen unabhängigen Bereich, der sich aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit verschiedener Expertise zusammensetzt, zum Beispiel aus den Bereichen Entwicklung, Recht, Integrität und Compliance. Der Leiter dieses Bereiches, der Vice President Legal Product & Technical Compliance, berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht der Daimler AG. Durch die divisionale Aufstellung können wir unsere Geschäftsfelder optimal unterstützen und beraten. Die Aufgaben des Bereiches umfassen neben der Gestaltung des technical Compliance Management Systems und der zugehörigen Governance-Elemente auch die rechtliche Beratung der Geschäftsfelder.

Zur weiteren Verankerung des tCMS wurden dedizierte Einheiten mit Experten für technische Compliance in den Entwicklungsbereichen der Divisionen Cars, Vans, Trucks und Buses gebildet. Daneben gibt es zusätzlich ein Netzwerk von technischen Compliance-Ansprechpartnern innerhalb der Entwicklungsbereiche, die als Bindeglied zwischen den operativen Bereichen und der Compliance-Organisation fungieren. Diese Ansprechpartner beraten die Entwicklungsbereiche bei Fragestellungen rund um technische Compliance. Zur Klärung komplexer Fragestellungen der technischen Compliance werden diese im Rahmen eines interdisziplinär ausgerichteten Prozesses unter Berücksichtigung technischer und rechtlicher Kriterien bewertet und einstimmig entschieden. Der Infopunkt Integrität steht ebenfalls als Anlaufstelle bei Themen zu technischer Compliance zur Verfügung. Bei Hinweisen auf Fehlverhalten bezüglich technical Compliance steht zudem das Hinweisgebersystem BPO zur Verfügung.

Bestandteil des tCMS ist die Initiative Technical Integrity, die auf verantwortungsbewusstes Verhalten im Produktentwicklungsprozess, insbesondere im Falle unklarer rechtlicher Rahmenbedingungen, abzielt. Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei zu unterstützen, wurden gemeinsam mit den entsprechenden Entwicklungsbereichen sogenannte Verhaltensprinzipien erarbeitet. Im Rahmen von Dialogveranstaltungen wurden diese weltweit mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern diskutiert, durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen an alle Beschäftigten kommuniziert und in ausgewählten Trainings vertieft.

Die Beschäftigten in den Entwicklungsbereichen aller Geschäftsfelder wurden durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen wie beispielsweise „Tone from the Top“-Mailings und Plakate sowie durch spezielle Trainings und Dialogveranstaltungen für Integrität, Compliance und Recht im Produktentwicklungsprozess sensibilisiert. Mit mehr als 750 Führungskräften aus Entwicklungs- und entwicklungsnahe Bereiche der verschiedenen Divisionen wurden weltweit

76 Integrität
88 Beschäftigte
105 Politischer Dialog und
Interessenvertretung

Dialogveranstaltungen durchgeführt, um technische Compliance und Integrität in der Organisation zu verankern. Zusätzlich wurden im Rahmen von Präsenztrainings zur technischen Compliance im Berichtsjahr weltweit mehr als 19.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Entwicklung aller Sparten geschult.

Die Wirksamkeit unseres tCMS wird im Rahmen eines jährlichen Monitoring-Prozesses überprüft, auf dessen Basis gegebenenfalls erforderliche Verbesserungsmaßnahmen festgelegt werden.

- **Daten-Compliance.** Im Zuge der neuen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union, die zum 25. Mai 2018 wirksam geworden ist, führen wir konzernweit die bestehenden Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes in einem Data Compliance Management System zusammen. Dieses basiert auf dem bereits bestehenden Daimler Compliance Management System (CMS). Der CMS-Ansatz unterstützt uns bei der Erfüllung der Rechenschaftspflicht des Unternehmens und der Nachweispflichten des Verarbeiters im Umgang mit personenbezogenen Daten, die sich aus der Datenschutz-Grundverordnung ergeben.

Für den Aufbau des Data Compliance Management Systems wurde ein neuer Bereich Data Compliance innerhalb der Compliance-Organisation eingerichtet, der die Programmelemente definiert und die Umsetzung konzernweit steuert. Daneben nimmt der Konzernbeauftragte für den Datenschutz mit seinem Team weiterhin die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften wahr. Er ist unabhängig und berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht. Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz unterrichtet und berät die Verantwortlichen und Fachbereiche, ist Ansprechpartner für Datenschutzbeschwerden, überwacht die Einhaltung der Datenschutzvorschriften, berät insbesondere zur Durchführung von Datenschutz-Folgenabschätzungen und arbeitet

mit der Aufsichtsbehörde zusammen. Das bestehende Netzwerk der lokalen Datenschutzkoordinatoren richten wir neu aus und führen es mit dem Compliance-Netzwerk zusammen.

Unsere Konzernrichtlinie für den Datenschutz definiert konzernweit geltende Standards für den Umgang mit Daten von Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern. Die aus der Datenschutz-Grundverordnung resultierenden internen Prozesse sowie die Anforderungen des Compliance Management Systems werden in einer Neufassung des Regelwerks abgebildet.

Ein zentraler Baustein des Data Compliance Management Systems ist das Data Compliance Risk Assessment, eine systematische Analyse und Evaluation sämtlicher Geschäftseinheiten in Bezug auf deren Datenschutzrisiken. Basis für diese Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu allen Geschäftseinheiten, die je nach Risikoeinschätzung um weitere, individuell erhobene Details ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung und Risikominimierung. Sie ermöglichen uns einen risikobasierten Ansatz bei der weiteren Entwicklung unseres Data Compliance Management Systems.

Die Ergebnisse des jährlichen Data Compliance Risk Assessments bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen Datenschutzrisiken begegnen. Elemente unseres Data-Compliance-Programms sind beispielsweise die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (etwa die Umsetzung von Informationspflichten, Betroffenenrechten und Löschkonzepten), die Anforderungen sonstiger lokaler Datenschutzgesetze, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie verschiedene Beratungsangebote. Die Verantwortung für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen liegt beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit dem Ressort Integrität und Recht zusammen, das bei der Umsetzung unterstützt.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Die Effektivität und Effizienz der Maßnahmenumsetzung in den Geschäftseinheiten wird mit einem Monitoring-Konzept überprüft. Die identifizierten Verbesserungsmaßnahmen werden auf dieser Basis festgelegt, durch die jeweils verantwortlichen Einheiten umgesetzt und regelmäßig auf ihren Erfolg überprüft.

 **Weitere Informationen zu Datenschutz-Compliance: S. 68 ff.**

- **Anti Financial Crime Compliance.** Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung stellen erhebliche gesellschaftspolitische Risiken dar. Deshalb haben wir die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Richtlinie für integriertes Verhalten als ein zentrales Compliance-Ziel definiert. Mit unserem Kerngeschäft, der weltweiten Produktion und dem weltweiten Verkauf von Kraftfahrzeugen, unterliegen wir und unsere kontrollierten Konzerngesellschaften den Vorschriften des Geldwäschegesetzes GwG, die für sogenannte „gewerbliche Güterhändler“ gelten. Demnach sind wir verpflichtet, konzern- und folglich weltweit Maßnahmen zur Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung zu ergreifen (sogenanntes Anti-Money Laundering, „AML“, und Counter Terrorist Financing, „CTF“).

Ein konzernweit gültiger, integrierter Compliance-Ansatz soll im Fachbereich „Anti-Financial Crime“ (AFC) die Verhinderung der Umgehung von supranationalen und nationalen Sanktionen mit der Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierter Kriminalität sowie sonstiger Wirtschaftskriminalität verbinden. Denn neben den gesellschaftspolitischen Implikationen können diese Risiken unsere Reputation nachhaltig beeinträchtigen und finanzielle Schäden verursachen, die unsere Gesellschaften sowie unsere Share- und Stakeholder treffen.

Die Aufbauorganisation des Fachbereichs AFC nimmt damit als zentrale Konzerneinheit geschäftsfeldübergreifend die Ordnungsfunktion nach dem GwG wahr. Sie bündelt als zentrale Einheit zugleich die beiden Center of Competence zur Prävention und Bekämpfung

von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung (CoC AML) sowie das Center of Competence zur Sanktionslistenprüfung (Checks against Sanctions Lists, CoC CSL).

Ziel des Prozesses der Sanctions Compliance ist es sicherzustellen, dass systematisch geprüft wird, ob betroffene natürliche oder juristische Personen oder Organisationen weltweit in Sanktionslisten erfasst sind (sogenannte Checks against Sanctions Lists, CSL). Die Prüfung erfolgt daher gegen supranationale Sanktionslisten zum Beispiel der Vereinten Nationen (UN), der Europäischen Union (EU), aber auch nach Maßgabe anwendbarer nationaler Sanktionslisten, wie insbesondere der USA sowie anderer nationaler Sanktionslisten.

Die Prüfung betrifft, wie gesetzlich vorgesehen, Kunden und Geschäftspartner, zum Beispiel im Vertrieb oder Einkauf, gleichermaßen wie Mitarbeiter oder strategische Kooperationspartner. Bei der Sanktionslistenprüfung werden datenschutzrechtliche Anforderungen berücksichtigt. Mit unserem integrierten Compliance-Ansatz verfolgen wir das Ziel einer effektiven Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung.

Bedeutsame rechtliche Verfahren gegen Gesellschaften des Daimler-Konzerns sind dem Geschäftsbericht für das Berichtsjahr 2018 beziehungsweise dem jeweils aktuellen Quartalsbericht zu entnehmen. Dort sind auch Ausführungen zu behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verwaltungsverfahren sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen enthalten.

 **Risiko- und Chancenbericht: GB 2018, S. 154 ff.**

 **Rechtliche Verfahren: GB 2018, Anhang, S. 288 ff. (PDF)**

76 Integrität
88 Beschäftigte
105 Politischer Dialog und
Interessenvertretung

Beschäftigte

Die Basis für ein leistungsfähiges und erfolgreiches Unternehmen bildet für uns die Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Deshalb gehört das Diversity Management zu unserer Unternehmensstrategie. Weiterhin durchdringt die Digitalisierung alle Bereiche unseres Unternehmens. Als globaler Automobilkonzern wollen wir auch bei der Digitalisierung in unserer Industrie führend sein: Wir wollen unsere Belegschaft mit Fähigkeiten und dem nötigen Bewusstsein ausstatten, um die Herausforderungen der Digitalisierung zu meistern.

So unterstützen wir alle Beschäftigten darin, in ihrem Arbeitsbereich „digital“ zu denken und neue Arbeitsmethoden und Lern-techniken in ihren Alltag zu integrieren. Zudem ermutigen wir alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte, digitale Werkzeuge und Methoden zu nutzen, um die digitale Kommunikation und Zusammenarbeit voranzutreiben.

-  **Diversity Management**
-  **DigitalLife@Daimler**
-  **Leadership 2020 Game Changer „Digital Transformation“**
-  **Qualifizierung für den digitalen Wandel**
-  **Active Sourcing**
-  **Global Employer Branding**

Der Erfolg der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften hängt in hohem Maße vom Einsatz und Können unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Weltweit tragen über 298.000 Menschen zu diesem Erfolg bei, indem sie ihre Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse einbringen und Impulse zu Verbesserungen und Innovationen geben. Vertrauensvolle Beziehungen zu den Beschäftigten sind für uns daher mehr als ein ethischer und gesetzlicher Anspruch: Ohne sie könnten wir unser Geschäft nicht erfolgreich führen.

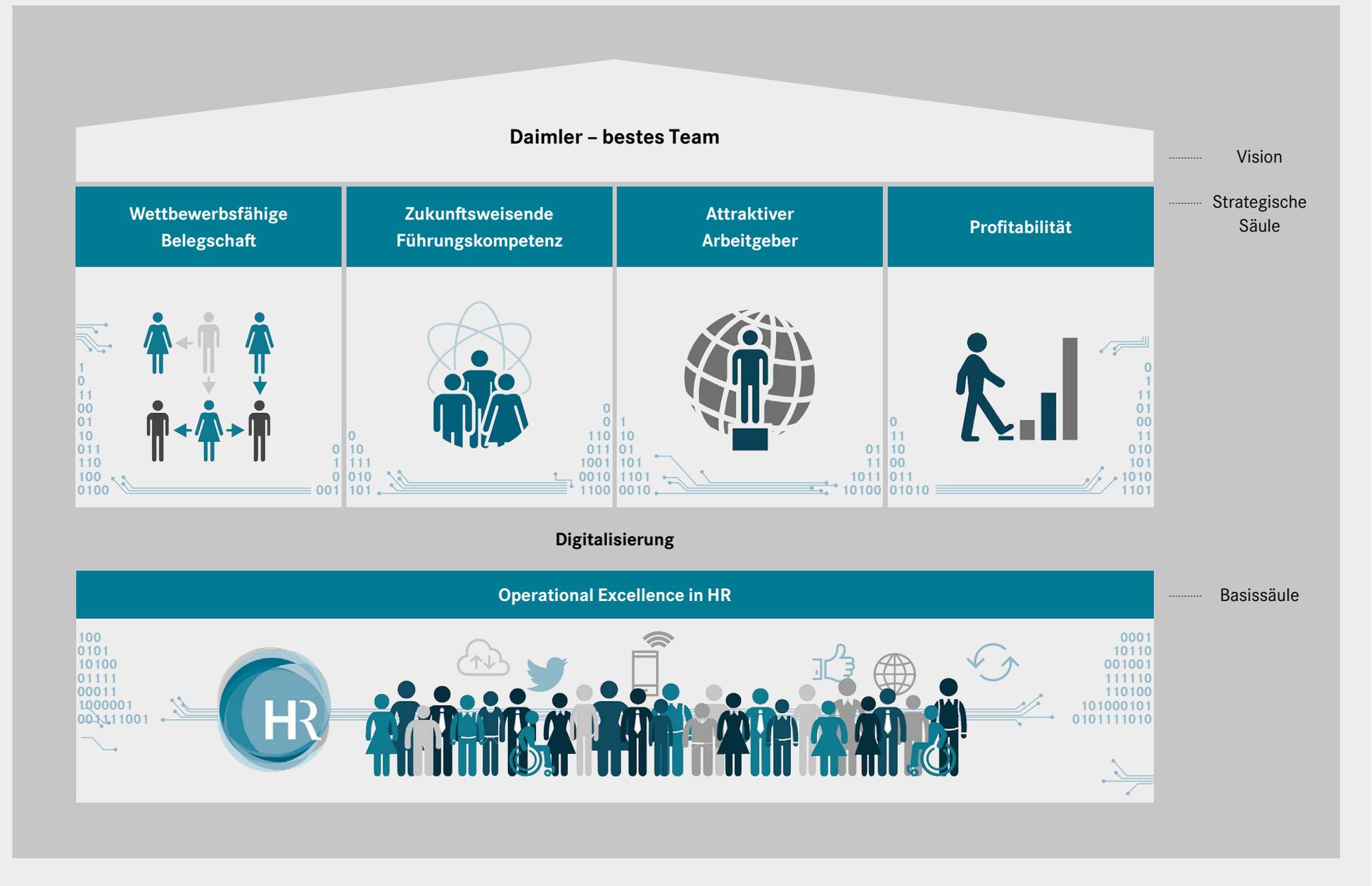
Personalstrategie, Handlungsfelder und Ziele. Um qualifizierte Kräfte gewinnen, entwickeln und halten zu können, arbeiten wir ständig daran, unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu festigen. Unsere Führungskräfte sollen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Höchstleistungen motivieren. Deshalb ist es für uns entscheidend, exzellente Führungskompetenzen im Management zu verankern. Daneben wollen wir unsere soziale Verantwortung wahrnehmen und in unserem globalen Unternehmen Vielfalt leben.

Eine professionelle Human-Resources-Organisation und effiziente betriebliche Prozesse sind die Basis für die Umsetzung dieser übergeordneten Ziele, aus denen wir zentrale Handlungsfelder abgeleitet haben. Als Steuerungsinstrument nutzen wir vor allem unsere HR Scorecard. Dabei geben Key-Performance-Indikatoren zu demografischer Entwicklung, Diversity und Krankenfehlstand Aufschluss über die Nachhaltigkeit von Personalmaßnahmen und Prozessen in den einzelnen Handlungsfeldern.

- 76 Integrität
- 88 Beschäftigte
- 105 Politischer Dialog und Interessenvertretung

28

HR-Strategie 2025



..... Vision

..... Strategische Säule

..... Basissäule

76	Integrität
88	Beschäftigte
105	Politischer Dialog und Interessenvertretung

Partnerschaft mit den Beschäftigten. Es ist unser Ziel und Anspruch, unseren Beschäftigten partnerschaftlich zu begegnen, ihre Interessen zu respektieren und sie ins Unternehmensgeschehen einzubeziehen, indem wir sie laufend informieren und an Entscheidungsprozessen beteiligen. Um dies umzusetzen, orientieren wir uns nicht nur an den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), sondern vor allem auch an unseren „Grundsätzen der sozialen Verantwortung“. Darin verpflichten wir uns unter anderem, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten – von der Achtung der Chancengleichheit bis hin zum Recht auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit. Verstöße gegen diese Grundsätze nimmt das Hinweisgebersystem BPO entgegen und kanalisiert je nach Zuständigkeit die weitere Verfolgung.

Unsere Beschäftigten haben das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren – auch in Staaten, in denen die Koalitionsfreiheit nicht gesetzlich geschützt ist. Mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften arbeiten wir konstruktiv zusammen. Wichtige Partner sind dabei die Betriebsräte an den Standorten, der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Für die Daimler AG gelten für alle Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen, konzernweit für die Mehrheit unserer Beschäftigten.

In unterschiedlichen Gremien informieren wir die Arbeitnehmervertreter regelmäßig über die wirtschaftliche Lage und über alle wichtigen Veränderungen der Daimler AG und des Konzerns. Im Hinblick auf die Auswirkungen von Entscheidungen auf die Beschäftigten treffen wir Vereinbarungen mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen. In Deutschland sind hierzu umfangreiche Regelungen im Betriebsverfassungsgesetz verankert. Bei entscheidenden Veränderungen unterrichten wir unsere Beschäftigten frühzeitig.

Als Ergebnis des fortlaufenden Dialogs zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung konnte 2015 die Gesamtvereinbarung „Zukunftssicherung Daimler“ erneut abgeschlossen werden. Diese bis 2020 gültige Einigung beinhaltet die an vielen Standorten der Daimler AG abgeschlossenen Zukunftsbildvereinbarungen mit konkreten Investitionszusagen, flexiblen Personaleinsatzmodellen sowie mit der Möglichkeit, auf punktuelle Erhöhungen des Personalbedarfs zu reagieren. Auf dieser Basis können wir Marktchancen nutzen und Nachfrageschwankungen besser abfedern. Die Gesamtbetriebsvereinbarung „Zukunftssicherung“ schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen für alle Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland bis Ende 2020 grundsätzlich aus.

Eine Ausweitung dieser Zukunftssicherung ist auch fester Bestandteil des „Projekts Zukunft“ zur Neuaufstellung unseres Konzerns. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den Arbeitnehmervertretern. Im Falle einer Realisierung des „Projekts Zukunft“ würde die bei der Daimler AG bestehende Beschäftigungssicherung für die Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Daimler Truck AG bis 2029 verlängert; damit wären betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2029 für alle Beschäftigten ausgeschlossen, die von einem Betriebsübergang im Rahmen der Umsetzung der neuen Konzernstruktur betroffen sind und diesem nicht widersprechen.

Digitalisierung

Die Automobilindustrie erlebt zurzeit einen tief greifenden Umbruch. Die digitale Transformation erfasst zunehmend alle Bereiche unseres Unternehmens. Sie trägt und prägt den Wandel vom Automobilunternehmen zum Mobilitätsdienstleister.

DigitalLife@Daimler bündelt unsere Aktivitäten rund um die Digitalisierung des Konzerns. Dabei stehen die Menschen für uns stets im Mittelpunkt. Unser Anspruch: Wir gestalten die Mobilität von morgen und verbinden aktuelle Trends und Zukunftstechnologien mit den individuellen

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Bedürfnissen unserer Kundinnen und Kunden. Dazu ist eine konsequente Digitalisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette erforderlich. Sie betrifft die Methoden, nach denen unsere Fahrzeuge entwickelt, geplant und gebaut werden, ebenso wie unsere Wege, mit Kunden und Partnern in Kontakt zu treten. Und sie verlangt, dass wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die digitale Welt befähigen. Denn um die Chancen der Digitalisierung optimal zu nutzen, bedarf es eines veränderten Denkens und neuer Handlungsweisen.

Mit **DigitalLife@Daimler** treiben wir digitale Themen geschäftsfeldübergreifend voran und initiieren Projekte zur digitalen Transformation. Die Schwerpunkte:

- **#transform.** Unter dieser Maxime entwickeln wir ein strategisches Leitbild für Daimler, um den Konzern als „Automotive Digital Leader“ zu positionieren. Wir treiben strategisch relevante Themen mit Synergiepotenzialen für den Konzern wie künstliche Intelligenz und Umgang mit Daten voran, identifizieren digitale Trends und zeigen deren Relevanz für den Konzern auf. Mit Formaten wie unseren „DigitalLife TechTalks“ sorgen wir dafür, dass digitales Wissen intern nachhaltig verankert und weitergegeben wird.
- **#ideate.** Wir fördern und erschließen die Kreativität im Konzern. Unser Gesamtprozess führt von der Ideengenerierung in unterschiedlichen Formaten (wie zum Beispiel „Open Spaces“, „Innovation Camps“) über die Auswahl der besten Ideen auf der konzernweiten „DigitalLife Crowd Ideenplattform“ bis zur Evaluierung und anschließenden Umsetzung der Top-Ideen. Für die Umsetzung stehen unterschiedliche Implementierungskanäle zur Verfügung. Der „DigitalLife Hub“ bildet die übergreifende Mitarbeiter-Community für unsere Daimler-Intrapreneure. Unter dem Dach von „DigitalLife Campus“ veranstalten wir unter anderem Hackathons auf internationaler Ebene. In Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Konzernverbund arbeiten wir gemeinsam mit Studierenden an der Programmierung

für zukunftsrelevante Aufgabenstellungen. Damit bringen wir frische Ideen ins Unternehmen und begeistern neue Talente mit Schlüsselqualifikationen für Daimler.

- **#collaborate.** Wir verändern und stärken die vernetzte Zusammenarbeit unter anderem für mehr Agilität und Innovationskraft. Unser konzernweites „Social Intranet“ ermöglicht effektive Kommunikation und digitalen Austausch. Mit der Methodik „Working Out Loud“ machen Beschäftigte ihre Arbeit für Kolleginnen und Kollegen transparent und sichtbar. Unser internationales Multiplikatorennetzwerk „netWork“ unterstützt Beschäftigte an allen Standorten. In Community-Management-Schulungen erhöhen wir die Effektivität und mit Reverse Mentoring fördern wir den generationenübergreifenden Austausch und den Aufbau digitaler Fähigkeiten, indem digitale Expertinnen und Experten (Mentoren) ihr Wissen mit erfahrenen Führungskräften (Mentees) teilen.
- **#change.** Wir setzen Impulse zu einem veränderten Mindset im Unternehmen. Damit bereiten wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im gesamten Konzern auf den technischen und kulturellen Wandel vor und fördern das lebenslange Lernen. Mit kreativen Formaten, Roadshows und Workshops vermitteln wir Kenntnisse und Know-how zu digitalen Themen und stellen aktuelle Technologieanwendungen an unseren Produktionsstandorten zum Anfassen und Ausprobieren vor. Mit „Fail’n’Learn Nights“ fördern wir die Lernkultur im Unternehmen und der „DigitalLife Day“ inspiriert jährlich Tausende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Bereichen des Unternehmens und weckt nachhaltige Begeisterung für Themen rund um die Digitalisierung und eine offene Arbeitskultur. Wir sind auch Pioniere, wenn es darum geht, neue, internationale Tech- und Digitalevents (wie zum Beispiel den „Tech Open Air“, Berlin) zu pilotieren, unseren Konzern als digital führendes Unternehmen zu präsentieren und mit neuen Zielgruppen in Kontakt zu treten.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Game Changer Digitale Transformation. Innerhalb unserer Initiative Leadership 2020 zur Weiterentwicklung der Führungskultur haben wir acht Teilprojekte etabliert. Diese sogenannten Game Changer sind darauf ausgerichtet, Abläufe und Strukturen zu hinterfragen und zu verändern – von Prozessen der Entscheidungsfindung bis hin zu Organisationsstrukturen, Arbeitsmethoden und -werkzeugen. Ziel des Game Changers „Digitale Transformation“ ist es, die Chancen des digitalen Wandels optimal zu nutzen. Erreichen wollen wir dies, indem wir Führungskräfte und Mitarbeiter befähigen, in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich die Zukunft aktiv zu gestalten. Dabei konzentrieren wir uns auf vier Ansatzpunkte:

👁 **Leadership 2020: S. 95**

- **Digital Leadership.** Hier unterstützen wir Führungskräfte dabei, „digital“ zu denken und zu handeln, um die Digitalisierung in ihrem Verantwortungsbereich voranzutreiben. Neben einem umfassenden Trainingsprogramm geschieht dies zum Beispiel in unserem neuen Reverse-Mentoring-Programm, in dem digitale Enthusiasten (Mentoren) ihr digitales Wissen mit erfahrenen Führungskräften (Mentees) teilen.
- **Befähigung.** Damit sich alle Beschäftigten, Bürokräfte wie Produktionsmitarbeiter, optimal vernetzen und ihr Wissen teilen können, statten wir sie mit dem passenden Equipment und einer funktionierenden digitalen Infrastruktur aus. Insbesondere in der Produktion fördern wir so den Austausch von innovativen Lösungen.
- **Zusammenarbeit.** Mit dieser Initiative wollen wir eine Kultur der Zusammenarbeit, der Vernetzung und der offenen Kommunikation schaffen. Dabei hilft uns unser „Collaboration-Tool-Kompass“. Er zeigt die hierfür verfügbaren Tools und deren Einsatzmöglichkeiten auf.

- **Beschleunigung.** Mit dem Konzept des „Digital Acceleration Approach“ unterstützen wir darüber hinaus den kulturellen und digitalen Wandel in der Organisation durch maßgeschneiderte Workshop-Konzepte.

Zur Digitalisierung siehe auch:

- 👁 **Social Intranet: S. 94**
- 👁 **Gewinnen digitaler Talente: S. 94 f.**
- 👁 **MeinProfil: S. 95**
- 👁 **Agile Strukturen: S. 96**
- 👁 **Qualifizierung für den digitalen Wandel: S. 100**
- 👁 **#DigitalHealth: S. 103**
- 👁 **Mensch-Roboter-Kooperation (MRK) und Industrie 4.0: S. 103**

Attraktiver Arbeitgeber

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber. Unsere Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität zielen darauf ab, im Wettbewerb um fähige Talente ausreichend Fach- und Führungskräfte mit entsprechender Qualifikation für unser Unternehmen zu gewinnen und sie an das Unternehmen zu binden. Kernziele sind dabei, eine attraktive und faire Vergütung sicherzustellen sowie für eine Arbeitskultur zu sorgen, die die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Führungskräfte fördert.

Attraktive und faire Vergütung. Weltweit vergüten wir geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Mitarbeitergruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest, deren Einhaltung durch interne Audits stichprobenartig überprüft wird. Innerhalb des so abgesteckten Rahmens berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte, denn wir wollen markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten. Die Höhe des Entgelts richtet sich nach den Aufgaben und Leistungen

- 76 Integrität
- 88 Beschäftigte
- 105 Politischer Dialog und Interessenvertretung

der Beschäftigten sowie nach ihrer Qualifikation und Erfahrung. Weder Geschlecht noch Herkunft, sondern allein Funktion und Verantwortung der Beschäftigten zählen für uns bei der Festlegung des Entgelts.

Leistungsbeurteilung und Führen mit Zielen. Um den individuellen Erfolg zu messen und zu steuern, nutzen wir für die unterschiedlichen Mitarbeitergruppen verschiedene, standardisierte Führungsprozesse. Leitende Führungskräfte definieren im Rahmen des Personalentwicklungs- und Performance-Prozesses „IMPULSE“ die Beiträge, die sie zusammen mit ihren Teams erreichen können, um den Unternehmenserfolg zu sichern.

Leitende Führungskräfte werden, seit diesem Jahr, ausschließlich am Unternehmenserfolg gemessen. Für die unteren Führungsebenen gilt der LEAD-Führungsprozess und für Beschäftigte der Daimler AG der NAVI-Prozess. Dabei vereinbart die oder der Vorgesetzte quantitative und qualitative Ziele sowie meist auch ein persönliches Entwicklungsziel mit der Mitarbeiterin oder dem Mitarbeiter. Je nach Funktion und Führungsebene können Diversity- und Compliance-Ziele in den Zielvereinbarungen enthalten sein. Im Jahreszyklus wird die Zielerreichung überprüft und zusammen mit dem Führungs- und Arbeitsverhalten sowie dem Entwicklungspotenzial der Mitarbeiterin oder des Mitarbeiters in unternehmensweiten Managementkonferenzen diskutiert. Die Ergebnisse bespricht die oder der Vorgesetzte persönlich mit der Mitarbeiterin oder dem Mitarbeiter. Hierbei werden auch Vereinbarungen zur beruflichen Weiterentwicklung getroffen.

Am Jahresende stellt die oder der Vorgesetzte fest, ob die Ziele erreicht wurden. Die Zielerreichung, das Führungs- und Arbeitsverhalten sowie das Entwicklungspotenzial der Mitarbeiterin oder des Mitarbeiters werden dann in unternehmensweiten Managementkonferenzen diskutiert. Die Ergebnisse bespricht die oder der Vorgesetzte persönlich mit der Mitarbeiterin oder dem Mitarbeiter. Hierbei kommen auch mögliche Maßnahmen zur beruflichen Weiterentwicklung zur Sprache. Für die Ebene 4 wird künftig das Steuerungsinstrument „MeinBeitrag“ zur Verfügung stehen.

 **Mein Beitrag: S. 95**

Die regelmäßigen Einkommensüberprüfungsrunden für Beschäftigte und Führungskräfte, die durch die Personalbereiche gesteuert werden, sorgen für Transparenz. Für Gehaltsentscheidungen gilt das Mehraugenprinzip; dadurch sollen potenzielle Diskriminierungen ausgeschlossen werden. Die Vergütungsregelungen und Entgelttabellen für Beschäftigte im Tarifbereich sind im Intranet einsehbar. Außerdem sind auf tariflicher und betrieblicher Ebene Beschwerde- und Reklamationsrechte etabliert. Zur Umsetzung des Entgelttransparenzgesetzes haben wir zusätzliche Informationen bereitgestellt. So haben wir den Beschäftigten die Vergleichsgruppen beider Geschlechter aufgeschlüsselt nach verschiedenen Entgeltbausteinen zur Verfügung gestellt.

Im Fall tariflicher Bindungen gewähren die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften meist zusätzlich freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören vor allem arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersversorgung sowie eine Beteiligung am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft. So erhalten die anspruchsberechtigten Beschäftigten bei der Daimler AG für das Jahr 2018 eine Ergebnisbeteiligung in Höhe von 4.965 Euro (2017: 5.700 Euro). Darüber hinaus können unsere Beschäftigten vielfältige sportliche sowie soziale Einrichtungen in Anspruch nehmen – von Plätzen in einer der Kindertagesstätten für den Nachwuchs bis hin zur Sozialberatung in persönlichen Notlagen.

Moderne Arbeitsbedingungen. Zum modernen Leben und Arbeiten gehört eine flexible Gestaltung der Arbeitszeit nach individuellen Bedürfnissen. Es geht um die Leistung, nicht um Anwesenheit. Mit unseren vielfältigen Angeboten zum flexiblen Arbeiten unterstützen wir die Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten und Führungskräfte und erleichtern es ihnen, Beruf und Privatleben zu vereinbaren.

76	Integrität
88	Beschäftigte
105	Politischer Dialog und Interessenvertretung

So haben wir am 1. Dezember 2016 bei der Daimler AG eine Gesamtbetriebsvereinbarung in Kraft gesetzt, die das Recht auf mobiles Arbeiten vorsieht, sofern es die Arbeitsaufgabe erlaubt. Das Unternehmen fördert damit Flexibilität und Selbstbestimmung und setzt auf eine Vertrauenskultur. Die Beschäftigten nehmen das Angebot, mobil zu arbeiten, gut an.

Beruf und Privatleben. Von den 3.877 Beschäftigten, die 2018 das Angebot der Elternzeit bei der Daimler AG angenommen haben, waren 82 Prozent männlich (2017: 79 Prozent). Wir sind dabei, Rahmenbedingungen zu gestalten, die es allen Beschäftigten in Elternzeit ermöglichen, anschließend an ihren Arbeitsplatz im Unternehmen zurückzukehren, denn wir wollen und können auf ihr Wissen und ihre Erfahrung nicht verzichten.

705 betriebseigene Kita- und etwa 200 Kooperationsplätze sowie ein Verbund für die Vermittlung von Kinderbetreuungsmöglichkeiten unterstützen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland dabei, passende Lösungen für ihren Nachwuchs zu finden. Weitere Kindertageseinrichtungen haben wir in Ungarn, den USA und Japan geschaffen. In Stuttgart und Kassel bieten wir Plätze für Flüchtlingskinder an. Zudem haben wir an einigen Standorten Eltern-Kind-Zimmer eingerichtet und bieten Kinderbetreuung auch bei geschäftlichen Veranstaltungen an.

Betriebsvereinbarungen erlauben es den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Daimler AG überdies, ihre Berufstätigkeit für eine Qualifizierungsmaßnahme, ein Sabbatical oder für die häusliche Pflege eines Angehörigen mehrere Jahre lang zu unterbrechen – mit der Zusage, danach wieder bei der Daimler AG einsteigen zu können. Insgesamt haben 2018 rund 430 Beschäftigte die Möglichkeit einer Freistellungsphase genutzt: 323 zur Qualifizierung (2017: 369), 107 für ein Sabbatical (2017: 122) und 4 für die häusliche Pflege (2017: 6).

Jobsharing. Wir fördern Jobsharing, bei dem sich zwei Beschäftigte eine Aufgabe oder eine Stelle teilen und gemeinsam bis zu 60 Wochenstunden arbeiten können. Gerade Führungskräften erleichtert dies die Vereinbar-

keit von Beruf und Privatleben. Auch für das Unternehmen ist Jobsharing auf allen Ebenen ein Gewinn und wird mit vielfältigen Maßnahmen unterstützt. Führung in Teilzeit ist bei uns möglich; sie setzt jedoch verlässliche Absprachen aller Beteiligten voraus. Mitte 2018 arbeiteten über 250 Beschäftigte auf Team-, Abteilungs- und Bereichsebene in einem Jobsharing-Modell.

Teilzeit-Communitys. Inzwischen gibt es für Beschäftigte auf Mitarbeiter-, Teamleiter- und Abteilungsleitersebene, die eine Teilzeittätigkeit anstreben, eine Online-Plattform. Dort lassen sich mögliche Jobsharing-Partner ebenso finden wie Gleichgesinnte, mit denen man sich austauschen kann.

Social Intranet bei Daimler. „Mit dem „Go Live“ des neuen „Daimler Social Intranet“ haben wir 2018 einen weltweit einheitlichen Einstiegspunkt in die interne digitale Nachrichten-, Zusammenarbeits- und Informationswelt des Daimler-Konzerns geschaffen. Es löst als unternehmensinterne Social-Media-Plattform das bisherige Intranet ab. Die Beschäftigten erhalten hier ein persönliches Profil und die Möglichkeit, sich mit Kolleginnen und Kollegen auszutauschen, an virtuellen Orten zusammenzuarbeiten und sich mit allen Daimler-Standorten weltweit zu vernetzen.

Das Daimler Social Intranet öffnet Wege zu einer funktions- und bereichsübergreifenden Zusammenarbeit sowie zur offenen und dialogorientierten Kommunikation. Dabei unterstützt das Social Intranet alle Beschäftigten, die digitale Transformation erfolgreich zu gestalten, die neuen Daimler-Führungsprinzipien zu leben – und es macht den Kulturwandel konkret. Für die Implementierung war ein Projektteam aus DigitalLife Strategie, IT und Unternehmenskommunikation verantwortlich.

Gewinnen digitaler Talente. Ergänzend zu unserem Standard-Recruiting-Prozess führen wir mit Active Sourcing das Recruiting für schwierig zu besetzende Stellen durch. Dies gilt insbesondere für digitale Talente.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Dabei sprechen wir potenzielle Bewerberinnen und Bewerber über soziale Netzwerke und digitale Plattformen direkt an. Ziel ist es, mit der proaktiven Kandidatensuche und -ansprache im Netz und der Digitalisierung des Recruitings bisher unerschlossene Zielgruppen sowie Kandidatinnen und Kandidaten aus Engpassprofilen zu erreichen und so Experten für die Daimler AG zu gewinnen.

Zusätzlich wird mit dem **Global Employer Branding** die Arbeitgebermarke Daimler positioniert und ein weltweites attraktives Arbeitgeberimage aufgebaut. Ziel ist es, die jeweilige Zielgruppe dort anzusprechen, wo sie sich aufhält. Beispielsweise mit Social-Media-Auftritten von Daimler Career auf Facebook, Instagram und Xing oder der Daimler AG auf LinkedIn. Mit zielgruppenspezifischen und imagebildenden Werbemaßnahmen – etwa auf Online-Plattformen und/oder in Print-Medien sowie mit Plakataktionen in Städten oder an Universitäten – wird zusätzlich Aufmerksamkeit für „Daimler als Arbeitgeber“ erzeugt. Außerdem zeigen wir über Einblicke, Reportagen und Storys von und mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein authentisches Bild von Daimler und der Arbeitswelt. Dies sowohl bei potenziellen Bewerberinnen und Bewerbern, die Daimler bereits kennen, als auch bei Personen, die Daimler noch nicht als Arbeitgeber im Fokus haben.

Leadership 2020 – Weiterentwicklung der Führungskultur. Unser Geschäft wandelt sich rasant. Um auch in Zukunft erfolgreich zu sein, entwickeln wir unsere Zusammenarbeit und Führungskultur weiter. So haben wir im Jahr 2016 die Initiative Leadership 2020 gestartet. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 23 Nationen, verteilt über alle Führungsebenen, arbeiteten an der künftigen Daimler-Führungskultur.

Orientierung geben dabei neue Führungsprinzipien, die das Unternehmen unter anderem schneller und flexibler machen sollen sowie seine Innovationskraft stärker fördern. In acht sogenannten Game Changern werden gezielt Abläufe, Prozesse und Strukturen hinterfragt und verändert.

So richten wir zum Beispiel unser Performance Management neu aus, geben der Teamarbeit noch mehr Gewicht, erschließen alternative Entwicklungswege und arbeiten mit neuen Instrumenten. Auch binden wir künftig das Feedback von Vorgesetzten, Kollegen und Beschäftigten in den Personalentwicklungsprozess ein. Und wir fördern funktionsübergreifende und internationale Wechsel. Entscheidungsprozesse werden verschlankt, indem wir Entscheidungsebenen reduzieren. So wollen wir schneller werden und uns noch stärker auf strategisch wichtige Entscheidungen konzentrieren.

MeinBeitrag. Ein wesentliches Element des neuen Performance Managements ist für uns die Initiative „MeinBeitrag“. Im Schwerpunkt geht es darum, dass jede und jeder Einzelne sich darüber Gedanken macht, welcher Beitrag zum Erfolg des gesamten Teams sie oder er leisten kann. Im laufenden Dialog – individuell und im „TeamPulseCheck“ – zwischen den Führungskräften und den Teams werden die Ziele laufend überprüft und an aktuelle Anforderungen angepasst. Damit reagieren wir auf die Anforderungen einer weniger planbaren Welt. Wir können uns dadurch schneller an die aktuelle Marktsituation anpassen und Lösungen effizienter realisieren. Um „MeinBeitrag“ umzusetzen, braucht es nicht notwendigerweise einen Top-down-Ansatz; vielmehr kann jedes Teammitglied jederzeit den eigenen Beitrag als Teil des Teamerfolgs definieren. Wesentlich ist dabei, dass die Leistungsbeiträge als Teambeiträge verstanden werden. Die Abstimmung mit den Teampartnerinnen und -partnern hat zum Ziel, dass wir für das Unternehmen die bestmögliche Lösung finden.

MeinProfil. Führungskräfte im Unternehmen können, soweit sie wollen, Informationen über ihre Person für ihre Vorgesetzten, für den HR-Bereich und für Besetzungsprozesse transparent machen. So können zum Beispiel Informationen über berufliche Stationen, Erfahrungen, besondere Fähigkeiten und Leistungen oder auch Interessen für die berufliche Weiterentwicklung dargestellt werden. Das digitale Profil kann die eigene Entwicklung unterstützen und vor allem auch die Vernetzung im Unternehmen verstärken.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

MeinFeedback. Mit der Anwendung „MyFeedback“ unterstützen wir in der täglichen Zusammenarbeit den konstruktiven Umgang mit Feedback, das es ermöglicht, immer besser zu werden. Für die Führungskräfte im Unternehmen ist das Anfordern und Geben von Feedback eine Verantwortlichkeit. Die Führungsprinzipien sind die Basis, von der aus wir MeinFeedback als zentrales Element des Performance Managements sehen. In den Mittelpunkt rückt dabei, wie eine Führungskraft die Aufgaben und das Team voranbringt und nicht nur, was sie voranbringt. Damit stellen wir besonders die Führungs- und Sozialkompetenz in den Vordergrund des Handelns. Getreu dem Slogan „Better together with Feedback“ legen wir mit diesem Game Changer die Basis für eine innovative und vertrauensvolle Führungskultur.

Agile Strukturen. Bis 2020 soll ein signifikanter Teil unserer Belegschaft in agilen Strukturen arbeiten, unter anderem hierarchieübergreifend in Schwärmen. Schwärme entstehen da, wo sich komplexe Fragestellungen auftun, die nicht schon ein absehbares Ergebnis implizieren. In einer Ideenfindungsphase werden neue Zugänge und neue Lösungswege erarbeitet und erprobt. Dazu braucht es natürlich neue virtuelle und weiter vernetzte Arbeitsformen und Werkzeuge. Mit einem neuen Innovationsmanagement ermöglichen wir es den Beschäftigten, ihre Ideen schnell und einfach einzubringen und sich mit Kolleginnen und Kollegen darüber auszutauschen. Dafür stellt beispielsweise an vier Standorten auf drei Kontinenten unser neu gegründetes Lab1886 Infrastruktur, Ressourcen und Projektunterstützung bereit. Regelmäßig diskutieren wir im Vorstand den Fortschritt der Initiative und entscheiden über nötige Weichenstellungen.

- 👁 **Qualifizierung für den digitalen Wandel: S. 100**
- 👁 **#DigitalHealth: S. 103**
- 👁 **Mensch-Roboter-Kooperation (MRK): S. 103**
- 👁 **Industrie 4.0 und Exoskelette: S. 103**

Konzernweite Mitarbeiterbefragung. Ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktuell stehen – und was wir künftig noch besser machen können –, ist unsere konzernweite Mitarbeiterbefragung, die für die Durchführung in 2018 neu konzipiert wurde. Im September 2018 waren fast 300.000 Beschäftigte in mehr als 50 Ländern eingeladen, ihr Feedback abzugeben. Unternehmensweit haben wir eine Beteiligungsquote von 80 Prozent und damit den bisher höchsten Wert in einer konzernweiten Mitarbeiterbefragung bei Daimler erreicht. Diese ausgezeichnete hohe Beteiligung zeigt das Interesse der Belegschaft, sich aktiv in die Weiterentwicklung des Unternehmens einzubringen. 75 Prozent unserer Kolleginnen und Kollegen, die an der Befragung teilgenommen haben, sind mit Daimler als Arbeitgeber zufrieden oder sehr zufrieden und stolz darauf, bei Daimler zu arbeiten.

Betriebszugehörigkeit und Fluktuation. Die hohe Bindung unserer Beschäftigten an unser Unternehmen zeigt sich auch in der Betriebszugehörigkeit: Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten ist im Berichtsjahr leicht gesunken und erreichte 15,8 Jahre (2017: 16,1 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2018 im Durchschnitt seit 19,4 (2017: 19,5) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 20,2 (2017: 20,3) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 10,6 (2017: 11,0) Jahren. Unsere weltweite Fluktuationsrate bezifferte sich im Jahr 2018 auf 4,9 Prozent (2017: 5,1 Prozent).

Diversity Management

Die Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bildet für uns die Basis eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens. Deshalb gehört das Diversity Management zu unserer Unternehmensstrategie. Unsere Handlungsfelder und Ziele sind dabei:

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

1. **Best Mix:** die besten Teams zusammenstellen – chancengleich und diskriminierungsfrei
2. **Arbeitskultur:** ein unterstützendes und inklusives Arbeitsumfeld schaffen
3. **Kundenzugang:** Kunden in ihrer Individualität verstehen, wertschätzen und erreichen

Alle Mitglieder des Daimler-Vorstands unterstützen unser Diversity-Statement und setzen sich aktiv für die Verwirklichung der darin festgehaltenen Grundsätze ein:

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

Vierteljährlich diskutiert der Vorstand über die Aktivitäten und Ergebnisse des Diversity Managements. Mit externen Stakeholdern tauschen wir uns im Rahmen unserer Mitwirkung in der Charta der Vielfalt aus, zu deren Gründungsmitgliedern wir zählen.

 [Diversity-Broschüre „Ready to be different“ \(PDF\)](#)

Internationalität. Mehr als 298.000 Menschen aus über 160 Nationen bilden bei Daimler eine lebendige Mischung aus Kulturen und Lebensweisen. 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 danach auszurichten. Wir fördern sie durch weltweite Personaleinsätze, Mentorings, Trainings zur interkulturellen Kompetenz

sowie ein gezieltes Recruiting. Mehr als ein Drittel der Einstellungen über unser Trainee-Programm entfallen auf internationale Bewerberinnen und Bewerber – auch dies stärkt unsere Interkulturalität.

Weltweite Mitarbeitereinsätze. Global denken, sich weiterentwickeln, neue Kulturen und Arbeitswelten kennenlernen – auf der ganzen Welt sind rund 2.000 Daimler-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter aus fast 50 Nationen im internationalen Einsatz. Die mit großem Abstand wichtigste Einsatzregion für Assignees aus Deutschland ist China mit einem Anteil von rund 30 Prozent. Es folgen die USA mit 17 Prozent und Mexiko mit 7 Prozent. Weitere wichtige Zielländer sind Ungarn, Japan und Südafrika.

Wir fördern aber auch, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von unseren weltweiten Standorten als Impats nach Deutschland kommen, um ihr Netzwerk auszubauen und ihr Know-how zu vertiefen. Zugleich tragen Impats dazu bei, Daimler in Deutschland internationaler aufzustellen. Aktuell haben wir rund 140 Global Assignees in Deutschland, vor allem aus den USA, aus China, Indien und Brasilien. Aus vielen Gründen gehen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einen internationalen Einsatz. So auch, um neue Standorte auf- und bereits vorhandene auszubauen – 2018 zum Beispiel in Jawor (Polen) und in Esipovo (Russland). Dadurch wollen wir langfristig unser Know-how weltweit bewahren und sind nah an unseren Kundinnen und Kunden.

Gender. Unser Ziel ist es, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis 2020 auf mindestens 20 Prozent zu erhöhen. Derzeit sind 18,8 Prozent unserer Führungskräfte im mittleren und oberen Management weiblich. Um unser Ziel zu erreichen, haben wir ein stringentes Reporting- und Forecast-System installiert. Auch wurden zahlreiche Maßnahmen entlang der Prozesskette vom Recruiting bis zur Weiterentwicklung und Beförderung von Mitarbeiterinnen etabliert.

76	Integrität
88	Beschäftigte
105	Politischer Dialog und Interessenvertretung

Generationen. Mit der demografischen Entwicklung ist der Altersdurchschnitt in unserem Unternehmen weiter angestiegen. Bei der Daimler AG in Deutschland liegt dieser derzeit bei 44,8 Jahren (im Vorjahr 44,7 Jahre). Dieser Trend wird sich in Deutschland voraussichtlich die nächsten fünf Jahre fortsetzen, bis zu dem Zeitpunkt, an dem viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der sogenannten „Baby Boomer“-Generation das Unternehmen altersbedingt verlassen.

Die Generationenvielfalt im Unternehmen wird durch ein höheres Rentenzugangsjahr und ein längeres Berufsleben weiter zunehmen. Diesen Wandel sehen wir als Chance und passen die Rahmenbedingungen entsprechend an. Unser Generationenmanagement setzt auf Maßnahmen, die den Erhalt der Leistungsfähigkeit und die Gesundheit der Jüngeren und Älteren ebenso fördern wie die Zusammenarbeit zwischen den Generationen.

Schwerpunkte unseres Generationenmanagements.

- Mit „Ergonomie-Bewertungen“ von Arbeitsplätzen bereits in der Planungsphase wie auch mit „Ergonomie-Begehungen“ im Serienbetrieb wollen wir erreichen, dass an ergonomisch gestalteten Arbeitsplätzen ohne Gesundheitsrisiken bis zur Rente gearbeitet werden kann.
- Mit neuen Technologien wie zum Beispiel den „Mensch-Roboter-Kooperationen“ können zukünftig die körperlichen Anforderungen an den Arbeitsplätzen in den Produktionsbereichen weiter reduziert werden.
- Mit gezielten Schulungen werden Beschäftigte hinsichtlich der demografischen Herausforderungen sensibilisiert und geschult.

Strategische Personalplanung. Wie wird sich unsere Belegschaft in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Und welche Belegschaftsstrukturen brauchen wir zukünftig? Das sind die Fragen, die wir uns im Rahmen unserer strategischen Personalplanung „Strategic Resource Management“ stellen. Wir haben 2018 den Rollout an unseren deutschen Pkw-Standorten fortgesetzt und die Methodik auch in internationalen Pkw-Werken eingeführt. An den Truck- und Van-Standorten werden Analysen bei

spezifischen Bedarfssituationen durchgeführt beziehungsweise der Einsatz geprüft. So können wir an unseren Standorten den zukünftigen Nachwuchsbedarf genauer prognostizieren, um frühzeitig gezielte Maßnahmen zu ergreifen.

Senior Experts. Unser erfolgreiches Konzept für „Senior Experts“, mit dem wir den Einsatz ehemaliger und erfahrener Beschäftigter nach dem Renteneintritt ermöglichen, haben wir auch im vergangenen Jahr fortgeführt und ausgeweitet.

Demografie-Initiative YES! Im Rahmen der Demografie-Initiative „Young and Experienced together Successful“ (YES!) des Geschäftsbereichs Pkw regt die Ausstellung „EY ALTER“ zum Umdenken an: Die Ausstellung stellt nicht nur die wissenschaftlichen Fakten zum Altern dar, sondern zeigt auch die Stärken jeder Generation auf und trägt dazu bei, gängige Stereotype zu hinterfragen. „EY ALTER“ wurde bereits in 2016 in Bremen und in 2017 im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart gezeigt und ist bis Januar 2019 in Berlin zu sehen.

 www.eyalter.com

Demografie-Spiegel. Darüber hinaus haben wir im Rahmen von „YES!“ den Demografie-Spiegel entwickelt und an verschiedenen Pkw-Standorten angewendet. Dieses Instrument für das ganzheitliche Demografiemanagement hat zum Ziel, die Chancen des demografischen Wandels durch gezielte Maßnahmen zu nutzen.

Diversity-Tag. Unter dem Motto „Changing Perspectives. Ready to be different.“ fand im Juni 2018 zum sechsten Mal der Daimler Diversity Day statt. Ursprünglich von der Charta der Vielfalt als deutschlandweiter Aktionstag ins Leben gerufen, veranstalten wir diesen Tag inzwischen weltweit an Standorten auf allen Kontinenten. Auch 2018 machten zahlreiche Aktionen Diversity auf vielfältige Art und Weise für die Beschäftigten erlebbar und boten ganz konkrete Möglichkeiten, die Perspektive zu wechseln.

76 Integrität
88 Beschäftigte
105 Politischer Dialog und
Interessenvertretung

Netzwerke. Netzwerke bieten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit gemeinsamen Interessen, Erfahrungen und Werten die Möglichkeit, sich über alle Ebenen und Divisionen hinweg zu verbinden und auszutauschen. Sie tragen dazu bei, Diversity im Unternehmen zu verankern, und unterstützen eine Kultur der Vielfalt und der Wertschätzung. Daher befürwortet Daimler die Gründung von Netzwerken durch Mitarbeiter und unterstreicht das Potenzial der Netzwerke als Ressource für das Unternehmen. Häufig erleichtern die Netzwerke eine schnelle und kreative Lösungsfindung; sie sind zudem wichtige Partner für Projekte und Veranstaltungen. Rund 4.000 Beschäftigte engagieren sich aktuell in über zwölf Mitarbeiternetzwerken.

Schwerbehinderung. Beschäftigte mit Behinderungen sind ein wichtiger Teil unserer vielfältigen Teams und fest in die Belegschaft integriert. In Deutschland arbeiten fast 9.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderungen bei Daimler – wir überschreiten die gesetzliche Quote seit vielen Jahren. Einen besonderen Stellenwert hat bei Daimler die Ausbildung junger Menschen mit Behinderung. So wurde bereits 2006 gemeinsam mit der Schwerbehindertenvertretung ein Aktionsplan zur Einstellung schwerbehinderter Auszubildender ins Leben gerufen. In den letzten fünf Jahren haben so über 100 junge Menschen mit Behinderung eine Ausbildung im Konzern begonnen.

Daimler Pride Tour 2018. Mit unserem internationalen Engagement leisten wir einen gesellschaftlichen Beitrag zu Integration und Zusammenhalt und wir zeigen, dass Daimler weltweit für Toleranz, Wertschätzung und Offenheit steht. Im Jahr 2018 haben wir unser Christopher-Street-Day-Engagement auf 17 sogenannten Pride-Paraden international ausgeweitet, die auf die vielfältigen Ausprägungen sexueller Identität aufmerksam machen. Unsere Teilnahme an den Paraden in Deutschland und im Ausland geht auf den Dialog zwischen Unternehmen, Mitarbeitervertretung und Mitarbeiternetzwerken zurück.

Trans*@Daimler. Der Leitfaden „Trans*@Daimler“, der sich sowohl an Führungskräfte und Personalmanager als auch an Beschäftigte richtet, ist ein Beispiel dafür, dass wir uns aktiv für ein chancengleiches und diskriminierungsfreies Miteinander einsetzen. Er wurde gemeinsam mit unserer Transgender Community erstellt, erklärt innerbetriebliche Regelungen und enthält ein Unternehmensstatement zur Stärkung der Transgender-Kolleginnen und -Kollegen. Mit einer Wanderausstellung zum Thema „Trans* in der Arbeitswelt“, die 2018 in deutschen Daimler-Werken zu sehen war, haben wir die Belegschaft zu diesem Thema sensibilisiert.

Entwicklung und Förderung

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

Hochwertige Berufsausbildung. Mit unserer gewerblich-technischen und kaufmännischen Berufsausbildung sowie unserem Studienangebot im Rahmen der Dualen Hochschule decken wir den größten Teil der benötigten Nachwuchskräfte ab. Wir bauen unser Berufsportfolio laufend bedarfsgerecht aus. In Deutschland sichert das „DaimlerAusbildungs-System“ (DAS) die hohe Qualität und Effizienz unserer technischen Berufsausbildung.

In unseren internationalen Austauschprogrammen für Auszubildende und Ausbilder konnten 165 Auszubildende und 21 Ausbilder 2018 erste Auslandserfahrungen sammeln. Und wir internationalisieren unsere Ausbildungsaktivitäten weiter. An unseren internationalen Standorten bauen wir eigene betriebliche Bildungszentren und Qualifizierungsstrukturen auf oder wir unterstützen die jeweilige Region dabei, dies selbst zu tun. Zudem etablieren wir Elemente der dualen Ausbildung auch außerhalb Deutschlands.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

Im Jahr 2018 beschäftigte Daimler insgesamt 8.061 Auszubildende (2017: 8.097), davon 2.046 im Ausland (2017: 2.138). An internationalen Standorten wie China und Indien werden zusätzlich über 6.500 Jugendliche in Schulkooperationen und anderen Ausbildungsmodellen qualifiziert und ausgebildet, Tendenz steigend.

Weiterbildung und Qualifizierung – ein Leben lang. Getreu dem Grundsatz des lebenslangen Lernens ermöglichen wir es unseren Beschäftigten, sich während ihres gesamten Berufslebens fachlich wie persönlich weiterzubilden und zu qualifizieren. Regelmäßig sprechen Führungskräfte und Beschäftigte miteinander über Qualifizierungsthemen und vereinbaren passende Maßnahmen.

Geregelt wird die betriebliche Weiterbildung in der Daimler AG durch die Gesamtbetriebsvereinbarung Qualifizierung. Sie sieht auch vor, dass Beschäftigte das Unternehmen für bis zu fünf Jahre verlassen können, um sich weiterzuqualifizieren, wobei wir die Möglichkeit des Wiedereinstiegs garantieren. 2018 nutzten 323 Beschäftigte diese Chance. Überdies können Führungskräfte die Qualifizierung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Zeitguthaben und/oder finanziell unterstützen.

Qualifizierung für den digitalen Wandel. Um unsere Belegschaft mit den nötigen Fähigkeiten für den digitalen Umbau unseres Konzerns auszustatten, schaffen wir geeignete Rahmenbedingungen. Wir arbeiten an der Rekrutierung und Bindung digitaler Talente und am Aufbau einer digitalen Führungskultur und Organisation. Zudem bieten wir auf Basis des identifizierten Qualifizierungs- und Weiterbildungsbedarfs für die digitale Transformation des Unternehmens Qualifizierungsangebote für die gesamte Belegschaft an.

Hierzu haben wir zur Orientierung vier strategische Handlungsfelder für die berufliche Bildung entwickelt und vereinbart:

- **Fokus digitale Transformation:** Wir fokussieren uns auf die Digitalisierung in Entwicklung, Produktion, Vertrieb sowie Verwaltung und richten unser Bildungsangebot konsequent daran aus.
- **Agilität in der beruflichen Bildung:** Wir stärken agile Arbeits- und Lernformen und erreichen die notwendige Flexibilität durch solide Grundqualifizierung und modulare Spezialisierung für ein lebenslanges Lernen.
- **Digitale Lernformate und Lernsysteme:** Wir schaffen eine fluide, vernetzte IT-Infrastruktur, die den Lernenden in den Mittelpunkt stellt und intuitives Lernen zu jeder Zeit und an jedem Ort möglich macht.
- **Innovative Bildungsorganisation:** Wir erstellen innovative Lernangebote mit strategischen Bildungspartnern und arbeiten in neuen Geschäftsmodellen als weltweiter Bildungsanbieter.

Qualifizierungsschwerpunkte und Zuständigkeiten

- **Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung.** Die Technik-Akademie „Forschung und Entwicklung“ (RD) sorgt mit für einen aktuellen Wissensstand unserer RD-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter und unterstützt den Kompetenzaufbau, um sie für zukünftige Aufgaben fit zu machen.
- **Produktion.** Für die Qualifizierung von Fach- und Führungskräften in der Produktion sind unsere Produktionsstandorte verantwortlich. Gerade hier legen wir großen Wert auf aktuellstes technisches Wissen. 2018 haben wir unsere Beschäftigten zum Beispiel zu Themen der Elektromobilität und zu Robotertechnologien qualifiziert.
- **Vertrieb und Kundendienst.** Der Bereich Global Training sichert und stärkt weltweit die Kompetenz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation. An zentraler Stelle werden Trainingskonzepte entwickelt und für alle Länder zur Verfügung gestellt. In weltweit mehr als 100 Nationen qualifizieren über 800 Mercedes-Benz Trainer jedes Jahr rund 210.000 Teilnehmende. Insgesamt werden jährlich 1,3 Mio. Trainings absolviert.

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

- **Fach- und Führungskräfte.** Die Daimler Corporate Academy begleitet den Konzern auf dem Weg zu einer neuen Führungskultur und Arbeitswelt. Insgesamt 65.800 Fach- und Führungskräfte weltweit haben sich 2018 mit der Corporate Academy persönlich und fachlich weiterentwickelt:
 - als Führungskraft (8.000 weltweit, vom Vice President bis zum Manager),
 - als Fachkraft (25.000 weltweit, aus IT, Einkauf, Finanzen & Controlling, HR und den Vorstandsbereichen),
 - in General Business Skills (15.000 Teilnehmende in Deutschland)
 - oder akademisch (über 133 Studierende in Deutschland).

Digitalisierung und digitales Lernen sind dabei Fokusthemen. Die Angebote ergänzen die Projekte und Initiativen im Konzern zum Thema Digital@Daimler. In LeadingDigital, dem zweiten „Massive Open Online Course“ (MOOC) – haben Führungskräfte sich weltweit über Organisations- und Hierarchiegrenzen hinweg dem Thema Führung in der digitalen Welt gewidmet. Insgesamt zahlen 21 Prozent des Angebots – ausschließlich oder in Teilen – auf das Thema Digitalisierung und Agilität ein.

Fähige Talente gewinnen und entwickeln. Mit vielfältigen Einstiegs- und Qualifizierungsprogrammen sprechen wir talentierte Nachwuchskräfte an und bieten ihnen Entwicklungsperspektiven in unserem Unternehmen an:

- **Studierende der Dualen Hochschule.** Das duale Studium bei Daimler verknüpft in 13 international anerkannten Bachelor-Studiengängen die Theorie mit Praxiseinsätzen im In- und Ausland. Es wird an 13 betrieblichen Standorten in Deutschland angeboten. 2018 zählten wir über 180 Studierende der Dualen Hochschule (DH); jedes Jahr stellen wir rund 200 DH-Absolventen ein.
- **Facharbeiter.** In unserem Entwicklungsprogramm „Facharbeiter im Fokus“ werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Produktionsbereichen gefördert, die ihre ersten Jahre im Beruf erfolgreich gemeistert haben und sich beruflich weiterentwickeln wollen, zum Beispiel in Richtung Spezialistenfunktion oder Führungskraft.

- **Führungsnachwuchs.** INspire ist unsere Serie internationaler Talent-Programme, um Nachwuchskräfte optimal auf ihre Karriere vorzubereiten. Dazu gehört zum Beispiel „INspire – the Leaders’ Lab“, ein 24-monatiges Training mit Top-Projekten und internationalen Einsätzen. Der Fokus liegt von Beginn an auf der Entwicklung zur Führungskraft. Eine individuelle Betreuung durch einen Mentor aus dem Top-Management, maßgeschneiderte Schulungen und vielfältige Projekteinsätze bereiten die qualifizierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit internationalem Profil und Berufserfahrung optimal auf ihre künftigen Führungsaufgaben vor. Das Führungsnachwuchsprogramm wird seit 2018 auf dem Bewerbermarkt angeboten und löst das bisherige Trainee-Programm CAREer ab.
- **Doktoranden** können ihre Promotion in Zusammenarbeit mit Daimler absolvieren. Sie promovieren dabei an einer renommierten Hochschule mit Daimler als nicht akademischem Partner. Sie erhalten einen auf drei Jahre befristeten Vertrag.
- **Praktikanten.** Daimler Student Partnership (dsp) ist ein standortübergreifendes Studienförderprogramm. Es dient dazu, leistungsstarke Praktikantinnen und Praktikanten an unser Unternehmen zu binden. Die Studierenden werden persönlich begleitet und individuell gefördert. Ziel ist es, die Teilnehmenden für einen Direkteinstieg, eine Promotion oder einen Einstieg über das neue Nachwuchsführungsprogramm „INspire – the Leaders’ Lab“ zu gewinnen.
- **Besonders gesuchte Talente.** Neben unserem Standard-Recruiting-Prozess suchen und gewinnen wir mit Active Sourcing spezielle Talente für schwierig zu besetzende Stellen. So sprechen wir potenzielle Bewerberinnen und Bewerber im digitalen Bereich direkt über soziale Netzwerke und digitale Plattformen an. Mit dem Global Employer Branding positionieren wir zusätzlich die Arbeitgebermarke Daimler und bauen weltweit ein attraktives Arbeitgeber-Image auf.

 **Active Sourcing und Global Employer Branding: S. 95**

76	Integrität
88	Beschäftigte
105	Politischer Dialog und Interessenvertretung

Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz

Der demografische Wandel und die Veränderungen in der Arbeitswelt beeinflussen die Leistungsfähigkeit unserer Belegschaft. Damit sind vorausschauende, nachhaltige Lösungen gefragt, um die Gesundheit und körperliche Unversehrtheit der Beschäftigten erhalten zu können.

Kennzahlen Arbeits- und Gesundheitsschutz

Global einheitliche 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. Das Gesundheitsmanagement und der Arbeitsschutz sind zudem auch Gegenstand unserer Risikomanagementsysteme.

Gesundheit erhalten und fördern. Im Rahmen des Gesundheitsmanagements der Daimler AG entwickeln wir vorausschauende Lösungen und setzen sie um – vom arbeitsplatznahen „Daimler GesundheitsCheck“ über die ergonomische Arbeitsplatzgestaltung bis hin zum IT-System, das die dauerhafte Wiedereingliederung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen erleichtert.

Beschäftigte medizinisch betreuen. Die Arbeits- und Notfallmedizin bei Daimler umfasst vielfältige 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.

Die Daimler AG bietet ihren Beschäftigten eine umfassende arbeitsmedizinische Betreuung an. Hinzu kommen die Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung.

Unsere betriebliche Gesundheitsförderung zielt darauf ab, die Beschäftigten zu einem gesunden Lebensstil zu motivieren und ihre Eigenverantwortung in Gesundheitsfragen zu stärken. Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Therapie und Rehabilitation fördern dies weltweit. Alle deutschen Werke verfügen über angegliederte Gesundheitszentren auf dem Werksgelände oder kooperieren mit Gesundheitszentren in Werksnähe.

In Zusammenarbeit mit unseren Gesundheitszentren bieten wir unter anderem neuartige Konzepte bei Rücken- und Gelenkproblemen an. Mit fit@work bringen wir mithilfe eines Multifunktionsgeräts die „five-Methode“ und modernes Faszientraining direkt an den Arbeitsplatz.

Maßnahmen und Initiativen der betrieblichen Gesundheitsförderung

Sozialberatung. Die Sozialberatung bietet allen Beschäftigten – Führungskräften, Mitarbeitern und Funktionsträgern wie Personalmanagern und Betriebsräten – Coaching und Beratung in persönlichen oder auf die jeweilige betriebliche Rolle bezogenen Konflikt- und Krisensituationen an. Sie arbeitet systemisch und lösungsorientiert, wobei der Fokus auf der Stärkung der persönlichen Ressourcen liegt. Neben der Beratung bietet die Sozialberatung auch bereichsbezogene Workshops sowie Qualifizierungen für Führungskräfte zur Weiterentwicklung der psychosozialen Führungskompetenz an.

Ergonomie-Strategie. Unsere Gesamtbetriebsvereinbarung zur Ergonomie untermauert die Verpflichtung des Unternehmens, Arbeitsplätze ergonomisch zu gestalten. Demgemäß beschreibt unsere neue Ergonomie-Strategie Ziele und Grundsätze, anhand derer wir das Thema Ergonomie noch systematischer und nachhaltiger im Unternehmen umsetzen wollen. Die Schwerpunkte liegen auf folgenden Handlungsfeldern und Maßnahmen:

76 Integrität
 88 Beschäftigte
 105 Politischer Dialog und
 Interessenvertretung

- durchgängiger Einsatz der Ergonomie-Standards in Entwicklung, Planung und Produktion,
- Ergonomie-Verantwortung vom Konzept bis zur Serie,
- kontinuierliche Verbesserung der Ergonomie,
- Qualifizierung der Beschäftigten und Führungskräfte,
- Einführung auf internationaler Ebene,
- demografiegerechte und zukunftsfähige Arbeitsplätze.

IT-System zur Ergonomie-Bewertung. Mithilfe unseres neu entwickelten IT-Systems zur Ergonomie-Bewertung lassen sich Arbeitsplätze ergonomisch bewerten. Gleichzeitig können Anforderungsprofile für den fähigkeitsgerechten Einsatz von Beschäftigten mit Einsatzeinschränkungen erstellt werden. Die Ergebnisse werden in einer Datenbank erfasst und dokumentiert, sodass die Analysen konzernweit transparent sind. Damit sind in allen Divisionen durchgängige Ergonomie-Prozesse sowie systematische Ergonomie-Analysen sichergestellt.

Neue Medien. Um die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit attraktiver und ihre Bedeutung bewusster zu machen, setzen wir vermehrt Medien wie Filme, Wikis oder webbasierte Trainings ein. So haben wir Filme für die allgemeine Erstunterweisung und zum Thema Ergonomie produziert. Der Film zur allgemeinen Erstunterweisung betont die Verantwortung aller, der Führungskräfte wie der Beschäftigten, für ein gesundes und sicheres Arbeiten.

#DigitalHealth. Unsere Initiative #DigitalHealth widmet sich Fragen von Gesundheit und Sicherheit im Kontext der digitalen Transformation. Vor allem interessiert uns, wie sich die Digitalisierung auf die Gesundheit unserer Beschäftigten auswirkt. Gleichzeitig arbeiten wir daran, digitale Systeme wie zum Beispiel Gesundheits-Apps einzusetzen, um die Gesundheit und Sicherheit unserer Beschäftigten zu fördern.

Mensch-Roboter-Kooperation (MRK). In allen Produktionsanlagen wenden wir unser modular aufgebautes MRK-Sicherheitskonzept an. Es dient als Basis für die EG-Konformitätserklärung. Das Konzept lässt sich flexibel einsetzen, unabhängig davon, ob der Roboter eine assistierende oder leistungsunterstützende Aufgabe übernimmt oder auch voll automatisiert arbeitet.

Industrie 4.0 und Exoskelette. Der Einsatz digitaler Endgeräte (Wearable Computing Systems) und der verstärkt auf den Markt drängenden Exoskelett-Systeme ist ein weiteres wichtiges Thema. Im Zusammenhang mit Industrie 4.0 eröffnen tragbare Computersysteme verbesserte Möglichkeiten der Arbeits- und Prozessgestaltung. Exoskelett-Systeme können die Beschäftigten bei körperlich anstrengenden Tätigkeiten entlasten und auch Beschäftigte mit Leistungseinschränkungen unterstützen. In beiden Gebieten sind aber neben den arbeitssicherheitstechnischen Risiken auch die ergonomischen und medizinischen Faktoren zu berücksichtigen. Im Rahmen gemeinsamer Pilotprojekte mit Expertinnen und Experten aus verschiedenen Fachbereichen entwickeln und erproben wir daher Konzepte zur Gefährdungs- und Risikobeurteilung und begleiten die Anwendung derartiger Systeme in der Produktion.

Unfällen vorbeugen, Arbeitsplätze möglichst sicher gestalten. Die Arbeitssicherheit bei Daimler umfasst vielfältige Maßnahmen zur Prävention von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und Berufskrankheiten. Unser Center of Competence Safety legt dafür konzernweite Richtlinien fest. Wesentliche Prozesse des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sind bei uns standardisiert.

76 Integrität
88 Beschäftigte
105 Politischer Dialog und
Interessenvertretung

Jede Organisationseinheit im Daimler-Konzern legt regelmäßig Arbeitsschutzziele fest und setzt sie um. Grundlage hierfür sind unsere Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie unsere Arbeitsschutzstrategie und die Ergebnisse von Audits und Reviews. Ein effektives Berichtswesen trägt dazu bei, dass die gesetzten Ziele erreicht werden.

Unsere Führungskräfte sind dafür verantwortlich, dass alle internen Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften zum Arbeits- und Gesundheitsschutz eingehalten werden. Die Zuständigkeiten und Pflichten sind an jedem Standort unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen zu regeln. Expertinnen und Experten für Arbeits- und Gesundheitsschutz unterstützen die verantwortlichen Führungskräfte.

Unsere Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz zielen auf Prävention und stetige Verbesserung ab. Sie betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln, unterstreichen aber auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten, die sich aktiv beteiligen sollen.

Das Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem (A&G).

Zu unserem deutschlandweit einheitlichen A&G-Managementsystem gehört ein internes Auditkonzept nach den Standards der ISO 45001, das regelmäßig aktualisiert wird. Eine für alle Unternehmenseinheiten gültige Richtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz steckt den Rahmen für ein internationales Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem ab und setzt etliche Standards auf diesem Gebiet. Die Umsetzung der Richtlinie wie auch der Standards wird in Zukunft auch auditiert. Drei Pilotaudits fanden bereits statt, mit einer Auditmethode, die an ISO 45001 angelehnt ist.

Unfalldokumentation und Unfallkennzahlen. Ein standardisiertes Kennzahlensystem unterstützt bei der Daimler AG das standortübergreifende Unfalldokumentationssystem. Es gewährt Zugriff auf die Quellsysteme für Anwesenheitsstunden, Ausfalltage und Organisationsstrukturen und gewährleistet so eine korrekte Datenbasis.

Initiative zur Unfallvermeidung. Ein hoher Anteil von Unfällen geht auf falsches Verhalten zurück. Deswegen gibt es eine Vielzahl von Initiativen, die das Verhalten in den Mittelpunkt stellen. Beispielsweise wurde in Brasilien das Behavior-Based Safety Training DuPont™ STOP® eingeführt, um die Bewusstheit zu unsicheren Zuständen und riskantem Verhalten zu erhöhen, darüber zu sprechen und sich gegenseitig zu unterstützen, sicher zu arbeiten.

Unser Basisinstrument zur Prävention ist die Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsplätzen und -prozessen. Mit ihrer Hilfe untersuchen wir Einzelprozesse, aus deren Bewertung sich in der Summe eine Gesamtbeurteilung ergibt. Darauf folgen, wenn nötig, ärztliche Untersuchungen, die nach Maßgabe der jeweiligen internationalen Vorschriften abzuleiten sind. Das Konzept soll damit laufend an Gesetzesänderungen angepasst und optimiert werden.

Die Gefährdungsbeurteilung wird ab 2019 durch die Einführung eines neuen Tools digitalisiert und kann von den betroffenen Organisationseinheiten jederzeit auf unterschiedlichen Plattformen abgerufen werden. Das System ist mehrsprachig und soll international eingeführt werden. Die Pilotierung an den deutschen Standorten läuft bereits.

 **Unfallkennzahlen**

76	Integrität
88	Beschäftigte
105	Politischer Dialog und Interessenvertretung

Politischer Dialog und Interessenvertretung

Als weltweit tätiges Unternehmen sind wir vielfältigen politischen Veränderungen und Entscheidungen unterworfen, die unser geschäftliches Handeln beeinflussen. Deshalb ist es für die Zukunftssicherung des Daimler-Konzerns wichtig, dass wir die Interessen unseres Unternehmens im offenen und vertrauensvollen Dialog mit Regierungen, Verbänden und Organisationen sowie gesellschaftlichen Gruppen vertreten.

Wir wollen bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im täglichen Geschäftsleben das Bewusstsein für verantwortungsvolles und transparentes Handeln bei der Vertretung von Unternehmensinteressen weiter schärfen. Hierzu stellen wir Unterstützungsangebote bereit, wie zum Beispiel Schulungen zur Managementrichtlinie „Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden“.

Für die Zukunftssicherung des Daimler-Konzerns ist es wichtig, dass wir die Interessen unseres Unternehmens im offenen und vertrauensvollen Dialog mit Regierungen, Verbänden und Organisationen sowie gesellschaftlichen Gruppen vertreten. In dieser Überzeugung greifen wir deren Anregungen auf und berücksichtigen auch ihre Sichtweise in unserem Handeln.

Unsere Grundsätze für den politischen Dialog und die Interessenvertretung bilden die Basis für ein verantwortungsbewusstes, verlässliches und ehrliches Handeln mit dem Ziel, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen in Einklang zu bringen. Dazu gehört etwa die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessenvertretungen. In unseren Gesprächen mit politischen Entscheidern geht es uns darum, mehr Planungssicherheit zu erreichen und unsere Ideen in gesellschaftliche Veränderungsprozesse einzubringen. Im Mittelpunkt stehen für uns Themen wie Fahrzeugsicherheit, Emissionsregularien, neue Mobilitätskonzepte oder die Elektromobilität. Handelspolitik, standortspezifische Fragen sowie die Bildungs- und Personalpolitik sind weitere Schwerpunkte.

Unsere Managementrichtlinie „Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden“ regelt unter anderem die Anwendung von Instrumenten der politischen Interessenvertretung. Politische Interessenvertretung bedeutet Interessenvertretung im Dialog mit Entscheidungsträgern, beispielsweise mit gewählten oder nominierten Politikern, Regierungsmitgliedern, Vertretern politischer Interessengruppen, Handelsorganisationen, Verbänden und Amtsträgern. Die Mitarbeit in Fachgremien auf Arbeitsebene sowie der Produktvertrieb an Ministerien, Behörden und Diplomaten im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit fallen nicht unter die politische Interessenvertretung.

- 76 Integrität
- 88 Beschäftigte
- 105 Politischer Dialog und Interessenvertretung

Spenden an politische Parteien verstehen wir als ein Element unserer gesellschaftlichen Verantwortung und als Beitrag zur Demokratie. Wir vergeben diese Parteispenden nach geltendem Recht. Sie erfolgen stets auf der Basis eines Vorstandsbeschlusses. Wie in den Vorjahren haben wir im Jahr 2018 die politischen Parteien in Deutschland 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.

Zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der Politik auf nationaler wie internationaler Ebene ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen im Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Die Arbeit dieses Bereichs wird in einem weltweiten Netzwerk mit Büros in Berlin, Brüssel, Peking, Singapur, Stuttgart und Washington sowie Konzernrepräsentanten in wichtigen Märkten organisiert. Um eine inhaltlich abgestimmte politische Interessenvertretung sicherzustellen und eine unkoordinierte Ansprache von politischen Zielgruppen zu vermeiden, müssen sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Bereich Politik und Außenbeziehungen registrieren lassen.

Auch durch das unternehmensweite „Register für angemeldete Lobbyisten“ wollen wir sicherstellen, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Es unterstützt zudem die Erfüllung der Registrierungspflichten bei öffentlichen Einrichtungen.

Engagement in Verbänden. Neben dem direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern engagieren wir uns auch mittelbar über die großen Industrieverbände wie etwa den Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA). Auf diese Weise beteiligen wir uns auf allen Ebenen an den politischen Debatten zum Beispiel zur Luftreinhaltung in deutschen Städten und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Mit unserem Know-how und unserer Technologie wirken wir aktiv an Lösungen mit.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette



Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Unser Unternehmenserfolg basiert nicht zuletzt auf der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten in aller Welt. Die Lieferanten tragen wesentlich zur Wertschöpfung unserer Produkte und Dienstleistungen bei. Unsere drei Einkaufsbereiche Mercedes-Benz Cars Einkauf und Lieferantenqualität (MP), Global Procurement Trucks & Buses (TP/G) sowie International Procurement Services (IPS) verantworten gemeinsam das Lieferantenkooperationsmodell „Daimler Supplier Network“ und arbeiten zum Thema Nachhaltigkeit im Schulterschluss an einem verantwortungsvollen Bezug von Materialien und Dienstleistungen.

Da unsere Fahrzeuge aus mehreren Tausend Teilen und Komponenten bestehen, die von einer Vielzahl von Lieferanten weltweit beschafft werden, ist die vorgelagerte Lieferkette entsprechend komplex und entwickelt sich dynamisch weiter. Bei mehreren Zehntausend Lieferanten setzen wir im Nachhaltigkeitsmanagement zielgerichtete Maßnahmen und Konzepte ein, wie zum Beispiel Lieferanten-Screening, risikobasierte Due Diligence und weltweite Nachhaltigkeitstrainings für unsere Lieferanten.

Nachhaltigkeitsmanagement in der Lieferkette

Unsere Standards und Anforderungen. Die in unseren Geschäftsbedingungen integrierten Supplier Sustainability Standards definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit, Geschäftsethik und Compliance. Bei unseren direkten Zulieferern von Waren und Dienstleistungen in aller Welt drängen wir auf deren Einhaltung.

Von Produktionsmaterial-Lieferanten fordern wir ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Dies fordern wir ebenso risikobasiert von Nicht-Produktions-

material-Lieferanten. Beim Tierschutz fordern wir von unseren Zulieferern die Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Regelungen. Eine unethische Behandlung wird von uns weder toleriert noch unterstützt.

Unsere direkten Lieferanten sind aufgefordert, diese Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, sie ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Wir unterstützen sie dabei durch zielgerichtete Informationen und Qualifizierung. Zentrale Informationsplattform für Lieferanten ist unser Daimler Lieferanten Portal.

 **Daimler Lieferanten Portal**

Überprüfung der Lieferanten. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überprüfen neue Produktionsmaterial-Lieferanten des Einkaufs Trucks & Buses in Risikoländern im Rahmen ihrer Assessments vor Ort zu Nachhaltigkeitsthemen. Bei Mercedes-Benz Cars werden darüber hinaus neue Lieferanten auch in weniger risikobehafteten Ländern von Einkaufs- und Qualitätsmitarbeitern zielgerichtet auf ihre Nachhaltigkeits-Performance überprüft. Wo nötig, wird eine tiefer gehende Überprüfung veranlasst. Die Ergebnisse der Überprüfung werden in Managementgremien besprochen und fließen in die Vergabeentscheidung ein.

Die Einhaltung der Nachhaltigkeitsstandards bei unseren direkten Lieferanten prüfen wir regelmäßig auf Basis einer Risikoanalyse. Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstöße bestehender Lieferanten ermitteln wir unter anderem mithilfe einer regelmäßigen Datenbankrecherche. Hinweisen auf Fehlverhalten gehen wir systematisch nach. Mithilfe eines Online-Fragebogens befragen wir unsere Hauptlieferanten zusätzlich zu ihrem Nachhaltigkeitsmanagement sowie zur Weitergabe der Anforderungen in der Lieferkette. Anhand der Ergebnisse definieren wir Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung.

Wir haben einen Beschwerdemanagementprozess eingerichtet, der es erlaubt, auch auf mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Lieferanten aufmerksam zu machen. Hier arbeiten wir eng mit der Weltarbeitnehmervertretung zusammen. Dazu tragen wir zunächst alle verfügbaren Informationen zusammen und handeln bei begründeten Hinweisen. Die Lieferanten werden aufgefordert, zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen, danach bewerten wir den Sachverhalt und ziehen die erforderlichen Konsequenzen. Dies kann bis zur Auflösung einer Geschäftsbeziehung gehen. Es ist aber nicht immer zielführend, die Zusammenarbeit bei Fehlverhalten sofort zu beenden. Oft ist es sinnvoller, zusammen mit dem betroffenen Lieferanten auf eine Verbesserung der Situation hinzuwirken. Davon profitieren auch die Menschen vor Ort. Über den Beschwerdemanagementprozess hinaus können Hinweise auf Fehlverhalten immer an das von Daimler eingerichtete Hinweisgebersystem BPO gemeldet werden.

 **BPO Hinweisgebersystem: S. 79 f.**

Dialog und Qualifizierung. Das Verständnis für Nachhaltigkeit und das Wissen über die konkrete Umsetzung im Unternehmen sind der Schlüssel für ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement in der Lieferkette. Daher organisieren wir schon seit vielen Jahren gemeinsam mit anderen Automobilherstellern Lieferantentrainings.

Im Jahr 2018 haben wir gemeinsam mit der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative „Drive Sustainability“ Trainings für Zulieferer in den Fokusländern Thailand, Ungarn und Spanien durchgeführt.

 **Initiative Drive Sustainability (in englischer Sprache)**

Im Rahmen der gemeinsam von econsense (Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V.) und WZGE (Wittenberg-Zentrum für Globale Ethik) gegründeten Initiative der Deutschen Wirtschaft für nachhaltige Wertschöpfungsketten beteiligen wir uns zudem am Aufbau lokaler Netzwerke und Trainingsworkshops. Hierbei wurden 2018 in den Fokusländern und -regionen China und Mexiko erste Lieferantenworkshops auch mit Lieferanten von Daimler durchgeführt.

 **econsense-Initiative for Sustainable Value Chains**

Darüber hinaus können bestehende und potenzielle Lieferanten über ein kostenloses E-Learning-Schulungsprogramm ihr Nachhaltigkeitswissen fortlaufend weiter verbessern.

Unsere weltweiten Einkaufsmitarbeiter informieren und qualifizieren wir beispielsweise über ein spezielles E-Learning-Programm zu Nachhaltigkeitsthemen. Darüber hinaus finden an den internationalen Standorten des Einkaufsbereichs Mercedes-Benz Cars (Österreich, Argentinien, China, Indien, Südafrika, Mexiko, USA und Thailand) in regelmäßigen Abständen Schulungen zu aktuellen Themen wie Menschenrechtsrisiken statt.

Engagement in Verbänden und Nachhaltigkeitsinitiativen. Unser langjähriges Engagement in verschiedenen nationalen wie internationalen Branchen- und Industrieverbänden hilft uns bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsthemen in komplexen Lieferketten. Wir arbeiten nicht nur mit deutschen Verbänden, wie econsense, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) oder dem Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) zusammen, sondern sind auch international aktiv. So engagieren wir uns sowohl bei der amerikanischen Automotive Industry Action Group (AIAG) als auch als Lead Partner bei der europäischen Brancheninitiative der Automobilindustrie „Drive Sustainability“. Hierbei werden gemeinsame Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit in Lieferketten vorangetrieben. Der gemeinsame Rahmen der „Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain“ legt den sozialen und ökologischen Mindeststandard für die Automobilunternehmen und Zulieferer fest.

Für ein effizientes Nachhaltigkeitsmanagement und zur besseren Vergleichbarkeit arbeiten wir auch mit standardisierten Instrumenten, wie beispielsweise dem branchenweiten Fragebogen zur Nachhaltigkeit (Self-Assessment Questionnaire).

Durch die Mitwirkung in Initiativen wie der Responsible Cobalt Initiative, der Responsible Minerals Initiative, der Responsible Steel Initiative und der Aluminium Stewardship Initiative verstärkt Daimler seine Aktivitäten für eine nachhaltige Rohstofflieferkette. Der Fokus ist eine zielgerichtete Zusammenarbeit mit relevanten Stakeholdern in den rohstoffspezifischen Lieferketten zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Vermeidung von Menschenrechtsverstößen beim Abbau von Rohstoffen. Die Initiativen fungieren dabei als wichtige Plattformen. Sie stellen anspruchsvolle Mechanismen bereit, die eine saubere Herkunft von Materialien wie Kobalt, Stahl oder Aluminium bescheinigen. Hier bringt sich Daimler weiter aktiv für eine praxisnahe Umsetzung ein.

Human Rights Respect System für die Lieferkette. Mit dem Daimler Human Rights Respect System implementieren wir ein Verfahren zur frühzeitigen Erkennung und Vermeidung systemischer Risiken und möglicher negativer Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte. Es soll darüber hinaus darauf hinwirken, dass die Menschenrechte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei direkten Lieferanten und – risikobasiert bei definierten Zulieferprodukten – über die direkten Lieferanten hinaus gewahrt werden.

 **Human Rights Respect System: S. 72 f.**

Aktivitäten zu verschiedenen Rohstoffen

Kobalt. Der Rohstoff Kobalt steht wegen der potenziellen menschenrechtlichen Risiken in der Lieferkette besonders im Fokus. Die Nachfrage nach Kobalt wird aufgrund der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte steigen. Über unsere eigenen Maßnahmen hinaus hat ein externes Auditunternehmen in unserem Auftrag eine unserer künftigen Batterie-Lieferketten nach OECD-Standards kontrolliert. Dabei wurden sowohl die Downstream-Lieferanten (von den Batterieherstellern bis zu den Raffinerien) als auch die Upstream-Lieferanten (von den Raffinerien bis zu den Minen) geprüft. So haben wir ein umfangreiches Supply Chain Mapping der Kobaltlieferkette bekommen. Dieses wiederum bietet die Grundlage für eine erhöhte Transparenz,

Kontrolle und Einflussnahme auf die Lieferkette. Die Audits beinhalteten auch die Prüfung von Systemen zur Vorbeugung von moderner Sklaverei und Kinderarbeit.

Im Zuge der Audits wurden bei Verbesserungsbedarf auch sogenannte individuelle Corrective Actions Plans, also konkrete Verbesserungsmaßnahmen, mit den Zulieferern vereinbart, deren Umsetzung kontinuierlich nachgehalten wird. Somit hat die Überprüfung der Batterie-Lieferkette auch eine Basis für eine kontinuierliche Verbesserung geschaffen: Die Umsetzung der Korrekturmaßnahmen führt zu einer verbesserten Due Diligence nicht nur beim direkten Lieferanten, sondern auch in der kompletten Lieferkette.

Um einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess sicherzustellen, ist eine langfristige Zusammenarbeit mit dem externen Dienstleister geplant. Über das Supply Chain Mapping, die Auditierung der Kobaltlieferkette, das Scoring der einzelnen Lieferanten und das Umsetzen von Korrekturmaßnahmen wird dabei das Capacity Building beim Lieferanten stärker in den Fokus rücken. Ziel ist es, die Lieferanten dabei zu unterstützen, ihre Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte wahrzunehmen. Die Auditierung soll auf andere Kobaltlieferketten ausgeweitet werden. Darüber hinaus hat Daimler im Berichtsjahr eine Übersicht über die Kobaltschmelzen in unseren aktuellen Batterie-Lieferketten veröffentlicht.

 **Mehr zum Thema Menschenrechte**

Mica (Glimmer). Die Lieferkette des Minerals Glimmer, das in Fahrzeuglacken vorkommt und vom Human Rights Respect System als eines der kritischen Materialien identifiziert worden ist, wurde einer grundlegenden Überprüfung unterzogen. Unter anderem hat ein Team aus Qualitätsingenieuren und Menschenrechtsexperten dazu drei Minen und drei Prozessoren in Indien nach menschenrechtlichen Gesichtspunkten auditiert, um vor Ort die Einhaltung menschenrechtlicher Standards zu überprüfen.

Ziel des gesamten Projekts war es, Transparenz über die Mica- und Lacklieferkette hinweg zu generieren, um potenzielle Missstände aufzudecken und entsprechende korrigierende Maßnahmen zu definieren. Im Zuge der Prüfungen wurde ein Sublieferant von einem unserer direkten Lieferanten aus der Lacklieferkette ausgeschlossen. Das Unternehmen steht jedoch weiter mit dem Lieferanten im Dialog, um die Fortschritte zu verfolgen.

Stahl, Aluminium und Edelmetalle. Für Stahl, Aluminium und Edelmetalle (Platinum Group Metals, PGM) haben wir die Transparenz hinsichtlich Herkunft der mineralischen Rohstoffe durch Lieferantenbefragungen erhöht. Ein besonderes Augenmerk wurde in diesem Zusammenhang auf die Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in den jeweiligen Lieferketten gelegt. Darüber hinaus führen wir auch individuell Dialoge mit indirekten Zulieferern zum Thema Menschenrechte. Mineralische Rohstoffe wie Stahl oder Aluminium sind nahezu vollständig recycelbar und tragen somit zur Steigerung der Ressourceneffizienz bei. Gleichzeitig kann dies mit sozialen Risiken in den Lieferketten verbunden sein. Aufgrund dieses Spannungsfeldes wurde mit den Lieferanten ein Dialog über den Einsatz von Sekundärrohstoffen initiiert.

Naturkautschuk. Im Rahmen unseres Human Rights Respect Systems haben wir den Rohstoff Naturkautschuk als eines der Fokusmaterialien für die Untersuchung der Lieferkette definiert. Da der Rohstoff hauptsächlich in Reifen verwendet wird, führen wir hier nicht nur eigene Lieferantenabfragen durch, sondern konzentrieren uns besonders auf die Zusammenarbeit mit Initiativen in Verbänden sowie mit unseren Partnern in der Reifenindustrie.

Konfliktminerale. Die Stoffe Zinn, Tantal, Wolfram und Gold, die auch in potenziell konfliktbehafteten Gebieten abgebaut werden, analysieren wir ebenfalls im Rahmen des Human Rights Respect Systems. Im Zuge der Abfrage unserer Lieferanten fordern wir von diesen auch Transparenz über die Herkunft dieser Stoffe. Die Lieferanten erhalten auf Basis ihrer Angaben Vorschläge für die Umsetzung von Verbesserungen. Damit arbei-

ten wir kontinuierlich weiter an einer Verbesserung der Transparenz und einer verantwortungsvollen Beschaffung der Materialien aus konfliktbehafteten Gebieten. Auch im Rahmen unseres Engagements in Verbänden und Initiativen, wie beispielsweise der Responsible Minerals Initiative, beteiligen wir uns an Verbesserungsmaßnahmen.

Dienstleistungen. Im Dienstleistungsbereich haben wir gemeinsam mit Menschenrechtsexperten Sensibilisierungsmaßnahmen zum Thema Menschenrechte angestoßen. Neben einem internationalen webbasierten Informationsangebot zu Integrität und Menschenrechten führte ein funktionsübergreifendes Team aus Einkäufern und Menschenrechtsexperten einen ersten „Good Practice Workshop“ mit Lieferanten aus dem Bereich Logistik in Rumänien durch. Ein offener und konstruktiver Erfahrungsaustausch sowie die klare Kommunikation unserer Erwartung an unsere Geschäftspartner sensibilisierten für das Thema. Damit wurde die Grundlage für weiterführende Gespräche geschaffen, um unser Good-Practice-Sharing-Konzept weiter auszubauen und systematischer zu gestalten.

Soziale Standards für Werk- und Dienstverträge. Unsere Standards für die Vergabe und Durchführung von Werk- und Dienstverträgen gehen in vielen Bereichen über die geltenden gesetzlichen Regelungen hinaus. Sie enthalten Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, zu Unterbringung und Vergütung, zum Einsatz von Zeitarbeitnehmern, zur Beauftragung von Subunternehmern sowie zur Selbstständigkeit. Dies gilt für alle Aufträge, die mehr als zwei Monate umfassen und auf dem Betriebsgelände der Daimler AG in Deutschland ausgeführt werden. Alle relevanten Dienstleister müssen eine Erklärung unterschreiben, dass sie die Standards einhalten. Nur unter dieser Voraussetzung kommen sie für weitere Aufträge infrage. Ein Audit-Team des Einkaufs überprüft, ob die Standards eingehalten werden.

Gesellschaftliche Verantwortung



Gesellschaftliche Verantwortung

Mit „Daimler WeCare“ wollen wir als global agierendes Unternehmen unseren Teil dazu beitragen, die gesellschaftliche Entwicklung weltweit voranzubringen. Denn unternehmerischer Erfolg ist für uns mit gesellschaftlicher Verantwortung verbunden. Gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wollen wir an unseren Standorten rund um den Globus durch unsere gesellschaftlichen Engagements einen erkennbaren Nutzen für das Gemeinwohl stiften.

Im Jahr 2018 haben wir rund 66 Mio. Euro an gemeinnützige Institutionen gespendet sowie in Sponsoring für gesellschaftliche Projekte investiert. In diese Summe nicht eingerechnet sind eigene Stiftungsaktivitäten und von uns selbst initiierte Projekte.

Effektive Steuerung, hohe Transparenz. Der Spenden- und Sponsoringausschuss des Vorstands steuert sämtliche 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 alle Spenden und Sponsorings des Konzerns weltweit erfasst werden. Regelmäßige Informationsmaßnahmen sensibilisieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Risiken im Bereich Spenden und Sponsoring und tragen zur weltweiten Einhaltung der Richtlinien bei.

Daimler WeCare. „Mit unseren Mitarbeitern“, „Für unsere Standorte“ und „Rund um den Globus“ – diese drei Säulen sind die Basis für unser gesellschaftliches Engagement. Wir ermutigen unsere Beschäftigten, sich in soziale Projekte einzubringen, und gestalten das gesellschaftliche Umfeld unserer Standorte. Zudem wollen wir das Gemeinwesen stärken, fördern Bildung, Wissenschaft, Kunst und Kultur sowie den Naturschutz und unterstützen Initiativen wie zum Beispiel MobileKids für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Mit unseren Mitarbeitern. Ein beeindruckendes Beispiel für die Initiative unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ProCent: Die Cent-Beträge des Monatsgehalts werden gespendet, Daimler verdoppelt diese Beträge. Die gesamte Summe fließt in einen Förderfonds für gemeinnützige Projekte, die die Beschäftigten vorschlagen können. 2018 wurden rund 230 Projekte mit einer Gesamtsumme von über 2 Mio. Euro genehmigt.

Eines der vielen Projekte, die auf diese Weise unterstützt werden konnten, ist die Shangri-La International School in Chapagaun, Nepal. Derzeit erhalten dort 541 Kinder, die meisten davon aus armen Verhältnissen, eine fundierte Schulbildung. Im Berichtsjahr konnten dank ProCent an der Shangri-La International School die Sanitäranlagen renoviert werden. Auch der Bau einer Biogasanlage wurde finanziert.

Über „Social Days“ sowie den „Day of Caring“ und andere Mitmachaktionen wie „Schenk ein Lächeln“ können unsere Beschäftigten an weiteren sozialen Projekten teilnehmen. So haben sich 2018 zum Beispiel fast 1.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 43 unterschiedlichen Projekten bei den Social Days engagiert.

Alle diese Aktivitäten dienen dem guten Zweck und stärken darüber hinaus die Motivation und den Zusammenhalt innerhalb des Unternehmens.

Für unsere Standorte. Mit den unterschiedlichsten Projekten unterstützen wir nicht nur die gesellschaftliche Entwicklung an unseren Standorten, sondern verbessern auch gezielt die Lebensqualität vor Ort. So haben 2018 zum Beispiel 45 Stuttgarter Non-Profit-Organisationen über das Projekt „Im E-Einsatz für meine Stadt“ jeweils einen smart EQ¹ erhalten.

 **Im Einsatz für meine Stadt**

Für mehr Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr engagieren wir uns im Rahmen unserer Initiative MobileKids. Das Projekt verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz und ist damit nicht nur auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer zugeschnitten. Auch Erwachsene und pädagogische Einrichtungen werden mit umfangreichen Informationen und Lernmaterial dabei unterstützt, Kinder auf den Straßenverkehr vorzubereiten.

 **MobileKids**

Mehr Neugier – mehr Zukunft. Für dieses Motto steht seit fast zehn Jahren die Bildungsinitiative „Genius – Die junge WissensCommunity von Daimler“, die Kinder und Jugendliche frühzeitig für Technik begeistern will. Hierfür stellt Genius Lehrkräften modernes, zum Teil digitales Unterrichtsmaterial zur Verfügung. Darüber hinaus bietet die WissensCommunity Lehrerfortbildungen an, die praxisnah aktuelle Technologien und Themen rund um die Digitalisierung vermitteln.

 **Genius**

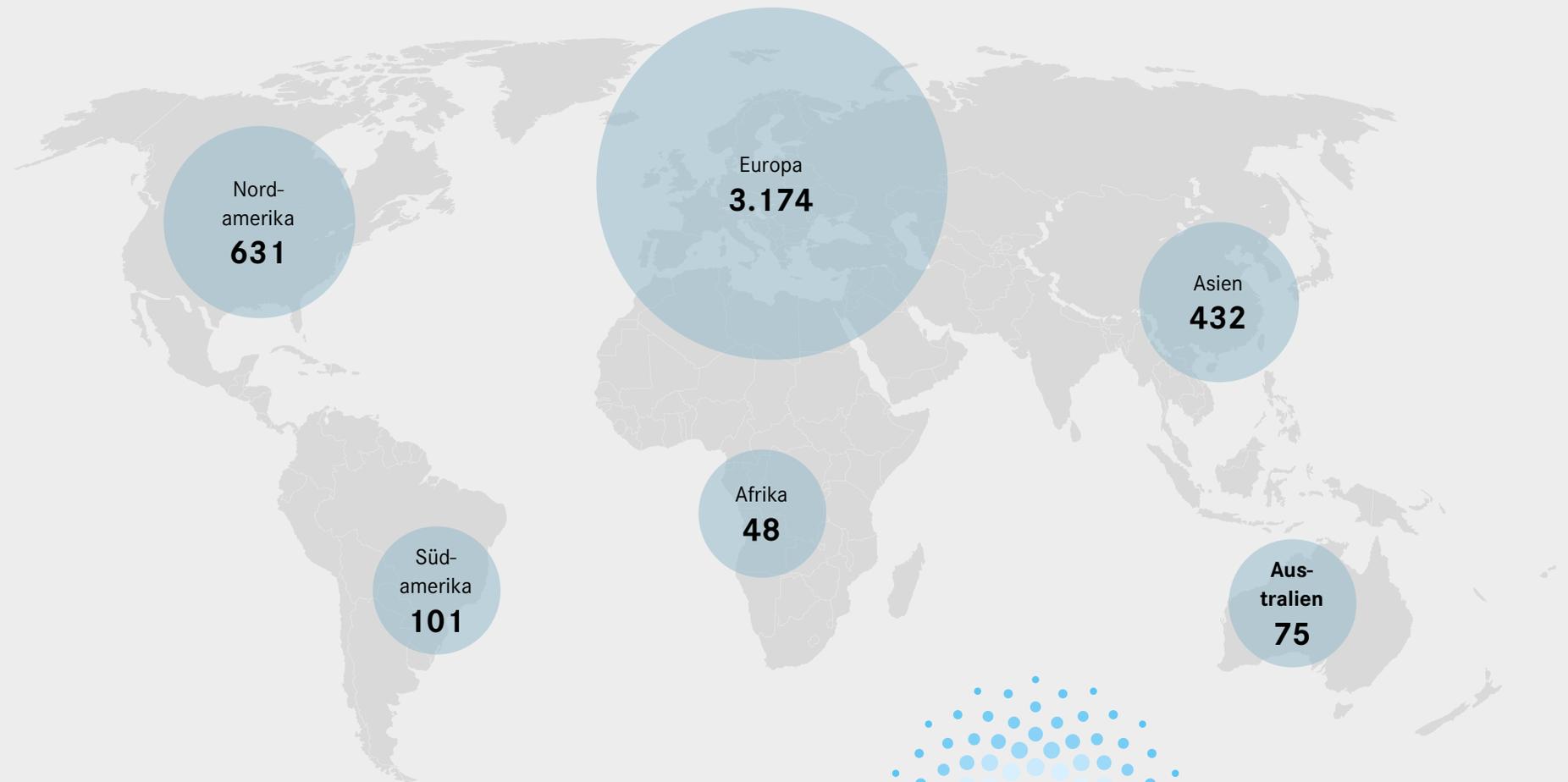
Rund um den Globus. Wir initiieren weltweit Hilfsprojekte, damit Menschen ohne materielle Not selbstbestimmt und eigenverantwortlich ihr Leben gestalten können und eine Zukunftsperspektive für die nachfolgenden Generationen möglich wird. Das gemeinsam mit Caritas International initiierte Projekt „Wasser zum Leben“ ist nur ein Beispiel unseres internationalen Engagements. Ziel ist eine nachhaltige Wassernutzung und damit die Verbesserung der Lebensbedingungen in den Projektländern Indien, Mosambik und Brasilien. Die klimatischen Verhältnisse dieser Regionen sind vergleichbar. Im Fokus stand 2018 die Überprüfung der Projektergebnisse und der Wirksamkeit der Fördertätigkeiten in Brasilien. Caritas- und Daimler-Mitarbeiter reisten in die Region Sertão und konnten sich vor Ort davon überzeugen, dass ihre Hilfe zur Selbsthilfe buchstäblich Früchte trägt.

 **Daimler WeCare**

¹ Technische Details sowie Aussagen zu Stromverbrauch und CO₂-Emissionen auf S. 21.

29

Engagement mit Wirkung – unsere Projekte weltweit



4.461

Projekte weltweit
insgesamt



Helping · Supporting · Engaging

Stiftungsförderung. Mit unseren Stiftungen fördern wir auf der ganzen Welt Projekte in den Bereichen Wissenschaft, Bildung, Forschung und Technik sowie den Sport.

Laureus Sport for Good Stiftung. Die weltweit tätige Laureus Sport for Good Stiftung nutzt die Kraft des Sports, um Menschen zu verbinden. So können vor allem sozial benachteiligte Kinder und Jugendliche über den Sport ihr Potenzial entdecken und dadurch die Chance auf eine bessere Zukunft erhalten. Heute gibt es über 150 Laureus-Projekte in mehr als 40 Ländern. Weltweit werden durch sie mehr als 2 Mio. Kinder unterstützt.

Ein Beispiel ist das Projekt „BoxGirls Kenya“, das sich an traumatisierte Mädchen und junge Frauen in den Armenvierteln Nairobis richtet. Der Boxsport soll helfen, ihr Selbstbewusstsein zu stärken und Traumata zu bewältigen. Die Mädchen können sich außerdem zu Boxtrainerinnen ausbilden lassen und damit ihr eigenes Geld verdienen. Mittlerweile zählt „BoxGirls Kenya“ bereits rund 2.000 Schützlinge.

 **Laureus Sport for Good**

Daimler und Benz Stiftung. Die Daimler und Benz Stiftung fördert den fachübergreifenden wissenschaftlichen Dialog sowie interdisziplinäre Forschungsvorhaben. Satzungsgemäßer Zweck der Stiftung ist die Erarbeitung und Klärung der Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik. Über die Stiftung werden herausragende junge Wissenschaftler mit Stipendien unterstützt, innovative Forschungsformate eingerichtet sowie Vortragsreihen durchgeführt.

 **Daimler und Benz Stiftung**

Daimler-Fonds. Der Daimler-Fonds im Stifterverband konzentriert sich auf die Förderfelder Strukturprobleme in Forschung und Lehre, Ingenieurwissenschaften sowie die internationale und wissenschaftliche Zusammenarbeit. Seit 1993 wurden so 27 Stiftungs- beziehungsweise Stiftungs juniorprofessuren im In- und Ausland geschaffen.

 **Daimler-Fonds**

Geförderte Wissenschaftsbereiche

30

Geförderte Wissenschaftsbereiche – Anzahl der Stiftungs- bzw. Stiftungs juniorprofessuren



Anhang



118 Berichtsprofil
 122 Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen und dokumentieren
 123 Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung
 125 UN Global Compact
 127 Labeling
 128 Impressum und Kontakt

Berichtsprofil

In diesem Nachhaltigkeitsbericht bilanzieren wir die wesentlichen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit im Jahr 2018 und stellen unser aktuelles Zielprogramm vor. Um die enthaltenen Informationen möglichst gut auffindbar und nutzbar zu machen, legen wir diesen umfassenden Bericht in Form einer PDF-Datei vor. Gesuchte Themen und Informationen lassen sich darin kapitelweise direkt aufrufen.

Auch weiterführende Online-Informationen sind über Verlinkungen im PDF direkt aufrufbar. Sie ergänzen das PDF und bieten zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten. So stehen Ihnen online eine Suchfunktion, ein ausführlicher, thematisch verlinkter GRI-Content-Index sowie ein Kennzahlen-Tool zur Verfügung, mit dem Sie auf Ihre Informationsbedürfnisse zugeschnittene Tabellen und Grafiken erstellen können. Darüber hinaus steht in diesem Jahr auch eine reine Online-Version des Nachhaltigkeitsberichts zur Verfügung.

 [Online-Bericht](#)

Die Angaben in unserem Nachhaltigkeitsbericht beziehen sich auf den gesamten Daimler-Konzern mit seinen Geschäftsfeldern. Dabei beziehen wir alle produktionsrelevanten Mehrheitsbeteiligungen des Konzerns zu jeweils 100 Prozent in die Berechnung ein (Control Approach). Der Berichtszeitraum entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reicht.

Was hat sich verändert?

Der vorliegende Bericht wurde auf Basis der im Jahr 2017 verabschiedeten Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens konzipiert. Er konzentriert sich damit auf die elf Handlungsfelder, die wir bereits im Vorjahr als wesentlich identifizierten. Es wurden lediglich kleinere Anpassungen im Sinne der Verständlichkeit und Eindeutigkeit vorgenommen, um die Hand-

lungsfelder noch einmal schärfer gegeneinander abzugrenzen und deutlicher zu fokussieren. Dies spiegelt sich auch in der gegenüber dem Vorjahr leicht veränderten Struktur des Berichts wider.

Die Themen des betrieblichen Umweltschutzes wurden in die Kapitel Klimaschutz und Luftreinhaltung sowie Ressourcenschonung integriert.

Die Themenfelder „Lieferanten“ und „Gesellschaft“ haben im aktuellen Bericht eigene Kapitel erhalten. Dies dient nicht nur deren Sichtbarkeit, sondern spiegelt auch die besondere Bedeutung wider, die sie für Daimler besitzen.

 **Wesentlichkeit: S. 5 f.**

 **Informationen zu sonstigen Nachhaltigkeitsthemen veröffentlichen wir auf unserer Website**

Der Bericht wurde „in Übereinstimmung“ mit den GRI Standards erstellt – „Comprehensive“-Option

Seit 2006 gehört Daimler als „Organizational Stakeholder“, seit 2016 als „Gold Community Member“, dem Multi-Stakeholder-Netzwerk der Global Reporting Initiative (GRI) an. Diesen Bericht haben wir in Übereinstimmung mit den international anerkannten Leitlinien für die Nachhaltigkeitsberichterstattung GRI Standards erstellt.

 [GRI Content Index \(PDF\)](#)

Unsere Berichterstattung wird nach ISAE 3000 geprüft

Wir haben die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG mit einer Prüfung der Konzern-Nachhaltigkeitsberichterstattung beauftragt. Zugrunde gelegt wurde 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.

118	Berichtsprofil	Der Schwerpunkt der Überprüfung lag auf der Konzernebene. Ergänzend
122	Wie wir unsere CO ₂ -Emissionen berechnen und dokumentieren	wurden Stichproben in einzelnen Werken durchgeführt. Beurteilt wurden die folgenden Informationen:
123	Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> - Kennzahlen zu Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen, Wasserbezug und Abfälle im Online-Kennzahlen-Tool Betrieblicher Umweltschutz
125	UN Global Compact	<ul style="list-style-type: none">  Kennzahlen-Tool Betrieblicher Umweltschutz
127	Labeling	
128	Impressum und Kontakt	<ul style="list-style-type: none"> - Informationen, die aus dem Nicht finanziellen Bericht übernommen wurden: <ul style="list-style-type: none">  Stakeholder-Engagement (S. 10–12)  CO₂-Flottenemissionen unserer Pkw (S. 17)  Neuer Testzyklus WLTP (S. 17–18)  CO₂-Emissionen gemäß dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) in g/km für 2018 (S. 18)  Menschenrechte (S. 72–74 [außer Box zu Ziel auf S. 72 und außer Abschnitt „Die Maßnahmen sind vielfältig“ auf S. 73–74])  Compliance (S. 78–81 sowie S. 83–87 [außer Abschnitt „Bedeutsame rechtliche Verfahren gegen Gesellschaften des Daimler-Konzerns“ auf S. 87])  Personalstrategie, Handlungsfelder und Ziele (S. 88–89)  Partnerschaft mit den Beschäftigten (S. 90)  Hohe Attraktivität als Arbeitgeber (S. 92)  Attraktive und faire Vergütung (S. 92–93)  Konzernweite Mitarbeiterbefragung (S. 96)  Betriebszugehörigkeit und Fluktuation (S. 96)  Unsere Grundsätze für den politischen Dialog und die Interessenvertretung (S. 105)  Unsere Managementrichtlinie „Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden“ (S. 105–106)  Zentrale Koordinierungsstelle (S. 106)

Nach Abschluss der Untersuchung erhielten wir einen Prüfvermerk. Er belegt Ziel, Zweck und Grundlagen der Prüfung, die durchgeführten Arbeiten sowie die Schlussfolgerungen. Die interne Berichterstattung dazu erfolgt über das Corporate Sustainability Board (CSB).

 **Prüfvermerk: S. 123 f.**

Wir berichten dem UN Global Compact über unsere Fortschritte

Daimler bekennt sich zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact. Wir gehörten zu den Erstunterzeichnern des UN Global Compact und sind Teilnehmer der 2011 gegründeten LEAD-Gruppe. Wir engagieren uns in thematischen und regionalen Arbeitsgruppen und Initiativen des UN Global Compact. Mit diesem Nachhaltigkeitsbericht kommen wir der Verpflichtung nach, regelmäßig über unsere Initiativen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen und Arbeitnehmerrechte, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung Rechenschaft abzulegen.

Im Juli 2018 haben wir den Nachhaltigkeitsbericht 2017 zusammen mit dem Dokument „Realizing the Blueprint: Corporate Action Plan“ als unseren offiziellen Fortschrittsbericht (Communication on Progress) an den UN Global Compact übermittelt. Den nächsten Fortschrittsbericht werden wir im Juli 2019 vorlegen.

 **UN Global Compact - Fortschrittsbericht**

Reporting-Prozess und Qualitätssicherung

Neben der System- und Datenqualitätsprüfung durch KPMG nehmen wir selbst ausführliche Benchmark-Analysen vor. Gleichzeitig überprüfen wir in einem internen Prozess unsere Ziele, Maßnahmen und Handlungsfelder.

- 118 Berichtsprofil
- 122 Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen und dokumentieren
- 123 Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung
- 125 UN Global Compact
- 127 Labeling
- 128 Impressum und Kontakt

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

Wirtschaftsdaten. Die Informationen zu wirtschaftlichen Zusammenhängen im Nachhaltigkeitsbericht 2018 basieren auf den Angaben des Daimler Geschäftsberichts 2018. Die darin enthaltenen Kapitel „Konzernlagebericht“ und „Konzernanhang“ sind von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen worden.

 **Weitere Informationen finden Sie im Geschäftsbericht 2018**

Daten zu Beschäftigten. Die Zahlen und Fakten im Kapitel Beschäftigte entsprechen den Zahlen und Fakten im Daimler Geschäftsbericht 2018. Für die Personaldatenberichterstattung wird hauptsächlich das elektronische Personalplanungs- und Reporting-Tool „HR ePARS“ genutzt, in das Daten aller konsolidierten Gesellschaften des Daimler-Konzerns einfließen. Ergänzt werden diese durch Daten, die mithilfe der elektronischen Personalverwaltung „ePeople“ beziehungsweise „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.

Datenerfassung betrieblicher Umweltschutz. 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 2002 wird zur Erfassung und Analyse der Daten eine Datenbank genutzt. Den Daten dieses Berichts liegt die Konzernstruktur des Berichtsjahres 2018 zugrunde.

Einbezogen sind alle Produktionsstätten, die mehrheitlich zum Daimler-Konzern gehören, sowie deutsche und europäische Standorte der Bereiche Logistik, Service und Vertrieb. Die Standorte der Daimler Financial Services bleiben unberücksichtigt. Insofern können die Zeitreihen von früher veröffentlichten Daten abweichen. Neue Standorte sind ab dem Zeitpunkt der Serienproduktion berücksichtigt. 2018 wurde der brasilianische Pkw-Produktionsstandort Iracemápolis erstmals in

die Bilanz mit aufgenommen. Insgesamt beziehen sich die Umweltdaten für 2018 auf 72 produzierende Standorte und Standortteile, 4 Standorte aus Forschung und Entwicklung sowie 36 Standorte aus Logistik, Service und Vertrieb.

Spezifische Umwelt- und Energiedaten. Ressourcenverbrauch und Emissionen hängen größtenteils von der Produktionsmenge ab. Daher berechnen wir spezifische Werte für die einzelnen Geschäftsfelder. Hierzu wird die Stückzahl der in den konsolidierten Werken produzierten Fahrzeuge des Geschäftsfeldes auf die entsprechenden Daten der Produktionswerke bezogen. Die spezifischen Werte der Bereiche Cars, Trucks, Vans und Buses erheben wir gemäß der Geschäftsfeldzuordnung, die seit 2006 gilt. Um konsistente Zeitreihen zu erhalten, wurde diese Aufteilung, soweit möglich, auch in die Vergangenheit zurückgerechnet. Die so gewonnenen spezifischen Daten können nur Orientierungswerte darstellen, denn sie berücksichtigen nicht die Entwicklung der Produktionstiefe, die Produktvielfalt und die Besonderheiten des teilweise geschäftsfeldübergreifenden Produktionsverbundes.

Haftungsausschluss

Bei der Erhebung der in diesem Bericht enthaltenen Daten sind wir mit großer Sorgfalt vorgegangen. Trotzdem können wir Fehler nicht vollkommen ausschließen. Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie „antizipieren“, „annehmen“, „glauben“, „einschätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „können/könnten“, „planen“, „projizieren“, „sollten“ und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen,

118	Berichtsprofil	Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben sind.
122	Wie wir unsere CO ₂ -Emissionen berechnen und dokumentieren	
123	Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung	
125	UN Global Compact	
127	Labeling	
128	Impressum und Kontakt	

Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Die Berichtsinhalte wurden von den fachlich zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern kontrolliert, Teilmfänge wurden zudem von KPMG geprüft.

Unser letzter Nachhaltigkeitsbericht erschien im April 2018 unter dem Titel „Nachhaltigkeitsbericht 2017“. Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht ist im April 2019 erschienen und trägt den Titel „Nachhaltigkeitsbericht 2018“. Unser nächster Bericht wird im März/April 2020 veröffentlicht.

Redaktionsschluss dieses Berichts: 22. Februar 2019

Weitere Informationen zum Konzern:

Unsere Finanzkennzahlen zum Geschäftsjahr 2018 sowie Informationen zu Geschäftsentwicklung, Geschäftsfeldern und Portfolioveränderungen finden Sie in unserem Geschäftsbericht.

 [Geschäftsbericht 2018](#)

Umfassende Zahlen und Daten zum Daimler-Konzern und seinen Marken bietet die Broschüre „Daimler im Überblick“.

 [Daimler im Überblick \(PDF\)](#)

118 Berichtsprofil
 122 Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen und dokumentieren
 123 Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung
 125 UN Global Compact
 127 Labeling
 128 Impressum und Kontakt

Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen und dokumentieren

Daimler berechnet und dokumentiert seine CO₂-Emissionen nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 der Greenhouse Gas Protocol Initiative, Scope 1 bis 3.

Dokumentiert werden alle CO₂-Emissionen aus stationären Quellen (Scope 1), die indirekten Emissionen aus der Erzeugung des eingekauften Stroms und der Fernwärme (Scope 2) sowie die Emissionen aus der Nutzung unserer Produkte (Scope 3). Wir berücksichtigen damit auch die unserer Tätigkeit vor- und nachgelagerten Emissionen.

Scope 1: Unsere direkten Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas und Kohle berechnen wir mit konstanten CO₂-Emissionsfaktoren gemäß dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) oder der deutschen Emissionshandelsstelle, DEHSt. Seit 2017 ist auch der Kraftstoffverbrauch Daimler-eigener Fahrzeuge enthalten. Berücksichtigt werden dabei die Fahrzeuge, deren Kraftstoffverbrauch über ein unternehmensinternes Abrechnungssystem erfasst wird. Derzeit nicht durch das System erfasste Fahrzeuge werden durch Standort bezogene Abfragen in die Erfassung integriert. Von 2010 bis 2017 war lediglich der Kraftstoffverbrauch für stationäre Anwendungen (v.a. Prüfstände und Notstromaggregate) in der Bilanzierung beinhaltet.

Unsere produktionsbezogenen Ziele (Energie, CO₂) bilanzieren wir weiterhin ohne Kraftstoffe, da der Kraftstoffverbrauch in erster Linie durch Aktivitäten außerhalb der Produktion (u. a. Firmenfahrzeuge, Prüfstände) verursacht wird. Deshalb werden auch die spezifischen Energieverbräuche und CO₂-Emissionen (gemessen je produziertem Fahrzeug), die den produktionsbezogenen Zielen zugrunde liegen, ohne Kraftstoffe ausgewiesen.

Scope 2: Die indirekten Emissionen von Fernwärme und Strom aus externer Erzeugung errechnen wir zeitlich und regional differenziert. Sofern keine genaueren Daten vorliegen, ziehen wir dabei die jährlich aktualisierten Faktoren der Internationalen Energieagentur (IEA) heran. In den USA wenden wir die Faktoren der EPA für die Stromerzeugung an. Seit 2016 erfolgt die CO₂-Bilanzierung über die separaten Bilanzierungsansätze „market based“ und „location based“. Grundlage ist der 2015 veröffentlichte neue Leitfaden der Greenhouse Gas Protocol Initiative zur Ermittlung von Scope-2-Emissionen. Für den Bilanzierungsansatz „market based“ erheben wir die CO₂-Emissionsfaktoren der lokalen Stromtarife oder Stromversorgungsunternehmen an unseren weltweiten Standorten. Wo diese nicht verfügbar sind, wird weiterhin der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor gemäß IEA bzw. gemäß EPA für die USA verwendet. Zu Vergleichszwecken werden auch die CO₂-Emissionen gemäß der „location based“-Methode ausgewiesen, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet.

Scope 3: CO₂-Emissionen, die durch die Nutzung unserer Produkte entstehen, ermitteln wir auf Basis unserer Absatzzahlen und des durchschnittlichen Flottenverbrauchswertes. Dabei gehen wir bei Pkw von einer jährlichen Laufleistung von 15.000 Kilometern über 10 Jahre aus. Für die Transporter setzen wir eine jährliche gemittelte Laufleistung von 28.500 Kilometern ebenfalls über 10 Jahre an. Für Lkw und Busse gibt es derzeit noch keine anzuwendenden gesetzlich vorgeschriebenen Testzyklen. Die Europäische Kommission hat ein computergestütztes Simulationsprogramm (VECTO) entwickelt, das die Herstellerangaben zum Verbrauch und CO₂-Ausstoß von Lkw und Bussen untereinander vergleichbar machen soll. Als erste Fahrzeugsegmente werden die schweren Lkw und Busse des Fern- und Regionalverkehrs, die ab dem 1. Januar 2019 produziert werden, mit VECTO zertifiziert werden. Weitere indirekte CO₂-Emissionen aus eingekauften Dienstleistungen und Vorleistungen berechnen wir beispielhaft für Dienstreisen und Lkw-Zulieferungen.

 [Scope-3-Emissionen 2018 \(PDF\)](#)

Andere Treibhausgase berechnen wir zurzeit nicht konzernweit. Wie die Bilanzierung der klimawirksamen Kältemittel in deutschen Werken zeigt, entfällt auf diese nur ein zu vernachlässigender Anteil im Promillebereich.

118	Berichtsprofil
122	Wie wir unsere CO ₂ -Emissionen berechnen und dokumentieren
123	Vermerk über eine unabhängige betriebs- wirtschaftliche Prüfung
125	UN Global Compact
127	Labeling
128	Impressum und Kontakt

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung von ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung mit begrenzter Sicherheit



An die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG, Stuttgart

Wir haben die Kennzahlen zu Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen, Wasserbezug und Abfall sowie die Inhalte, welche aus dem zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht 2018 übernommen wurden, veröffentlicht im Daimler Nachhaltigkeitsbericht (im Folgenden „Bericht“) der Daimler AG, Stuttgart (im Folgenden „Daimler“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 einer unabhängigen betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen.

Die ausgewählten Angaben im Umfang unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung sind im Berichtsprofil auf Seite 119 des Berichts aufgelistet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter von Daimler sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien. Daimler wendet die in den GRI Standards zur Nachhaltigkeitsberichtserstattung der Global Reporting Initiative (GRI) genannten Grundsätze und Standardangaben sowie

den Corporate Accounting and Reporting Standard (Scope 1 und 2) sowie den Corporate Value Chain Standard (Scope 3) der Greenhouse Gas Protocol Initiative, in Verbindung mit internen Richtlinien an (im Folgenden: „Berichtskriterien“).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst zum einen die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichtserstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Erklärung des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unsere Prüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfurteil mit begrenzter Sicherheit über die einleitend beschriebenen Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben

118	Berichtsprofil	vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und
122	Wie wir unsere CO ₂ -Emissionen berechnen und dokumentieren	durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit aussagen können, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die einleitend beschriebenen Angaben für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht
123	Vermerk über eine unabhängige betriebs- wirtschaftliche Prüfung	in Übereinstimmung mit den relevanten Berichtskriterien aufgestellt worden sind. Dies bedeutet nicht, dass zu jeder Angabe jeweils ein separates Prüfungs- urteil abgegeben wird. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicher- heit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird.
125	UN Global Compact	Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.
127	Labeling	
128	Impressum und Kontakt	

Im Rahmen unseres Auftrags haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung der Daimler AG in der Berichtsperiode.
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Kontrolle der im Prüfungsumfang enthaltenen Kennzahlen, einschließlich der Konsolidierung der Daten.
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich der betreffenden Daten verantwortlich sind.
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden.
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente.
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an den Standorten in Sindelfingen, Düsseldorf und Kawasaki (Japan).
- Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Informationen im zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht 2018.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung ausgewählter Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme gelangen lassen, dass die im Nachhaltigkeitsbericht der Daimler AG veröffentlichten ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel

Dieser Vermerk ist an die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG, Stuttgart, gerichtet und ausschließlich für diesen bestimmt. Gegenüber Dritten übernehmen wir insoweit keine Verantwortung.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zugrunde (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio. für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 11. April 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Thümler	Mokler
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

118 Berichtsprofil
 122 Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen und dokumentieren
 123 Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung
 125 UN Global Compact
 127 Labeling
 128 Impressum und Kontakt

UN Global Compact



Prinzipien	Prinzipien des UN Global Compact	Seite
<p>Prinzip 1 Unterstützung der Menschenrechte</p> <p>Prinzip 2 Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen</p> <p>Prinzip 3 Wahrung der Vereinigungsfreiheit</p> <p>Prinzip 4 Abschaffung aller Formen von Zwangsarbeit</p> <p>Prinzip 5 Abschaffung der Kinderarbeit</p>	<p>Der Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unserem Unternehmen und seinem Umfeld messen wir höchste Bedeutung zu. Für uns als Automobilhersteller stehen die Arbeitnehmerrechte, gerechte Arbeitsbedingungen sowie die Absage an jede Form der Diskriminierung und an Zwangs- und Kinderarbeit im Vordergrund. Die Verantwortlichkeit für Menschenrechtsfragen haben wir in unserem Konzernvorstand im Ressort Integrität und Recht verankert und legen auch in unserer Governance-Struktur für Nachhaltigkeit ein besonderes Gewicht auf dieses Thema. Mit unserem Human Rights Respect System wollen wir dabei Menschenrechtsfragen sowohl bei Daimler-Mehrheitsbeteiligungen wie auch in der Zuliefererkette adressieren.</p>	<p>Prinzip 1 👁️ 2, 4 f., 71 ff.</p> <p>Prinzip 2 👁️ 71 ff.</p> <p>Prinzip 3 👁️ 71 ff.</p> <p>Prinzip 4 👁️ 71 ff.</p> <p>Prinzip 5 👁️ 45, 71 ff.</p>
<p>Prinzip 6 Vermeidung von Diskriminierung</p>	<p>Um in Einstellungsprozessen eine geschlechtsspezifische oder andere Diskriminierung auszuschließen, orientiert sich die fixe Grundvergütung an der Funktion und Ebene. Dem gleichen Ziel dienen bei der regelmäßigen Einkommensüberprüfung Dokumentationspflicht, Mehraugenprinzip und ein zentrales HR-System, das für Transparenz sorgt. Unsere internen Einkommensüberprüfungen haben gezeigt, dass die individuelle Vergütungshöhe bei vergleichbaren Tätigkeiten durch Faktoren wie individuelle Performance sowie Erfahrung in der Funktion bestimmt wird, nicht aber durch das Geschlecht.</p>	<p>Prinzip 6 👁️ 71 ff., 91 f., 95 f., 98</p>
<p>Prinzip 7 Vorsorgender Umweltschutz</p>	<p>Eine besondere Bedeutung kommt dem Vorsorgeprinzip in Bezug auf die Steuerung der lokalen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit zu. Das gilt zum Beispiel für den Umweltschutz in der Produktion: In unserem Umweltmanagementsystem haben wir Strukturen und Prozesse definiert mit dem Ziel eines transparenten Reportings für unsere Produktionsstätten rund um die Welt und klaren Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen. Über 98 Prozent unserer Belegschaft arbeiten an Standorten mit einem nach ISO 14001 auditierten und zertifizierten Umweltmanagementsystem. Zudem führen wir regelmäßig Umweltrisikoplanalysen (Environmental Due Diligence) an unseren Standorten durch.</p>	<p>Prinzip 7 👁️ 4 ff., 8 f., 13 ff., 26 ff., 37 ff., 45 ff.</p>

	Prinzipien	Prinzipien des UN Global Compact	Seite
118	Berichtsprofil		
122	Wie wir unsere CO ₂ -Emissionen berechnen und dokumentieren	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. Den Daten dieses Berichts liegt die Konzernstruktur des Berichtsjahres 2018 zugrunde. Einbezogen sind alle relevanten Produktionsstätten, die mehrheitlich zum Daimler-Konzern gehören, sowie die deutschen und europäischen Vertriebsniederlassungen, Standorte aus Logistik, Service und Vertrieb. Die Standorte der Daimler Financial Services bleiben unberücksichtigt. Die Umweltdaten für 2018 beziehen sich auf insgesamt 72 produzierende Standorte und Standortteile sowie 36 Standorte aus Logistik, Service und Vertrieb.	Prinzip 8 👁 4 ff., 8 f., 13 ff., 26 ff., 37 ff., 45 ff.
123	Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung		
125	UN Global Compact		
127	Labeling		
128	Impressum und Kontakt	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. Unsere Fahrzeuge werden so entwickelt, daß sie einen möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch haben und bezüglich der Schadstoffemissionen oft den Standard in der Automobilindustrie definieren.	Prinzip 9 👁 13 ff., 34 ff., 39 ff.
	Prinzip 10 Maßnahmen gegen Korruption	Unser Anspruch ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Werten erfüllen. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integrires Verhalten verbindlich festgeschrieben. Ein Schwerpunktziel unserer Compliance-Aktivitäten ist die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften. Daimler hat sich verpflichtet, Korruption im eigenen unternehmerischen Handeln zu bekämpfen. Bei der Bekämpfung von Korruption geht es neben der Einhaltung von Gesetzen auch um die Beachtung der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Als einer der Gründungsteilnehmer des UN Global Compact haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, daran mitzuwirken, dass nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Geschäftspartner den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen. Dabei gilt es vor allem, die Korruption weltweit zu bekämpfen, um dadurch beeinträchtigte gesellschaftliche Verhältnisse zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Unser Antikorruptions-Compliance-Programm basiert auf unserem umfassenden Compliance Management System. Dieses weltweit angewandte System beinhaltet insbesondere ein integriertes Risk Assessment, das interne Informationen wie das Geschäftsmodell einer Einheit und externe Informationen, zum Beispiel den Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International, berücksichtigt. Dazu kommen risikobasierte Maßnahmen zur Vermeidung von Korruption in allen Geschäftsaktivitäten (zum Beispiel die Prüfung von Geschäftspartnern und Transaktionen) sowie die besondere Sorgfalt im Umgang mit Behörden und Amtsträgern. Ein besonderer Schwerpunkt der Maßnahmen zur Risikominimierung liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern sowie Geschäftsbeziehungen zu Großhändlern und Generalvertretern weltweit.	Prinzip 10 👁 76 f., 78-84

- 118 Berichtsprofil
- 122 Wie wir unsere CO₂-Emissionen berechnen und dokumentieren
- 123 Vermerk über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung
- 125 UN Global Compact
- 127 Labeling
- 128 Impressum und Kontakt

Labeling

31

Verbräuche und CO₂-Emissionen

Fahrzeug	Stromverbrauch kombiniert	Wasserstoffverbrauch kombiniert	CO ₂ -Emission (lokal)
EQC	22,2 kWh/100 km		0 g/km
smart EQ fortwo	20,1–12,9 kWh/100 km		0 g/km
smart EQ fortwo cabrio	20,2–13,0 kWh/100 km		0 g/km
smart EQ forfour	20,8–13,4 kWh/100 km		0 g/km
GLC F-CELL	13,7 kWh/100 km	0,34 kg/100 km	0 g/km

Hinweise zum Labeling

Auf der Grundlage der gemessenen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt.

Die angegebenen Werte zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit von Rädern/Reifen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter <http://www.dat.de> unentgeltlich erhältlich ist.

- 118 Berichtsprofil
- 122 Wie wir unsere
CO₂-Emissionen berechnen
und dokumentieren
- 123 Vermerk über eine
unabhängige betriebs-
wirtschaftliche Prüfung
- 125 UN Global Compact
- 127 Labeling
- 128 Impressum und Kontakt

Impressum und Kontakt

Herausgeber

Daimler AG, Mercedesstraße 137,
70327 Stuttgart, Deutschland

Verantwortlich für den Herausgeber

Michael Jochum

Publications Manager

Mirjam Bendak, Moritz Sckaer

Produktionsassistenz

Katharina Helm

Redaktion und Gestaltung

SLau Konzepte & Kommunikation (Beratung/Redaktion)
TEAMKOM Kommunikation&Design (Gestaltung)

Fotos

Bildarchiv Daimler AG, iStock (S. 71)

Kontakt

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

 www.daimler.com/nachhaltigkeit

Jana Kraegenbring-Noor (Nachhaltigkeitsmanagement, Umwelt)
Dr. Wolfram Heger (Nachhaltigkeitsmanagement,
Menschenrechte, Stakeholder-Dialog, Gesellschaft)
Alexander Möhle (Einkauf)
Patricia Matzerath (Personal)
Carolin Lindemann (Integrität)

© 2019 Daimler AG

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

Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit bei Daimler finden Sie
unter www.daimler.com/nachhaltigkeit

