



Nachhaltigkeitsbericht 2023

Mercedes-Benz Group



3	VORWORT
5	GOVERNANCE
68	UMWELT
119	SOZIALES
179	KENNZAHLEN
192	WEITERE INFORMATIONEN

Vorwort

GRI 2-22



Liebe Leserin, lieber Leser,

die einzigartige Geschichte von Mercedes-Benz ist reich an ikonischen Autos, bahnbrechenden Technologien und unternehmerischen Erfolgen. Eine Motivation zeichnet unser Unternehmen seit jeher aus: Wir können und wollen uns und die Welt um uns herum zum Besseren verändern. In diesem Sinne haben wir in den vergangenen Jahren unsere nachhaltige Geschäftsstrategie etabliert. Sie ist Voraussetzung dafür, langfristig wirtschaftlich erfolgreich zu bleiben und damit auch die verschiedenen Ansprüche im Hinblick auf Nachhaltigkeit, soziale Verantwortung und gute Unternehmensführung zu erfüllen, die wir einerseits an uns selbst stellen und die andererseits von außen an uns gestellt werden.

2023 war für Mercedes-Benz und die gesamte Automobilbranche ein Jahr voller Herausforderungen. Das Marktumfeld war von anspruchsvollen Bedingungen geprägt und eine Vielzahl externer Faktoren hat die Wirtschaft beeinflusst. Dies ändert jedoch nichts an der Notwendigkeit und Dringlichkeit der Dekarbonisierung. Dementsprechend treiben wir die Transformation weiter voran. Die Verkäufe vollelektrischer Pkw der Marke Mercedes-Benz haben wir 2023 um 73 Prozent gesteigert. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge am gesamten Pkw-Absatz lag bei 20 Prozent. Und wir schaffen weiter die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Auch eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur gehört für uns dazu. Bis 2030 wollen wir unser eigenes Mercedes-Benz Schnelllade-Netzwerk mit mehr als 10.000 Ladepunkten in unseren Kernmärkten installieren. Wir erwarten, dass unser Schnellladenetz den Hochlauf der Elektromobilität unterstützen wird. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche unserer Kundinnen und Kunden. Das heißt: Wir bleiben auf unserem Weg in Richtung CO₂-Neutralität strategisch fokussiert und taktisch flexibel.

Wir konzentrieren uns dabei nicht nur auf nachhaltige Produkte, sondern begreifen Nachhaltigkeit umfassend: Wir wollen bis 2039 über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO₂-neutral werden. Wir werden die Batterieproduktion ausbauen und eine Batterierecyclingfabrik eröffnen, um den Kreislauf zu schließen. Wir investieren in die Qualifizierung unserer Belegschaft und bauen unsere Standorte zu Kompetenzzentren für Zukunftstechnologien aus. Dabei achten wir auf eine sozial gerechte Transformation. Wir entwickeln unser eigenes Betriebssystem und nutzen zunehmend Künstliche Intelligenz (KI) in unseren digitalen Produkten und Dienstleistungen. Aus diesem Grund haben wir bereits früh Prinzipien für einen verantwortungsvollen Umgang mit KI entwickelt und etabliert. Für KI und eine erfolgreiche nachhaltige Geschäftsstrategie werden Daten aus den unterschiedlichsten Bereichen benötigt. Für uns ist der verantwortungsvolle Umgang mit Daten essenziell, um das Vertrauen der Kunden in die Digitalisierung zu stärken.

Die Achtung der Menschenrechte entlang unserer Wertschöpfungsketten ist uns wichtig und stellt eine grundlegende Aufgabe dar. Aus diesem Grund arbeiten wir zum Beispiel kontinuierlich an der weiteren Verbesserung der Transparenz in unseren Lieferketten.

Unsere Maßnahmen gehen über das Einhalten von Vorschriften hinaus und zielen vor allem darauf ab, die Rechte der Menschen zu schützen.

Im August 2023 hat der Aufsichtsrat die Koordinationsrolle für alle Mercedes-Benz Group Nachhaltigkeitsthemen in das Vorstandsresort Integrity, Governance & Sustainability gelegt. Damit stellen wir eine noch stärkere Fokussierung und Bündelung dieser wichtigen Themen sicher. In Sachen Nachhaltigkeit haben wir bereits viel erreicht. Doch es stehen uns noch viele Herausforderungen bevor – wie zum Beispiel die professionelle Handhabung der regulatorischen Komponenten, die von der EU-Gesetzgebung gestellt werden.

Uns ist bewusst, dass wir diese Aufgaben nicht im Alleingang bewerkstelligen können. Ein regelmäßiger Austausch auf Augenhöhe mit relevanten internen und externen Stakeholdern ist von enormer Bedeutung. Wir brauchen nicht nur eine gute Zusammenarbeit mit der Politik, sondern wollen weiterhin mit vielen verschiedenen Seiten zusammenarbeiten. Ein wichtiges Gremium für unsere Nachhaltigkeitsarbeit ist der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft, darunter Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik,

Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Ein weiteres wichtiges Instrument ist für uns der Austausch mit Stakeholdern in Form des »Sustainability Dialogue«. 2023 haben wir solche Dialoge in China, Deutschland, Indien und den USA veranstaltet.

Wir sind uns unserer Verantwortung für unsere Zukunft und unsere Umwelt bewusst. Deswegen sind wir fest entschlossen, unser Unternehmen dauerhaft nachhaltig und dabei wirtschaftlich erfolgreich aufzustellen. Es ist uns wichtig, transparent über das bisher Erreichte und unsere Pläne für die Zukunft zu informieren. Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre unseres neuen Nachhaltigkeitsberichts und freuen uns auf einen weiterhin konstruktiven Dialog.

Ihre

Ola Källenius

Renata Jungo Brüniger

GOVERNANCE

6 Nachhaltige Unternehmensführung

- 6 Nachhaltige Geschäftsstrategie
- 10 Entlang der Wertschöpfungskette
- 11 Nachhaltigkeitsmanagement
- 23 EU-Taxonomie

36 Integrität und Compliance

- 36 Integrität
- 39 Compliance Management

52 Datenverantwortung

60 Partnerschaften und politisches Engagement

- 60 Vertrauenswürdiger Partner

Nachhaltige Unternehmensführung

Nachhaltige Geschäftsstrategie

Nachhaltigkeit als Veränderungstreiber

Die Mercedes-Benz Group will nachhaltig Wert schaffen – wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich. So lautet einer der zentralen Leitsätze. Er gilt nicht nur für die eigenen Produkte und Produktionsstandorte; er umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette des Konzerns. Diesen Ansatz übersetzt die Mercedes-Benz Group in ihre nachhaltige Geschäftsstrategie und verankert damit ihre Nachhaltigkeitsthemen mitten im täglichen Geschäft. Ziel ist es, u. a. Erwartungen und Ansprüche der Stakeholder zu erfüllen: Kundinnen und Kunden, Beschäftigte, Investoren, Geschäftspartner, [Nichtregierungsorganisationen \(NGOs\)](#) sowie die Gesellschaft insgesamt.

[➔ Strategie und Ziele, Geschäftsbericht 2023](#)

Eines der wichtigsten Ziele der Mercedes-Benz Group ist die Dekarbonisierung. Der Konzern hat dieses Ziel fest in der nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert. In der Strategie der Mercedes-Benz Group findet sich das Ziel in der »Ambition 2039« wieder: Bis 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO₂-neutral¹ werden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bereiten sich darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, sei es ein vollelektrischer Antrieb oder ein Verbrennungsmotor – bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein.

Mercedes-Benz Group auf einen Blick

GRI 2-1/-2/-4/-6

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart (Deutschland). Die Mercedes-Benz Group ist ein Automobilhersteller, der global tätig ist und zu den größten Anbietern von Luxus-Fahrzeugen und gewerblichen Transportern im Premiumsegment zählt. Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkundinnen und -kunden sowie Händler, Flottenmanagement, die Vermittlung von Versicherungen sowie innovative und digitale Mobilitätsdienstleistungen, das Angebot nahtloser Zahlungsmethoden und der Ausbau der Ladeinfrastruktur ergänzen das Leistungsspektrum.

Die Mercedes-Benz Group umfasst neben der Mercedes-Benz Group AG sämtliche Tochterunternehmen, auf die die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Sie entscheidet über die Strategie des Konzerns, übernimmt die Steuerung des Konzerns und stellt als Konzernobergesellschaft konzernweit die Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen sicher.

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Nachhaltige Unternehmensführung

Die Marke Mercedes-Benz gehört dabei zu den wertvollsten Marken der Welt². Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Markenwelt des Konzerns.

Die Markenwelt der Mercedes-Benz Group



Die operative Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group wird in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility geführt. Sie vertreibt Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat über 30 Produktionsstätten in Europa, Nord- und Lateinamerika, Asien und Afrika.



² Untersuchung des US-amerikanischen Markenberatungsunternehmens Interbrand im November 2023.

Nachhaltige Unternehmensführung

Unternehmensprofil

	2023	2022
Beschäftigte (Stand 31. Dezember)¹	166.051	168.797
Produktionsstandorte	>30²	30
Konzernabsatz (in Mio. Einheiten)	2,492	2,456
Finanzielle Kennzahlen (in Mio. €)		
Umsatz	153.218	150.017
Forschungs- und Entwicklungsleistungen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans	9.996	8.541
Personalaufwendungen (Löhne und Gehälter, soziale Sicherheit, Altersversorgung)	16.633	16.501
Dividendensumme (in €)	5,30	5,20

¹ Aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.

² Einschließlich nicht konsolidierter Tochterunternehmen, assoziierter Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten.

Handlungsfelder und Grundlagen der Nachhaltigkeit

GRI 3-2

Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedet hat. Nachhaltigkeitsthemen sind integraler Bestandteil der Geschäftsstrategie.

[➔ Strategie und Ziele, Geschäftsbericht 2023](#)

Mit ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie berücksichtigt die Mercedes-Benz Group die für ihre Geschäftstätigkeit relevanten regulatorischen Anforderungen sowie anerkannte internationale Rahmenwerke, die Erwartungen externer und interner Stakeholder und globale Trends. Regelmäßig führt sie Wesentlichkeitsanalysen durch, um die strategischen Handlungsfelder zu identifizieren.

Hierbei orientiert sich die Mercedes-Benz Group u. a. auch an den 17 Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals – SDGs), insbesondere den SDGs 8 und 9 sowie 11 bis 13 und konzentriert sich dabei auf die Bereiche, in denen sie Mehrwert schaffen kann.

Unter Einbindung relevanter Stakeholder-Gruppen diskutiert sie die wesentlichen Handlungsfelder.

Im Berichtsjahr hat der Konzern folgende sechs Handlungsfelder bestätigt und die dazugehörigen strategischen Ambitionen, soweit erforderlich, präzisiert:

1. **Klimaschutz und Luftreinhaltung:** Bis 2039 soll die Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte entlang der gesamten Wertschöpfungskette bilanziell CO₂-neutral³ werden und bis 2025 keine Auswirkungen mehr auf die NO₂-Belastung in urbanen Räumen haben.

2. **Ressourcenschonung:** Die Mercedes-Benz Group will den Ressourcenverbrauch vom Wachstum des Geschäftsvolumens entkoppeln.
3. **Nachhaltigere urbane Mobilität:** Die Mercedes-Benz Group will einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch Mobilitäts- und Verkehrslösungen leisten.
4. **Verkehrssicherheit:** Die Mercedes-Benz Group verfolgt die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickelt automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.
5. **Datenverantwortung:** Das Kundenvertrauen und der verantwortungsvolle Umgang mit Kundendaten sind die Basis für nachhaltige digitale Produkte und Services.
6. **Menschenrechte:** Die Mercedes-Benz Group übernimmt Verantwortung und setzt sich für die Wahrung der Menschenrechte entlang der eigenen automobilen Wertschöpfungskette ein.

³ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Nachhaltige Unternehmensführung

Die Mercedes-Benz Group hat drei Grundlagen definiert, sog. Enabler, die für den Erfolg in den sechs Handlungsfeldern unabdingbar sind:

1. **Integrität:** Um Integrität in allen Bereichen fest zu verankern, betrachtet die Mercedes-Benz Group zwei entscheidende Aspekte: Zum einen wird durch die Etablierung von adäquaten Strukturen mit entsprechenden Richtlinien und Prozessen die Organisation befähigt, das Fundament für integriertes Verhalten zu stellen. Zum anderen konzentriert sich der Konzern darauf, Mitarbeitende individuell zu befähigen, Integrität zu verstehen und dadurch ethisch und nachhaltig zu handeln.
2. **Beschäftigte:** Als attraktiver Arbeitgeber bietet Mercedes-Benz moderne und flexible Arbeitsbedingungen sowie für alle Beschäftigten in jeder Lebensphase umfassende Möglichkeiten, sich weiterzubilden. Gleichzeitig entwickelt die Mercedes-Benz Group die Vielfalt der Belegschaft als Fundament der Unternehmensstrategie kontinuierlich weiter und fördert eine inkl. Unternehmenskultur.
3. **Partnerschaften:** Die Mercedes-Benz Group geht Partnerschaften mit gesellschaftlichen und politischen Akteuren ein, um die Ziele der nachhaltigen Geschäftsstrategie vor dem Hintergrund der ökologischen und sozialen Herausforderungen dieser Zeit zu erreichen. Die konzerneigenen Grundsätze für den politischen Dialog und die Interessenvertretung sind die Basis für ein verantwortungsbewusstes und verlässliches Handeln innerhalb dieser Partnerschaften.

Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen

Um ihre wesentlichen Handlungsfelder zu definieren und auszugestalten, orientiert sich die Mercedes-Benz Group an den UN-Nachhaltigkeitszielen. Hierfür konzentriert sie sich auf die Bereiche, in denen sie Mehrwert schaffen kann.

Folgende SDGs stehen bei der Arbeit der Mercedes-Benz Group im Fokus:

SDG 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum:

Der Konzern entwickelte in den eigenen Einheiten sowie in der Lieferkette einen risikobasierten Managementansatz zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte und setzt diesen um. Durch die Produktion und das große Einkaufsvolumen schafft die Mercedes-Benz Group zudem Arbeitsplätze in der ganzen Welt.

SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur:

Digitalisierung und Elektrifizierung – damit gestaltet die Mercedes-Benz Group die nachhaltige Mobilität der Zukunft und trägt z. B. zu mehr Sicherheit bei. Zudem demonstriert sie das Potenzial digitaler Innovationen für die Gesellschaft.

SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden: Mit ihren Fahrzeugen, datenbasierten Lösungen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der  multimodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten leistet die Mercedes-Benz Group einen Beitrag zur nachhaltigeren Mobilität in urbanen Ballungsgebieten.

SDG 12 – Nachhaltiger Konsum und Produktion:

Die Mercedes-Benz Group arbeitet daran, die Effizienz ihrer Fahrzeuge zu steigern und den Rohmaterialeinsatz erheblich zu senken. Eine der Aufgaben dabei ist, Materialkreisläufe für Primärrohstoffe, die für die Elektrofahrzeuge benötigt werden, zu stärken. Auf diese Weise stellt die Mercedes-Benz Group die Weichen für eine nachhaltige Produktion.

SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz:

Mit der nachhaltigen Geschäftsstrategie und den dazugehörigen Maßnahmen und Zielen für die Reduktion von Emissionen der eigenen Fahrzeuge, Werke und Lieferketten will die Mercedes-Benz Group ihre Umweltauswirkungen auf das Klima reduzieren.

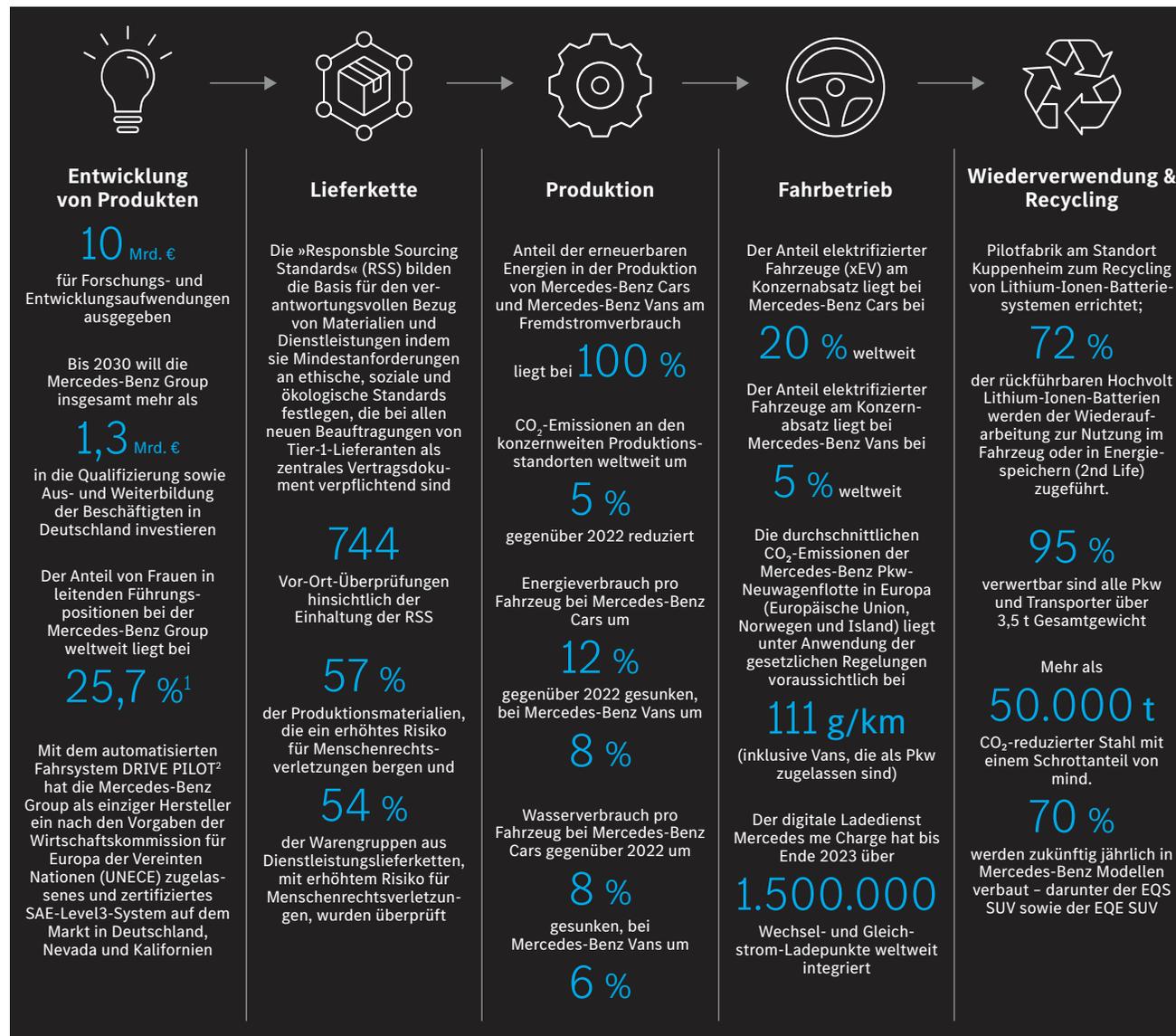
Nachhaltige Unternehmensführung

Entlang der Wertschöpfungskette

GRI 2-6

Die Automobilbranche befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, den die Mercedes-Benz Group aktiv mitgestalten will. Dabei betrachtet sie die gesamte Wertschöpfungskette. Diese umfasst den vollständigen Fahrzeug-Lebenszyklus – von der Entwicklung über die Lieferkette und die eigene Herstellung bis hin zur Nutzung und Entsorgung der Fahrzeuge. Sie will dabei die negativen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit möglichst vermeiden oder minimieren und nachhaltig Wert schaffen – wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich.

Die nachfolgende Grafik zeigt vereinfacht die wesentlichen Stufen der Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group.



¹ Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften.

² Verfügbarkeit und Nutzung der DRIVE PILOT Funktionen auf der Autobahn sind abhängig von Ausstattungen, Ländern und geltenden Gesetzen.

Nachhaltige Unternehmensführung

Entwicklung von Produkten

Die Mercedes-Benz Group bietet ein breites Produktportfolio an Pkw, Vans und gewerblichen Transportern. Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, ihr Angebot an Elektrofahrzeugen weiter auszubauen. Entsprechend stark engagiert sie sich im Bereich Forschung und Entwicklung.

Lieferkette

Die Fahrzeuge von Mercedes-Benz bestehen aus mehreren Tausend Komponenten – Rohmaterialien wie etwa Eisen, Kupfer oder Aluminium, Vorprodukten wie Stahl, Teilprodukten wie Sitzen, Kabelbäumen etc. –, entsprechend komplex ist die Lieferkette: Sie umfasst für Produktions- und Nichtproduktionsmaterial mehrere Zehntausend direkte Lieferanten, v. a. aus den Regionen Europa, Asien und Nordamerika. Diese haben wiederum Sublieferanten.

Produktion

Die Mercedes-Benz Group verfügt weltweit über 30⁴ eigene Produktionsstandorte auf 5 Kontinenten. Dort werden Fahrzeuge sowie Komponenten – darunter Getriebe, Achsen, Motoren, elektrische Antriebssysteme und Batterien – produziert.

Nutzung/Fahrbetrieb

Mit ihren Marken und Mobilitätsangeboten ist die Mercedes-Benz Group in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Rund 2,492 Mio. Pkw und Vans hat der Konzern 2023 an seine Kundinnen und Kunden ausgeliefert. Zudem möchte der Konzern seine Kundinnen und Kunden bei einer klimaschonenderen Fahrweise und bei Kaufentscheidungen zugunsten lokal emissionsfreier Fahrzeuge unterstützen.

Wiederverwendung und Recycling

Die Mercedes-Benz Group folgt der  **Abfallhierarchie**. Oberstes Ziel ist es, Abfälle zu vermeiden. Erst dann folgen gemäß der Abfallhierarchie Maßnahmen zur Wiederverwendung verschiedener Komponenten und Bauteile durch Remanufacturing sowie zur Materialrückgewinnung durch Recycling.

Einige wesentliche Fortschritte, die die Mercedes-Benz Group in den Handlungsfeldern und bei den Enablern entlang ihrer Wertschöpfungskette im Jahr 2023 verzeichnen konnte, zeigt die vorliegende Grafik.

Nachhaltigkeitsmanagement**Wesentlichkeitsanalyse****GRI 3-1/-2**

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für die Mercedes-Benz Group und ihre Stakeholder besonders relevant sind, führte der Konzern 2021 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch. Diese wurde im Sommer 2022 abgeschlossen und gilt nach einer Überprüfung der Handlungsfelder auch für das Jahr 2023.

Neben den sechs strategischen Handlungsfeldern wurden weitere potenziell relevante Nachhaltigkeitsthemen und -trends analysiert. Insgesamt wurden 17 Themen bewertet, die sich in weitere Unterthemen aufgliedern.

Bei der Analyse hat die Mercedes-Benz Group zwei Perspektiven betrachtet:

- **Inside-out:** Die positiven oder negativen Einflüsse der Geschäftstätigkeit des Konzerns auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft werden ins Blickfeld gerückt.
- **Outside-in:** Die Auswirkungen der externen Anforderungen und Erwartungen an die Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns auf dessen Geschäftsverlauf, Geschäftsergebnisse und allgemeine Lage werden betrachtet.

⁴ Einschließlich nicht konsolidierter Tochterunternehmen, assoziierter Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten.

Nachhaltige Unternehmensführung

Die Analyse setzte sich aus mehreren Komponenten zusammen:

Die Basis zur Beurteilung der Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen und -trends bildeten eine Desk-Analyse sowie eine internationale Online-Befragung. An ihr nahmen rund 15.000 Personen aus 52 Ländern teil – sie bilden relevante Stakeholder-Gruppen wie Privat- und Geschäftskunden, interessierte Verbraucherinnen und Verbraucher, Investoren, Beschäftigte, Lieferanten und Geschäftspartner, Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wissenschaft und Verwaltung sowie von [Nichtregierungsorganisationen \(NGOs\)](#) ab.

Daneben führte die Mercedes-Benz Group rund 20 Interviews sowohl mit internen als auch mit externen Expertinnen und Experten der genannten Stakeholder-Gruppen. Ziel war es, die bisherigen Nachhaltigkeitsleistungen des Konzerns zu bewerten, Nachhaltigkeitstrends aufzuspüren und so die Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen zu überprüfen.

Zudem unternahm die Mercedes-Benz Group eine Bewertung der Auswirkungen ihrer Unternehmenstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft (Inside-out). Die Ergebnisse berücksichtigte sie bei der Beurteilung der Themenrelevanz in der Inside-out-Dimension.

Für die Themenbeurteilung in der Outside-in-Dimension analysierte die Mercedes-Benz Group die Berichterstattung relevanter Wettbewerber zu deren Geschäftsentwicklung und Nachhaltigkeitsleistung, die Medienberichterstattung zu ausgewählten Nachhaltigkeitsthemen

über einen längeren Zeitraum hinweg, zentrale NGO-Positionen, regulatorische Vorgaben sowie kapitalmarktrelevante Informationen und ließ diese von den Stakeholder-Gruppen ihrer Relevanz nach gewichten.

In einem weiteren Schritt prüfte die Mercedes-Benz Group die aus der Analyse resultierenden Nachhaltigkeitsthemen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie den Geschäftsverlauf. Auf dieser Grundlage wurden die Themen für die nichtfinanzielle Erklärung definiert.

[➤ Nichtfinanzielle Erklärung, Geschäftsbericht 2023](#)

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

Aktuell arbeitet der Konzern an einer Wesentlichkeitsanalyse, die die Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) widerspiegelt. Sie wird voraussichtlich Anfang des zweiten Quartals 2024 abgeschlossen und u. a. die Basis für das Sustainability Statement 2024 bilden. Parallel zur Wesentlichkeitsanalyse wird die nachhaltige Geschäftsstrategie überarbeitet. Hierbei werden die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse sowie regulatorische und strategische Entwicklungen, Stakeholder Feedback und allgemeine Trends berücksichtigt. Für das Geschäftsjahr 2024 fließen die refokussierten nachhaltigen Handlungsfelder (»Human Rights«, »People«, »Traffic Safety«, »Decarbonization«, »Resource Use & Circularity«, »Digital Trust«), in die nachhaltige Geschäftsstrategie ein.

Vorgehen Wesentlichkeitsanalyse

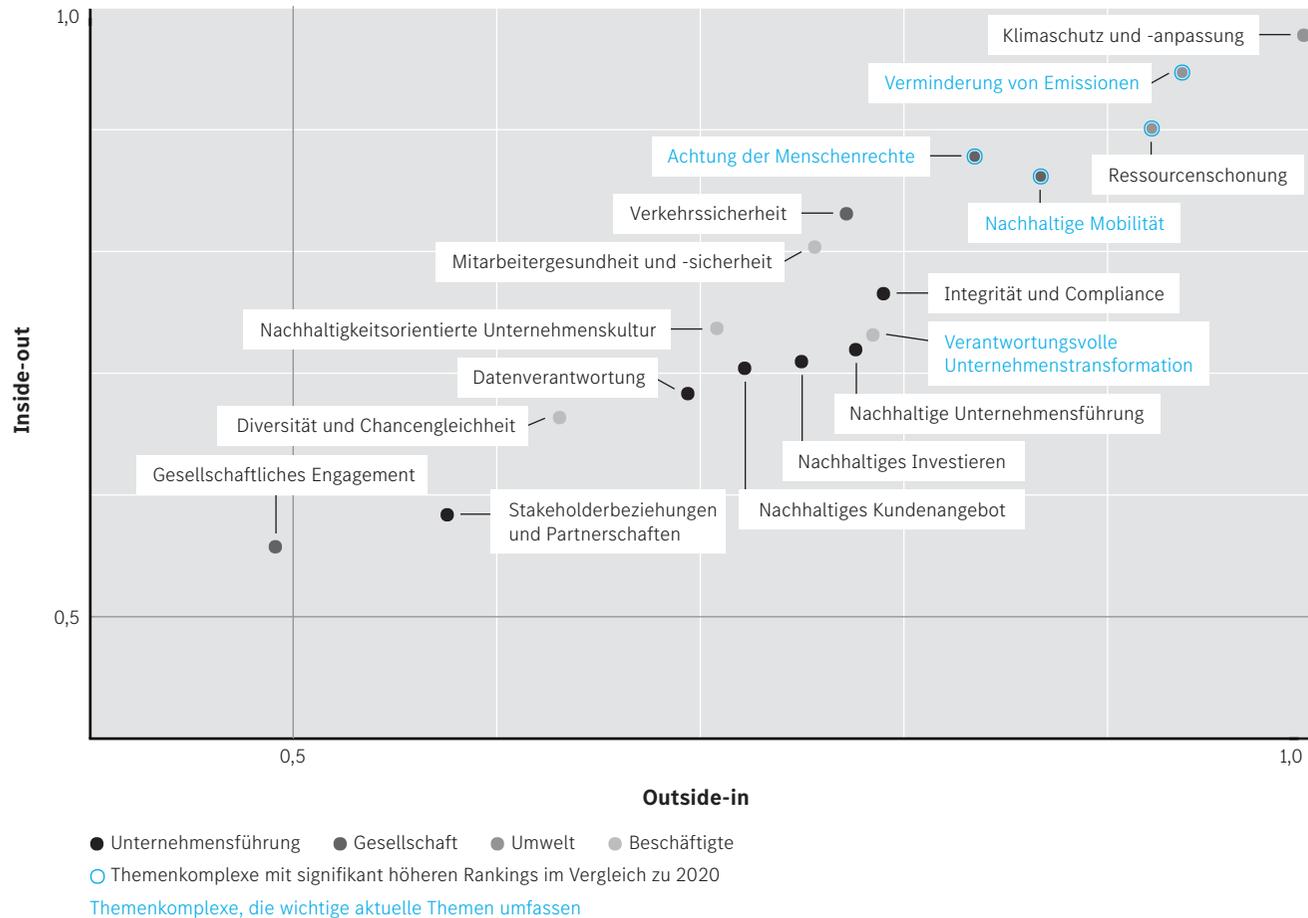
Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt die Themen nach ihrer Relevanz: »Klimaschutz und -anpassung«, »Verminderung von Emissionen« sowie »Ressourcenschonung« haben auf Basis der Analyse und der Stakeholder-Befragung höchste Bedeutung. Gleiches gilt für die Themenkomplexe »Achtung der Menschenrechte« und »Nachhaltige Mobilität«. Dies bestätigt die konzerneigenen strategischen Handlungsfelder.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden mit allen verantwortlichen Fachbereichen intensiv diskutiert und im dritten Quartal 2022 dem damaligen Group Sustainability Board (GSB) vorgestellt. Sie sind eine wichtige Grundlage für die kritische Betrachtung und Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Zudem orientiert sich die Mercedes-Benz Group bei der Identifikation nachhaltigkeitsbezogener Chancen und Risiken an den durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen. Wesentliche Risiken und Chancen in den Bereichen Environment, Social und Governance (ESG) legt die Mercedes-Benz Group im Risiko- und Chancenbericht innerhalb des Geschäftsberichts offen.

[➤ Risiko und Chancenbericht, Geschäftsbericht 2023](#)

Nachhaltige Unternehmensführung

Wesentlichkeitsmatrix



1 Aus Gründen der Lesbarkeit zeigt die Grafik einen Ausschnitt der Wesentlichkeitsmatrix.

2 Die gekennzeichneten Linien auf der x- und y-Achse zeigen die von der Mercedes-Benz Group gesetzte Wesentlichkeitsgrenze, ab der Themen für den vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht als wesentlich eingestuft wurden.

Nachhaltige Unternehmensführung

Themenkomplex und Themen

Themenkomplex	Themen	Themenkomplex	Themen	Themenkomplex	Themen
Nachhaltige Unternehmensführung	Verankerung von Nachhaltigkeit in der Steuerung des Unternehmens entlang der Wertschöpfungskette	Nachhaltige Mobilität	Nachhaltige Mobilitätssysteme	Diversität und Chancengleichheit	Diversität in der Belegschaft
	Berücksichtigung von ESG-Risiken im Risikomanagement		Zugang zu Mobilität		Angemessene Vergütung
	Verankerung von Nachhaltigkeit in der Geschäftsstrategie		Nachhaltige Logistik		Berücksichtigung von Diversität bei der Entwicklung und Vermarktung von Produkten und Dienstleistungen
	Nachhaltigkeit als Kriterium für die Vergütung	Ausbau der Ladeinfrastruktur	Stakeholder-Beziehungen und Partnerschaften	Politischer Dialog auf nationaler und internationaler Ebene	
	Verantwortungsvolle Entrichtung von Steuern und Verwendung öffentlicher Fördergelder	Fahrzeugsicherheit		Stakeholder-Dialog auf Konzernebene	
Transparente Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsbelangen	Sicherer Straßenverkehr	Datenverantwortung	Datenschutz	Kommunaler und regionaler Stakeholder-Dialog	
Klimaschutz und -anpassung	Emissionsfreie Fahrzeuge/E-Mobilität		Automatisiertes Fahren	Verantwortungsvoller Einsatz von Künstlicher Intelligenz	Gesellschaftliches Engagement
	CO ₂ -arme Fahrzeuge	Datenschutz	Datenbasierte Lösungen für nachhaltige Mobilität	Freiwilliges Mitarbeiterengagement	
	Dekarbonisierung der Produktion und weiterer Geschäftsaktivitäten der Mercedes-Benz Group	Cyber Security	Achtung der Menschenrechte	Achtung der Menschenrechte in eigenen Einheiten	Weltweite Förderung von Projekten gemeinnütziger Organisationen und Stiftungen im Rahmen der globalen Verantwortung
	Klimaschutz in der Lieferkette	Verantwortungsvoller Einsatz von Künstlicher Intelligenz		Menschenrechtliche Sorgfaltspflicht in der Lieferkette	Nachhaltiges Kundenangebot
	Grünes Laden von E-Fahrzeugen	Datenbasierte Lösungen für nachhaltige Mobilität	Menschenrechtliche Sorgfaltspflicht im Vertrieb	Transparente Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen	
Klimaanpassung von Mercedes-Benz Standorten und Betriebsabläufen	Achtung der Menschenrechte	Compliance (Regelkonformität)	Nachhaltigkeit im Vertriebsnetz		
Verminderung von Emissionen	Schadstoffarme Fahrzeuge	Integrität und Compliance	Integrität	Nachhaltiges Investieren	Mercedes-Benz als nachhaltiges Investitionsobjekt
	Schadstoffarme Produktion	Integrität in den Geschäftspraktiken von Lieferanten und Geschäftspartnern	Integrität in den Geschäftspraktiken von Lieferanten und Geschäftspartnern		Mercedes-Benz als nachhaltiger Investor
	Lärmschutz	Verantwortungsvolle Unternehmenstransformation	Verantwortungsvolle und nachhaltige Beschäftigung		
Ressourcenschonung	Energieeffizienz und erneuerbare Energien	Mitarbeitergesundheit und -sicherheit	Betriebliche Mitbestimmung		
	Nachhaltiger Umgang mit Wasser		Aus- und Weiterbildung		
	Schutz vor Umweltverschmutzung durch Abfälle	Betriebliche Gesundheitsförderung			
	Naturschutz und Biodiversität	Arbeitssicherheit und -schutz			
	Materialeffizienz und Einsatz nachhaltiger Materialien	Nachhaltigkeitsorientierte Unternehmenskultur	Führungskultur		
Kreislaufwirtschaft		Moderne Arbeitsformen und -zeitmodelle			
Ressourcenschonung in der Lieferkette					

Nachhaltige Unternehmensführung

Steuerung von Nachhaltigkeit

GRI 2-1/-6/-9/-11/-12/-13/-14/-18/-19/-20 GRI 303-1

Die Mercedes-Benz Group AG nimmt die Steuerung des Konzerns wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie der Mercedes-Benz Group. Sie beschließt über strategisch bedeutende Sachverhalte in deren operativem Geschäft und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

Die konzerneigene Governance-Struktur besteht aus Vorstand und Aufsichtsrat und entspricht der nach deutschem Recht für eine Aktiengesellschaft geforderten dualen Führungsstruktur. Der Vorstand leitet die Mercedes-Benz Group, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät. Beide Organe arbeiten zum Wohle des Konzerns eng zusammen. Die Mercedes-Benz Group AG beachtet den Deutschen Corporate Governance Kodex, wie in der jährlichen Entsprechenserklärung angegeben.

➤ Entsprechenserklärung 2023

Die Vorstands- und Führungskräftevergütung wurde im Jahr 2023 angepasst. Damit sollte die Komplexität des Vergütungssystems reduziert, Transparenz geschaffen und eine ganzheitliche Incentivierung nachhaltigen Wirtschaftens im Konzern sichergestellt werden. Neben finanziellen Zielen enthält die variable Vergütung des Vorstands und der Führungskräfte der weiteren [Führungsebenen](#) eins bis drei und von Teilen der Ebene vier

kurzfristige Transformationsziele zu CO₂-Emissionen, Sicherheitsinnovationen und dem ESG-Stakeholder-Management; 2023 umfasst sie außerdem erstmals langfristige Nachhaltigkeitsziele zum anteiligen Absatz von [Plug-in-Hybriden \(PHEV\)](#) und [vollelektrischen Fahrzeugen \(BEV\)](#)⁵, zur Überprüfung hochriskanter Produktionsstoffe sowie zu Diversität und Inklusion. Des Weiteren beinhaltet die variable Vergütung unverändert nichtfinanzielle Ziele in Bezug auf die Kundinnen und Kunden, Beschäftigten sowie Integrität.

➤ Vergütungsbericht 2023

➤ Geschäftsbericht 2023

Die Arbeit in den strategischen Handlungsfeldern steuert die Mercedes-Benz Group – neben anderen Aufgaben – über einen internen Berichtsprozess mit detaillierten Scorecards. Klar geregelte Verantwortlichkeiten in den Führungs- und Organisationsstrukturen für jedes der Geschäftsfelder sollen diesen Prozess unterstützen.

Ende Juli 2023 beschloss der Aufsichtsrat auf Vorstandsebene eine ressortübergreifende Steuerungs- und Koordinierungsfunktion für das konzernweite Nachhaltigkeitsmanagement zu verankern. Die dementprechende Funktion des Sustainability Coordinators übernahm zum 1. August 2023 Renata Jungo Brüngger. Ihr Vorstandsressort trägt nun den Namen Integrität,

Governance & Nachhaltigkeit (vormals Integrität und Recht).

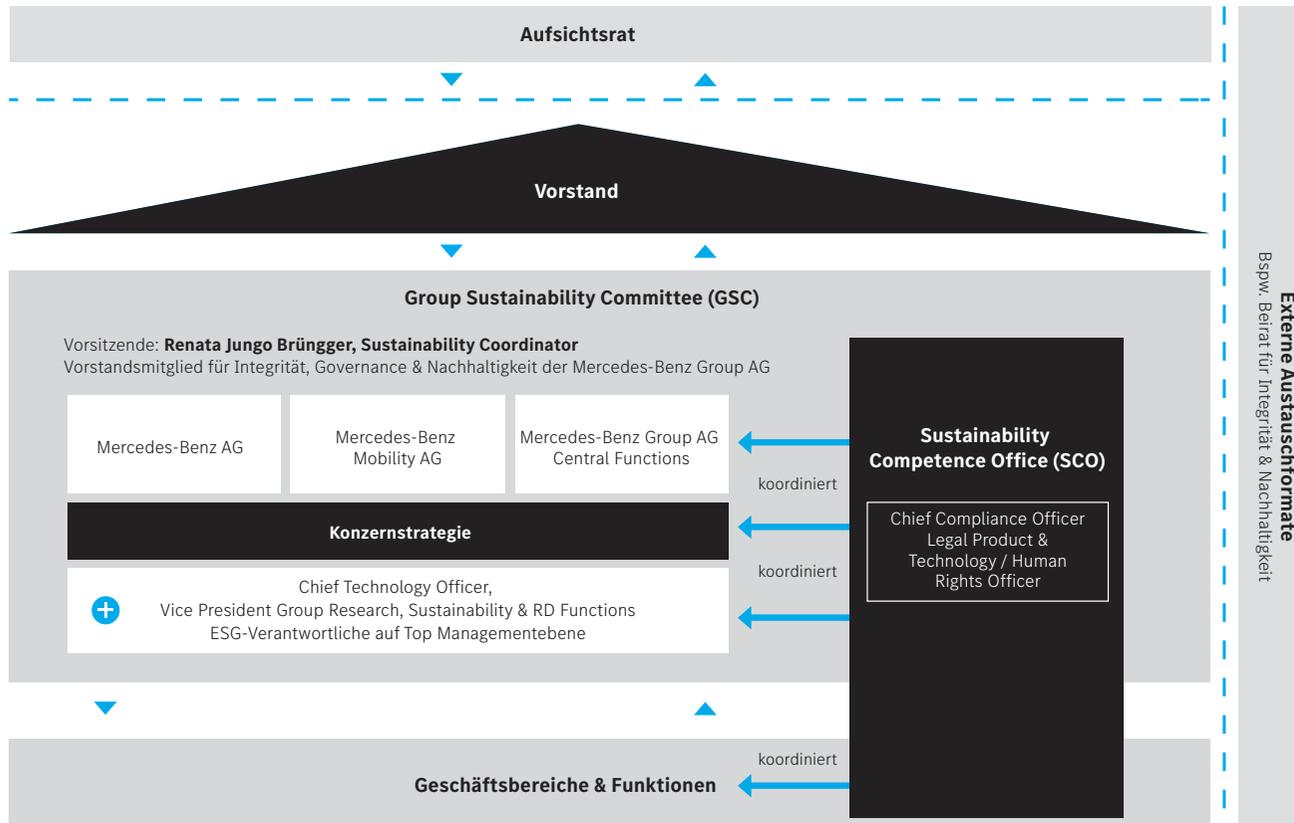
Das bisherige zentrale Managementgremium für Nachhaltigkeit, das Group Sustainability Board (GSB), unter dem Vorsitz der beiden Vorstandsmitglieder Renata Jungo Brüngger und Markus Schäfer, wurde im Berichtsjahr durch das Group Sustainability Committee (GSC) ersetzt. Das neue Gremium tagt quartalsweise unter dem Vorsitz von Renata Jungo Brüngger als Sustainability Coordinator. Es setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Topmanagements zusammen und steuert ESG-Themen entlang von Zielen, KPIs und Verantwortlichkeiten ganzheitlich über Ressorts, Divisionen und Regionen hinweg. Die Mitglieder des GSC tauschen sich zunächst zu ausgewählten nachhaltigkeitsbezogenen Themen und Fragestellungen aus, bevor sie diese dem Vorstand zur Entscheidungsfindung vorlegen. Die Mitglieder des GSC verantworten auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsthemen in ihren jeweiligen Ressorts. Mit der neuen Struktur verfolgt die Mercedes-Benz Group das Ziel, eine schlankere Gremienlandschaft zu schaffen, effizientere Entscheidungsprozesse zu ermöglichen und die Verantwortung für Nachhaltigkeitsthemen noch stärker in den einzelnen Ressorts und Geschäftsfeldern zu etablieren.

⁵ Weitere Informationen zum Absatz der Plug-in-Hybride und vollelektrischen Fahrzeuge im Kapitel Klimaschutz, unter Maßnahmen und Ergebnisse.

Nachhaltige Unternehmensführung

Governance

GRI 2-1/-6/-9/-11/-12/-13/-14/-18/-19/-20



Im Sustainability Coordination Meeting (SCM) tritt das GSC mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen relevanten Ressorts und Fachbereichen in den Dialog. Das SCM tagt 14-tägig regelmäßig unter der Leitung des Sustainability Competence Office (SCO). Dieses wiederum berät und unterstützt die Fachbereiche dabei, die vom Vorstand oder GSC erhaltenen Aufgaben umzusetzen. Darüber hinaus überwacht das SCO die Fortschritte in den sechs Handlungsfeldern und den drei Enablern der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die Ergebnisse der unterjährigen Arbeit werden in Form von detaillierten Scorecards mindestens zweimal jährlich an das GSC und den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG berichtet.

Der regelmäßige Austausch mit Expertinnen und Experten der Landesgesellschaften in bestehenden Netzwerken wurde intensiviert. Das 2020 ins Leben gerufene Dialogformat »Sustainability Forum« ist inzwischen fest etabliert und bietet Kolleginnen und Kollegen der weltweiten Landesgesellschaften regelmäßig Gelegenheit, sich über aktuelle Entwicklungen in der Konzernzentrale sowie in den Märkten zu informieren und auszutauschen. Im Fokus des Forums stehen Information und Austausch zu aktuellen Entwicklungen der nachhaltigen Geschäftsstrategie, einschließlich der Einbindung bei der Wesentlichkeitsanalyse, den Nachhaltigkeitszielen sowie den Handlungsfeldern. Darüber hinaus diskutieren die internationalen Expertinnen und Experten über lokale Best-Practice-Beispiele, Leuchtturmprojekte und weitere relevante Themen.

Nachhaltige Unternehmensführung

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG kontrolliert die Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Entsprechend wichtig ist es, dass er und seine Ausschüsse angemessen über die entsprechenden Nachhaltigkeitsthemen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance informiert werden. Um das zu gewährleisten, sind ESG-Themen regelmäßig Gegenstand der Sitzungen des Aufsichtsrats. Hierbei werden ESG-Expertinnen und Experten der Fachabteilungen hinzugezogen. Auch im Rahmen der Strategiesitzung des Aufsichtsrats wurden ESG-relevante Themen diskutiert. Zudem tauschen sich Mitglieder der Führungs- und Aufsichtsgremien regelmäßig mit dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit über die Fortschritte bei der Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie aus. Seitens des Aufsichtsrats bringt u. a. Dame Polly Courtice ihre umfangreiche Expertise im Bereich Nachhaltigkeit an unterschiedlichen Stellen ein.

➤ Integrität – Beirat als wichtiger Impulsgeber

Richtlinien, Standards und Prinzipien

GRI 2-23-/24

Integrität, Compliance und rechtliche Verantwortung sind Eckpfeiler der nachhaltigen Unternehmensführung und verpflichtend für das Handeln aller Beschäftigten der Mercedes-Benz Group. Die zentralen Vorgaben hierfür sind in der konzerneigenen [Verhaltensrichtlinie](#) verankert. Ergänzt wird diese durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien.

Das House of Policies ist die digitale Plattform für Richtlinien. Alle konzerninternen Richtlinien und betrieblichen Vereinbarungen der Mercedes-Benz Group sind hier in einer nutzerfreundlichen Datenbank zusammengefasst, die für sämtliche Beschäftigte zugänglich ist. Die Richtlinien sind in mehreren Sprachen verfügbar. Mitarbeitende können hier zudem auf ein kompaktes webbasiertes Training zu Richtlinien zugreifen, Konzerngesellschaften auf eine Beratung zur lokalen Umsetzung von Richtlinien.

Als grundlegende Leitplanken für ihre Geschäftstätigkeit setzt die Mercedes-Benz Group zudem die zehn Prinzipien des Global Compact der UN ein. Als Gründungsmitglied ist sie dem [UN Global Compact \(UNGC\)](#) besonders verbunden.

Die internen Grundsätze und Richtlinien der Mercedes-Benz Group bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und weiteren internationalen Prinzipien auf. Hierzu zählen die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung ([OECD](#)) und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Risiko- und Chancenmanagement

GRI 2-12/-23/-24/-25 GRI 3-3 GRI 201-2 GRI 413-2

Die Mercedes-Benz Group ist verschiedenen Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko versteht die Mercedes-Benz Group die Gefahr, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Geschäftsfelder daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören monetäre ebenso wie nichtmonetäre Risiken. Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group zu sichern und auszubauen. Als Chance bezeichnet die Mercedes-Benz Group die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Geschäftsfelds zu sichern oder zu übertreffen.

Um diese Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, werden angemessene und wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

Mit dem Risikomanagementsystem sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele nachhaltig zu unterstützen und das Risikobewusstsein in der

Nachhaltige Unternehmensführung

Mercedes-Benz Group zu erhöhen. Es ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Mercedes-Benz Group eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Geschäftsfeldern und Konzernfunktionen.

Das Chancenmanagementsystem der Mercedes-Benz Group ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, im Rahmen der Geschäftstätigkeit auftretende Chancen frühzeitig zu erkennen und möglichst optimal für den Konzern zu nutzen. Hierdurch sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von bis zu fünf Jahren erfasst. Auch strategische Risiken und Chancen werden im Risiko- und Chancenmanagementprozess berücksichtigt. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu berichten. Über die Segmente werden die Informationen an das Konzernrisikomanagement für die Berichterstattung an Vorstand, Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat weitergegeben.

Die verantwortlichen Bereiche steuern die Risiken und Chancen im Konzern durch unterschiedliche Maßnahmen. Ihr Auftrag ist es, diese Maßnahmen zu definieren

und ggf. einzuleiten, um Risiken zu vermeiden und zu reduzieren. Weiterhin gilt es, Maßnahmen umzusetzen, mit denen identifizierte Chancen realisiert werden können. Ob eine Maßnahme wirtschaftlich ist, wird vor ihrer Umsetzung durch den Maßnahmenverantwortlichen unter Einbeziehung des Controllings bewertet.

Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems (einschließlich des Compliance-Management-Systems – CMS) gemessen am Umfang der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Konzerns ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Es wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Mercedes-Benz Mobility sowie Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG geleitet. Neben diesen gehörten dem GRMC zum 31. Dezember 2023 Vertreterinnen und Vertreter der Bereiche Mercedes-Benz Group Finance, der Rechtsabteilung, des Compliance-Bereichs, der Konzernsicherheit, von Global Cyber & Information Security sowie das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Mobility AG an. Die interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen fest integriert

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen sind integraler Bestandteil des konzernweiten Risiko- und Chancenmanagementsystems. Bei der Identifikation dieser Risiken und Chancen orientiert sich die Mercedes-Benz Group an den durch die

Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie mit ein, die mit konkreten Zielen belegt sind. Unter Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen mit Bezug zu ESG-Themen verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage oder auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann oder deren Eintreten einen positiven oder negativen Einfluss auf die Wirtschaft, Umwelt oder Gesellschaft haben kann.

Unter ESG-Themen – bezogen auf den Bereich Umwelt – werden u. a. Auswirkungen durch klimatische Bedingungen und Veränderungen verstanden. Risiken für den Transformationsprozess des Konzerns können aufgrund veränderter politischer Rahmenbedingungen, technologischer Entwicklung sowie sich verändernder Märkte entstehen. Arbeitsrechtliche Standards, Arbeits- und Produktsicherheit sowie Produkthaftung und die Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards bei Lieferanten sind Beispiele für Sachverhalte im Bereich Soziales, die Risiken bergen können. Der Bereich Governance befasst sich beispielsweise mit Vorgaben aus dem Wettbewerbsrecht und Maßnahmen zur Korruptionsprävention, aus denen sich Risiken ergeben können.

ESG-bezogene Risiken und Chancen, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen sowie den Produkten und Dienstleistungen der Mercedes-Benz Group verknüpft sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend den

Nachhaltige Unternehmensführung

§§ 315 c, 289 c HGB haben können, liegen aus heutiger Sicht nicht vor. Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der [Task Force on Climate-Related Financial Disclosures \(TCFD\)](#) sind Faktoren aus dem Bereich Umwelt und werden damit ebenfalls im Rahmen des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet.

[➤ Risiko und Chancenbericht, Geschäftsbericht 2023](#)

Dialog mit Stakeholdern

GRI 2-12/-16/-29

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert darauf, mit ihren Interessengruppen im Gespräch zu bleiben. Der Austausch mit ihnen ermöglicht es ihr, ihr Nachhaltigkeitsengagement aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten, neue Trends zu identifizieren und aufzugreifen sowie Erfahrungen auszutauschen. Voraussetzung dafür ist, dass die Mercedes-Benz Group ihre Stakeholder kennt. Stakeholder sind Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische oder ökologische Ansprüche oder Erwartungen an ein Unternehmen haben. Als primäre Stakeholder hat die Mercedes-Benz Group demnach Kundinnen und Kunden, Beschäftigte, Investoren und Lieferanten identifiziert. Darüber hinaus tauscht sich die Mercedes-Benz Group regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie NGOs aus. Auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analystinnen und Analysten, Kommunen, Menschen aus der Nachbarschaft der Konzernstandorte sowie Personen aus Wissenschaft und Politik pflegt der Konzern den Kontakt.

Exemplarische Instrumente des Stakeholder-Management-Ansatzes



Information

- Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte
- Konzernwebsite
- Social Intranet und weitere interne Kommunikationskanäle
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Blogs und Social Media
- Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum
- Umwelterklärungen der Werke
- Kapitalmarktkommunikation
- »Climate Policy Report«
- Nachhaltigkeitsrankings und -ratings



Dialog

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



Partizipation

- Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen
- Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit
- Peer Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact und der Global Reporting Initiative

Um den Dialog mit ihren Stakeholdern konzernweit zu implementieren, hat die Mercedes-Benz Group klare Verantwortlichkeiten und Kommunikationswege für den Austausch festgelegt sowie spezifische Dialogformen etabliert. Die unterschiedlichen Dialogformate werden aus dem Ressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit und weiteren Bereichen wie External Affairs initiiert.

[➤ Vertrauenswürdiger Partner – Dialog mit Anspruchsgruppen](#)

[➤ Weitere Informationen – Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen](#)

Die Mercedes-Benz Group nutzt verschiedene Formate, um mit relevanten Stakeholdern in den Dialog zu treten: Unter anderem veranstaltet sie jährliche »Sustainability Dialogues«, führt Stakeholder-Befragungen sowie Fachtagungen und thematische Dialoge durch – etwa in Form von Workshops oder über den Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Zudem beobachtet sie aktuelle öffentliche Diskussionen und informiert sich über damit verbundene Erwartungen, indem sie sich an branchenspezifischen und -übergreifenden Netzwerken und Initiativen beteiligt. Zusätzlich werden Studien und andere wissenschaftliche Publikationen ausgewertet und eigene Medienanalysen durchgeführt. Dies hilft dem

Nachhaltige Unternehmensführung

Konzern über den von ihm initiierten Dialog hinaus, Entwicklungen und Stakeholder-Erwartungen frühzeitig zu erkennen.

Sustainability Dialogue

Ein wichtiges Instrument zur Umsetzung ist der Austausch mit Stakeholdern in Form des »Sustainability Dialogue«. Er findet seit 2008 einmal jährlich in Stuttgart (Deutschland) statt und bringt Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen mit Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und des Managements zusammen. Neben Vorträgen und Paneldiskussionen diskutieren die Teilnehmenden in verschiedenen, von den jeweiligen Fachbereichen ausgerichteten Workshops über ausgewählte Nachhaltigkeitsthemen und arbeiten gemeinsam an der Weiterentwicklung ihrer Ansätze.

Im Berichtsjahr 2023 fand der Mercedes-Benz Group [»Sustainability Dialogue 2023«](#) in China, Deutschland, Indien und den USA statt.

Nachhaltiges Investieren

Die zunehmende Nachfrage nach ESG-orientierten Anlageprodukten durch institutionelle Investoren und private Anlegerinnen und Anleger sowie die regulatorische Dynamik der letzten Jahre führen dazu, dass mehr Transparenz darüber verlangt wird, wie ESG-Faktoren bei der Vermögensverwaltung und in Anlageentscheidungen berücksichtigt werden. Gleichzeitig bietet sich Unternehmen damit eine zusätzliche Differenzierungs-

möglichkeit im Wettbewerb um Eigen- und Fremdkapital durch den Nachweis einer nachhaltigen Geschäftsstrategie, ambitionierter ESG-Ziele und transparenter ESG-Berichterstattung entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Mittlerweile existiert dafür eine Vielzahl von Berichtsrahmen. Hierunter fallen sowohl freiwillige Standards, wie die Empfehlungen der [TCFD](#) oder das Framework des [Sustainability Accounting Standards Board \(SASB\)](#), als auch gesetzliche Offenlegungspflichten. Zu ihnen gehören u. a. die [EU-Taxonomie](#) und die ab dem Berichtsjahr 2024 geltende Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die weitreichendere Transparenz für Investoren gewährleisten sollen. Die ESG-Berichterstattung wird damit zugleich komplexer und anspruchsvoller.

Die externe Berichterstattung der Mercedes-Benz Group konzentriert sich auf die für die Investoren des Konzerns im Berichtsjahr relevanten Berichtsstandards (u. a. TCFD, SASB, GRI) sowie auf weitergehende Veröffentlichungen wie den [Climate Transition Action Plan Report \(CTAP\)](#), den [»Climate Policy Report«](#) oder den [»Raw Materials Report«](#). Die Mercedes-Benz Group beobachtet unterdessen laufend, wie sich die Anforderungen ihrer Kapitalgeber an die ESG-Berichterstattung weiterentwickeln, und prüft neben den gesetzlichen Anforderungen deren Umsetzung in der eigenen Berichterstattung.

[➤ TCFD-Referenztablelle](#)

[➤ SASB-Referenztablelle](#)

Nachhaltige Geschäftsstrategie finanzieren

Die Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group erfordert große Investitionen. Deshalb verfolgt der Konzern u. a. das Ziel, dass seine eigenen Wertpapiere am Kapitalmarkt noch stärker als nachhaltige Anlageobjekte wahrgenommen werden. Dafür pflegt die Mercedes-Benz Group einen kontinuierlichen Austausch mit Kapitalmarktakteuren sowohl aufseiten der Eigen- als auch der Fremdkapitalgeber. Hierzu nutzt sie diverse Plattformen. Im Berichtsjahr 2023 informierte die Mercedes-Benz Group Investoren sowie Analystinnen und Analysten beispielsweise auf ihrer zweiten digitalen ESG-Konferenz über die aktuellen Entwicklungen in ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie.

Der Bereich Investor Relations & Treasury der Mercedes-Benz Group AG arbeitet bei der ESG-Kommunikation eng mit den internen Nachhaltigkeitsbereichen zusammen und ist in die relevanten Gremien (z. B. im GSC) eingebunden. Die Mercedes-Benz Group trägt damit der Entwicklung Rechnung, dass sich nachhaltiges Investieren zu einer zentralen Anlagestrategie entwickelt hat – v. a. für institutionelle Anleger. Sie stellen besonders hohe Anforderungen an die Transparenz der externen Berichterstattung nach ESG-Kriterien.

[➤ Nachhaltigkeitsmanagement – Steuerung von Nachhaltigkeit](#)

Nachhaltige Unternehmensführung

Ratings und Anleihen

ESG-Ratingagenturen wie MSCI, Sustainalytics, ISS ESG oder CDP sind wichtige Akteure am Kapitalmarkt und im nachhaltigkeitsorientierten Investitionsprozess; sie dienen vielen Investoren als weitere Entscheidungshilfe.

Die Mercedes-Benz Group erreichte in der Offenlegung ihrer klimabezogenen Aktivitäten im CDP-Klimafragebogen im Berichtsjahr ein A- Rating. Darüber hinaus hat sie zum zweiten Mal im separaten CDP-Wasserfragebogen über wasserbezogene Aktivitäten berichtet und anschließend ein A- Rating erzielt. Bei den ESG-Ratingagenturen MSCI, Sustainalytics und ISS ESG liegt die Mercedes-Benz Group im vorderen Feld der im Automobilssektor bewerteten Unternehmen.

Mit dem Ziel, die Ratingagenturen angemessen mit Informationen zu versorgen, arbeiten die verschiedenen Fachbereiche der Mercedes-Benz Group eng zusammen. Ihre Aufgabe ist es, die externe Berichterstattung weiterzuentwickeln, etwaige Lücken zu schließen und interne Veränderungsprozesse anzustoßen.

Um die Mercedes-Benz Group noch stärker als Konzern mit nachhaltigen Investitionen zu positionieren und ESG-basiertes Kapital für die Geschäftsentwicklung zu nutzen, aktualisierte der Konzern im Berichtsjahr sein 2020 erstelltes  »Green Finance Framework«. Dieses Rahmenwerk ermöglicht es, Investitionen in Entwicklung, Produktion und Kundenfinanzierung vollelektrischer Fahrzeuge gezielt, etwa durch Anleihen oder Kredite, zu finanzieren. Auf dieser Grundlage begab die

Mercedes-Benz Group im Mai 2023 erneut Anleihen mit Laufzeiten von drei und acht Jahren. Im Juni 2023 emitierte sie zudem erneut eine Anleihe außerhalb des europäischen Markts als Green Panda Bond in China.

Das Rahmenwerk orientiert sich an den Green Bond Principles, freiwilligen Prozessleitlinien der International Capital Market Association (ICMA), den Green Loan Principles, gemeinsamen freiwilligen Leitlinien der Loan Market Association (LMA) und der Asia Pacific Loan Market Association (APLMA). Das überarbeitete Rahmenwerk wurde vom  Centre for International Climate and Environmental Research (CICERO) zertifiziert und erhielt die höchste Bewertung »Dark Green« sowie ein »Excellent« für seine Governance-Struktur.

Nachhaltige Anlage des Pensionsvermögens

Bei der Anlage des Pensionsvermögens agiert die Mercedes-Benz Group selbst als Investor. Hierfür spielen ESG-Kriterien ebenfalls eine zunehmend wichtige Rolle.

Für das deutsche Pensionsvermögen wurden die folgenden Ziele für die Berücksichtigung von ESG-Kriterien definiert: Schaffung von Transparenz im Umgang mit Nachhaltigkeitsaspekten, Nutzung von Chancen aus nachhaltigen Entwicklungen sowie die angemessene Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsrisiken. Für den überwiegenden Teil des deutschen Pensionsvermögens erfolgt die Kapitalanlage über Vermögensverwalter, denen der Konzern individuelle Mandate erteilt.

In Abstimmung mit den Investmentkomitees achtet die Mercedes-Benz Group im Rahmen ihres Nachhaltigkeitskonzepts verstärkt auf die Berücksichtigung und Transparenz von Nachhaltigkeitsaspekten im Investmentprozess. Darüber hinaus werden mit nachhaltigen Investments verbundene Risiko- und Renditeaspekte berücksichtigt. Für liquide Assetklassen arbeitet die Mercedes-Benz Group ausschließlich mit Vermögensverwaltern zusammen, die die  UN Principles for Responsible Investment (PRI) unterzeichnet haben. Anhand einer Negativliste sollen Investments in Unternehmen und Ländern ausgeschlossen werden, die die konzerneigenen Kernanforderungen nicht erfüllen. Über die Implementierung von ESG-Themeninvestments nutzt die Mercedes-Benz Group Chancen aus nachhaltigen Entwicklungen. Sie konzentriert sich außerdem darauf, Nachhaltigkeitsaspekte – u. a. über Benchmarks oder Nachhaltigkeitskennzahlen – sukzessive in ihre Mandate zu integrieren. Dazu stattete sie 2023 Teile ihrer Mandate mit externen Asset-Managern mit Nachhaltigkeitszielen aus und verankerte diese entsprechend in den Anlagerichtlinien. Damit konnte für die Assetklassen »Aktien« und »Unternehmensanleihen« des deutschen Pensionsvermögens – unter Berücksichtigung der vorhandenen Datenabdeckung – ein geringerer CO₂-Fußabdruck im Vergleich zum aggregierten Benchmark erreicht werden. Während sich die aggregierte Benchmark aus den an die Asset Manager vergebenen Indizes ermittelt, wird der CO₂-Fußabdruck anhand von extern eingekauften ESG-Daten bestimmt. Darüber hinaus baute die Mercedes-Benz Group eine interne Berichterstattung zu verschiedenen Nachhaltigkeitskennzahlen für das deutsche Pensionsvermögen auf.

Nachhaltige Unternehmensführung

Die im Rahmen des Nachhaltigkeitskonzepts umgesetzten Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Entwicklungen angepasst. Die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG berücksichtigt nachteilige Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsfaktoren im Rahmen der Offenlegungsverordnung. Für die Kapitalanlage der ausländischen Pensionsvermögen gelten die länderspezifischen Anforderungen hinsichtlich der Berücksichtigung von ESG-Kriterien.

Steuerpflicht

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

Die Mercedes-Benz Group versteht sich als verantwortungsbewusster Konzern, der bestrebt ist, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten zu erfüllen und öffentliche Fördermittel verantwortungsbewusst einzusetzen. Damit will der Konzern auch seiner sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Die Steuerstrategie des Konzerns verfolgt insbesondere folgende Prinzipien:

- Durch qualifizierte und erfahrene Experten und möglichst effiziente und verlässliche Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen will die Mercedes-Benz Group sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards eingehalten werden.
- Dem Grundsatz des »Good Corporate Tax Citizen« (als Unternehmen der Verantwortung als Steuerzahler

nachkommen) entsprechend verfolgt die Mercedes-Benz Group eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis betrieblicher Gründe (»Tax Follows Business«). Zudem ist die Mercedes-Benz Group bestrebt, die Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden noch kooperativer, transparenter und konstruktiver zu gestalten. Dabei wahrt sie ihre Rechtspositionen und vertritt ihre Interessen, wo sie es für sachgerecht und legitim hält.

Die vom Vorstand der Mercedes-Benz Group AG festgelegte Steuerstrategie des Konzerns legt den Rahmen des Handelns fest und wird durch organisatorische und inhaltliche Richtlinien, Vorgaben und Anweisungen konkretisiert und umgesetzt. Die Steuerstrategie wird regelmäßig auf entsprechende Anpassungen geprüft.

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen des Konzerns. Zudem machen sie konkrete Umsetzungsvorgaben für die gesetzliche Erfüllung und schärfen damit das Bewusstsein der Beschäftigten für steuerliche Sachverhalte. Das Management wird über monatliche Berichterstattung, turnusmäßige Regelkommunikationen und anlassbezogen zu relevanten Steuerthemen informiert sowie in Compliance-Prozesse eingebunden:

- regelmäßiger Austausch zwischen CFO und Leiter Steuern
- turnusmäßige Information an den Aufsichtsrat über Risiken und Chancen sowie aktuelle regulatorische Themen

Gemäß der Verhaltensrichtlinie sind vorsätzliche Verstöße gegen steuerliche externe und/oder interne Vorgaben zu melden und zu verfolgen. Gleiches gilt für das Unterlassen von Korrekturen fehlerhaft verarbeiteter Vorgänge im Sinne der intern gültigen Regelverstoßrichtlinie.

[Compliance Management – Das Hinweisgebersystem BPO](#)

Mit dem Ziel, konzernweit für Tax Compliance zu sorgen, etablierte die Mercedes-Benz Group ein Tax-Compliance-Management-System (Tax CMS). Das Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich des konzerninternen, allgemeinen Compliance-Management-Systems.

Bestandteil des Tax CMS ist ein aktives, konzernweit konsistentes steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen und zu kontrollieren, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden, und die Verantwortlichen hierbei zu unterstützen. Weiterhin dient es dazu, steuerliche Risiken im Konzern und damit ggf. verbundene persönliche Risiken der handelnden Beschäftigten zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise eine laufende Überwachung steuerlicher Risiken sowie deren Einbindung in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagement-Richtlinie. Im Berichtsjahr 2023 sind gemäß der Verhaltensrichtlinie keine wesentlichen Regelverstöße bekannt geworden.

[Compliance Management](#)

Nachhaltige Unternehmensführung

EU-Taxonomie

Eine wichtige Zielsetzung des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (»Sustainable Finance«) im Rahmen des europäischen »Green Deals« ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund trat Mitte 2020 die Taxonomie-Verordnung (EU 2020/852) der EU in Kraft. Sie soll als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegen, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf sechs von der Verordnung festgelegte Umweltziele gelten:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Anwendung sind Unternehmen verpflichtet, die eine nichtfinanzielle Erklärung erstellen müssen. Nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sind die taxonomiekonformen Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben jährlich zu berichten.

Taxonomiefähigkeit

In einem ersten Schritt ist die sogenannte Taxonomiefähigkeit zu beurteilen. Diese setzt voraus, dass eine Wirtschaftstätigkeit in sogenannten delegierten Rechtsakten zur Taxonomie-Verordnung genannt und näher erläutert ist. Die delegierten Rechtsakte der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 und deren im Juni 2023 von der EU-Kommission angenommene Ergänzung der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485) beinhalten für die Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel Beschreibungen relevanter Wirtschaftstätigkeiten und technischer Bewertungskriterien. Die Ergänzung der delegierten Verordnung beinhaltet neue technische Bewertungskriterien, die sich sowohl auf bereits bestehende Wirtschaftstätigkeiten als auch auf neue Wirtschaftstätigkeiten beziehen. Weiterhin wurde im Jahr 2023 ein neuer delegierter Rechtsakt der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486) veröffentlicht, der für die verbleibenden Umweltziele relevante Wirtschaftstätigkeiten und technische Bewertungskriterien beinhaltet.

Die in diesem Zusammenhang für die Mercedes-Benz Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten finden sich in den Umweltzielen Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft.

Für den Konzern wurden ausgehend von den in den delegierten Rechtsakten zum **Klimaschutz** enthaltenen Beschreibungen die folgenden taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3 umfasst Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien, die die Produktion von Pkw und Vans beinhaltet
- Wirtschaftstätigkeit 6.5 umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Pkw und Vans
- Wirtschaftstätigkeit 6.6 umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Nutzfahrzeuge
- Wirtschaftstätigkeit 6.15 umfasst Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Ladeinfrastruktur)

In einer am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) wird klargestellt, dass sich die Begrifflichkeit »CO₂-arm« lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der technischen Bewertungskriterien bezieht und für die Berichterstattung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit 3.3 keine Relevanz hat. Insbesondere für Automobilhersteller wird dort beispielhaft ausgeführt, dass die Tätigkeit der »Herstellung CO₂-armer Fahrzeuge« auch Verbrennerfahrzeuge umfasst. Für die Mercedes-Benz Group bedeutet diese Klarstellung der EU-Kommission, dass die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge des Konzerns als taxonomiefähig zu klassifizieren ist.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.5 betrifft die Leasing- und Absatzfinanzierung aller Pkw und Vans, die von Dritten angekauft werden.

Nachhaltige Unternehmensführung

Die Wirtschaftstätigkeit 6.6 bildet im Wesentlichen das bei Mercedes-Benz Mobility auch nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts verbliebene Portfolio mit Nutzfahrzeugumfängen ab (vgl. Anmerkung 3 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss).

Die Wirtschaftstätigkeit 6.15 betrifft den Aufbau und Betrieb der eigenen Ladeinfrastruktur durch Schnellladestationen, die für den Betrieb eines emissionsfreien Straßenverkehrs ohne CO₂-Abgasemission erforderlich sind.

Die in der Ergänzung des delegierten Rechtsakts zu den Klimazielen aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten in bestimmten Energiesektoren liegen bei der Mercedes-Benz Group nur in unwesentlichem Umfang vor und dienen ausschließlich der Durchführung der Wirtschaftstätigkeit 3.3.

Die in den delegierten Rechtsakten zur **Anpassung an den Klimawandel** enthaltenen Wirtschaftstätigkeiten liegen bei der Mercedes-Benz Group nur in unwesentlichem Umfang vor und werden daher unter dem Umweltziel Klimaschutz berichtet.

Ausgehend von den im delegierten Rechtsakt zum **Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft** enthaltenen Beschreibungen wurde die taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit 5.4 identifiziert, die den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen umfasst, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft werden. Für Wirtschaftstätigkeiten, die durch die delegierten Rechtsakte

neu eingeführt wurden, gelten für das Berichtsjahr 2023 vereinfachte Berichtspflichten. Diese sehen vor, dass nur eine Berichterstattung in Bezug auf die Taxonomiefähigkeit erforderlich ist. Die Mercedes-Benz Group weist die Wirtschaftstätigkeit 5.4 unter taxonomiefähig, aber nicht ökologisch nachhaltig aus. Eine Prüfung der Taxonomiekonformität ist nicht erfolgt.

Die einzelnen Wirtschaftstätigkeiten sind darüber hinaus nach ermöglichenden Tätigkeiten und Übergangstätigkeiten zu klassifizieren. Eine ermöglichende Tätigkeit stellt eine Wirtschaftstätigkeit dar, die einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet, indem sie es unmittelbar anderen Tätigkeiten ermöglicht, ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zu leisten. Bei der Mercedes-Benz Group trifft das auf die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.15 zu. Eine Übergangstätigkeit hingegen ist eine Wirtschaftstätigkeit, für die es keine technologisch und wirtschaftlich durchführbare CO₂-arme Alternative gibt, die aber einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet, indem sie den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft unterstützt.

Taxonomiekonformität

In einem weiteren Schritt ist für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten eine Beurteilung der Taxonomiekonformität vorzunehmen. Ausschließlich taxonomiefähige Tätigkeiten können bei Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien als »ökologisch nachhaltig« oder taxonomiekonform gelten. Hierfür ist hinsichtlich

der relevanten Wirtschaftstätigkeiten durch die Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-Verordnung definierten Umweltziel zu leisten und auf Basis definierter »Do-No-Significant-Harm«-Kriterien (DNSH-Kriterien) eine erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auszuschließen. Zudem muss die Erfüllung von Mindeststandards beispielsweise im Hinblick auf die Einhaltung von Menschenrechten oder die Bekämpfung von Korruption sichergestellt sein (»Mindestschutz«).

Erfüllung eines wesentlichen Beitrags zum Umweltziel Klimaschutz

Gemäß dem delegierten Rechtsakt leisten alle Fahrzeuge unterhalb des in den technischen Bewertungskriterien verankerten Grenzwerts von derzeit 50 g CO₂/km je Fahrzeug (gemäß WLTP) einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Bei der Mercedes-Benz Group unterschreiten vollelektrische sowie die Mehrzahl der Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge diesen Grenzwert. Diese Fahrzeuge werden im Folgenden »CO₂-arme Fahrzeuge« genannt.

Weiterhin erfüllen gemäß dem delegierten Rechtsakt Schnellladestationen, die für den Betrieb von Fahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen bestimmt sind, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz.

Ausschluss einer wesentlichen Beeinträchtigung auf Basis von »Do-No-Significant-Harm«-Kriterien

In einem zweiten Schritt wurde die Einhaltung der DNSH-Kriterien zu den weiteren Umweltzielen für die

Nachhaltige Unternehmensführung

jeweiligen Wirtschaftstätigkeiten anhand der definierten Kriterien im Berichtsjahr analysiert.

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 wurde die Erfüllung dieser Kriterien im Wesentlichen auf Ebene der konsolidierten Produktionsstandorte überprüft, an denen derzeit CO₂-arme Fahrzeuge oder entsprechende Komponenten hergestellt werden oder dies in der Zukunft geplant ist.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 ist die Analyse der Kriterien auf Basis der CO₂-armen Fahrzeuge im Leasing- und Finanzierungsportfolio vorzunehmen. Im Fahrzeugportfolio sind neben konzerneigenen Fahrzeugen auch Fahrzeuge anderer Hersteller enthalten. Letztere werden als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform ausgewiesen, da aufgrund der aktuellen Datenverfügbarkeit keine ausreichende DNSH-Analyse durchgeführt werden kann.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurde die Erfüllung der DNSH-Kriterien auf Ebene der in Betrieb genommenen Schnellladestationen überprüft.

Anpassung an den Klimawandel

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 fordert die EU-Taxonomie die Durchführung einer Klimarisikoanalyse. Entsprechend der DNSH-Anforderungen wurde diese für taxonomierelevante Produktionsstandorte der Wirtschaftstätigkeit 3.3 durchgeführt, um potenzielle physische klimabezogene Risikofaktoren anhand wesentlicher Klimagefahren nach Anlage A (Anhang I) des delegierten Rechtsakts der EU (Delegierte Verordnung

(EU) 2021/2139) zu prüfen. Dabei wurden Klimaszenarien des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) und verschiedene Zeithorizonte (u. a. 2040) berücksichtigt. Basierend auf den Ergebnissen wurden Anpassungsmaßnahmen analysiert.

Zusätzlich beruht der Nachweis der DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 im Wesentlichen auf der Berücksichtigung von Nutzungs- und Umweltbedingungen, wie beispielsweise Hitze- und Kälteanforderungen im Rahmen der Fahrzeugentwicklung und -erprobung.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurden potenzielle Klimagefahren nach Anlage A (Anhang I) des delegierten Rechtsakts der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139) nach Relevanz zur Durchführung der Wirtschaftstätigkeit bewertet sowie Herstellerangaben der Ladesäulen berücksichtigt.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 soll die Einhaltung der DNSH-Kriterien gemäß der Taxonomie-Verordnung im Wesentlichen auf Basis etablierter Umweltmanagementsysteme sowie der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) sichergestellt werden. Weltweit hat das Unternehmen an seinen eigenen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 etabliert. Zusätzlich sind alle deutschen sowie die beiden europäischen Produktionsstandorte in Kecskemet (Ungarn) und Vitoria (Spanien) nach EMAS validiert. Im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung werden konsolidierte

Produktionsstandorte in einem Fünfjahresturnus unter anderem in Bezug auf Wasserqualität bewertet sowie Empfehlungen zur Risikominimierung ermittelt, priorisiert und nachverfolgt. Darüber hinaus nutzt der Konzern externe Datenquellen, um Standorte mit potenziellen Risiken bezüglich Wasserknappheit zu identifizieren.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 ist im Rahmen der Analyse zu prüfen, dass durch die Nutzung der Ladeinfrastruktur kein wesentliches Risiko für die Wasserqualität und Wasserknappheit entsprechend der DNSH-Kriterien entsteht.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 fordert die Taxonomie-Verordnung die Bewertung und falls möglich die Anwendung von Maßnahmen, die den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft fördern, u. a. den Einsatz von Sekundärmaterial, eine hohe Haltbarkeit von Produkten und das Abfallmanagement in der Produktion. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt das Konzept der Kreislaufwirtschaft bei der Produktentwicklung von Beginn an und hat sich das übergeordnete Ziel gesetzt, den Einsatz von Sekundärmaterial in Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem werden durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Recyclingfähigkeit und Wertbarkeit für Pkw-Modelle und leichte Nutzfahrzeuge die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 berücksichtigt.

In der Produktion forciert die Mercedes-Benz Group die Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch. Entsprechend der Abfallhierarchie

Nachhaltige Unternehmensführung

Ist es das oberste Ziel des Unternehmens, Abfall zu vermeiden. Für ihre eigenen Produktionsstandorte weltweit hat sich die Mercedes-Benz Group Reduktionsziele unter anderem für die Gesamtabfallmenge und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug gesetzt. Zudem ist das Themenfeld Abfallwirtschaft auch ein Bestandteil der internen Umweltrisikobewertung.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurden die anzuwendenden DNSH-Kriterien analysiert und hinsichtlich ihrer Einhaltung überprüft. Hierzu gehört auch die Überprüfung der Verwertung bzw. Entsorgung der anfallenden Bau- und Abbruchabfälle.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Im Hinblick auf die DNSH-Kriterien verweist die Taxonomie-Verordnung für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 unter Anlage C (Anhang I) des delegierten Rechtsakts der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139) auf die Vermeidung von Herstellung, Inverkehrbringen oder Verwendung von reglementierten und berichtspflichtigen Stoffen aus dem europäischen Chemikalienrecht. Durch die Implementierung interner Vorgabe-, Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung europäischer Vorgaben (nach Anlage C) bzw. der jeweiligen nationalen Gesetzgebungen sichergestellt werden. Auf Fahrzeugebene ist die Grundlage für Verbote und die Deklarationspflicht von Stoffen die »Globale Liste für deklarationspflichtige Stoffe im Automobilbau« (GADSL). Die Mercedes-Benz Group legt zudem Vorgaben zur Substitutionsprüfung und damit zur Verwendung weniger kritischer Gefahrstoffe fest.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 beziehen sich die DNSH-Kriterien auf die Einhaltung verschiedener in EU-Verordnungen und Richtlinien vorgesehener produktbezogener Anforderungen. In der Folge werden aktuell vollelektrische Fahrzeuge in den taxonomiekonformen Umfängen der Wirtschaftstätigkeit 6.5 berücksichtigt.

Unter Beachtung der anwendbaren Rechtsvorschriften sowie der von der EU Kommission am 20. Oktober 2023 veröffentlichten Bekanntmachung (C/2023/267) erfüllen nur solche Reifen die DNSH-Anforderungen für das jeweilige Fahrzeug, die den zwei höchsten am Markt verfügbaren Rollwiderstandsklassen und gleichzeitig der höchsten am Markt verfügbaren Klasse für das externe Rollgeräusch entsprechen. Zur Beurteilung der jeweiligen marktverfügbaren Klassen sind die Angaben der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) zugrunde zu legen. Für die Analyse wurde der Zeitpunkt des Inverkehrbringens der Fahrzeuge des Leasing- und Finanzierungsportfolios herangezogen und ein prozentualer Anteil der Fahrzeuge basierend auf einem repräsentativen Zeitraum mit den jeweils höchsten Reifenklassen nach EPREL ermittelt. Dieser Anteil wird im Berichtsjahr weltweit auf das Leasing- und Finanzierungsportfolio vollelektrischer Fahrzeuge angewendet, soweit die entsprechende Datenverfügbarkeit gegeben ist.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 sind die geltenden Anforderungen aus der Taxonomie-Verordnung zu Lärm, Vibration, Staub und Schadstoffen einzuhalten.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zum Nachweis der Vorgaben für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 werden zum einen im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) ökologisch sensible Gebiete oder Schutzzonen im Umfeld von Standorten dokumentiert und berücksichtigt. Zum anderen sind Umweltverträglichkeitsprüfungen oder vergleichbare Prüfungen außerhalb der EU, sofern gesetzlich, gefordert im Rahmen eines Standortneubaus oder bei der Erweiterung existierender Standorte durchzuführen. Weiterhin sind an eigenen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 etabliert.

Für die in Betrieb genommene Ladeinfrastruktur (Wirtschaftstätigkeit 6.15) war im Berichtsjahr keine Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert. Darüber hinaus wurden die lokal geltenden Anforderungen im Bau- und Genehmigungsverfahren entsprechend der DNSH-Anforderungen zu Grunde gelegt.

Die Analyse der DNSH-Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.15 stellt die Basis für die Berücksichtigung der taxonomiekonformen Anteile dar. Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 werden aufgrund der DNSH-Anforderungen des Umweltziels »Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung« Abschläge bei der Taxonomiekonformität von Umsatzerlösen und Investitionen berücksichtigt.

Nachhaltige Unternehmensführung

Erfüllung des Mindestschutzes

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig im Sinn der Taxonomie klassifiziert werden, wenn sie auch in Übereinstimmung mit bestimmten Mindeststandards ausgeführt wird, die sich entlang internationaler Rahmenwerke orientieren. Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung führt hierzu die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie die Internationale Charta der Menschenrechte an. Eine weiterführende Präzisierung durch die Taxonomie-Verordnung erfolgt nicht.

Mit ihrem Bericht vom Oktober 2022 (»Final Report on Minimum Safeguards«) unterstützt die »Platform on Sustainable Finance« Unternehmen bei der Auslegung von Umfang und Anwendungsbereich der Mindeststandards. Dieser Bericht bildet die Grundlage zur Anwendung und Berichterstattung bei der Mercedes-Benz Group. Zentrale Themenbereiche sind demnach Menschen- und Arbeitnehmerrechte (siehe auch Kapitel »Social Compliance« und »Gesundheits- und Arbeitsschutz«), die Verhinderung von Korruption sowie die Förderung eines fairen Wettbewerbs (siehe auch Kapitel »Das Compliance-Management-System«, »Korruption bekämpfen« und »Fairen Wettbewerb fördern«) und eine verantwortungsvolle Steuerpraxis (siehe Kapitel »Steuerpflicht«). Im Wesentlichen beruht der Nachweis der Einhaltung auf dem Vorhandensein entsprechender

konzernweiter Due-Diligence-Prozesse sowie dem Fehlen letztinstanzlicher Gerichtsurteile aufgrund schwerwiegender Verstöße in den genannten Bereichen.

Berichterstattung zu taxonomiekonformen Anteilen ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten

Nachfolgend werden für die Mercedes-Benz Group die Anteile an Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten dargestellt.

Die einzelnen Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben sind dabei jeweils genau einer Wirtschaftstätigkeit und einem Umweltziel zugeordnet.

Der Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen liegt der Konzernabschluss gemäß IFRS zugrunde. Im Berichtsjahr ist die Angabe von Vergleichsinformationen gesetzlich gefordert mit der Ausnahme der durch die delegierten Rechtsakte zur Taxonomieverordnung neu eingeführten Wirtschaftstätigkeiten.

Nachhaltige Unternehmensführung

Umsatzerlöse

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								2022		
Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	Umsatz ² in Mio. €	Umsatz- anteil ² in %	Klima- schutz J; N; N/EL ³	Anpassung an den Klima- wandel J; N; N/EL ³	Wasser J; N; N/EL ³	Kreislauf- wirtschaft J; N; N/EL ³	Umweltver- schmutzung J; N; N/EL ³	Biologische Vielfalt J; N; N/EL ³	DNSH-Kriterien (»Keine erheb- liche Beein- trächtigung«) ⁵ J/N	Mindest- schutz J/N	Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) Umsatz in %	Kategorie: Ermög- lichende Tätigkeit E	Kategorie: Übergangs- tätigkeit T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN														
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)														
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	20.704	14 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	10 %	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	319	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	0 %		
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	.	0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		21.023	14 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	10 %		
davon ermöglichende Tätigkeit		20.704	14 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	10 %	E	
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %								0 %		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)														
				EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	107.045	70 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			72 %		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	21.561	14 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			15 %		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.683	1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			1 %		
Verkauf von Gebrauchsgüter	CE 5.4	448	0%	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL			-		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		130.737	85 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			88 %		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		151.760	99 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			98 %		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN														
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		1.458	1 %									2 %		
Gesamt A + B		153.218	100 %									100 %		

1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation), Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaptation), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water), Kreislaufwirtschaft: CE (Circular Economy), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Biodiversity and ecosystems).

2 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen. Abweichend hierzu ist die Summe (Gesamt A + B) als Konzernkennzahl mit hinreichender Sicherheit (»Reasonable Assurance«) geprüft.

3 Erläuterung: J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

4 Erläuterung: EL - »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL - »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

5 Auf einen Aufriss der DNSH-Kriterien wurde an dieser Stelle verzichtet, da Tätigkeiten nur als taxonomiekonform ausgewiesen werden dürfen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele ausgeschlossen wird.

Nachhaltige Unternehmensführung

In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Umsatzerlöse je Umweltziel dargestellt:

Umsatzanteil/Gesamtumsatz⁶

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	14%	85%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0%	0%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0%	0%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0%	0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0%	0%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0%	0%

Taxonomiefähigkeit der Umsatzerlöse

Für den Anteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse (siehe unter A. in der Tabelle Umsatzerlöse) werden die taxonomiefähigen Umsatzerlöse ins Verhältnis zu den Gesamtumsätzen des Konzerns gesetzt. Dabei berücksichtigt der Nenner die konsolidierten Umsatzerlöse der einzubeziehenden Konzerngesellschaften. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 153.218 (2022: 150.017) Mio. € (vgl. Kapitel »Konzernabschluss« in Anmerkung 5 im Konzernanhang).

Für die Erhebung des Zählers wurden die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung, dem Leasing bzw. der Finanzierung von

Fahrzeugen, dem Betrieb von Schnellladestationen oder aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft wurden, erzielt wurden. Dies trifft auf nahezu alle von der Mercedes-Benz Group erzielten Umsatzerlöse zu. Im Vorjahr waren die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft wurden, den Umsatzerlösen aus nicht taxonomiefähigen Tätigkeiten zugeordnet. Seit dem Berichtsjahr sind diese Umsätze der Wirtschaftstätigkeit 5.4 zugeordnet.

Taxonomiekonformität der Umsatzerlöse

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Umsatzerlöse) wurden zur Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie mit CO₂-armen Fahrzeugen erzielt wurden. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Für den weit überwiegenden Teil der Umsatzerlöse, insbesondere aus dem Neu- und Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, erfolgt eine direkte Zurechnung von Umsatzerlösen auf CO₂-arme Fahrzeuge. Bei weiteren Umsatzbestandteilen, insbesondere bei Umsätzen aus dem Ersatzteilgeschäft, aus Service- und Wartungsverträgen oder der Zuordnung mengenabhängiger Rabatte, ist eine Zuweisung zu CO₂-armen Fahrzeugen nicht unmittelbar möglich. Daher wurden in diesen Fällen für die verschiedenen Umsatzbestandteile geeignete Schlüsselungen auf Basis aktueller bzw. historischer Fahrzeugumsätze für die im Markt befindliche Flotte bzw. Produktionsmengen herangezogen. Im Berichtsjahr erhöhte sich der Anteil der taxonomiekonformen Umsatzerlöse auf 14%⁶. Gründe hierfür sind im Wesentlichen ein Absatzanstieg bei vollelektrischen Fahrzeugen sowie die Erweiterung des Produktportfolios für CO₂-arme Fahrzeuge.

Die folgenden Umsatzerlöse sind dabei aggregiert über die Wirtschaftstätigkeiten enthalten.

Umsatzerlöse

	2023			2022		
	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse ⁶	Gesamte Umsatzerlöse	Anteil taxonomiekonformer Umsatzerlöse ⁶	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse ⁶	Gesamte Umsatzerlöse	Anteil taxonomiekonformer Umsatzerlöse ⁶
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %
Umsatzerlöse nach IFRS 15	20.223	136.987	15 %	14.419	136.008	11 %
Sonstige Umsatzerlöse	800	16.231	5 %	575	14.009	4 %
Summe	21.023	153.218	14 %	14.994	150.017	10 %

⁶ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Nachhaltige Unternehmensführung

Investitionen

2023				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							2022			
Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	Investitionen ² in Mio.€	Investitionsanteil ² in %	Klimaschutz J; N; N/EL ³	Anpassung an den Klimawandel J; N; N/EL ³	Wasser J; N; N/EL ³	Kreislaufwirtschaft J; N; N/EL ³	Umweltverschmutzung J; N; N/EL ³	Biologische Vielfalt J; N; N/EL ³	DNSH-Kriterien (»Keine erhebliche Beeinträchtigung«) ⁵ J/N	Mindestschutz J/N	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Investitionen in %	Kategorie: Ermöglichte Tätigkeit E	Kategorie: Übergangstätigkeit T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN														
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)														
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.605	21 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	20 %	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	585	3 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	2 %		
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	30	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	E	
Investitionen ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		5.220	24 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	22 %		
davon ermöglichende Tätigkeit		4.635	22 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	20 %	E	
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %								0 %		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)														
				EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.065	19 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			22 %		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	12.186	57 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			56 %		
Investitionen taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		16.251	76 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			78 %		
A. Investitionen taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		21.471	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			100 %		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN														
Investitionen nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0 %									0 %		
Gesamt A + B		21.471	100 %									100 %		

1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation), Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaptation), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water), Kreislaufwirtschaft: CE (Circular Economy), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Biodiversity and ecosystems).
 2 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen. Abweichend hierzu ist die Summe (Gesamt A + B) als Konzernkennzahl mit hinreichender Sicherheit (»Reasonable Assurance«) geprüft.
 3 Erläuterung: J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
 4 Erläuterung: EL - »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL - »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
 5 Auf einen Aufriss der DNSH-Kriterien wurde an dieser Stelle verzichtet, da Tätigkeiten nur als taxonomiekonform ausgewiesen werden dürfen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele ausgeschlossen wird.

Nachhaltige Unternehmensführung

In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Investitionen je Umweltziel dargestellt:

Investitionsanteil/Gesamtinvestitionen¹

	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	24%	76%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0%	0%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0%	0%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0%	0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0%	0%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0%	0%

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Taxonomiefähigkeit der Investitionen

Für den Anteil der taxonomiefähigen Investitionen (siehe unter A. in der Tabelle Investitionen) werden die taxonomiefähigen Investitionen ins Verhältnis zu den relevanten Gesamtinvestitionen des Konzerns gesetzt.

Dabei werden im Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Nutzungsrechten nach IFRS 16 gemäß den Anlagespiegeln sowie die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmensakquisitionen berücksichtigt. Bei den vermieteten Gegenständen werden ausschließlich die von konzernexternen Händlern erworbenen Fahrzeuge einbezogen. Firmenwerte werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Liegt eine Veräußerungsabsicht vor, so werden Investitionen in

langfristige Vermögenswerte bis zum erstmaligen Zeitpunkt der Klassifikation als zur Veräußerung bestimmt gemäß IFRS 5 berücksichtigt. Die relevanten Zugänge zu den einzubeziehenden Vermögenswerten betragen im Berichtsjahr insgesamt 21.471 (2022: 18.369) Mio. € (vgl. Kapitel »Konzernabschluss« in den Anmerkungen 10, 11 und 12 im Konzernanhang). Zugänge, die aus einem Erwerb im Rahmen von Unternehmensakquisitionen resultieren, sind im Berichtsjahr von untergeordneter Bedeutung.

Nach der am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) beinhaltet die Definition einer Wirtschaftstätigkeit die Erzielung eines Outputs. Entsprechend dem Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group wurden daher für die Ermittlung des Zählers die Investitionen dahingehend analysiert, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen, mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur oder Beförderungslösungen für Personen oder Güter erfolgen. Dies ist für nahezu alle unsere Investitionen erfüllt.

Taxonomiekonformität der Investitionen

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Investitionen) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Investitionen daraufhin untersucht, ob sie mit CO₂-armen Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5) bzw. mit Schnellladestationen (Wirtschaftstätigkeit 6.15) im Zusammenhang stehen. In der Tabelle »Investitionen« (S. 121) sind die taxonomiekonformen Investitionen, aggregiert über

alle Wirtschaftstätigkeiten, dargestellt. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Die Höhe des Anteils der taxonomiekonformen Investitionen an den Gesamtinvestitionen ist im Wesentlichen auf den unterproportionalen Anteil an taxonomiekonformen Fahrzeugen in den Zugängen bei den vermieteten Gegenständen zurückzuführen. Daher reflektiert dieser Anteil nur bedingt unsere Zukunftsinvestitionen in nachhaltige Produkte.

Bei einer Betrachtung der taxonomiekonformen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen der Mercedes-Benz Group ergeben sich deutlich höhere Anteile an taxonomiekonformen Investitionen (Tabelle »Investitionen«).

Alle im Berichtsjahr im Zähler der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 enthaltenen Investitionen der Mercedes-Benz Group beziehen sich auf Vermögenswerte oder Prozesse im Zusammenhang mit bereits bestehenden Technologien, die mit den bereits bestehenden taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 verbunden sind. Für den überwiegenden Teil der Investitionen im Industriegeschäft erfolgte eine direkte Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten. Für Investitionen in CO₂-arme Plug-in-Hybride und Vermögenswerte, die sowohl zur Herstellung von Verbrennerfahrzeugen als auch zur Produktion CO₂-armer Fahrzeuge genutzt werden, wurden geeignete Schlüssellösungen auf Basis geplanter Absatzzahlen auf der Ebene der jeweiligen Baureihe bzw. der Fahrzeugplattform

Nachhaltige Unternehmensführung

vorgenommen. Für Investitionen ohne direkten Bezug zum Herstellungsprozess wurden die entsprechenden Investitionen anhand geplanter Absatzzahlen CO₂-armer Fahrzeuge geschlüsselt. Für den Finanzdienstleistungsbereich sind die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen direkt CO₂-armen Fahrzeugen zurechenbar. Der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen bewegte sich prozentual mit 24%⁷ auf Vorjahresniveau. Dabei ist bei den aktivierten Entwicklungskosten ein starker Zugang zu verzeichnen, dessen Effekt durch die höhere Grundgesamtheit an Investitionen im Vergleich zum Vorjahr kompensiert wird.

CapEx-Plan für die Wirtschaftstätigkeit 6.15

Für Investitionsausgaben, die zu einer Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten führen oder die Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen, muss ein vom Management verabschiedeter »Capital Expenditure« (CapEx)-Plan bestehen. Bei der Mercedes-Benz Group betrifft dies Investitionsausgaben, die für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Ladeinfrastruktur) unter dem Umweltziel Klimaschutz voraussichtlich anfallen werden.

Im Rahmen der Unternehmensplanung, die die Perioden 2024 bis 2028 beinhaltet, verabschiedete der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG die geplanten Investitionsausgaben für den Bau der eigenen Mercedes-Benz Schnellladestationen. Der CapEx-Plan enthält insgesamt Investitionsausgaben in Höhe von rund 1,4 Mrd. € (davon entfallen auf das Berichtsjahr 30 Mio. €).

Investitionen

	2023						2022
	Taxonomiekonforme Investitionen ¹	Gesamte Investitionen	Anteil taxonomiekonformer Investitionen ¹	Taxonomiekonforme Investitionen ¹	Gesamte Investitionen	Anteil taxonomiekonformer Investitionen ¹	
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %	
Immaterielle Vermögenswerte	2.764	4.513	61 %	1.874	3.480	54 %	
Sachanlagen	1.768	3.718	48 %	1.507	3.421	44 %	
Nutzungsrechte	130	469	28 %	391	923	42 %	
Vermietete Gegenstände	558	12.771	4 %	285	10.545	3 %	
Summe	5.220	21.471	24 %	4.057	18.369	22 %	

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

⁷ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Nachhaltige Unternehmensführung

Betriebsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						2022		Kategorie: Ermöglichte Tätigkeit	Kategorie: Übergangstätigkeit		
		Betriebsausgaben ² in Mio. €	Anteil an Betriebsausgaben ² in %	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	DNSH-Kriterien (»Keine erhebliche Beeinträchtigung«) ⁵	Mindestschutz			Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Betriebsausgaben in %	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN															
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)															
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	2.336	32%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	35%	E		
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.336	32%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	35%			
davon ermöglichende Tätigkeit		2.336	32%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	35%	E		
davon Übergangstätigkeit		0	0%	0%								0%		T	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)															
				EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.970	68%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			65%			
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		4.970	68%	100%	0%	0%	0%	0%	0%			65%			
A. Betriebsausgaben taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		7.306	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%			100%			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN															
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0%									0%			
Gesamt A + B		7.306	100%									100%			

1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation), Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaptation), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water), Kreislaufwirtschaft: CE (Circular Economy), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Biodiversity and ecosystems).

2 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

3 Erläuterung: J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

4 Erläuterung: EL – »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

5 Auf einen Aufriss der DNSH-Kriterien wurde an dieser Stelle verzichtet, da Tätigkeiten nur als taxonomiekonform ausgewiesen werden dürfen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele ausgeschlossen wird.

Nachhaltige Unternehmensführung

In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Betriebsausgaben je Umweltziel dargestellt:

Betriebsausgabenanteil/Gesamtbetriebsausgaben¹

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	32%	68%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0%	0%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0%	0%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0%	0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0%	0%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0%	0%

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Taxonomiefähigkeit der Betriebsausgaben

Für den Anteil der taxonomiefähigen Betriebsausgaben (siehe unter A. in der Tabelle Betriebsausgaben) werden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben ins Verhältnis zu den relevanten Betriebsausgaben des Konzerns gesetzt.

Dabei stellen die im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben eine ausschließlich im Rahmen der Taxonomieberichterstattung ermittelte Kennzahl dar, da sie Bestandteile der einzelnen Funktionskosten sind. Zu den Betriebsausgaben zählen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Kosten aus kurzfristigen Leasingverträgen. Darüber hinaus werden gemäß dem delegierten Rechtsakt zu Art. 8 Taxonomie-Verordnung Aufwendungen aus

Gebäudesanierungsmaßnahmen sowie bestimmte Wartungs- und Reparaturmaßnahmen (im Wesentlichen Arbeits- und Materialkosten sowie bezogene Leistungen) bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens einbezogen. Diese Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben wurden auf Basis von Wesentlichkeitsbetrachtungen ausschließlich bei den Produktionsgesellschaften erhoben.

Entsprechend der Vorgehensweise bei den Investitionen wurden auch hier für die Ermittlung des Zählers die relevanten Betriebsausgaben auf Basis der oben genannten Wesentlichkeitsbetrachtungen dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen stehen. Dies trifft auf die beschriebenen Betriebsausgaben zu.

Taxonomiekonformität der Betriebsausgaben

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Betriebsausgaben) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Betriebsausgaben daraufhin untersucht, ob sie für CO₂-arme Fahrzeuge angefallen sind. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Die folgenden Betriebsausgaben sind dabei aggregiert über die Wirtschaftstätigkeiten enthalten:

Betriebsausgaben

	2023						2022
	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben ¹	Gesamte Betriebsausgaben	Anteil taxonomiekonformer Betriebsausgaben ¹	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben ¹	Gesamte Betriebsausgaben	Anteil taxonomiekonformer Betriebsausgaben ¹	
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %	
Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	2.089	6.230	34 %	2.149	5.602	38 %	
Sonstige Betriebsausgaben	247	1.076	23 %	191	1.062	18 %	
Summe	2.336	7.306	32 %	2.340	6.664	35 %	

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Nachhaltige Unternehmensführung

Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten können anhand der Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten überwiegend direkt in den Zähler eingerechnet werden. Für nicht unmittelbar zuordenbare Forschungs- und Entwicklungskosten (Baureihen oder Fahrzeugplattformen, die sowohl Plug-in-Hybride als auch reine Verbrennerfahrzeuge enthalten) wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis erwarteter zukünftiger Absatzzahlen des CO₂-armen Anteils der Baureihe bzw. der Fahrzeugplattform vorgenommen. Für die weiteren Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben konnte ebenfalls keine direkte Zurechnung zu CO₂-armen Fahrzeugen vorgenommen werden. Die Einbeziehung in den Zähler erfolgte auf Basis geeigneter Schlüsselungen anhand aktueller Produktionsumfänge. Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben betrug im Berichtsjahr 32%⁸. Grund für den geringeren Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist im Wesentlichen der Rückgang der auf die CO₂-armen Fahrzeuge entfallenen nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten bei gleichzeitigem Anstieg der gesamten nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten.

⁸ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Integrität und Compliance

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont
<p>Mit ihren Integritätsaktivitäten verfolgt die Mercedes-Benz Group folgende zentrale Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risiken durch Kenntnis und Einhaltung der Verhaltensrichtlinie minimieren - Integres Verhalten fördern – innerhalb der verpflichtenden Regel- und Rahmenwerke und darüber hinaus - Beschäftigte und Führungskräfte zeigen integriertes und verantwortungsvolles Verhalten - Integritätsschwerpunkte und -herausforderungen definieren und Mitarbeitenden Orientierung geben - Integritätskultur durch Feedback aus Integritätsmessungen zielgerichtet fortentwickeln 	laufend
<p>Mit ihren Compliance-Aktivitäten verfolgt die Mercedes-Benz Group insbesondere folgende zentrale Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menschenrechte achten und wahren - Vorschriften zur Korruptionsprävention einhalten - Fairen Wettbewerb wahren und fördern - Einhaltung der Produkthanforderungen sicherstellen - Datenschutzgesetze einhalten und durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten das Kundenvertrauen stärken - Alle anwendbaren Embargos und Sanktionen einhalten - Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verhindern 	laufend

Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass dauerhaft erfolgreich nur bleibt, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels. Bei der Mercedes-Benz Group nehmen Integrität und Compliance einen hohen Stellenwert ein.

Integrität bildet das Fundament der Geschäftsaktivitäten der Mercedes-Benz Group und integriertes Verhalten steht im Konzern dafür, das Richtige zu tun. Dazu gehört, interne und externe Regeln einzuhalten und das eigene Handeln an den fünf Unternehmensgrundsätzen auszurichten.

Integrität

Strategie und Konzepte

Unternehmenskultur der Integrität

Die Automobilindustrie ist im Umbruch. Geschäftsfelder und Technologien entwickeln sich ständig weiter und werfen stetig neue Fragestellungen auf – ethische wie rechtliche.

Gelebte Integrität zahlt auf den Erfolg der Mercedes-Benz Group ein. Entsprechend ist Integrität für die Mercedes-Benz Group ein zentrales Element der Unternehmenskultur und als Enabler fester Bestandteil ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Dazu gehört für den Konzern nicht nur, geltende Gesetze und Regeln einzuhalten. Ebenso richtet die Mercedes-Benz Group ihr Handeln an ihren Unternehmensgrundsätzen aus – dazu gehören insbesondere Fairness, Vielfalt, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

Integrität und Compliance

Organisation und Verantwortlichkeiten

GRI 2-23/-24

Integrität, Compliance und Recht sind in der Mercedes-Benz Group im Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit gebündelt. Es unterstützt alle Bereiche im Konzern dabei, diese Themen im Geschäftsalltag zu verankern.

In diesem Vorstandsressort ist der Bereich Integrity Management & Corporate Responsibility angesiedelt. Er setzt sich u. a. dafür ein, Integrität bei der Mercedes-Benz Group zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Integritätsverständnis zu schaffen. Die Geschäftseinheiten sollen darin gestärkt werden, Integrität eigenverantwortlich im Arbeitsalltag zu verankern. Ziel ist es, möglichen Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, entgegenzuwirken und so einen Beitrag zum langfristigen Erfolg der Mercedes-Benz Group zu leisten. Die Leitung des Bereichs Integrity Management & Corporate Responsibility berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit.

Verhaltensrichtlinie und Unternehmensgrundsätze

GRI 2-23/-24

Damit Integrität langfristig im Geschäftsalltag verankert bleibt, pflegt der Konzern einen Wissensaustausch und offenen Dialog mit seinen Beschäftigten. Die Mercedes-Benz Group fordert dies von ihren Mitarbeitenden ein und befähigt sie dazu, konsequent für die Unterneh-

mensgrundsätze einzustehen. Die konzernweit gültige  **Verhaltensrichtlinie** gibt ihnen hierbei Orientierung, denn sie dient als gemeinsamer Wertemaßstab, legt die Leitlinien des Handelns fest und hilft dabei, richtige Entscheidungen zu treffen.

Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit bindend. Sie umfasst u. a. Regelungen zur Korruptionsprävention, zur Achtung der Menschenrechte, zum Umgang mit Daten sowie zur Einhaltung technischer Produktanforderungen. Zu Beginn des Berichtsjahres wurde die im Jahr 2022 überarbeitete Verhaltensrichtlinie an die Beschäftigten kommuniziert; sie ist über das Social Intranet in elf Sprachen mit allen wichtigen Informationen zur Anwendung abrufbar.

In der Verhaltensrichtlinie formuliert die Mercedes-Benz Group auch spezielle Anforderungen an ihre Führungskräfte: Insbesondere erwartet sie von ihnen, dass sie durch integriertes Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden.

Zentrale Elemente der Verhaltensrichtlinie sind die fünf Unternehmensgrundsätze. Sie sollen Orientierung geben und von allen Beschäftigten gelebt werden:

1. Die Mercedes-Benz Group ist profitabel und setzt sich für Mensch und Umwelt ein.
2. Die Mercedes-Benz Group handelt verantwortungsvoll und respektiert die Regeln.

3. Die Mercedes-Benz Group spricht Themen offen an und steht für Transparenz.
4. Fairness und Respekt sind die Basis für die Zusammenarbeit.
5. Die Mercedes-Benz Group lebt die Vielfalt.

Mercedes-Benz Corporate Audit führt jedes Jahr weltweit Audits in verschiedenen Mercedes-Benz Einheiten durch. Corporate Audit arbeitet dabei nach den berufsständischen Standards und dem Ethikkodex des Institute of Internal Auditors (IIA). Dadurch werden in den Prüfungen von Corporate Audit auch Integritätsaspekte berücksichtigt.

Maßnahmen und Ergebnisse**Information, Dialog und Training**

GRI 2-26

Zur Förderung einer integren Unternehmenskultur betreibt die Mercedes-Benz Group den Infopunkt Integrität. Dieser arbeitet u. a. mit Fachleuten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen und dient allen Beschäftigten des Konzerns als zentrale Anlaufstelle bei Fragen zu integrem Verhalten. Er unterstützt selbst oder vermittelt die Beschäftigten an die richtigen Ansprechpersonen.

Integrität und Compliance

Das aus Vertreterinnen und Vertretern der Geschäftseinheiten bestehende Integrity Network hat das Ziel, Integrität im Geschäftsalltag zu verankern und für die Beschäftigten erlebbar zu machen. Die halbjährlichen Mitglieder-Berichte geben zudem Einblicke in die Integritätsaktivitäten der Geschäftseinheiten.

Das Maßnahmenpaket der »Integrity Experience« wurde vom Integrity Network umgesetzt. Grundlage bildeten individuell kombinierbare Bausteine zu verschiedenen Integritätsthemen, die durch die Abteilung Integrity Management bereitgestellt wurden – darunter »Vertrauen«, »Speak-up« und »Fehlerkultur«. Mithilfe dieser Maßnahmen konnten Beschäftigte im Arbeitsalltag bewusst das eigene Handeln reflektieren.

Darüber hinaus fand im Mai 2023 das jährliche »Annual Integrity Meeting« mit Vorstandsmitgliedern, Mitgliedern des Integrity Networks sowie einem externen Experten statt. Unter dem Motto »Integrity meets... TRANSFORMATION« diskutierten sie, wie sich Integrität in Zeiten des Wandels im beruflichen Alltag umsetzen lässt. Erstmals hatten alle Beschäftigten weltweit die Möglichkeit, die Veranstaltung im Berichtsjahr live und digital zu verfolgen.

Ergänzend gab es im November 2023 verschiedene Aktivitäten unter dem Motto »Integrity meets ... YOU«. Dabei bot das Integrity Network den Beschäftigten sowohl vor Ort als auch online ein inhaltlich abwechslungsreiches Programm rund um die Kernthemen der »Integrity Experience« an. Der besondere Fokus lag dabei auf der Verknüpfung von Integrität mit den täglichen Herausforderungen und Aufgaben im Berufsalltag.

Dadurch konnten die Teilnehmenden von den Erfahrungen der Netzwerkpartner profitieren und Impulse in ihren Arbeitsalltag integrieren.

Die Beschäftigten in der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und auch die Beschäftigten in den konsolidierten Konzerngesellschaften absolvieren zusätzlich regelmäßig ein verpflichtendes webbasiertes Training zu Integrität, das auf der Verhaltensrichtlinie aufbaut. Führungskräfte haben eine Vorbildfunktion und übernehmen daher eine besondere Rolle in Bezug auf Compliance, Integrität, Recht und Nachhaltigkeit. Um sie dabei bestmöglich zu unterstützen, beinhaltet das webbasierte Trainingsprogramm ein spezielles verpflichtendes Managementmodul.

[➔ Compliance Management – Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2023 – webbasiert](#)

Mitarbeitendenbefragung

Die Mercedes-Benz Group arbeitet konsequent an ihrem Integritätsverständnis, entwickelt es laufend weiter und überprüft sich immer wieder selbst. Ein wichtiger Gradmesser sind hierbei neben den Rückmeldungen des Integrity Networks auch die der Mitarbeitendenbefragung.

Die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung »PULSE23« zeigten, dass sich die Wahrnehmung der Integritätskultur seit der letzten Befragung verbessert hat. Ein vertrauensvolles Umfeld, in welchem auch Führungskräfte offen für Kritik sind und nicht integriertes Verhalten sowie

Fehler offen und konstruktiv im Arbeitsumfeld angesprochen werden können, bildet dabei die Basis. Die Ergebnisse werden im Folgeprozess genutzt, um Maßnahmen abzuleiten und damit die Integritätskultur weiter zu stärken.

Die Befragungsergebnisse haben unmittelbaren Einfluss auf die Managementvergütung.

Alle Führungskräfte und Beschäftigten können im Social Intranet auf den Werkzeugkasten Integrität zugreifen. Darin enthalten sind Instrumente für mögliche Folgeaktivitäten basierend auf den jeweiligen Ergebnissen der Mitarbeitendenbefragung.

Es ist geplant, die Integritätskultur innerhalb der Mercedes-Benz Group u. a. im Rahmen der nächsten Mitarbeitendenbefragung neu zu bewerten.

Beirat als wichtiger Impulsgeber

Ein Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit des Konzerns ist auch der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft, darunter Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Die Beiratsmitglieder begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit trifft sich der

Integrität und Compliance

Beirat zu mehreren Sitzungen jährlich. Eine dieser jährlichen Sitzungen dient insbesondere dem Austausch mit anderen Vorstandsmitgliedern und Mitgliedern des Aufsichtsrats. Im Rahmen des »Sustainability Dialogue« in Stuttgart (Deutschland) tauschen sich außerdem Verantwortliche der jeweiligen Fachbereiche in Arbeitstreffen mit dem Beirat zu den in der nachhaltigen Geschäftsstrategie identifizierten Handlungsfeldern und Enablern aus und sprechen über Ziele, Strategien, Maßnahmen sowie deren Ergebnisse. In weiteren themenspezifischen Terminen findet zudem ein regelmäßiger Austausch des Beirats mit Führungskräften und anderen Beschäftigten statt. Das Gremium setzte sich 2023 u. a. mit den Themen Menschenrechte, Data Responsibility, verantwortungsvoller Umgang mit  **Künstlicher Intelligenz** und der Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie auseinander.

Compliance Management

Strategie und Konzepte

Wertebasiertes Compliance Management

GRI 2-25 **GRI 3-3**

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil des Geschäftsalltags der Mercedes-Benz Group und als solcher fest in der Unternehmenskultur verankert. Der Konzern bekennt sich klar zu verantwortungsvollem

Handeln. Er erwartet von seinen Beschäftigten, Gesetze, Regeln und freiwillige Selbstverpflichtungen einzuhalten, und unterstützt sie dabei. Dies schreibt die Mercedes-Benz Group in ihrer  **Verhaltensrichtlinie** verbindlich fest.

Mit dem konzerneigenen  **Compliance Management System (CMS)** will die Mercedes-Benz Group die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien fördern. Entsprechende Maßnahmen werden von der Compliance-Organisation festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

Das Compliance Management System

GRI 2-25 **GRI 3-3**

Das CMS der Mercedes-Benz Group AG umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten zu fördern. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird in der Mercedes-Benz Group weltweit angewendet. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen: Compliance-Werte, Compliance-Ziele, Compliance-Organisation, Compliance-Risiken, Compliance-Programm, Training sowie Monitoring und Verbesserung.

Jährlich überprüft die Mercedes-Benz Group die Prozesse und Maßnahmen des CMS und analysiert, ob die Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Dafür greift sie auf Informationen aus den Konzerngesellschaften und weitere lokal erhobene Informationen zurück. Zudem kontrolliert sie ihre Prozesse anhand von

Leistungsindikatoren. Um diese zu bestimmen, überprüft die Mercedes-Benz Group u. a. die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigt sie auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen.

Compliance Management – Compliance-Programm

Wenn neue rechtliche Anforderungen oder Erkenntnisse aus Risikoanalysen dies verlangen, passt die Mercedes-Benz Group das CMS an. Die Konzerngesellschaften sind angehalten, die jeweils daraus hervorgehenden Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen. Zudem werden die Maßnahmen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft und die zuständigen Führungsgremien über die Ergebnisse des Monitorings informiert.

Compliance-Organisation

GRI 3-3

Die Compliance-Organisation der Mercedes-Benz Group ist funktional, regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – beispielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale und regionale Ansprechpersonen zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk aus lokalen Verantwortlichen darauf, dass die eigenen Compliance-Standards eingehalten werden. Sie unterstützen das Management der Konzerngesellschaften dabei, das Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Integrität und Compliance

Das Compliance Board steuert übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob die damit zusammenhängenden Maßnahmen des Konzerns wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und dem Umfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Compliance Board setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Compliance-, Integritäts- und Rechtsbereichs zusammen, tagt regelmäßig sowie anlassbezogen und wird vom Chief Compliance Officer (CCO) geleitet.

Der CCO berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Zudem erstattet er dem Vorstand regelmäßig und anlassbezogen Bericht – u. a. über den Status des CMS, dessen Weiterentwicklung sowie das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO). Der CCO hat auch die Funktionen des Vice President Legal Product & Technology und des Human Rights Officers inne.

➤ Compliance Management – Das Hinweisgebersystem BPO

Darüber hinaus berichtet der CCO an das Group Risk Management Committee. Durch die Ausgestaltung der Berichtslinien ist die Unabhängigkeit der Compliance-Organisation von den Geschäftsfeldern aus Sicht der Mercedes-Benz Group gewährleistet.

Compliance-Risiken

GRI 3-3 **GRI 205-1**

Jährlich evaluiert die Mercedes-Benz Group ihre Gesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu verringern. Dabei greift sie beispielsweise auf zentral verfügbare Informationen zu den Gesellschaften zurück – u. a. auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle und Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig, werden weitere lokal erhobene Informationen ergänzt. Die Ergebnisse der Compliance-Risikoanalyse bilden die Grundlage der Compliance-Risikosteuerung und sind somit auch die Basis, um Maßnahmen festzulegen.

Zuständig für die Umsetzung der Maßnahmen bei allen Schwerpunktthemen des Compliance-Managements, mit denen die Mercedes-Benz Group etwaigen Risiken begegnet, ist primär das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Bei ihm liegt auch die Aufsichtspflicht. Dabei arbeitet das Management eng mit den Fachbereichen des Ressorts Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zusammen.

Schwerpunkte des Compliance Managements

Bei seinen Compliance-Aktivitäten legt der Konzern verschiedene Schwerpunkte fest. Dazu gehört es, Korruption zu bekämpfen, den fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern sowie im Produktentstehungsprozess die technisch-regulatorischen Gesetze, Anforderungen und Standards einzuhalten. Des Weiteren umfasst dies, Menschenrechte zu achten und zu

wahren, verantwortungsvoll mit Daten umzugehen, Sanktionsvorgaben einzuhalten und Geldwäsche sowie Terrorismusfinanzierung vorzubeugen.

➤ Menschenrechte

Wie die Mercedes-Benz Group ihre Schwerpunktziele angeht und an welchen Gesetzen und Richtlinien sie sich dabei orientiert, wird nachfolgend dargestellt.

Korruption bekämpfen

GRI 3-3 **GRI 205-1/-2/-3**

Die Mercedes-Benz Group hat sich verpflichtet, Korruption zu bekämpfen – denn diese unterminiert fairen Wettbewerb und schadet damit der gesamten Gesellschaft. Dabei gehen die Maßnahmen zur Korruptionsprävention über die Einhaltung nationaler Gesetze hinaus: Der Konzern orientiert sich zusätzlich an der  **OECD-Konvention** gegen Bestechung ausländischer Amtsträgerinnen und Amtsträger (1997) sowie an der UN-Konvention gegen Korruption (2003).

Ein Appell für den Einsatz gegen Korruption findet sich zudem in den zehn Handlungsprinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen ( **UN Global Compact – UNGC**) wieder. Als Gründungsmitglied des UNGC wirkt die Mercedes-Benz Group aktiv daran mit, Korruption weltweit zu bekämpfen.

➤ Berichtsprofil – Fortschrittsberichterstattung UN Global Compact

Integrität und Compliance

Das Korruptionspräventions-Compliance-Programm der Mercedes-Benz Group basiert auf ihrem CMS. Ein wichtiger Bestandteil ist die jährlich stattfindende integrierte Compliance-Risikoanalyse. Bei der Bewertung möglicher Risiken berücksichtigt der Konzern sowohl interne Informationen, etwa das Geschäftsmodell einer Einheit, als auch externe Informationen, wie den Korruptionswahrnehmungsindex von  **Transparency International**. Erhöhte Korruptionsrisiken sieht der Konzern im Zusammenhang mit Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern. In diesen Bereichen führt die Mercedes-Benz Group gezielte Maßnahmen zur Risikominimierung durch.

Die Ergebnisse der jährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis, um zielgerichtete Maßnahmen zur Korruptionsprävention umzusetzen, die sich am jeweiligen Risiko der Einheit orientieren. Ziel dieser Maßnahmen ist es, Korruption in allen Geschäftsaktivitäten zu vermeiden, beispielsweise indem die Mercedes-Benz Group Geschäftspartner und Transaktionen (risikobasiert) kritisch prüft sowie mit Behörden wie auch Amtsträgerinnen und -trägern besonders sensibel umgeht. Damit will sie bereits von vornherein einem möglichen Anschein von Korruption vorbeugen.

In den Konzerngesellschaften und Zentralbereichen mit einem erhöhten Korruptionsrisiko unterstützt in der Regel eine bzw. ein vom lokalen Management unabhängiger Local Compliance Officer bei der Umsetzung des Korruptionspräventions-Compliance-Programms.

Die Mercedes-Benz Group AG überprüft regelmäßig die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Korruptionsprävention und entwickelt die Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter.

Fairen Wettbewerb fördern

GRI 3-3 **GRI 206-1**

Das konzernweite Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Es orientiert sich an den Maßstäben der zugrunde liegenden europäischen Regelungen und berücksichtigt die ständige Rechtspraxis der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Neben der zentralen Rechts- und Compliance-Abteilung der Mercedes-Benz Group AG mit spezialisierten Fachberaterinnen und -beratern stehen den weltweiten Geschäftsfeldern auch lokale Rechts- und Compliance-Beratungen zur Verfügung. Weitere Unterstützung erhalten die Beschäftigten der Mercedes-Benz AG durch Beratungs-Hotlines, Leitfäden und Praxishilfen. Auf diese Weise will die Mercedes-Benz Group in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherstellen.

Die Mercedes-Benz Group AG überprüft regelmäßig die Wirksamkeit der Maßnahmen, mit denen die Mercedes-Benz Group etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnet, und entwickelt die Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter.

Einhaltung der Produktanforderungen sicherstellen

GRI 416-2

Unter technical Compliance versteht die Mercedes-Benz Group die Einhaltung technisch-regulatorischer Gesetze, Anforderungen und Standards. Dabei werden die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gesetze und Regularien sowie interne Entwicklungsvorgaben und -prozesse berücksichtigt. Ziel ist es, Risiken im Produktentstehungsprozess (Produktentwicklung und Zertifizierung) frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, etablierte der Konzern in seinen automobilen Geschäftsfeldern ein »technical Compliance Management System« (tCMS). Damit will er sicherstellen, dass Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die den Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen.

In den Entwicklungsbereichen der fahrzeugbezogenen Geschäftsfelder haben Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans jeweils spezielle Organisationseinheiten mit Expertinnen und Experten für technical Compliance etabliert. Diese Einheiten steuern u. a. ein Netzwerk von tCMS-Ansprechpersonen innerhalb der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche. Als Bindeglied zwischen den operativen Bereichen und der Compliance-Organisation unterstützt dieses die Entwicklungsbereiche rund um die technical Compliance. Komplexe Fragen werden im Rahmen eines präventiven,

Integrität und Compliance

interdisziplinär ausgerichteten Prozesses anhand technischer, rechtlicher und zertifizierungsrelevanter Kriterien bewertet und entschieden (tCMS-Gremien). Dabei wird auch die Bedeutung von Fragestellungen hinsichtlich der Reputation berücksichtigt.

Um der Transformation sowie den besonderen Risiken in der Softwareentwicklung und Digitalisierung Rechnung zu tragen, hat die Mercedes-Benz Group die tCMS-Organisation im Ressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit erweitert: Ende 2021 wurde ein Bereich gegründet, der die Prozesse und Strukturen des tCMS mit Blick auf die spezifischen Anforderungen der Softwareentwicklung anpasst und bei Bedarf ergänzt. Ferner fungiert er als Legal und Compliance Key Account für alle Entwicklungsbereiche. Der Bereich beschäftigt sich insbesondere mit produktbezogenen Risiken der Themenfelder »Datenschutz«, »Cyber Security«, »Free and Open Source Software« (FOSS) und »automatisiertes Fahren« sowie mit zunehmend wichtigen Fragestellungen rund um die Nutzung von [Künstlicher Intelligenz \(KI\)](#).

Konzernweit gesteuert wird das tCMS von einer unabhängigen Governance-Funktion, deren Leitung direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit berichtet. Die Governance-Funktion setzt sich aus Beschäftigten mit verschiedenen Expertisen zusammen, z. B. aus den Disziplinen Entwicklung, Recht, Integrität und Compliance.

Den Rahmen für alle tCMS-relevanten Aktivitäten gibt die tCMS-Richtlinie. Sie ist für alle Gesellschaften mit relevanten Entwicklungs- und Zertifizierungstätigkeiten gültig. Die Richtlinie fasst die Kernelemente des tCMS zusammen und legt die Verantwortlichkeiten und Rollen der beteiligten Funktionen fest. Die zentralen Elemente des tCMS sind in Prozessbeschreibungen geregelt, Rechte und Pflichten der tCMS-Gremien in Geschäftsordnungen.

Bei Hinweisen auf Fehlverhalten im Zusammenhang mit technical Compliance steht zudem das Hinweisgebersystem BPO zur Verfügung. Zu melden sind beispielsweise Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften.

[↗ Compliance Management – Das Hinweisgebersystem BPO](#)

Um die technical Compliance auch in der Lieferkette der Mercedes-Benz Group sicherzustellen, werden ihre Geschäftspartner, insbesondere Lieferanten, für die Bedeutung des Themas sensibilisiert. Die konkreten Anforderungen vermittelt die Mercedes-Benz Group beispielsweise in Informationsleitfäden. Mit ausgewählten Geschäftspartnern, deren Lieferumfänge eine besondere technical-Compliance-Relevanz haben, tritt die Mercedes-Benz Group darüber hinaus in den Dialog: Dabei vermittelt sie ihr Verständnis von technical Compliance und verdeutlicht ihre Erwartungen gegenüber den Geschäftspartnern.

Darüber hinaus gestaltet die Mercedes-Benz Group zusammen mit anderen Automobilherstellern und Zulieferern neue Industriestandards für die End-to-End Product Compliance: Gemeinsam wurde so der Band »Product Compliance System« erarbeitet, der vom Verband der Automobilindustrie (VDA) Ende 2023 freigegeben wurde. Ziel ist es, die Product Compliance in den Wertschöpfungsketten der teilnehmenden Unternehmen sicherzustellen.

Technical Integrity ist ein wichtiger Bestandteil des tCMS und unterstützt dabei, die Integritätskultur in den Produktentwicklungsbereichen weiterzuentwickeln und sie dort langfristig zu verankern. Sie steht dafür, dass kritische Themen offen angesprochen und bewusste Ermessensentscheidungen getroffen werden und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Unternehmenskultur sowie zum Schutz der Reputation.

Die Verhaltensprinzipien »Themen ansprechen« und »bewusste Ermessensentscheidungen« schaffen für alle Beschäftigten der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche die Basis für ein gemeinsames Verständnis zu verantwortungsbewusstem Verhalten im Produktentstehungsprozess. Sie wurden vom Integrity Management und den Entwicklungsbereichen gemeinsam erarbeitet und werden über bereichsinterne Maßnahmen weiter verankert.

Integrität und Compliance

Verantwortungsvoller Umgang mit Daten

Vernetzung und Digitalisierung spielen für die zukünftige Mobilität eine entscheidende Rolle. Der verantwortungsvolle Umgang mit Daten wird daher für den Erfolg der Mercedes-Benz Group immer wichtiger. Den gestiegenen regulatorischen Anforderungen im Bereich des Datenschutzes begegnet die Mercedes-Benz Group mit ihrem konzernweiten Data Compliance Management System (Data CMS), das gemeinsam mit dem Daten-Leitbild und der Datenkultur in ein übergreifendes Data Governance System eingebettet ist.

[➤ Datenverantwortung](#)**Trade Compliance – Exportkontrolle und Sanctions Compliance**

In ihrem zentralen Fachbereich Trade Compliance bündelt die Mercedes-Benz Group AG das Center of Competence zu Exportkontrolle und Sanctions Compliance. Damit will sie sicherstellen, dass sie in einem dynamischen Umfeld alle anwendbaren Exportbeschränkungen sowie personen- und güterbezogenen Sanktionen einhält. Geschäfte mit auf Sanktionslisten genannten Personen, Gesellschaften und Organisationen sind verboten und strafbar. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt sowohl geltende supranationale Sanktionslisten und Embargos wie die der UN oder der EU als auch nationale Sanktionslisten, unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Die konzernweit gültigen Richtlinien zu Exportkontrolle und Sanctions Compliance definieren einheitliche Maßnahmen, um güterbezogene Restriktionen und anwendbare Sanktionsregularien einzuhalten – inkl. ihrer systematischen Prüfung. Die Mercedes-Benz Group analysiert und bewertet kontinuierlich, inwieweit weitere Maßnahmen zur Risikominimierung notwendig sind und entwickelt diese Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter.

Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen in Wirtschaft und Gesellschaft immense Schäden. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann die Reputation eines Unternehmens beeinträchtigen und könnte sowohl für die Mercedes-Benz Group als auch für ihre Stakeholder finanzielle Folgen haben.

Die Mercedes-Benz Group produziert und verkauft weltweit Kraftfahrzeuge und Kfz-Ersatzteile und bietet ihren Kundinnen und Kunden entsprechenden Service sowie passende Finanz- und Mobilitätslösungen an. Folglich richten sich die Mercedes-Benz Group AG und ihre Konzerngesellschaften nach den geltenden Vorschriften des Geldwäschegesetzes (GwG) für Güterhändler und den Vorschriften für Finanzierungs- und Leasingunternehmen. So hat die Mercedes-Benz Group konzernweit Maßnahmen ergriffen, um Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung zu verhindern und zu bekämpfen.

Deshalb etablierte die Mercedes-Benz Group ein sog. Zwei-Säulen-Modell (Güterhandel und Mobility

Services), das den unterschiedlichen regulatorischen Anforderungen im Bereich des Güterhandels einerseits und dem Bereich der Finanzdienstleistungen andererseits Rechnung tragen soll. Die erste Säule der Geldwäscheprävention umfasst die Konzerngesellschaften der Mercedes-Benz Group AG als Güterhändler, die zweite Säule die Finanzunternehmen der Mercedes-Benz Mobility.

Für die erste Säule des Kerngeschäfts Fahrzeugverkauf, Ersatzteilverkauf und Service im Güterhandel hat die Mercedes-Benz Group AG als »gewerblicher Güterhändler« im Sinne des Geldwäschegesetzes (GwG) konzernweit globale Mindeststandards, Prozesse und Sicherungsvorkehrungen implementiert. Konkrete Vorgaben dazu finden sich in der Anti-Geldwäsche-Richtlinie sowie in der begleitenden Umsetzungshilfe für den Güterhandel. Zudem definiert die Mercedes-Benz Group die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung in ihrer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel.

Die Mercedes-Benz Group AG hat den Chief Compliance Officer (CCO) als verantwortlichen Gruppengeldwäschebeauftragten sowie dessen Stellvertreter behördlich bestellt. Er berichtet unmittelbar an das für die Geldwäscheprävention zuständige Vorstandsmitglied, verantwortet die Geldwäscheprävention für alle Konzerngesellschaften im Güterhandel und ist Ansprechpartner für die Regulierungsbehörden, die Strafverfolgungsbehörden, Behörden zur Aufklärung, Vermeidung und Beseitigung von Gefahren sowie für die Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen (Financial

Integrität und Compliance

Intelligence Unit, FIU). Dabei berichtet der Gruppen-geldwäschebeauftragte des Güterhandels an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit.

Der Fachbereich Anti-Money Laundering & Counter Terrorist Financing unterstützt den Geldwäschebeauftragten bei allen seinen Aufgaben: Als zentrale Konzerneinheit nimmt er für die Mercedes-Benz Group AG und alle ihre Gesellschaften im Bereich des Güterhandels geschäftsfeldübergreifend die Ordnungsfunktion auf Grundlage einer jährlichen Gruppenrisikoanalyse wahr. Zusätzlich trägt er die Verantwortung für die Richtlinie zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung im Güterhandel mit konzernweit gültigen Standards und Prozessen nach dem Geldwäschegesetz. In einem integrierten Compliance-Ansatz werden dafür auch anwendbare Sanktionslisten sowie güterbezogene Restriktionen durch die zuständigen operativen Geschäftsbereiche geprüft und Maßnahmen zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung ergriffen. Dies soll einerseits verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen sowie güterbezogene Embargos verletzt oder umgangen werden. Andererseits sollen auf diese Weise Aktivitäten Dritter, die einen Verdacht auf Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität auslösen, bekämpft werden.

Die Geldwäscheprävention in der Mercedes-Benz Mobility – die zweite Säule – wird durch das Anti-Money Laundering@MBM Group Office (Group Office)

gesteuert. Dieses definiert dabei die Standards und einheitliche Maßnahmen gemäß dem Geldwäschegesetz in der Richtlinie zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung der Mercedes-Benz Mobility AG. Diese Standards werden risikobasiert definiert und decken den kompletten Kundenlebenszyklus (Customer Life Cycle) ab – beginnend bei der Vertragsanbahnung, über die Vertragslaufzeit hinweg bis hin zur Beendigung der Vertragsbeziehung.

Die Tochtergesellschaften der Mercedes-Benz Mobility AG sind verpflichtet, die Richtlinie in ihrer jeweiligen Organisation zu implementieren. Das Group Office überwacht deren Umsetzung in enger Zusammenarbeit mit den Geldwäschebeauftragten der Tochtergesellschaften der Mercedes-Benz Mobility AG kontinuierlich durch eine jährliche, detaillierte Gruppenrisikoanalyse sowie daraus abgeleitete Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen. Wird hierbei Handlungsbedarf erkennbar, setzt das Group Office die jeweiligen Geldwäschebeauftragten und das Management hierüber in Kenntnis, um Abhilfemaßnahmen abzustimmen. Die Gruppen-geldwäschebeauftragte der Mercedes-Benz Mobility berichtet direkt an das verantwortliche Vorstandsmitglied Finanzen & Controlling der Mercedes-Benz Mobility AG.

Darüber hinaus tauschen sich die Geldwäschebeauftragten der beiden Konzernbereiche im konzernweiten Anti Financial Crime Committee zusammen mit den zentralen Stakeholdern aus den Gebieten Compliance und Strafrecht regelmäßig strategisch aus.

Open-Source-Software und Lizenzvorgaben

FOSS ist ein wesentlicher Bestandteil in den Fahrzeug- und Infrastruktur-Anwendungen sowie in den mobilen Apps des Konzerns. In der übergreifenden, 2021 eingeführten »Free and Open Source«-Richtlinie hat die Mercedes-Benz Group Maßnahmen, Prozesse und Systeme definiert, mit denen sie sicherstellt, dass die Lizenzvorgaben für frei verfügbare Software eingehalten werden. Das FOSS-Ökosystem entwickelte der Konzern seitdem im Hinblick auf die Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen weiter, um die Umsetzbarkeit der Lizenzvorgaben zu verbessern. Damit wird auch ein maßgeblicher Beitrag zur Digitalisierungsoffensive der Mercedes-Benz Group geleistet.

2023 hat die Mercedes-Benz Group eine FOSS-Lizenzdatenbank entwickelt und eingeführt, in der entsprechende Lizenzen nach relevanten Inhalten, speziellen Lizenzverpflichtungen, strukturiert werden. Dies erleichtert es Softwareentwicklern, FOSS-Lizenzen zu nutzen, und führt außerdem zu einer transparenteren Darstellung von Compliance-Anforderungen für die Lizenzen. Weiter hat sich der Konzern im Berichtsjahr auch über seinen eigenen Geschäftsbereich hinaus für die Verwendung von FOSS engagiert – z. B. durch den Beitritt zur SDV-Arbeitsgruppe (Software Defined Vehicle) der Eclipse Foundation. Dort arbeitet die Mercedes-Benz Group mit anderen Unternehmen daran, offene Standards stärker anzuwenden und so die Entwicklung innovativer Softwareprodukte für die Automobilindustrie zu beschleunigen.

Integrität und Compliance

Umgang mit rechtlichen Verfahren

GRI 2-16/-27 | GRI 3-3 | GRI 206-1

Rechtliche Verfahren gegen ihre Gesellschaften stuft die Mercedes-Benz Group als bedeutsam ein, wenn sie ein besonderes finanzielles Risiko bzw. ein besonderes Risiko für die Reputation des Konzerns darstellen. Bedeutsame rechtliche Verfahren gegen Gesellschaften der Mercedes-Benz Group sind dem Geschäftsbericht 2023 bzw. dem jeweils aktuellen Quartalsbericht zu entnehmen.

[➔ Risiko und Chancenbericht, Geschäftsbericht 2023](#)

Maßnahmen und Ergebnisse**Compliance-Programm**

Das Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu verringern und Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse des Konzerns auf. Hierbei setzt die Mercedes-Benz Group u. a. nachfolgende Schwerpunkte: die kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance sowie präventive Trainingsmaßnahmen, die konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie die Formulierung von klaren Anforderungen an das Verhalten der Geschäftspartner. Diese sind in den nächsten Abschnitten näher beschrieben.

Um eine unabhängige, externe Bewertung des Compliance-Programms zu erhalten, beauftragte die Mercedes-Benz Group AG die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die konzerneigenen CMS für Antikorruption, Antitrust und technical Compliance nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegten Prüfungen wurden Ende 2019 für das CMS Antikorruption, Ende 2020 für das tCMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz und Ende 2021 zum zweiten Mal nach 2016 für das CMS Antitrust erfolgreich abgeschlossen.

Das Hinweisgebersystem BPO

GRI 2-16/-25 | GRI 3-3 | GRI 205-1/-3 | GRI 406-1

Das Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) ermöglicht es weltweit allen Beschäftigten sowie externen Hinweisgebenden, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen zudem externe gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland stehen Hinweisgebenden zusätzliche Anlaufstellen wie ein externer neutraler Mittler sowie weitere externe Meldekanäle (beispielsweise die externe Meldestelle des Bundes beim Bundesamt für Justiz, die Hinweisgeberstelle der BaFin, das Hinweisgebersystem des Bundeskartellamts) zur Verfügung.

Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO wird die Mercedes-Benz Group auf mögliche Risiken aufmerksam und kann Schaden vom Konzern, seinen Beschäftigten und Dritten abwenden sowie durch Fehlverhalten geschädigte Personen schützen. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Sie hat das Ziel, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Schutz der hinweisgebenden Person als auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für die vom Vorwurf betroffenen Personen berücksichtigt. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, nach dem die Mercedes-Benz Group Regelverstöße beurteilt und über Konsequenzen entscheidet. Geht ein neuer Hinweis ein, führt das BPO eine risikobasierte Erstbeurteilung unter Berücksichtigung des Vier-Augen-Prinzips durch und leitet den Vorgang ggf. an eine interne Untersuchungseinheit oder an den verantwortlichen Fachbereich weiter.

Stuft das BPO einen Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko für die Mercedes-Benz Group, ihre Beschäftigten oder andere Personen ein, verweist es den Fall an eine Untersuchungseinheit. Das BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschdelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften ebenso wie personenbezogene Sachverhalte, z. B. sexuelle Belästigung oder Menschenrechtsverletzungen. Bei Straftaten behält sich die Mercedes-Benz Group vor, Strafanzeige zu erstatten.

Integrität und Compliance

Die Mercedes-Benz Group kooperiert dabei vollumfänglich mit den Behörden.

Auf Basis des Berichts der internen Untersuchungseinheit wird erkennbares Fehlverhalten auch arbeitsrechtlich bewertet. Der Personalbereich kann daraufhin angemessene Personalmaßnahmen unter Berücksichtigung geltenden Arbeitsrechts verhängen. Mögliche Personalmaßnahmen infolge von Regelverstößen sind in der Regelverstoßrichtlinie beschrieben und für alle Mitarbeitenden transparent einsehbar. Der Untersuchungsbericht kann neben Fehlverhalten auch begünstigende Begleitumstände und Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung von Prozessen nennen sowie Maßnahmen festlegen, die lindernd wirken oder einem Wiederholungsfall vorbeugen sollen.

Hinweise auf alle anderen Verstöße mit Risiko übergibt das BPO an den verantwortlichen Bereich – etwa den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder den Datenschutz. Die entsprechend zuständigen Bereiche gehen den Hinweisen nach und klären die Fälle eigenverantwortlich auf. Darunter fallen z. B. Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit einem Wert unter 100.000 € – sofern sie nicht im Bereich Korruption anzusiedeln sind. Die Anonymität für den Hinweisgeber kann auch hier gewährleistet werden.

Gemeldete Verstöße

GRI 2-16 **GRI 3-3** **GRI 205-1/-3**

Im Berichtsjahr wurden 55 Fälle mit 75 vom Vorwurf betroffenen Personen (Vorjahr: 58 Fälle/72 Personen) neu angelegt. Insgesamt konnten bei 54 Personen Verstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen, seine Beschäftigten oder andere Personen nachgewiesen werden. Davon gehörten 6 Verstöße in die Kategorie »passive Korruption«, 6 Verstöße in die Kategorie »Bereicherung« oder »Diebstahl« über 100.000 €, 7 Verstöße in die Kategorie »Schaden über 100.000 €«. 12 Verstöße waren der Kategorie »Reputationsschaden« zuzuordnen. Bei 15 Verstößen haben sich Vorwürfe bestätigt, die sich auf Fehlverhalten von Beschäftigten zu Lasten anderer Personen bezogen, etwa »psychische/physische Unversehrtheit«, »sexuelle Belästigung« oder »Rassismus«. 8 bestätigte Verstöße mit hohem Risiko bezogen sich auf sonstige Kategorien.

Bei den bestätigten Verstößen entscheidet die Mercedes-Benz Group unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Jahr 2023 gehörten u. a. Ermahnungen, Abmahnungen sowie außerordentliche Kündigungen.

Das BPO begleitet die Bearbeitung von Hinweisen bis zum Abschluss der Verfahren und gewährleistet dabei Vertraulichkeit und sofern gewünscht Anonymität.

Hinweisgebende, die aufgrund von konkreten Anhaltspunkten einen möglichen Regelverstoß melden, werden geschützt. Die Vertraulichkeit ihrer Aussagen wird

gewährleistet. Werden sie benachteiligt, ist dies in der Richtlinie als Regelverstoß mit hohem Risiko klassifiziert. Dementsprechend sollen sich Hinweisgebende, die eine Benachteiligung wegen ihrer Meldung erfahren, an das BPO wenden. Die Benachteiligung oder Einschüchterung einer Person wegen einer von ihr abgegebenen Meldung wird unter Berücksichtigung geltenden Rechts mit arbeitsrechtlichen Maßnahmen geahndet.

Hinweisgebenden steht es zusätzlich jederzeit frei, sich an Regierungsstellen wie Polizei, Staatsanwaltschaft und Aufsichtsbehörden für Finanzdienstleistungen zu wenden. Es gibt keine internen Auflagen oder Maßnahmen, die dies behindern oder verhindern würden.

Um das Vertrauen in das Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei den Beschäftigten noch bekannter zu machen, stellt die Mercedes-Benz Group über diverse Kommunikationsmaßnahmen umfangreiche, in verschiedenen Sprachen verfügbare Informationsmaterialien bereit. Darüber hinaus informiert sie die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße und stellt quartalsmäßig anonymisierte Fallbeispiele zur Verfügung. Zusätzlich prüft die Mercedes-Benz Group die Effektivität der Maßnahmen alle zwei Jahre anhand von Mitarbeitendenbefragungen. Hierbei werden gezielt Fragen zur Bekanntheit und dem Vertrauen in das BPO gestellt. In diesem Rahmen können die Beschäftigten weltweit Feedback geben.

Integrität und Compliance

Kommunikation und Training

GRI 2-17 GRI 3-3 GRI 205-2

Auf Grundlage ihrer Verhaltensrichtlinie bietet die Mercedes-Benz Group ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an – z.B. für Beschäftigte in der Verwaltung sowie für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Geschäftsleitung von Konzerngesellschaften.

Die Trainingsinhalte und -themen orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Für ihr Schulungsangebot ermittelt die Mercedes-Benz Group regelmäßig den Bedarf, nimmt Anpassungen sowie Erweiterungen vor und führt Evaluationen durch. Zur Überprüfung der erworbenen Kenntnisse enthalten die webbasierten Trainings Test- und Kontrollfragen, die für einen erfolgreichen Abschluss des jeweiligen Moduls richtig beantwortet werden müssen.

Die jeweiligen Module werden den Beschäftigten bei Einstellung, Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Funktion mit erhöhtem Risiko automatisch zugewiesen. Regulär müssen die Mitarbeitenden das webbasierte Trainingsprogramm grundsätzlich alle drei Jahre absolvieren, für gewerblich Beschäftigte ist es freiwillig. Den Beschäftigten in der Verwaltung steht beispielsweise ein webbasiertes zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm zur Verfügung, das neben einem verpflichtenden Basismodul spezifische Module für Führungskräfte sowie Expertenmodule zu verschiedenen Compliance-Themen enthält. Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz Group AG das Basismodul zu Integrität für ihre Beschäftigten der Verwaltung sowie in den konsolidierten

Konzerngesellschaften grundlegend überarbeitet und neu eingeführt. Das zentrale webbasierte Angebot wird von lokalen Trainingsmaßnahmen ergänzt.

Mit einem vielfältigen Angebot an zentralen und lokalen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sensibilisiert die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten konzernweit u. a. zu wettbewerbs- und kartellrechtlichen Themen sowie zur Korruptionsprävention. Die lokalen Compliance-Ansprechpersonen und Rechtsabteilungen in den Konzerngesellschaften führen zusätzliche Schulungen durch. In Entwicklungs- und Zertifizierungsbereichen aller Geschäftsfelder machen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ihre Beschäftigten auf die Themen Integrität, Compliance und Recht im Produktentstehungsprozess aufmerksam.

Für Aufsichts- und Managementfunktionen bietet die Mercedes-Benz Group AG ebenfalls Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen an. Das gilt z.B. für neue Mitglieder des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG. Im Rahmen des Onboarding-Programms informiert die Mercedes-Benz Group AG die neuen Mitglieder über ausgewählte Themen aus den Bereichen Integrität, Compliance, Recht und Nachhaltigkeit.

Das webbasierte Managementmodul »Corporate Governance« richtet sich an CEOs und CFOs sowie Mitglieder eines Aufsichtsratsgremiums von kontrollierten und nicht kontrollierten Beteiligungen der Mercedes-Benz Group AG. Es vermittelt allgemeine Kenntnisse über die mit dem Mandat verbundenen Rechte, Pflichten sowie über persönliche Risiken.

Integrität und Compliance

Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2023 – webbasiert

GRI 205-2

Basic Modules	Diese Module werden allen aktiven Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und auch konsolidierten Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Basic Module – Integrity@Work (Wesentlicher Inhalt: Integrität, Nachhaltigkeit, Korruptionsprävention, Kartellrecht, Umgang mit Daten, Menschenrechte, Social Media, das Hinweisgebersystem auf Grundlage der Verhaltensrichtlinie)	Anzahl Teilnehmende	123.493
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	112.600
	in Führungsfunktionen weltweit:	10.893
Basic Module – Sustainability@Mercedes-Benz	Anzahl Teilnehmende	19.975
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	19.757
	in Führungsfunktionen weltweit:	218
Management Modules		
Management Module – Integrity@Work Dieses Modul wird allen Führungskräften (Voll- und Teilzeitkräfte) der Mercedes-Benz Group AG und auch konsolidierten Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	Anzahl Teilnehmende	690
	davon Beschäftigte	
	in Führungsfunktionen weltweit:	690
Management Module – Human Rights Compliance Dieses Modul wird allen Führungskräften (Voll- und Teilzeitkräfte) der Mercedes-Benz Group AG und auch konsolidierten Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	Anzahl Teilnehmende	7.827
	davon Beschäftigte	
	in Führungsfunktionen weltweit:	7.827
Management Module – Corporate Governance Dieses Modul wird allen CEOs und CFOs sowie Mitgliedern eines Aufsichtsratsgremiums von kontrollierten und nicht kontrollierten Beteiligungen der Mercedes-Benz Group AG zugewiesen.	Anzahl Teilnehmende	103
	davon Beschäftigte	
	in Führungsfunktionen weltweit:	103
Expert Modules		
Expert Module – Anti-Money Laundering	Anzahl Teilnehmende	7.967
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	7.135
	in Führungsfunktionen weltweit:	832
Expert Module – Antitrust Overview	Anzahl Teilnehmende	21.527
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	18.160
	in Führungsfunktionen weltweit:	3.367

Integrität und Compliance

Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2023 – webbasiert

GRI 205-2		
Expert Module – Data@Mercedes-Benz	Anzahl Teilnehmende	18.268
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	18.056
	in Führungsfunktionen weltweit:	212
Expert Module – EU General Data Protection Regulation	Anzahl Teilnehmende	2.162
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	1.377
	in Führungsfunktionen weltweit:	785
Expert Module – Insider Law	Anzahl Teilnehmende	839
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	554
	in Führungsfunktionen weltweit:	285
Expert Module – Integrity & Compliance@Mobility Sales & Marketing	Anzahl Teilnehmende	183
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	102
	in Führungsfunktionen weltweit:	81
Expert Module – Integrity & Compliance@Procurement	Anzahl Teilnehmende	947
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	891
	in Führungsfunktionen weltweit:	56
Expert Module – Integrity & Compliance@Sales & Marketing	Anzahl Teilnehmende	4.205
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	4.004
	in Führungsfunktionen weltweit:	201
Expert Module – Intellectual Property	Anzahl Teilnehmende	4.168
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	4.039
	in Führungsfunktionen weltweit:	129

Integrität und Compliance

Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2023 – webbasiert

GRI 205-2		
Expert Module – Product Safety & Liability	Anzahl Teilnehmende	42.424
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	38.592
	in Führungsfunktionen weltweit:	3.832
Expert Module – SCE Relevance@Cars and Vans	Anzahl Teilnehmende	3.356
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	3.237
	in Führungsfunktionen weltweit:	119
Expert Module – Social Compliance	Anzahl Teilnehmende	133
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	121
	in Führungsfunktionen weltweit:	12
Expert Module – Technical Compliance & Integrity@Cars and Vans	Anzahl Teilnehmende	7.983
	davon Beschäftigte	
	in der Sachbearbeitung weltweit:	7.770
	in Führungsfunktionen weltweit:	213

Integrität und Compliance

Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2023 – in Präsenz^{1,2}

GRI 205-2		
	Anzahl Veranstaltungen	Anzahl Teilnehmende
Anti-Corruption (incl. general compliance topics)	89	3.301
Anti-Money Laundering	26	773
Antitrust	25	2.477
Check against Sanction Lists	26	1.095
Data Compliance	26	426
Technical Compliance	44	6.445

¹ Präsenztrainings wurden im Berichtsjahr teilweise in digitaler Form durchgeführt.

² Zielgruppenrelevante Beschäftigte in Führungsfunktionen und in der Sachbearbeitung weltweit.

Vertriebspartner und Lieferanten

Die Mercedes-Benz Group erwartet nicht nur von ihren Beschäftigten, dass sie sich an Gesetze und Regeln halten. Ebenso stellt sie klare Compliance-Anforderungen an ihre Vertriebspartner und Lieferanten – denn integriertes und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Was sie im Einzelnen von ihren Geschäftspartnern erwartet, formuliert die Mercedes-Benz Group in den [Business Partner Standards \(BPS\)](#) sowie spezifisch für ihre Lieferanten in den [Responsible Sourcing Standards \(RSS\)](#); beide Dokumente sind öffentlich über die Konzernwebsite einsehbar.

Bei der Auswahl der direkten Vertriebspartner wie auch bei den bestehenden Vertriebspartnern achtet die Mercedes-Benz Group darauf, dass die Partner Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Dies erfolgt im Rahmen eines weltweit einheitlichen und risikobasierten Prozesses ([Sales Business Partner Due Diligence Process](#)). Alle neuen Vertriebspartner werden einer Due Diligence-Prüfung unterzogen. Deren erfolgreicher Abschluss ist Voraussetzung für eine Zusammenarbeit. Die risikobasierte Prüfung berücksichtigt u. a. das geplante Geschäftsmodell, das Länderrisiko sowie die Involvierung von Drittparteien und Regierungskontakten. Unter Berücksichtigung zusätzlicher spezifischer Fragebogen werden die konkreten Risiken ermittelt. Während der andauernden Zusammenarbeit mit den Vertriebspartnern werden die bestehenden Due Diligences anlassbezogen bzw. zyklisch je nach identifiziertem Risiko überprüft. Ein weiterer Bestandteil des Due Diligence-Prozesses ist das Permanent Monitoring. Dabei prüft der Konzern die bestehenden Vertriebspartner laufend gegen relevante Datenbanken sowie gültige Sanktionslisten, um potenzielle Integritätsverstöße zu identifizieren. Unterläuft ein Partner die Konzernstandards bzw. ergeben sich Integritätsverstöße, die nicht gelöst werden können, behält sich die Mercedes-Benz Group vor, den Auswahlprozess bzw. die Zusammenarbeit zu beenden. Mit Blick auf seine Lieferanten entwickelt der Konzern gemeinsam mit den Einkaufsbereichen die bestehenden Prozesse zu deren Auswahl und Zusammenarbeit stetig weiter.

Auf Basis der Standards BPS und RSS und der [Verhaltensrichtlinie](#) stellt die Mercedes-Benz Group sowohl den Vertriebspartnern als auch Lieferanten webbasierte Compliance-Awareness-Module (CAM) zur Verfügung. Diese sollen für relevante Integritäts- und Compliance-Anforderungen wie Korruptionsprävention und technical Compliance sensibilisieren. Damit bietet die Mercedes-Benz Group ihren Vertriebspartnern und Lieferanten eine umfassende Hilfestellung im Umgang mit möglichen relevanten Compliance-Risiken.

[Social Compliance – Anforderungen an Lieferanten](#)

Datenverantwortung

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont	Status 2023
Wirksamkeit des Data Compliance Management Systems ¹ bewerten	laufend	Design: vollständig erfüllt Implementierung: vollständig erfüllt Operative Effektivität: teilweise erfüllt
Das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in die Datenverarbeitung von Mercedes-Benz Group stärken	laufend	

1 Mehrstufige Bewertungsmethodik zur kontinuierlichen Verbesserung:

1. Design – ist das System so konzipiert, dass es die Ziele des Compliance Management Systems erfüllen kann?
2. Implementierung – wurde das System, das vom Design her effektiv ist, auch entsprechend in der Praxis umgesetzt?
3. Operative Effektivität – wird das eingerichtete System wirksam angewendet?

Digitalisierung, Vernetzung und datenbasierte Analytik prägen heute schon die Mobilität von morgen: Durch eine digitale Produktplanung schont die Mercedes-Benz Group wertvolle Ressourcen. In ihrer Produktion sorgt eine stärkere Vernetzung für effizientere Abläufe. Auf den Straßen erhöhen ihre zunehmend automatisierten Fahrsysteme die Verkehrssicherheit.

Daten eröffnen jedoch nicht nur neue Geschäftschancen, ihre Handhabung erfordert auch besondere Sorgfalt: Sie sind ein sensibles, schützenswertes Gut, für das strenge gesetzliche Auflagen gelten.

Die regulatorischen Vorgaben zum Datenschutz sind in den letzten Jahren weltweit deutlich gestiegen. Gleichzeitig ist das Thema auch stärker in die öffentliche Wahrnehmung gerückt. Der verantwortungsvolle Umgang mit Daten ist deshalb zunehmend ein entscheidender Wettbewerbsfaktor.

Strategie und Konzepte

Datenschutz und Informationssicherheit

GRI 3-3

Personenbezogene Daten zu schützen (Datenschutz) und  Informationssicherheit zu gewährleisten, hat für

die Mercedes-Benz Group hohe Priorität. Nur wenn die Kundinnen und Kunden sowie die Nutzerinnen und Nutzer von Produkten darauf vertrauen können, dass ihre Daten sicher sind, werden sie die neuen Technologien, wie etwa die  Künstliche Intelligenz (KI), akzeptieren.

Datenverantwortung – Verantwortungsvoller Umgang mit Künstlicher Intelligenz

Datenschutz beginnt bei der Mercedes-Benz Group bereits beim Design neuer Produkte und Services und umfasst zahlreiche weitere Aspekte zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben. Um alle hierfür notwendigen Maßnahmen systematisch und risikobasiert zu planen, umzusetzen und regelmäßig zu kontrollieren, verwendet sie ein integriertes Data Compliance Management System (Data CMS).

Auch bei der Informationssicherheit kommt die Mercedes-Benz Group den hohen Sicherheitsansprüchen ihrer Kundinnen und Kunden nach: Mit Blick auf den Stand der Technik entwickelt sie die Sicherheit ihrer IT ständig weiter, um die Daten vor Verlust, Diebstahl, Manipulation und Missbrauch zu schützen sowie deren Verfügbarkeit zu gewährleisten.

Datenverantwortung

Ganzheitliche Datenverantwortung**GRI 3-3**

Die Mercedes-Benz Group begreift den Schutz personenbezogener Daten und die Sicherheit der IT-Systeme als essenzielle Bestandteile einer übergreifenden Data Governance. Zentrale Ziele sind eine nachhaltige Gestaltung datenbasierter Geschäftsmodelle und ein verantwortungsvoller, rechtskonformer und ethisch korrekter Umgang mit Daten im Interesse der Kundinnen und Kunden, Beschäftigten und anderer Stakeholder. Um diese strategischen Ziele zu erreichen, verfolgt die Mercedes-Benz Group einen systematischen Ansatz. Zentrale Elemente sind die Data-Governance-Struktur, das Daten-Leitbild, die Datenkultur und das o. g. Data CMS.

Data-Governance-Struktur

Der systematische Ansatz zur Data Governance wurde im Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit entwickelt. In den Geschäftsfeldern der Mercedes-Benz Group obliegt die Umsetzung der Data Governance den unterschiedlichen Gremien für Daten und datenbasierte Analytik (Data Analytics). Dabei handelt es sich um funktionsübergreifende Teams, die sich aus Führungskräften mit datenbezogenen Aufgaben zusammensetzen. Sie treffen sich regelmäßig und treiben den digitalen Wandel in den Geschäftsfeldern auf Basis der vom Vorstand priorisierten Maßnahmen voran.

Für die operative Umsetzung der strategischen Ziele im Bereich Datenverantwortung haben die Geschäftsfelder 2023 damit begonnen, entsprechende Programme aufzusetzen, um konkrete Prozesse für die verantwortungsvolle Nutzung von Daten einzurichten. Die Operationalisierung wird fortlaufend überprüft und bei Bedarf angepasst. Alle relevanten Fachbereiche stimmen sich in den Boards über ihre aktuellen Data-Analytics-Projekte ab und schaffen die Grundlagen für eine effiziente und verantwortungsvolle Datennutzung. Fachkräfte des Konzerndatenschutzes stehen den Geschäftsfeldern unterstützend zur Seite, um die Projekte von Anfang an zu begleiten und so zu ihrer rechtskonformen Umsetzung beizutragen.

Innerhalb der Mercedes-Benz Group besteht zudem ein Digital Governance Board mit Vorstandsvertretung, welches sich gesamtheitlich mit der digitalen Transformation auseinandersetzt. Indem es Standards, Prinzipien sowie Hilfestellungen bzgl. Datennutzung, digitaler Technologie und digitaler Geschäftsmodelle vorgibt und abstimmt, definiert das Gremium den Rahmen zu konzernweiten Kernthemen der Digital Governance und unterstützt dadurch die digitale Transformation des Konzerns. Die Data Governance ist ein Teilbereich der Digital Governance.

Zur Sicherstellung von  **Data Compliance** betreibt die Mercedes-Benz Group eine Matrixorganisation: Eine wichtige organisatorische Schnittstelle für die konzernweite Steuerung von Data Compliance bildet die Funktion des Chief Compliance Officers. Der Chief Compliance Officer leitet die Compliance-Organisation und

berichtet zu aktuellen Entwicklungen bei Data-Compliance-Themen regelmäßig an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit sowie quartalsweise an den gesamten Vorstand.

Auch der Bereich Konzerndatenschutz übernimmt eine Schlüsselrolle bei der Steuerung von Data Compliance. Unter Leitung des Konzernbeauftragten für Datenschutz definiert der Bereich die einzelnen Elemente des Data CMS und koordiniert dessen konzernweite Umsetzung. Zu seinen Aufgaben gehört es auch, ein jährliches Data Compliance Risk Assessment und Monitoring durchzuführen und die daraus abzuleitenden Maßnahmen zu definieren. Deren Umsetzung wird vom Management der jeweiligen Konzerngesellschaften und -bereiche verantwortet.

Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz bei der Mercedes-Benz Group ist dafür verantwortlich, dass die vom Gesetz definierten Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften wahrgenommen werden. In Zusammenarbeit mit der Compliance-Organisation überwacht er, ob die Datenschutzgesetze und die konzern-eigenen Datenschutzrichtlinien eingehalten werden. Er verantwortet die Bearbeitung von Datenschutzbeschwerden und die Kommunikation mit den Datenschutzaufsichtsbehörden. Weiterhin führt er Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen durch. Zudem berät er Verantwortliche und Fachbereiche in allen Datenschutzfragen. Er ist fachlich unabhängig und berichtet an den Chief Compliance Officer sowie das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit.

Datenverantwortung

Um das Thema Datenschutz zu steuern, setzt die Mercedes-Benz Group auch auf ein weltweites Compliance-Netzwerk, das vor Ort in den Gesellschaften mit lokalen Ansprechpersonen für den Datenschutz aktiv ist.

Daten-Leitbild

Der Anspruch der Mercedes-Benz Group an einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten ist in ihrem Daten-Leitbild verankert. Im Zeitraum von November 2022 bis Mai 2023 setzte sich die Mercedes-Benz Group schwerpunktmäßig damit auseinander, dieses Leitbild, die sog. »Mercedes-Benz Data Vision«, zu überarbeiten sowie Maßnahmen zur Erhöhung des Kundenvertrauens daraus abzuleiten und auf den Weg zu bringen.

Das erneuerte Leitbild formuliert den Anspruch, den die Mercedes-Benz Group beim Umgang mit Daten an sich selbst stellt, und gibt hierfür die Rahmenbedingungen vor. Es wurde konzernweit bekannt gemacht und unterstützt die Mitarbeitenden bei der Arbeit mit Daten. Die darin genannten Prinzipien geben hierfür die Richtung vor und legen fest, welche Aspekte die Beschäftigten im Umgang mit Daten zu beachten haben.

Ziel der Überarbeitung des Leitbilds war es, der zunehmenden Datennutzung und den gestiegenen Stakeholder-Anforderungen an die Datenverantwortung gerecht zu werden. Erste Impulse zur Anpassung des Daten-Leitbildes kamen vom Group Sustainability Committee (GSC) und dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit

sowie aus den Ergebnissen des Mercedes-Benz Nachhaltigkeitsdialogs. Neben dem Bereich Konzerndatenschutz waren auch die Bereiche Research and Development sowie Marketing and Sales maßgeblich an der Neuausrichtung beteiligt.

Die zentrale Botschaft des Leitbilds lautet: »Das Kundenvertrauen und der verantwortungsvolle Umgang mit Kundendaten sind für die Mercedes-Benz Group die Basis für nachhaltige digitale Produkte und Services. Die neue Fassung wurde vom Digital Governance Board genehmigt und durch verschiedene Maßnahmen flankiert. Dazu gehört u. a. ein verbessertes, transparenteres Einwilligungsmanagement: Dieses soll Kundinnen und Kunden darin unterstützen, ihre Daten für die entsprechenden digitalen Dienste selbstbestimmt zur Verfügung zu stellen.

Das Daten-Leitbild nennt sieben Prinzipien: Geschäftspotenzial, Datenqualität, Mehrwert für Kundinnen und Kunden, Datenethik sowie Transparenz, Wahlmöglichkeit und Datensicherheit. Vor allem die letzten drei sind für den Konzern heute bedeutsam. Aus ihnen leitet die Mercedes-Benz Group u. a. das Ziel ab, alle Nutzerinnen und Nutzer, inkl. Kundinnen und Kunden, darüber in Kenntnis zu setzen, wann welche Daten zu welchem Zweck erhoben werden. Um es zu erreichen, informiert sie diese ausführlich in den Verkaufsinformationen, in den Apps, in Betriebsanleitungen, in produkt- und dienstspezifischen Datenschutzhinweisen, auf der eigenen [Datenschutz-Webseite](#) und – wo immer möglich und sinnvoll – auch direkt im Fahrzeug. Die Kundinnen

und Kunden sollen, ihren gesetzlichen Rechten entsprechend, selbst darüber entscheiden können, welche Dienste sie nutzen und welche Daten sie weitergeben möchten – entweder per Einwilligung, Vertrag oder Knopfdruck. Dies bedeutet auch, dass diese Entscheidungsmöglichkeiten transparent und übersichtlich zu gestalten sind. Die Dienste von Mercedes me connect beispielsweise können sie jederzeit im Mercedes me Portal oder in der Mercedes me App aktivieren und deaktivieren. Seit Anfang 2022 ist Mercedes me connect für Kundinnen und Kunden in 28 Ländern verfügbar. Die Mercedes-Benz Group strebt an, die Plattform für die meisten ihrer Märkte weltweit bereitzustellen.

[➔ Datenverantwortung – Kundenvertrauen](#)

Datenschutz ist eine Aufgabe, die alle Menschen im Konzern ernst nehmen müssen. Auf dieser Basis beruht die Datenkultur der Mercedes-Benz Group, die für einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten steht. Um sie konzernweit weiter zu etablieren, ist es wichtig, dass alle Beschäftigten die sieben Prinzipien des Daten-Leitbilds im Arbeitsalltag leben. Hierzu bietet die Mercedes-Benz Group ihren Beschäftigten verschiedene webbasierte Trainings, Schulungen und Qualifizierungsmaßnahmen an.

[➔ Datenverantwortung – Interne Informations- und Trainingsmaßnahmen](#)

Datenverantwortung

Data Compliance Management System**GRI 3-3**

Das Data CMS der Mercedes-Benz Group unterstützt den Konzern dabei, seine Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch und risikobasiert umzusetzen. Es berücksichtigt hierbei die jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Für die Konzerngesellschaften in der EU ist hierfür insbesondere die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) maßgeblich, für Gesellschaften außerhalb der EU bilden die internen Globalen Standards für den Datenschutz sowie die jeweiligen lokalen Datenschutzgesetze die Basis.

Ein zentraler Baustein des Data CMS der Mercedes-Benz Group ist das Data Compliance Risk Assessment. Im Rahmen dieses systematischen Prozesses identifiziert, analysiert und bewertet die Compliance-Organisation jährlich die Datenschutzrisiken. Das gilt ebenso für Konzerngesellschaften wie für die Zentralbereiche. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage, um Risiken zu steuern und zu minimieren.

Interne Regelungen zur Data Compliance**GRI 2-23/-24**

Ausgehend von der DSGVO hat die Mercedes-Benz Group mit ihrer  **Datenschutzrichtlinie EU** einheitliche interne Datenschutzstandards für den Konzern festgelegt. Die Richtlinie regelt für alle Konzerngesellschaften, wie mit personenbezogenen Daten von Beschäftigten, Kundinnen und Kunden sowie Geschäftspartnern mit Bezug zur EU umgegangen werden soll. Mit ihr trägt die Mercedes-Benz Group dem besonderen regulatorischen Umfeld in ihrem europäischen Kernmarkt Rechnung.

Der Europäische Datenschutzausschuss hat die Standards der Richtlinie 2022 als verbindliche interne Datenschutzvorschriften (Binding Corporate Rules – BCR) anerkannt. Mit der Einhaltung der BCR stellt die Mercedes-Benz Group ein angemessenes Datenschutzniveau für die Übermittlung personenbezogener Daten an Konzerngesellschaften in Drittländern sicher.

Mit ihrer globalen Daten- und Informationsrichtlinie hat die Mercedes-Benz Group zudem die Basis für einen rechtskonformen, verantwortungsvollen und sicheren Umgang mit Informationen und Daten weltweit geschaffen. Die Richtlinie legt die Ziele, Grundsätze und Verantwortlichkeiten des Konzerns für die Themengebiete Data Management, Data Compliance und Informationssicherheit fest und bestimmt Maßnahmen zu deren Implementierung. Sie beinhaltet weiterhin die Globalen Standards für den Datenschutz, die im gesamten Konzern ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleisten sollen. Damit setzt die Mercedes-Benz Group einen verbindlichen Standard, der von den Anforderungen der internen Datenschutzrichtlinie EU und der jeweils geltenden lokalen Datenschutzgesetze ergänzt wird. Die Richtlinie wurde 2023 unter Einbeziehung der relevanten Governance-Funktionen und von Vertreterinnen und Vertretern aus den Fachbereichen an aktuelle Entwicklungen angepasst und inhaltlich weiterentwickelt. Die Neufassung wurde im Digital Governance Board genehmigt.

Verantwortungsvoller Umgang mit Künstlicher Intelligenz

 **Künstliche Intelligenz (KI)** spielt für die Zukunft der Automobilindustrie in den unterschiedlichsten Bereichen eine zunehmend wichtige Rolle: Sie kann die Produktion flexibler und effizienter machen und es den Unternehmen ermöglichen, die Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden noch besser zu erfüllen. Neben großen Potenzialen birgt der Einsatz intelligenter Systeme aber auch Risiken. Daher hat der verantwortungsvolle Umgang mit KI für die Mercedes-Benz Group hohe Priorität.

Als eines der ersten Automobilunternehmen definierte und veröffentlichte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2019 deshalb folgende  **Prinzipien** für den Umgang mit dieser Technologie: »Verantwortungsvoller Einsatz«, »Erklärbarkeit«, »Schutz der Privatsphäre« sowie »Sicherheit und Zuverlässigkeit«. Die Prinzipien sollen den Beschäftigten als Leitsätze für die Entwicklung und Nutzung von KI dienen und die Akzeptanz von KI-basierten Lösungen erhöhen.

Die Prinzipien sind in der Verhaltensrichtlinie der Mercedes-Benz Group verankert. Sie ergänzen das Daten-Leitbild und sind damit ein wichtiger Bestandteil der digitalen Verantwortung des Konzerns.

Datenverantwortung

Um einen verantwortungsvollen Umgang mit KI sicherzustellen, hat die Mercedes-Benz Group zusätzlich ein risikobasiertes und adaptives Rahmenwerk entwickelt, das kontinuierlich an die dynamischen externen Rahmenbedingungen angepasst wird. Ziel dieser KI-Governance ist es, einerseits die vier KI-Prinzipien noch stärker in der Praxis zu verankern und andererseits die Mercedes-Benz Group dabei zu unterstützen, rechtliche und ethische Risiken frühzeitig zu erkennen und zu minimieren – und damit KI-basierte Geschäftsmodelle verantwortungsvoll umzusetzen. Ihr Fokus liegt insbesondere auf Systemen, die  **Machine Learning** oder  **Deep Learning** einsetzen.

Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz Group ihren KI-Governance-Ansatz weiterentwickelt, u. a. um generative KI-Modelle wie ChatGPT noch besser zu berücksichtigen. Außerdem implementierte sie konzernweit einen KI-Governance-Prozess.

Maßnahmen und Ergebnisse

Wirksamkeitsprüfung des Data CMS

GRI 3-3

Die Mercedes-Benz Group entwickelt ihr Data CMS laufend weiter. Mithilfe des darin verankerten jährlichen Monitoring-Prozesses untersucht sie, inwieweit geplante Compliance-Maßnahmen umgesetzt und die damit verfolgten Ziele erreicht wurden. So prüft die Compliance-Organisation kontinuierlich, ob das Data CMS angemessen und wirksam ist. Der sich daraus

ergebende Handlungsbedarf fließt in die Aktualisierung des Compliance Management Systems ein, die dokumentiert und risikoorientiert überwacht wird.

Die jährliche Monitoring-Prüfung des Data CMS ergab für das Berichtsjahr, dass das Design des Data CMS angemessen und geeignet ist, die Compliance-Ziele zu erreichen. Es gibt keine Hinweise darauf, dass die Implementierungsziele des Data CMS im Berichtsjahr nicht vollständig erfüllt wurden. Bezogen auf die operative Effektivität gibt es positive Entwicklungen und Fortschritte auf Maßnahmenebene. Allerdings bestehen in einigen Konzerneinheiten Herausforderungen bei der operativen Wirksamkeit von einzelnen Datenschutzmaßnahmen. Daher gibt es Hinweise darauf, dass die Ziele des Data CMS nur teilweise erfüllt sind. Identifizierte Schwachstellen werden analysiert und in einen Lessons-Learned-Prozess überführt.

Interne Informations- und Trainingsmaßnahmen

Bei ihrer Transformation setzt die Mercedes-Benz Group auf eine aktivere Nutzung von und einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten und KI. Als Rahmen dienen hierbei die sieben Prinzipien des  **Daten-Leitbilds** sowie die vier  **KI-Prinzipien**.

Sämtliche Beschäftigten der kontrollierten Konzerngesellschaften, die über einen E-Mail-Zugang verfügen, müssen alle drei Jahre die webbasierten Trainings »Integrity@Work« und »Data@Mercedes-Benz« absolvieren. Diese Trainings sensibilisieren u. a. für

Datenschutzthemen und erläutern, wie Daten sinnvoll genutzt werden können. Zudem zeigen sie auf, wie die Beschäftigten selbst verantwortungsvoll mit Daten umgehen können. Für Führungskräfte in der EU ist auch die Teilnahme an einem webbasierten Training zur DSGVO verpflichtend. Mitgliedern der Geschäftsleitung oder eines Aufsichtsratsgremiums wird zudem alle drei Jahre das webbasierte Training »Corporate Governance« verpflichtend zugewiesen – dieses enthält neben Themen wie Antitrust, Social Compliance oder Risikomanagement auch Informationen zum Datenschutz. Die Trainingsmaßnahmen stehen über ein digitales Learning Management System weltweit zur Verfügung. Darüber hinaus werden Beschäftigte der Mercedes-Benz Group im Social Intranet zum Thema »Daten« umfangreich informiert.

Beschäftigte aus besonders datenschutzrelevanten Bereichen – z. B. dem Personalbereich, dem Vertrieb oder der Entwicklung – werden gesondert geschult. In Konzerngesellschaften mit hohem datenschutzbezogenen Risiko werden darüber hinaus jährliche Trainingspläne erstellt. Die Teilnahme an den darin enthaltenen Schulungen wird dokumentiert.

Weiterhin hat die Mercedes-Benz Group einen Leitfaden zur Verwendung generativer KI-Applikationen entwickelt und ihre Beschäftigten im Rahmen von diversen Dialog- und Kommunikationsformaten für die Risiken von KI sensibilisiert. Zudem hat sie ihr Informations- und Trainingsangebot zum verantwortungsvollen Umgang mit KI weiter ausgebaut. Ein zentrales KI-Governance-Team berät die Beschäftigten in

Datenverantwortung

rechtlichen und ethischen Fragestellungen bei der Umsetzung von KI-Projekten.

Die lokale Compliance-Organisation spielt bei der Umsetzung, Beratung und Überwachung der Data-Compliance-Maßnahmen eine wichtige Rolle. Daher durchlaufen die Local Compliance Officers und Local Compliance Responsibles aus Konzerngesellschaften mit mittlerem oder hohem datenschutzbezogenen Risiko neben den o. g. Schulungen auch ein weitergehendes Qualifizierungsprogramm zu Datenschutz und Data Compliance.

Kundenvertrauen

Die Mercedes-Benz Group will das Vertrauen ihrer Kundinnen und Kunden in die Datenverarbeitung von Mercedes-Benz weiter stärken. Hierfür wird u. a. das Mercedes me Datenschutz Center stetig weiterentwickelt mit dem Ziel, die Privatsphäreneinstellungen möglichst übersichtlich und intuitiv zu gestalten. Im Datenschutz Center verschaffen sich Kundinnen und Kunden einen Überblick, welche ihrer persönlichen Daten für welche Zwecke verarbeitet werden. Sie sollen dort unkompliziert entscheiden und einstellen können, wofür Mercedes-Benz und bestimmte Dritte diese verwenden dürfen. Das Datenschutz Center deckt bereits verschiedene solcher Verarbeitungstätigkeiten ab, weitere sind in Planung. Das Portal ist im Web und über die im Berichtsjahr eingeführte neue Version der Mercedes me App erreichbar. Flankierend wird auch die Datenschutz-Webseite auf dem Mercedes-Benz Marken-Portal überarbeitet und erweitert. Dort finden Interessierte grundlegende

Informationen zum Umgang von Mercedes-Benz mit personenbezogenen Daten sowie zu den Datenverarbeitungsprinzipien des Konzerns und zu innovativen daten-gestützten Mobilitätsanwendungen.

Die Mercedes-Benz Group arbeitet auch an der Weiterentwicklung und Implementierung von Lösungen zum Datenteilen. In Kooperation mit Partnern wie Städten, Kommunen und Versicherern versucht sie, bei gleichzeitiger Wahrung der Privatsphäre Daten so verfügbar zu machen, dass sie der Allgemeinheit nutzen. Beispielsweise durch das Teilen von Fahrzeugdaten mit Städten, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Darüber hinaus arbeitet die Mercedes-Benz Group fortlaufend an Technologien zur Förderung der Privatsphäre und stellte im Berichtsjahr neue Entwicklungen intern bereit. Ziel ist es, Privacy Enhancing Technologies u. a. von Beginn an im Designprozess von Produkten mitzudenken.

Offener Dialog

Die Mercedes-Benz Group fördert den offenen Dialog mit externen Stakeholdern. Ihr Anspruch ist es, hierbei insbesondere mit Fachleuten aus Verbänden, Datenschutzbehörden, Industrie und Universitäten in den Austausch zu gehen und deren Interessen zu berücksichtigen. Im Rahmen des »Sustainability Dialogue 2023« diskutierten die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe »Datenverantwortung« u. a. über das Thema »Privacy Enhancing Technologies als Hebel für das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in die Datenverarbeitung von Mercedes-Benz«.

Im Rahmen der Verbands- und Gremienarbeit in unterschiedlichen Verbänden hat die Mercedes-Benz Group sich zudem am gesellschaftlichen Diskurs zu rechtlichen und ethischen Fragen u. a. in Verbindung mit KI und dem geplanten AI Act der EU sowie dem verabschiedeten EU Data Act beteiligt.

Anforderungen an Informationssicherheit

Für die global agierende Mercedes-Benz Group und ihre umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es essenziell, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Die Regelungen zur Cyber- und Informationssicherheit basieren auf der ISO/IEC-27000-Normenreihe für Informationssicherheit. Durch die fortschreitende Digitalisierung und das Wachstum der verfügbaren Datenmengen vergrößert sich die digitale Angriffsfläche von Mercedes-Benz. Damit nehmen auch die Anforderungen an die Cybersicherheit zu. Regulatorische Entwicklungen tragen ebenfalls hierzu bei. Die steigenden Anforderungen an Cybersicherheit und Cyber-Security-Management-Systeme werden bei der Weiterentwicklung der Prozesse und Vorgaben der Mercedes-Benz Group berücksichtigt.

Cyberkriminalität und  Schadcode bergen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Im ungünstigsten Fall werden dadurch IT-gestützte Geschäftsprozesse aufgrund von Systemausfällen unterbrochen – trotz umfangreicher Vorkehrungen. Möglich ist es auch, dass

Datenverantwortung

Kunden- und Fahrzeugnutzerdaten durch kriminelle Aktivitäten oder mangelhafte Absicherung verloren gehen oder verfälscht werden. Solche Vorfälle können sich negativ auf das Konzernergebnis auswirken. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen können u. a. Ansprüche Dritter begründen – und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch von Daten u. U. zu einem Reputationsschaden führen.

Mit Blick auf den Schutzbedarf der Informationen betreibt die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit ihren Partnern gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur. Risiken werden zudem über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Wichtigkeit behandelt. Der Risikomanagementprozess für die Informationssicherheit stellt sicher, dass IT-Sicherheitsrisiken von der Mercedes-Benz Group systematisch identifiziert, bewertet, adressiert und regelmäßig überprüft werden. Dazu gehören auch Informationsrisiken, die sich aus der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern, Lieferanten, Behörden, Kundinnen und Kunden sowie sonstigen externen Dritten ergeben. Die Anforderungen an den Prozess entsprechen der ISO/IEC 27005:2018.

Ziel des Konzerns ist es, mögliche Ausfallzeiten im Schadensfall zu reduzieren und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Geschäftsprozesse so gering wie möglich zu halten. Hierfür entwickelt die Mercedes-Benz Group ihre technischen und organisatorischen

Sicherheitsmaßnahmen kontinuierlich weiter und stärkt die Widerstandskraft ihrer IT. Im Berichtsjahr wurden verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der IT-Sicherheit umgesetzt. Mögliche Angriffsflächen wie beispielsweise Rechner, Handys und Rechenzentren wurden kontinuierlich optimiert, z. B. durch geeignete Sicherheitskonzepte, verbesserte Testverfahren und zusätzliche Wartung. Zudem wurden mehrere Notfallübungen für einzelne kritische Applikationen im Konzern durchgeführt. Die Mercedes-Benz Group förderte im Berichtsjahr außerdem aktiv den Wissensaustausch, z. B. mit Branchenverbänden wie der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) und dem Verband der Automobilindustrie (VDA), und ist aktives Mitglied im deutschen Cyber Security Sharing and Analytics e. V. (CSSA). In diesem Rahmen tauschte sich der Konzern mit ausgewählten Expertinnen und Experten über Bedrohungen im Bereich Cyber Security aus und arbeitete mit Sicherheitsforscherinnen und -forschern aus der ganzen Welt zusammen, um noch bessere und sicherere Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln.

In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center analysiert die Mercedes-Benz Group spezifische Bedrohungen und koordiniert Gegenmaßnahmen. Kontinuierlich baut sie außerdem den Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Hackerangriffen und Cyberkriminalität aus und betreibt Cyber-Security-Programme, um die Risiken systematisch zu verringern.

Zudem verfügt die Mercedes-Benz Group AG seit einigen Jahren über eine Cyberversicherung. Hierbei sind Risiken aus Cyberangriffen gemäß den im Markt typischen Versicherungsbedingungen und bis zur Höhe der vereinbarten Versicherungssumme abgedeckt. Das Ausmaß der informationstechnischen Risiken und die Eintrittswahrscheinlichkeit entsprechender Vorfälle schätzt die Mercedes-Benz Group aufgrund der konstanten Umsetzung von Gegenmaßnahmen im Vergleich zum Vorjahr als weitgehend unverändert ein.

Umgang mit Datenschutzverletzungen

GRI 418-1

Für die Bearbeitung von Datenschutzvorfällen ist in der Mercedes-Benz Group ein zentraler Meldeprozess etabliert. Datenschutzverletzungen können weltweit rund um die Uhr telefonisch oder per E-Mail gemeldet werden. Beschäftigte und Auftragnehmer sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutzverletzungen mitzuteilen. Für Kundinnen und Kunden mit Anliegen im Datenschutz steht zudem der Konzernbeauftragte für Datenschutz – bzw. sein Team – als Ansprechpartner bereit. Die Kontaktdaten sind öffentlich einsehbar. Zusätzlich hat die Mercedes-Benz Group einen allgemeinen Hinweisgeberprozess etabliert, über den alle potenziellen Compliance-Verstöße gemeldet werden können.

[➤ Compliance Management – Das Hinweisgebersystem BPO](#)

Datenverantwortung

Die Bearbeitung von Hinweisen auf einen Datenschutzvorfall erfolgt in Konzerneinheiten im Anwendungsbereich der DSGVO durch den Bereich Konzerndatenschutz. Er wird bei der Sachverhaltsaufklärung vor Ort durch einen lokalen Incident Support unterstützt. In Konzerneinheiten außerhalb des Anwendungsbereichs der DSGVO übernimmt der lokale Incident Support die weitere Bearbeitung. Deren Ergebnis muss dem Konzerndatenschutz zu Dokumentationszwecken zur Verfügung gestellt werden.

2023 erfolgte in einigen wenigen Fällen eine Meldung an die zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden. Es folgten daraus keine behördlichen Maßnahmen gegen die Mercedes-Benz Group.

Partnerschaften und politisches Engagement

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont	Status 2023
Politische Interessenvertretung verantwortungsvoll für die wesentlichen Themen zur Erreichung der nachhaltigen Geschäftsziele einsetzen. Die Themen sind: – Klimaschutz und Anpassung an Klimaveränderungen – Verminderung von Emissionen – Ressourcenschonung – Nachhaltigere urbane Mobilität – Verkehrssicherheit – Datenverantwortung – Wahrung der Menschenrechte	laufend	in Plan (Meilensteine 2023 erreicht)
Glaubwürdigkeit der Mercedes-Benz Group durch Transparenz ihrer politischen, nachhaltigkeitsbezogenen Positionen stärken	laufend	in Plan (Meilenstein 2023 erreicht)
Meilenstein: den »Mercedes-Benz Group Climate Policy Report« aktualisieren	laufend	Ziel erreicht

Als Akteur im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das [Pariser Klimaabkommen](#) und ist von dessen Zielen überzeugt. Die nachhaltige Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group bestimmt daher auch die politische Interessenvertretung des Konzerns.

➤ Nachhaltige Unternehmensführung – Nachhaltige Geschäftsstrategie

Die nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors und der Schutz des Klimas sowie der natürlichen Ressourcen bringen viele Herausforderungen mit sich. Um diese zu bewältigen, spielt der partnerschaftliche Dialog zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft für die Mercedes-Benz Group eine wichtige Rolle. Partner in diesem Sinne sind für den Konzern all jene Stakeholder, die gemeinsam mit ihm daran arbeiten, die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung (UN Sustainable Development Goals – SDGs) zu erreichen – genau hier setzt die Arbeit des Bereichs Politik und Außenbeziehungen (External Affairs) der Mercedes-Benz Group an.

Vertrauenswürdiger Partner

Strategie und Konzepte

Verantwortungsvolle und transparente Interessenvertretung

GRI 3-3

Die Mercedes-Benz Group trägt gesellschaftliche Verantwortung. Hierzu gehört auch die politische Interessenvertretung. Denn der Ausgleich unterschiedlicher Interessen und das Darlegen belastbarer Informationen sind wichtig, damit Mandatsträgerinnen und Mandatsträger eine sachgerechte Abwägung vornehmen und wirksame politische Entscheidungen treffen können. Der Konzern hat den Anspruch, ein ehrlicher Ratgeber zu sein. Richtschnur ist für die Mercedes-Benz Group hierbei, jederzeit in der Lage zu sein, zu ihrer Tätigkeit Rede und Antwort zu stehen. Die Mercedes-Benz Group ist darüber hinaus davon überzeugt, dass die Öffentlichkeit ein Recht darauf hat, sich über die Prozesse der politischen Interessenvertretung zu informieren. Ebenso vertritt sie die Ansicht, dass transparent aufgestellte Unternehmen mittel- und langfristig erfolgreicher sind als andere.

Partnerschaften und politisches Engagement

Mit der gesetzlich vorgeschriebenen Registrierung im deutschen Lobbyregister ist die Mercedes-Benz Group AG neben den eigenen Lobbying-Grundsätzen dazu verpflichtet, den Verhaltenskodex für Interessenvertretung im Rahmen des Lobbyregistergesetzes einzuhalten. Das Unternehmen wird auch den neuen Anforderungen aus der Änderung des deutschen Lobbyregistergesetzes zum 1. März 2024 nachkommen. Die Mercedes-Benz Group AG ist darüber hinaus im Transparenzregister des baden-württembergischen Landtags eingetragen. Derzeit werden Einträge in weitere Transparenzregister auf Bundeslandebene geprüft und ggf. zeitnah vorgenommen. Durch die Akkreditierung ihrer politischen Repräsentantinnen und Repräsentanten im Transparenzregister des EU-Parlaments erfüllt die Mercedes-Benz Group AG die Transparenzanforderungen auf EU-Ebene. Außerdem nutzt der Konzern den eigenen [Mercedes-Benz Group Climate Policy Report](#), um über seine politischen Positionen zu informieren. Darüber hinaus veröffentlicht die Mercedes-Benz Group weitere Informationen bzgl. ihrer Haltung zu relevanten, strategischen und ihre Stakeholder betreffenden Themen auf der [Konzernwebsite](#).

Im Berichtsjahr wurden die politischen Positionen auf der Konzernwebsite aktualisiert.

Ihre politische Interessenvertretung richtet die Mercedes-Benz Group an Prinzipien der Transparenz und Verantwortung aus und orientiert sich dabei an der konzernweit geltenden [Verhaltensrichtlinie](#). Daneben überprüft der Konzern sein Partnerschaften-Portfolio regelmäßig und entwickelt es weiter, um die Ziele der

nachhaltigen Geschäftsstrategie bestmöglich verfolgen zu können.

Dialog mit Anspruchsgruppen

GRI 2-29 **GRI 3-3** **GRI 413-1**

Im Rahmen einer verantwortungsvollen politischen Interessenvertretung sucht die Mercedes-Benz Group an den Standorten weltweit das Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern von Regierungen, der Politik und Behörden sowie weiteren Vertreterinnen und Vertretern, die öffentliche Interessen wahrnehmen – so auch im Berichtsjahr. Darüber hinaus geht sie mit weiteren Interessengruppen in den Austausch – darunter mit politisch oder gesellschaftlich engagierten Gruppen, Meinungsführerinnen und Meinungsführern sowie Fachleuten, Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft ebenso wie von [Nichtregierungsorganisationen \(NGOs\)](#). Gemeinsam mit Stakeholdern begleitet die Mercedes-Benz Group den Meinungsbildungsprozess auf nationaler wie auf internationaler Ebene, um die nachhaltigen Geschäftsziele sowie die Transformation der Automobilindustrie voranzubringen. Zudem erörtert der Konzern mit ihnen relevante Zukunftsfragen, die über die automobilen Kernthemen hinausgehen, und lässt die Ergebnisse in seine Strategie einfließen.

Vertrauenswürdiger Partner – Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und Verbänden

Beim [»Sustainability Dialogue 2023«](#) in Stuttgart (Deutschland) erarbeiteten Vertreterinnen und Vertreter des Beirats für Integrität und Nachhaltigkeit sowie aus

Politik, Wirtschaft und von NGOs in einem Workshop Kriterien zur Entwicklung von Partnerschaften, die einen globaleren Anwendungsgrad und dadurch mehr Wirksamkeit haben können.

Nachhaltigkeitsmanagement – Sustainability Dialogue

Um politische Diskussionen mit einem breiten Spektrum von Interessengruppen zu ermöglichen, nehmen Vertreterinnen und Vertreter der Mercedes-Benz Group an wesentlichen Veranstaltungen auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene teil. Anlass- und themenbezogen führt der für den politischen Austausch zuständige Bereich External Affairs auch eigene Veranstaltungen durch. Nachfolgend wird eine Auswahl von Veranstaltungen aus dem Berichtsjahr dargestellt:

- Im Rahmen der External Affairs Gesprächsreihe »Regionalpolitischer Dialog« in Stuttgart (Deutschland) diskutierten Vorstände der Mercedes-Benz Group mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Landes- und Kommunalpolitik notwendige Schritte zur Transformation der Automobilindustrie.
- Anlässlich der siebten Jahresveranstaltung des »Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg« in Berlin (Deutschland) berieten Politikerinnen und Politiker sowie führende Vertreterinnen und Vertreter des baden-württembergischen Automobilsektors über die erforderlichen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Transformation der Automobilwirtschaft hin zu zukunftsweisenden Mobilitätslösungen. Diese große Herausforderung wird nur gelingen, wenn

Partnerschaften und politisches Engagement

Wirtschaft und Politik auf eine gemeinsame Zukunfts- und Transformationsagenda setzen. Der Vorstandsvorsitzende der Mercedes-Benz Group bekräftigte dort das Vorhaben des Konzerns, das weltweit steigende Bedürfnis nach individueller Mobilität auf nachhaltigere Weise erfüllen zu wollen.

- Im Berichtsjahr nahmen Vertreterinnen und Vertreter des Konzerns an der »Urban Future Global Conference« in Stuttgart (Deutschland) teil – der mit über 2.000 Teilnehmenden aus 70 Ländern größten Konferenz Europas für nachhaltige Städte. Bestandteile der Agenda der Konferenz waren u. a. ressourcenschonender Konsum, hitzeresiliente Stadtbezirke, klimaneutrale Energieversorgung und soziale Teilhabe.
- Die Mercedes-Benz Group nahm im Berichtsjahr am »European Round Table for Industry« (ERT), einem Zusammenschluss von rund 50 großen europäischen Unternehmen, teil. Ziel des Forums ist das Entwickeln langfristiger wirtschaftsfreundlicher Strategien in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission.
- Das »China Development Forum« (CDF) ist ein jährliches internationales Forum des Staatsrats von China. Ziel des Forums ist es, die Kommunikation zwischen China und der Welt zu stärken. Beim CDF stellte der Vorstandsvorsitzende der Mercedes-Benz Group die Bedeutung der weiteren Umsetzung der Öffnungspolitik Chinas und einer ausgewogenen Datenregulierung heraus, damit Wirtschaftswachstum und technische Innovation gesichert werden können.

Bei der Planung neuer Projekte oder bei standortspezifischen Themen tauscht sich die Mercedes-Benz Group gezielt mit Stakeholdern aus Politik und Gesellschaft im lokalen Umfeld aus. Vorstandsmitglieder bringen sich ebenfalls in den lokalen Dialog ein. Dadurch sollen die Interessen der Standorte mit den Anliegen der Menschen in der Nachbarschaft in Einklang gebracht werden, um für alle Seiten vorteilhafte Rahmenbedingungen zu schaffen.

Governance

GRI 3-3

Der Bereich Politik und Außenbeziehungen (External Affairs) ist die zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der nationalen und internationalen Politik sowie weiteren politisch relevanten Interessengruppen entlang der Wertschöpfungskette. Er hat seinen Sitz in Stuttgart (Deutschland) und gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden.

Themenbezogen findet ein Austausch mit dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit statt. Rückmeldungen der Beiratsmitglieder fließen in die Planung mit ein. Darüber hinaus sind die Aktivitäten und Analysen des Bereichs regelmäßiger Bestandteil der Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group. External Affairs gestaltet die Beziehungen der Mercedes-Benz Group über ein weltweites Netzwerk mit Außenbüros in Berlin (Deutschland), Brüssel (Belgien), Peking (China) und Washington (USA) sowie über Repräsentantinnen und Repräsentanten in den jeweiligen Märkten.

Der Bereich stellt sicher, dass die Positionen der politischen Interessenvertretung mit den Zielen und Inhalten der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group sowie den Richtlinien und sonstigen öffentlichen Stellungnahmen übereinstimmen. Ziel ist es, konzernweit abgestimmte Inhalte für die politische Interessenvertretung bereitzustellen und Zielgruppen koordiniert anzusprechen, u. a. über eigene Veranstaltungen.

➤ Vertrauenswürdiger Partner – Dialog mit Anspruchsgruppen

Der Leiter des Bereichs External Affairs ist ständiges Mitglied des Group Sustainability Committee (GSC) und unterstützt die Arbeit des Gremiums bei politischen Themen. Außerdem stimmt sich External Affairs eng mit den Vorständen und Fachbereichen über Fragen der politischen Interessenvertretung ab. Hierzu organisiert der Bereich für verschiedene Vorstandsbereiche und Fachbereiche die Sitzungen des sogenannten Governmental Affairs Committee. Die Treffen finden mehrmals im Jahr sowie anlassbezogen statt.

Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, adressiert die Mercedes-Benz Group in konzernweit verankerten Compliance-Prozessen. Beschwerden und Hinweise zu Compliance-Themen nimmt das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) entgegen.

➤ Compliance Management – Das Hinweisgebersystem BPO

Partnerschaften und politisches Engagement

Um sicherzustellen, dass die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group die gesetzlichen Vorgaben und konzerninternen Richtlinien einhalten, führt der Konzern regelmäßig verpflichtende Trainings durch. Verantwortlich für den Inhalt der Schulungen ist das Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit. External Affairs unterstützt die Schulungen bei Bedarf mit seiner politischen Expertise.

➤ Compliance Management – Kommunikation und Training

Beschäftigte außerhalb von External Affairs, die in ihrer Rolle – beispielsweise als Werkleitung – die Mercedes-Benz Group im politischen Umfeld ihres Marktes repräsentieren, werden grundsätzlich zu Beginn ihrer Tätigkeit in einem speziellen Onboarding für ihre Aufgaben qualifiziert und auf relevante Richtlinien hingewiesen.

Parteispenden und politische Zuwendungen

GRI 201-4 GRI 415-1

Der verantwortungsvolle Umgang mit Zuwendungen, Parteispenden und weiteren Instrumenten zur politischen Interessenvertretung ist in der Mercedes-Benz Group Richtlinie »Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden« geregelt. Sie schreibt u. a. vor, dass sich Beschäftigte der Mercedes-Benz Group sowie von den konsolidierten Konzerngesellschaften des Konzerns, die politische Interessen vertreten und dem Bereich External Affairs organisatorisch nicht unterstehen, bei External Affairs registrieren lassen müssen.

Ergänzend gilt die »Spenden- und Sponsoring-Richtlinie«. Diese besagt, dass jegliche Spenden an politische Partner ab 50.000 € netto sowie Sachspenden an politische Partner ab 50.000 € brutto der Genehmigung durch den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG bedürfen. Unabhängig von ihrer Höhe erfordern politische Zuwendungen eine Stellungnahme des Bereichs External Affairs. Die Richtlinien finden die Beschäftigten in der Richtliniendatenbank im Social Intranet.

Die Mercedes-Benz Group AG spendete im Berichtszeitraum weder in monetärer noch in nichtmonetärer Form an Parteien. Diese Entscheidung wurde unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen getroffen. Die Schwerpunkte der Aktivitäten im Bereich [Corporate Citizenship](#) lagen auf anderen Gebieten.

Der Bezug öffentlicher Fördergelder durch die Mercedes-Benz Group in Deutschland kann im [Lobbyregister des Deutschen Bundestags](#) eingesehen werden. Der Bezug öffentlicher Fördergelder innerhalb der Europäischen Union (EU) kann im [EU-Transparenzregister](#) eingesehen werden.

Maßnahmen und Ergebnisse

Positionierung und Maßnahmen zu besonders relevanten Themen

GRI 3-3

Für die Mercedes-Benz Group geht es in Gesprächen mit politischen Entscheidungsträgerinnen und -trägern

vorrangig darum, nachhaltige Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen zu finden. Darüber hinaus veröffentlicht die Mercedes-Benz Group weitere Informationen bezüglich ihrer Haltung zu relevanten, strategischen und ihre Stakeholder betreffenden Themen auf der [Konzernwebsite](#). Im Berichtsjahr wurden diese aktualisiert. Weiterhin fasst die Mercedes-Benz Group im jährlich aktualisierten [Mercedes-Benz Group Climate Policy Report](#) die wichtigsten politischen Positionen und die daraus resultierenden Maßnahmen für eine glaubwürdige und vertrauensvolle politische Interessenvertretung zusammen.

Auf Grundlage der Wesentlichkeitsanalyse sowie anhand von Feldbeobachtungen in Gesprächen und Dialogveranstaltungen mit Stakeholdern hat die Mercedes-Benz Group die für sie wesentlichen Themen identifiziert. Je nach Einschätzung der Wesentlichkeit wurden die möglichen Risiken und Implikationen für den Konzern in den entsprechenden Fachbereichen und Gremien vorgestellt. Gemeinsam wurden daraufhin entsprechende Maßnahmen zur Risikomitigierung ergriffen. Gemäß den neuen Berichtsanforderungen des delegierten Rechtsakts der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) definiert die Mercedes-Benz Group den Prozess zur Identifikation wesentlicher Themen im politischen Raum sowie zur Abschätzung der Auswirkungen auf die nachhaltigen Geschäftsziele für das kommende Berichtsjahr neu.

Die politischen Positionen, Implikationen, Chancen, Risiken und Maßnahmen aus dem Berichtsjahr 2023 werden nachfolgend erläutert.

Partnerschaften und politisches Engagement

Klimaschutz und Anpassung an Klimaveränderungen

Politische Bestrebungen zum Klimaschutz unterstützt die Mercedes-Benz Group insbesondere in Bezug auf erneuerbare Energien (Dekarbonisierung der Produktion) und nachhaltige Logistik (Klimaschutz in der Lieferkette). Hierfür hat der Konzern diverse Unterziele inkl. Maßnahmen und Projekte zu deren Erreichung festgelegt.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt das Ziel, einen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu leisten, und hat dieses fest in ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert. Hier findet sich das Ziel in der »Ambition 2039« wieder: Bis 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO₂-neutral¹ werden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bereiten sich darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, ob vollelektrischer Antrieb oder ein Verbrennungsmotor – bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein.

Mit Partnern soll ein ressourcenschonendes Logistikkonzept ermöglicht und mittels strategischer Partnerschaften sowie politischer Interessenvertretung für verbesserte Rahmenbedingungen gesorgt werden. Ein

Beispiel ist die Kooperation mit dem International Consolidation Center (ICC) in Bischweier (Deutschland). Nach Vorliegen der Baugenehmigung soll in Kooperation ein zentraler Logistikstandort für das globale Produktionsnetzwerk der Mercedes-Benz AG entstehen. Ziel ist es, ein nachhaltigeres Logistikkonzept zu schaffen, beispielsweise durch die Bündelung und Konsolidierung der Lieferungen, die Vormontage bestimmter Bauteile oder den Einsatz von elektrifizierten Nahverkehrstransportern. Mithilfe großflächiger Photovoltaikanlagen können die E-Lkw auf dem Standortgelände parallel zum Be- und Entladeprozess mit Strom aufgeladen werden. Bereits bei der Planung dieses Projekts spielten Aspekte der Umweltverträglichkeit und der nachhaltigeren Ressourcennutzung eine entscheidende Rolle.

➤ Klimaschutz in der Produktion – Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien

➤ Klimaschutz in der Lieferkette

Die Mercedes-Benz Group begrüßt alle politischen Aktivitäten weltweit, die die Transformation des Energiesektors beschleunigen. Es gilt, Regelungen länder- und staatenübergreifend aneinander anzugleichen und eine rasche Förderung zum Ausbau der erneuerbaren Energien durch die deutsche Bundes- und Landespolitik oder die EU – z.B. in Form von Krediten – zu ermöglichen.

Des Weiteren strebt die Mercedes-Benz Group eine langfristig abgesicherte Verfügbarkeit von erneuerbaren

Energien an den eigenen Standorten an. Mit seiner politischen Interessenvertretung unterstützt der Konzern vor Ort die Anbahnung und den Abschluss entsprechender  **Power Purchase Agreements (PPA)** mit verschiedenen Energieversorgungsunternehmen. In Papenburg (Deutschland) ist in Kooperation mit der Firma UKA (Umweltgerechte Kraftanlagen GmbH und Co. KG) derzeit ein Windpark geplant. Hierzu haben sich Repräsentantinnen und Repräsentanten des Konzerns im Jahr 2023 mit politischen Stakeholdern vor Ort ausgetauscht.

Verminderung von Emissionen

Damit weniger klima- und gesundheitsschädliche Stoffe in die Luft gelangen, haben sich die europäischen Gesetzgeber im Dezember 2023 auf eine neue Euro-7-Emissionsnorm geeinigt. Diese beinhaltet z. B. Grenzwerte für den Bremsenabrieb. Dadurch sollen die Emissionen von Neufahrzeugen weiter sinken. Die Ausgestaltung der technischen Akte wird im Jahr 2024 fortgeführt. Die Norm soll auch dazu beitragen, die von der Europäischen Kommission im Oktober 2022 vorgeschlagenen strengeren Luftqualitätsnormen zu erreichen.

Die Mercedes-Benz Group unterstützt regulatorische Vorgaben, die nachweislich zu einer verbesserten Luftqualität beitragen. Gleichzeitig betont sie, dass die resultierenden Maßnahmen von der Automobilindustrie zeitlich und wirtschaftlich leistbar sein müssen. Beispielsweise sollte ein angemessener Vorlauf gegeben sein, um die benötigten technologischen Lösungen für den umfassenden Einsatz zu entwickeln und einzuführen. Der Konzern setzt sich über Fachgespräche mit

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Partnerschaften und politisches Engagement

Stakeholdern und seine Arbeit in Verbänden für die technische Machbarkeit und Rechtssicherheit ein.

➤ Klimaschutz

➤ Luftreinhaltung

Ressourcenschonung

Der Erhalt der biologischen Vielfalt gilt derzeit als eine der größten Herausforderungen. Auch die Mercedes-Benz Group sieht sich hier in der Verantwortung, denn sie beansprucht Flächen und Ressourcen und greift produktionsbedingt in die Umwelt ein. Dies kann Einfluss auf die biologische Vielfalt haben. Als Richtschnur für das Handeln des Konzerns in Bezug auf biologische Vielfalt dient die im Berichtsjahr von der Mercedes-Benz Group veröffentlichte [Biodiversity Policy](#). Die Mercedes-Benz Group steht hinter den Zielen des Internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt der UN. Zudem will der Konzern die [Kreislaufwirtschaft](#) über alle Stufen der Wertschöpfungskette hinweg verankern. So entsteht die Chance, wertvolle und seltene Rohstoffe wiederzuverwenden und den ökologischen Fußabdruck der Produkte langfristig zu verringern.

Die Mercedes-Benz Group begrüßt die im Berichtsjahr von der Europäischen Union präsentierten Gesetzentwürfe zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft. Der Konzern hat sich vorgenommen, seinen Ressourcenverbrauch zunehmend von einer wachsenden Produktionsleistung zu entkoppeln, und verfolgt den ganzheitlichen Ansatz »Design for Environment«: So will er Kreislaufwirt-

schaftsprinzipien bei der Produktentwicklung von Beginn an mitdenken, etwa bei der Zusammensetzung der eingesetzten Materialien. Die Mercedes-Benz Group arbeitet in Kreislaufwirtschafts-Initiativen wie dem »Runden Tisch zur Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie« der deutschen Bundesregierung mit. Außerdem engagiert sie sich in verschiedenen Verbänden zum Thema, z. B. dem Verband der Automobilindustrie (VDA) oder der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Über die Verbandsarbeit bringt sich der Konzern mit technischem Know-how im Rahmen des EU-Gesetzgebungsverfahrens für die Kreislaufwirtschaft ein.

Mit dem im Juli 2023 verabschiedeten Delegierten Rechtsakt der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) rückt die Europäische Union u. a. den Schutz der Biodiversität in den Fokus. Die Mercedes-Benz Group unterstützt umsetzbare, vergleichbare und zielführende Standards – auch mit Hinblick auf die sektorspezifischen Vorgaben: External Affairs beobachtet für den Konzern die derzeitige Erarbeitung dieser Vorgaben und hat seine Expertise im Berichtsjahr bei Bedarf eingebracht.

Nachhaltigere urbane Mobilität

Die umweltverträglichere, sichere, allgemein zugängliche Mobilität ist eine der Voraussetzungen für eine hohe Lebensqualität in Städten. Hierzu bedarf es intelligenter Systeme zur Verknüpfung und koordinierten Nutzung aller Verkehrsträger. Das jeweilige Verkehrsmittel sollte vorzugsweise dort eingesetzt werden, wo es am meisten Vorteile bietet.

Für eine zuverlässige, lokal emissionsfreie Individualmobilität im urbanen Raum muss die öffentliche Ladeinfrastruktur in Städten und an Hauptverkehrsachsen ausgebaut werden.

Die Transformation der Mobilität in Städten ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Deshalb engagierte sich die Mercedes-Benz Group u. a. in der deutschen Plattform Urbane Mobilität des Verbands der Automobilindustrie und arbeitet im Rat der Agora Verkehrswende mit. Hier diskutieren Vertreterinnen und Vertreter von Industrie und Städten dringende Themen der Mobilitätswende und leiten gemeinsam Maßnahmen ab. Der Konzern beteiligte sich im Berichtsjahr als Sponsor am internationalen Kongress »Urban Future« in Stuttgart (Deutschland). Dort plädierte der Vorstandsvorsitzende des Konzerns für einen offenen Dialog über zukünftige urbane Mobilität.

➤ Nachhaltigere urbane Mobilität

Insbesondere überregional wird eine [flächendeckende Ladeinfrastruktur](#) benötigt. Ihr Ausbau muss mit der wachsenden Zahl der Elektrofahrzeuge Schritt halten, um die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit des Elektroantriebs zu erhöhen und diesen zu einer Alternative zum herkömmlichen Verbrennungsmotor zu machen. Die Mercedes-Benz Group begrüßt deshalb die im Herbst 2023 verabschiedete Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR). Die AFIR verpflichtet alle EU-Mitgliedstaaten zur Bereitstellung von Ladeinfrastruktur.

Partnerschaften und politisches Engagement

➤ Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – Ladeinfrastruktur und digitale Ladedienste

Verkehrssicherheit

Fahrzeug- und Verkehrssicherheit waren, sind und bleiben Schwerpunkte der Entwicklung der Fahrzeuge von Mercedes-Benz. Die Mercedes-Benz Group trägt dazu bei, den Rahmen für Verbesserungen in der Verkehrssicherheit etwa durch automatisiertes Fahren zu setzen.

Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren helfen, den Straßenverkehr sicherer zu gestalten, und können die Fahrerinnen und Fahrer entlasten. Die Mercedes-Benz Group setzt sich dafür ein, den Rechtsrahmen für den Einsatz unterstützender und die Fahrleistung übernehmender Systeme weiterzuentwickeln und grenzüberschreitend zu harmonisieren. Bei der Entwicklung und Einführung hierfür geeigneter Technologien nimmt der Konzern eine führende Position ein und strebt eine verantwortungsvolle Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten an. Er begrüßt außerdem die »Vision Zero« der EU-Kommission, wonach es auf Europas Straßen bis zum Jahr 2050 nahezu keine Verkehrstoten mehr geben soll.

Zudem beteiligt sich die Mercedes-Benz Group am Forschungsverbund Verifikations- und Validierungsmethoden (VVM) für automatisierte Fahrzeuge  SAE-Level 4 und 5.

➤ Fahrzeug- und Umgebungssicherheit – Assistenz- und Sicherheitssysteme

➤ Automatisiertes Fahren

Datenverantwortung

Die von der EU verabschiedete »Verordnung über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung« (Data Act) verfolgt das Ziel, in unterschiedlichen Lebensbereichen künftig Daten mehr und besser nutzen zu können.

Die Mercedes-Benz Group befürwortet grundsätzlich den Austausch von Fahrzeugdaten. Dieser muss jedoch auch im Sinne der Kundinnen und Kunden geschehen und einen Mehrwert für sie erzeugen. Datensouveränität und informationelle Selbstbestimmung der Fahrerinnen und Fahrer sind die Basis für den Umgang mit personenbezogenen Daten durch die Mercedes-Benz Group.

Ebenso kann die Nutzung von Fahrzeugdaten dem Gemeinwohl dienen und Mehrwert für die Gesellschaft schaffen. Die Mercedes-Benz Group fördert diesen Ansatz, indem beispielsweise Fahrzeugdaten datenschutzkonform zur Ermittlung von Unfallschwerpunkten oder gefährlichen Straßenzuständen genutzt werden. Der Konzern verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, um seiner Datenverantwortung gerecht zu werden. Dazu gehören neben rechtlichen auch kulturelle und organisatorische Aspekte, die unter dem Begriff Data Governance zusammengefasst werden.

Die Datenverantwortung beinhaltet u. a. auch, dass Daten, die Geschäftsgeheimnisse oder Relevanz für Cyber Security beinhalten, geschützt werden. Der EU Data Act unterstützt diesen Schutz. Bei Daten zu Geschäftsgeheimnissen muss der berechtigte

Datenempfänger durch geeignete Maßnahmen gewährleisten, dass diese Daten nicht missbräuchlich verwendet werden. Daten, die relevant für Cyber Security der Fahrzeuge sind, dürfen nicht an Dritte gegeben werden.

Über die Mitarbeit in Gremien bei Verbänden setzt sich die Mercedes-Benz Group für die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sowie den Schutz von Geschäftsgeheimnissen und von Fahrzeugdaten ein.

Wahrung der Menschenrechte

Die Achtung von Menschenrechten ist für die Mercedes-Benz Group ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung und in ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert. Es ist ihr Anspruch und zugleich konkretes Ziel, dass die Menschenrechte in allen Gesellschaften des Konzerns eingehalten werden und auch bei den Lieferanten Beachtung finden.

Im Februar 2022 hat die EU-Kommission einen Gesetzesvorschlag über Regeln zur Achtung der Menschenrechte und der Umwelt in globalen Wertschöpfungsketten vorgelegt: die EU-Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit. Ähnlich wie das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) vom Juli 2021 zielt das EU-Gesetz darauf ab, den Missbrauch der Umwelt und von Menschenrechten in den Wertschöpfungsketten von Unternehmen zu verhindern. Die Mercedes-Benz Group hat die Einführung des deutschen LkSG begrüßt und unterstützt auch EU-weite Regelungen, wenn diese

Partnerschaften und politisches Engagement

dem eigentlichen Zweck einer Verbesserung von Menschenrechten und Umweltaspekten dienen und mit Augenmaß verfasst sind. Das bedeutet vor allem, dass sie umsetzbar sind und die internationale Wettbewerbsfähigkeit nicht beeinträchtigen.

Auch mit ihren politischen Initiativen und Partnerschaften setzt sich die Mercedes-Benz Group für die Achtung der Menschenrechte ein. Gleichzeitig entwickelt sie ihr konzerneigenes Human Rights Respect System (HRRS) weiter und passt die damit verbundenen internen Prozesse an erweiterte unternehmerische Sorgfaltspflichten an.

➤ [Social Compliance – Human Rights Respect System](#)

Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und Verbänden

GRI 2-28 GRI 3-3

Der Bereich External Affairs ist verantwortlich für den direkten Austausch mit Personen aus dem politischen Betrieb und Angehörigen von Interessengruppen und Verbänden, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen. Gemeinsam mit dem Bereich ESG Stakeholder Management engagiert sich External Affairs auch in diversen Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken. Hierzu gehört insbesondere der [UN Global Compact \(UNGC\)](#), den die Mercedes-Benz Group im April 2023 als Gründungsmitglied des neuen Vereins UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V. unterstützt hat. Engagiert ist die Mercedes-Benz Group zudem insbesondere bei [econsense – Forum Nachhaltige](#)

Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V. und dem World Business Council for Sustainable Development. Die Selbstverpflichtungen, die die Mercedes-Benz Group mit diesen Engagements eingegangen ist, dienen auch bei der politischen Interessenvertretung als Leitplanken.

Unter den Verbänden sind die Mitgliedschaften in der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), der Alliance for Automotive Innovation und dem Verband der Automobilindustrie (VDA) hervorzuheben.

Die Mercedes-Benz Group ist davon überzeugt, dass Verbände eine wesentliche Rolle im politischen Meinungsbildungsprozess spielen. Als Ansprechpartner der Politik nehmen sie darüber hinaus eine wichtige politische Aufgabe für die gesamte Automobilbranche wahr. Deshalb nutzt die Mercedes-Benz Group deren Plattformen, um mit politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern sowie anderen Interessengruppen zusammenzuarbeiten.

Verbände vertreten unterschiedliche Branchenpositionen: Manche sind sehr ehrgeizig, andere moderat und in einigen Fällen repräsentieren sie nur den kleinsten gemeinsamen Nenner einer Branche, die aus Wettbewerbern mit teilweise sehr unterschiedlichen Geschäftsstrategien besteht. Die koordinierende Funktion von Verbänden ist jedoch immer von hoher Bedeutung – nicht nur für die Position der Branche, sondern auch für die Datenerhebung und die Bereitstellung von Informationen für politische

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sowie Regulierungsbehörden.

Insbesondere bei der Auseinandersetzung mit Gesetzesentwürfen und politischen Vorhaben auf Verbandsebene zeigt sich die Wirksamkeit des Dialogs und der aktiven Mitarbeit: Über die Verbandsarbeit erreicht die Mercedes-Benz Group zum einen, dass die legitimen Interessen des Konzerns im Gesetzgebungsprozess berücksichtigt werden können, zum anderen kann sie sich so frühzeitig mit künftigen Regularien auseinandersetzen und entsprechende strategische Weichen stellen. Unternehmen und Politik erhalten auf diese Weise Gelegenheit, Konzepte zur nachhaltigen Transformation der Automobilindustrie zu entwickeln.

Darüber hinaus spielen die Verbände eine entscheidende Rolle bei der Initiierung und Steuerung von gemeinsamen Aktivitäten. Beispielsweise können sie über die Organisation von Selbstverpflichtungen eine wichtige Rolle beim Aufbau von Ladeinfrastruktur übernehmen.

Weitere Informationen zur Verbandsarbeit finden sich im [Mercedes-Benz Group Climate Policy Report](#).

➤ [Weitere Informationen – Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen](#)

➤ [Social Compliance – Branchenverbände, Initiativen und Standards](#)

UMWELT

69 Klimaschutz

- 71 Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen
- 86 Klimaschutz in der Lieferkette
- 90 Klimaschutz in der Produktion

97 Luftreinhaltung

- 97 Verbesserung der Luftqualität in städtischen Räumen

101 Ressourcenschonung

- 101 Ressourceneffizientere Fahrzeuge
- 110 Ressourcenschonung in der Produktion

Klimaschutz

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont	Status 2023
Klimaschutz		
Eine über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO ₂ -neutrale Mercedes-Benz Neuwagenflotte schaffen	2039	in Plan
Klimaschutz bei den Fahrzeugen		
Die CO ₂ -Emissionen pro Pkw in der Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg um bis zu 50 % reduzieren ^{1,2}	bis Ende des Jahrzehnts	in Plan
Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars: Anteil von elektrifizierten ³ Fahrzeugen auf bis zu 50 % steigern ¹	in der 2. Hälfte des Jahrzehnts	20%
Alle neuen Fahrzeugarchitekturen elektrifizieren ^{1,3}	in der 2. Hälfte des Jahrzehnts	in Plan
Für jedes Modell von Mercedes-Benz Cars eine elektrifizierte ³ Variante anbieten ¹	in der 2. Hälfte des Jahrzehnts	in Plan
Für jedes Modell von Mercedes-Benz Vans eine elektrifizierte ⁴ Alternative anbieten	2025	Ziel erreicht
Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Vans: Anteil elektrifizierter ⁴ Fahrzeuge auf mehr als 50 % steigern ¹	bis Ende des Jahrzehnts	5%
Klimaschutz in der Lieferkette		
Produktionsmaterialien von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans nur noch bilanziell CO ₂ -neutral beziehen	2039	84% der Lieferanten ⁵
Klimaschutz in der Produktion⁶		
Die CO ₂ -Emissionen (Scope 1 ⁷ und 2 ⁸) um 80 % reduzieren ⁹	2030	in Plan
Den Anteil erneuerbarer Energien zur Deckung des Energieverbrauchs auf 100 % erhöhen	2039	in Plan
Meilenstein: Den Anteil erneuerbarer Energien zur Deckung des Energieverbrauchs erhöhen Pkw: 70 % Van: 80 %	2030	in Plan

1 Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kundinnen und Kunden.

2 Gegenüber 2020 (Wertschöpfungsstufen: Eingeaufte Güter, Produktion, Logistik, Kraftstoff- und Energieerzeugung, Fahrbetrieb, Demontage und Aufbereitung).

3  Plug-in-Hybride und  vollelektrische Fahrzeuge.

4 Vollelektrische Fahrzeuge.

5 Gemessen am jährlichen Einkaufsvolumen basierend auf monatlich aktualisierten Planzahlen und durch Unterzeichnung zugesichert.

6 Neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen sind die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) enthalten.

7 Scope 1 sind direkte CO₂-Emissionen aus Quellen, die direkt vom Unternehmen verantwortet oder kontrolliert werden.

8 Scope 2 sind indirekte CO₂-Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Unternehmen verbraucht werden.

9 Gegenüber 2018.

Als Akteurin im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen: Sie ist überzeugt von den Zielen des Abkommens und arbeitet daran, diese in allen ihren Geschäftsfeldern umzusetzen. Rund ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entsteht beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße. Die Mercedes-Benz Group steuert bewusst gegen und hat den Klimaschutz zu einem Kernelement ihrer Geschäftsstrategie gemacht. Die Ambition der Mercedes-Benz Group lautet: Bis 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO₂-neutral¹ werden.

Um dies zu erreichen, transformiert die Mercedes-Benz Group ihre Produkte und Dienstleistungen, die im Zentrum ihrer Geschäftstätigkeit stehen. Genauso berücksichtigt der Konzern den Klimaschutz in allen Lebenszyklusphasen seiner Automobile – von der Lieferkette über die eigene Herstellung bis hin zur Nutzung und Entsorgung der Fahrzeuge. Die Mercedes-Benz Group setzt sich anspruchsvolle Ziele für die CO₂-Reduzierung in den einzelnen Phasen und analysiert systematisch die entstehenden CO₂-Emissionen und weitere Umweltauswirkungen entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette.

1 Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Klimaschutz

Bilanzielle CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette

Ziel des Konzerns ist es, die CO₂-Emissionen pro Pkw über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bis zum Ende dieses Jahrzehnts im Vergleich zu 2020 um bis zu 50 % zu reduzieren (2023: 46,3 Tonnen pro Fahrzeug²). Das Ziel, die CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Neuwagenflotte bezogen auf die Nutzungsphase (👁️ [well-to-wheel](#)) um mehr als 40 % gegenüber 2018 zu reduzieren, wurde von der 👁️ [Science Based Targets initiative \(SBTi\)](#) bestätigt.

Die wichtigsten Hebel für die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Bereich der Fahrzeuge sind die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, das Laden mit Grünstrom, die Verbesserung der Batterietechnologie, die Dekarbonisierung der Lieferkette sowie ein umfassender Einsatz von erneuerbaren Energien in der Produktion.

Das Ziel, weltweit die Rahmenbedingungen für eine Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft zu verbessern, bekräftigt die Mercedes-Benz Group durch

die Mitgliedschaft in den Initiativen 👁️ [»The Climate Pledge«](#) und 👁️ [»Transform to Net Zero«](#) seit 2020.

Die Mercedes-Benz Group bewertet potenzielle klimabezogene Risiken und Chancen anhand verschiedener Zukunftsszenarien. Zu deren Identifikation und Bewertung unterscheidet sie im Rahmen einer Szenario-Analyse verschiedene Risikoarten:

Transitorische Klimarisiken stehen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft und resultieren aus Veränderungen politischer Rahmenbedingungen, technologischen Entwicklungen sowie sich wandelnden Märkten. Um eine fundierte Grundlage für ihre Analysen zu erhalten, untersucht die Mercedes-Benz Group allgemein anerkannte Szenarien wie z. B. das 👁️ [»Net Zero Emissions by 2050 Scenario« \(NZE\)](#) sowie das »Sustainable Development Scenario« (SDS) der 👁️ [Internationalen Energieagentur \(IEA\)](#). Anhand der in den 👁️ [Task Force on Climate-Related Financial Disclosures \(TCFD\)](#) definierten Risikodimensionen können beispielhaft die folgenden Ableitungen getroffen werden.

Technologische Entwicklung: Insbesondere bei der Analyse des NZE-Szenarios ist ein deutlich steigender Anteil elektrischer Fahrzeuge am globalen Absatzmarkt erkennbar. Auf Basis der Szenario-Daten lässt sich ein potenzielles Risiko ableiten, Marktanteile zu verlieren, sollten Unternehmen nicht in der Lage sein, diesen zunehmenden Bedarf bedienen zu können. Mit ihrer Ausrichtung im Rahmen der »Ambition 2039« schaffen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden.

Markt: Rohstoffmärkte sind seit jeher volatil, insbesondere vor dem Hintergrund anhaltender geopolitischer Spannungen und weltweiter Krisen. Die globale Transformation und Digitalisierung bedingen zusätzlich erhöhte Bedarfe an verschiedenen Batterierohmaterialien und führen somit zu volatilen Preisen, die zusätzlich durch Spekulationen teilweise eine Vervielfachung erfahren. Die Mercedes-Benz Group verfolgt für alle Rohstoffe, die direkt und indirekt bezogen werden, eine Strategie, die Bedarfe langfristig sichert und Versorgungsrisiken mitigiert. Der Fokus liegt u. a. auf den relevanten Batteriematerialien. Für die Beschaffung von Rohmaterialien bestehen unterschiedliche Modelle. Beispielhaft ist die strategische Partnerschaft mit Rock Tech Inc, die derzeit eine Raffinerie für Lithiumhydroxid in Guben (Deutschland) aufbauen.

² bezogen auf den Fahrzeug-Lebenszyklus (Wertschöpfungsstufen: Eingekaufte Güter, Produktion, Logistik, Kraftstoff- und Energieerzeugung, Fahrbetrieb, Demontage und Aufbereitung).

Klimaschutz

Regulatorik, politische Rahmenbedingungen: Steigende regulatorische Anforderungen können zu technischen oder finanziellen Herausforderungen führen. Dabei spielen u. a. Regelungen zu Emissionen und Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen eine wichtige Rolle. Beispielsweise hat jeder Hersteller in der EU ein individuelles CO₂-Ziel für seine Neuwagenflotte zu erreichen, welches sich über die Zeit steigert. Die Zielerreichung wird regelmäßig überprüft und erfolgt sowohl durch die Entwicklung hocheffizienter Verbrennungsmotoren als auch durch rein batterieelektrische Fahrzeuge sowie  **Plug-in-Hybride**. Dank frühzeitiger Investitionen in die flexible Fertigung und durch den Einsatz eines hochmodernen Produktionssystems kann Mercedes-Benz vollelektrische Fahrzeuge ( **Battery Electric Vehicles – BEV**) in Großserie produzieren und den Markt mit verschiedenen Antriebstechnologien bedienen.

Aus dem Klimawandel resultierende langfristige physische Risiken sind Auswirkungen, die im Zusammenhang mit der zunehmenden Intensität von Extremwetterereignissen sowie veränderten klimatischen Bedingungen wie beispielsweise Überflutungen oder Temperaturanstiegen entstehen. Um potenzielle physische klimabezogene Risikofaktoren zu prüfen, wurde eine Klimarisikoanalyse anhand wesentlicher Klimagefahren durchgeführt. Dabei wurden die anerkannten Szenarien des Weltklimarats  **Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) – SSP2-4.5 und SSP5-8.5** und verschiedene Zeithorizonte berücksichtigt. Basierend auf den Ergebnissen wurden Anpassungsmaßnahmen an relevanten Standorten analysiert, darunter fallen beispielsweise bauliche Verstärkungen an Gebäuden und der Bau von Rückhaltebecken.

Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen

Strategie und Konzepte

Vollelektrische Zukunft

GRI 2-23

Die Mercedes-Benz Group sieht die vollständige Elektrifizierung ihrer Produktpalette als den wichtigsten Hebel, um die bilanzielle CO₂-Neutralität der gesamten Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg bis 2039 zu erreichen. Nach wie vor zielt die Mercedes-Benz Group darauf ab, die Transformation hin zu einer softwaregetriebenen und vollelektrischen Zukunft zu gestalten. Die Mercedes-Benz Group bleibt in Bezug auf ihre Strategie fokussiert und taktisch flexibel. Entsprechend hat die Mercedes-Benz Group, basierend auf Marktbedingungen und Kundenwünschen, die Ziele und Zielkorridore zur Elektrifizierung teilweise angepasst. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bereiten sich darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, sei es ein vollelektrischer Antrieb oder ein Verbrennungsmotor – bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein.

Nicht nur bei der Herstellung von Bauteilen für vollelektrische Fahrzeuge entstehen CO₂-Emissionen, sondern auch bei der Erzeugung des Ladestroms. Vollelektrische Fahrzeuge sind umso klimaschonender, je mehr Ladestrom aus regenerativen Quellen stammt. Vor diesem Hintergrund ist die Initiative »Green Charging« ein weiterer Schritt auf dem Weg zur bilanziell CO₂-neutralen Mobilität: Mit ihr ermöglicht die Mercedes-Benz Group ihren Kundinnen und Kunden, ihre Fahrzeuge mit grünem Strom zu laden. Es wird mittels Herkunftsnachweisen sichergestellt, dass für die Ladevorgänge eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird.

Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – Green Charging im Mercedes-Benz Charging Network

Den angestrebten schnelleren Wechsel hin zur Elektromobilität bekräftigte die Mercedes-Benz Group bereits auf der UN-Klimakonferenz COP26 im November 2021. In der  »COP26 declaration on accelerating the transition to 100% zero emission cars and vans« setzt sie sich gemeinsam mit anderen Konzernen, Städten und Regierungen für einen bilanziell CO₂-neutralen Verkehr der Zukunft ein.

Regulatorischer Rahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs

GRI 3-3

Für Mercedes-Benz Cars wie auch Mercedes-Benz Vans bestehen gesetzliche Regelungen zu verbindlichen Zielvorgaben zum Flottendurchschnittsverbrauch bzw. zum

Klimaschutz

CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugflotten. Reguliert sind insbesondere die Volumenmärkte in China, Europa und den USA. Solche Flottenregelungen dürfen jedoch nicht als Einzellösungen betrachtet werden. In allen drei Kernmärkten sind bereits weitreichende CO₂-Reduktionsziele für den Straßenverkehrssektor durch die jeweiligen CO₂- bzw. GHG-Neuwagenflottenregulierungen durch den Gesetzgeber beschlossen. Diese sind über eine ambitionierte Elektrifizierung der Neuwagenflotte zu erreichen. Wirksame und ehrgeizige Flottenregelungen müssen durch zusammenhängende politische Maßnahmen wie Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur und des Ausbaus erneuerbarer Energien ergänzt werden. Darüber hinaus sind weitere Rahmenbedingungen wie steuerliche und nicht steuerliche Anreize erforderlich. Die Mercedes-Benz Group setzt sich daher für einen politischen und regulatorischen Rahmen ein, der den Übergang zur bilanziell CO₂-neutralen Mobilität beschleunigt. Dazu gehört auch, schrittweise den Verkehrssektor in den Emissionshandel einzubinden.

Umweltaspekte bei der Produktentwicklung

GRI 3-3

Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, Produkte zu entwickeln, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind. Die eigenen Umwelt- und Energieleitlinien legen fest, wie sie dieses Ziel erreichen will. Die Mercedes-Benz Group setzt sich klare Zielwerte und hat entsprechende Messgrößen definiert, die anzeigen, wie erfolgreich sie bei der Erreichung der Ziele ist. Das gilt

für jede Baureihe und bei jedem einzelnen Produkt. Die Produktentwicklung spielt hierbei eine Schlüsselrolle: Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, wie sich ein Fahrzeug auf die Umwelt auswirkt – und damit auch, welche CO₂-Emissionen es verursacht. Je früher die Mercedes-Benz Group Umweltaspekte berücksichtigt, desto effizienter kann sie die ökologischen Auswirkungen ihrer Fahrzeuge verringern. Zur Nutzung dieser Reduktionspotenziale wendet die Mercedes-Benz Group daher in der Produktentwicklung marktspezifische interne CO₂-Verrechnungspreise an. Basierend auf diesen CO₂-Verrechnungspreisen werden in der Produktentwicklung Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb sowie zur Erhöhung der Energieeffizienz ihrer Fahrzeuge monetarisiert und bewertet, um eine kosteneffiziente Erreichung der CO₂-Ziele zu gewährleisten.

Verantwortlichkeiten und Datentransparenz

GRI 2-24 GRI 3-3

Ein interdisziplinäres Team aus Umweltexpertinnen und -experten sowie Fachkräften für Einkauf, Entwicklung, Logistik, Produktion, Strategie und Vertrieb arbeitet bei der Mercedes-Benz Group daran, die Neuwagenflotte bis 2039 bilanziell CO₂-neutral zu machen. Es überwacht die CO₂-Emissionen und steuert die Reduktionsmaßnahmen.

Dies betrifft zunächst die CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb – die sog. [tank-to-wheel](#)-Emissionen. Der Bereich Produktstrategie CO₂ stellt seit 2008 sicher,

dass anspruchsvolle Verbrauchs- und Portfoliomaßnahmen frühzeitig und wirtschaftlich optimal umgesetzt werden. Ein wesentlicher Stellhebel hierfür ist die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Sie ermöglicht nicht nur, die anspruchsvollen Flottenziele in den entsprechend regulierten Märkten zu erfüllen, sondern dient zugleich dazu, die von der Mercedes-Benz Group im Rahmen ihrer »Ambition 2039« selbst gesteckten Ziele zu erreichen.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group ist dafür verantwortlich, strategische Ziele – u. a. zur Reduktion der CO₂-Emissionen – zu setzen und diese zu überprüfen. Das Product Steering Board (PSB) bei Mercedes-Benz Cars ist zuständig für die Pkw-Flotte. Es überwacht insbesondere, wie sich die CO₂-Emissionen im Abgleich mit den gesetzlichen Zielvorgaben in CO₂-regulierten Märkten entwickeln. Das PSB ist dem Ausschuss für Modellpolitik und Produktplanung (AMP) zugeordnet.

Die Einhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte der Van-Flotte wird bei Mercedes-Benz Vans durch den Bereich Geschäftsfeld- und Produktstrategie sichergestellt und regelmäßig an das Van Executive Committee berichtet.

Der AMP sowie das Van Executive Committee berichten dem Vorstand der Mercedes-Benz Group regelmäßig über die Entwicklung der CO₂-Emissionen. Dieser entscheidet anschließend über notwendige Maßnahmen. Marktseitig können sich Maßnahmen zur Preis- und Volumensteuerung ebenfalls darauf auswirken, ob die CO₂-Ziele erreicht werden.

Klimaschutz

Die Verantwortung dafür, dass die Vorgaben zum Klimaschutz umgesetzt werden, verteilt sich auf mehrere Bereiche und Vorstandsmitglieder: Auf Fahrzeugebene sind die Entwicklungsbereiche der Fahrzeuggeschäftsfelder zuständig; für Pkw und Vans sind dies der Entwicklungsbereich Produktgruppe Antriebe und die Produktgruppen der Fahrzeuge sowie die Mercedes-Benz Vans Entwicklung. In jedem laufenden Jahr erfolgt die Steuerung der CO₂-Zielerreichung durch den Vertriebsbereich. Auf Ebene der Produktionswerke und bei eigenen Niederlassungen ist der verantwortliche Vorstand von Mercedes-Benz Cars und das verantwortliche Geschäftsführungsmitglied von Mercedes-Benz Vans verantwortlich. Die Mercedes-Benz Group überwacht die Umsetzung im Rahmen der Konzernleitung.

Monitoring

Die Wirksamkeit der Maßnahmen, mit denen die Mercedes-Benz Group die Ziele ihrer »Ambition 2039« erreichen will, bewertet der Konzern anhand interner und externer Leistungsbeurteilungen: Intern führt er dafür mehrmals jährlich Prüfungen auf Fachbereichsebene durch. Extern lässt er seine Ergebnisse durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auditieren.

Die »Ambition 2039« betrifft alle CO₂-Emissionen, die im Lebenszyklus eines Fahrzeugs entstehen. Beispielsweise berechnet der Bereich Umweltschutz die CO₂-Emissionen aller Baureihen und Antriebsarten bei Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans. Der Einkauf arbeitet mit den Lieferanten daran, auch die Lieferkette bilanziell CO₂-neutral zu gestalten. Die Logistikexpertinnen und -experten beschäftigen sich

mit den Emissionen aus der Zulieferung von Gütern, dem Vertrieb und der Zustellung an die Verteilzentren. Ihr Ziel ist es, Transporte möglichst ganz zu vermeiden sowie Strecken und Verkehrsträger zu optimieren. Darüber hinaus stellen die Teams weitere Hebel auf bilanzielle CO₂-Neutralität – etwa in der Produktion oder bei kundenspezifischen Ladekonzepten.

Um den CO₂-Beitrag der einzelnen Bereiche ganzheitlich erfassen und ansteuern zu können, ist die Datentransparenz über den gesamten Lebenszyklus der wesentliche Stellhebel: Hierfür hat die Mercedes-Benz Group intern ein Monitoring-Tool zur CO₂-Berechnung entwickelt. Dieses ermöglicht, Fortschritte mit Blick auf die CO₂-Ziele bis auf Bauteilebene nachzuvollziehen – und erstmals klimarelevante Emissionen genau darzustellen. Gleichzeitig kann auch die Flottenebene betrachtet werden. Das CO₂-Monitoring-Tool bildet zwei zentrale Perspektiven auf die Klimaschutzaktivitäten ab: Zum einen die strategische Sicht des Managements und der Investoren; diese blickt auf die jährliche Entwicklung der CO₂-Emissionen aller verkauften Fahrzeuge und zeigt auf, ob die Mercedes-Benz Group mit Blick auf die gesetzten Ziele im Plan ist. Zum anderen die Detailbetrachtung der Konstrukteurinnen und Konstrukteure sowie der Beschäftigten aus dem Einkauf innerhalb der Baureihenbetreuung; diese können mithilfe des Tools z. B. prüfen, wie viele Emissionen aktuell auf die Batterie eines EQS-Modells entfallen und um wie viel Prozent sich dieser Wert mit Blick auf die konzern-eigenen CO₂-Ziele verringern muss.

Weiterentwicklung durch Austausch

Um ihren Managementansatz zu überprüfen und ggf. anzupassen, setzt die Mercedes-Benz Group auf Dialoge rund um das Thema Klimaschutz und nutzt die dabei gewonnenen Erkenntnisse: So pflegt sie bei ihrem jährlich stattfindenden  »Sustainability Dialogue« einen intensiven Austausch mit Umweltinstituten und  Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Darüber hinaus ist das Thema Klimaschutz ein wesentlicher Bestandteil regelmäßig stattfindender Vorstandssitzungen; aktuelle Entwicklungen werden mit dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit diskutiert. Auch Politik, Öffentlichkeit und die übrigen Stakeholder der Mercedes-Benz Group geben dem Konzern immer wieder Rückmeldungen, wie die konzerneigenen Nachhaltigkeitsziele wahrgenommen und bewertet werden.

CO₂-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette

GRI 305-1/-2/-3

Um bewerten zu können, wie umweltverträglich ein Fahrzeug ist, erstellt Mercedes-Benz Cars Ökobilanzen im Rahmen eines  360°-Umweltchecks: Systematisch analysiert sie die entstehenden CO₂-Emissionen und weitere Umweltauswirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Fahrzeugs. Durch diese Analysen wurde u. a. deutlich: Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge rücken Faktoren wie die Herstellung der Hochvoltbatterie und die Erzeugung des Stroms zum Laden der Batterie mehr in den Fokus.

Klimaschutz

Die nötigen Kennzahlen zur Bilanzierung der CO₂-Emissionen auf Konzernebene erhebt und veröffentlicht die Mercedes-Benz Group gemäß den Grundsätzen des

 [Greenhouse Gas \(GHG\) Protocol](#).

[↗ Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen](#)

Maßnahmen und Ergebnisse

Elektrifizierte Produktpalette bei Mercedes-Benz Cars

Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, ihr Angebot an Elektrofahrzeugen weiter auszubauen. Entsprechend stark engagiert sie sich im Bereich Forschung und Entwicklung.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt konsequent die Elektrifizierung aller Modellvarianten und Fahrzeugtypen als klares Zielbild. Es gibt jedoch noch Hindernisse zu überwinden, die seitens der Wirtschaft Anstrengungen erfordern: So darf es nicht dazu kommen, dass die Ladeinfrastruktur hinter dem Bedarf zurückbleibt. Auch das Wachstum der erneuerbaren Energien könnte zu langsam sein. Außerdem müssen die Arbeitskräfte für neue Software- und Antriebstechnologien qualifiziert werden. Alle neu eingeführten Fahrzeugarchitekturen sollen in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts elektrifiziert werden. Parallel dazu ergänzen hocheffiziente und emissionsarme Verbrennungsmotoren und  [Plug-in-Hybride](#) (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle – PHEV) das

Produktportfolio und leisten somit ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs.

Die Mercedes-Benz Group bietet bereits seit 2018 vollelektrische Fahrzeuge an. Im Berichtsjahr wurde der Mercedes-Maybach EQS SUV vorgestellt. Mit ihm umfasste das Portfolio von Mercedes-Benz Cars 2023 neun vollelektrische Modelle.

Concept CLA Class – die elektrische und effiziente Zukunft von Mercedes-Benz

Mit der Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA) hat der Konzern im Berichtszeitraum eine primär auf Elektrofahrzeuge ausgerichtete Modellplattform entwickelt. Sie ist speziell für eine aus vier Modellen bestehende Fahrzeugfamilie mit unterschiedlichen Karosserievarianten konzipiert. Die MMA bildet damit die Basis für ein erstes, von Anfang an nach den Grundsätzen der »Ambition 2039« entwickeltes Fahrzeugsegment des Konzerns. Sie soll den CO₂-Ausstoß in der Wertschöpfungskette über die gesamte MMA-Fahrzeugfamilie im Vergleich zu bisherigen Fahrzeugarchitekturen um mehr als 40 % reduzieren.

Anfang September 2023 stellte die Mercedes-Benz Group einen im Rahmen der MMA entwickelten neuen  [Technologieträger](#) vor: das Concept CLA Class. Dieses bietet einen seriennahen Ausblick darauf, was zukünftig hinsichtlich Effizienz und elektrischer Reichweite möglich sein wird. Die voraussichtliche Reichweite des Concept CLA Class soll mehr als 750 km  (WLTP) betragen und sein Energieverbrauch bei rund 12 kWh/100 km liegen. Dies macht das Concept

CLA Class zum »Ein-Liter-Auto« des Elektrosegments. Die Technologie, mit der das Concept CLA Class diese Werte erreichen kann, baut auf den Erkenntnissen des Technologieprogramms VISION EQXX auf. Im Rahmen dieses Technologieprogramms wurden zusätzliche Maßnahmen identifiziert, welche die bisherigen Energieverluste weiterreduzieren, sodass der neue Antrieb – von der Batterie bis zu den Rädern – bei Langstreckenfahrten bis zu 93 % Wirkungsgrad erzielen kann.

Plug-in-Hybride

Auf dem Weg in die vollelektrische Zukunft stellen auch Plug-in-Hybride eine wichtige Brückentechnologie dar. Mercedes-Benz Cars präsentiert hierfür ein effizientes Antriebspaket: Im Berichtsjahr standen mehr als 25 verschiedene Modellvarianten zur Wahl. Die Kombination aus Elektroantrieb und Verbrennungsmotor ermöglicht zeitweise emissionsfreies Fahren. Dabei kann der Antrieb – bestehend aus Elektromotor und Hochvoltbatterie – rein elektrische Aktionsradien ermöglichen, die für einen Großteil der täglichen Fahrten ausreichen. Im Kompaktsegment sind Reichweiten über 70 km  (WLTP-TML), im Luxussegment teilweise über 100 km (WLTP-TML) möglich. Mercedes-Benz Cars bietet diese Technologie für einen breiten Bereich der Produktpalette an, wie z. B. der A-, C- und der E-Klasse, sowie des GLA und des GLC.

Anteil elektrifizierter Fahrzeuge bei Mercedes-Benz Cars

Bei Mercedes-Benz Cars hat sich der Konzernabsatz elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) weltweit im Berichtsjahr gegenüber 2022 um 21 % erhöht. Insgesamt lag der

Klimaschutz

Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen (xEV) bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr gemessen am Konzernabsatz bei 20% weltweit. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) lag im Berichtsjahr bei 12% des Konzernabsatzes weltweit.

Elektrifizierte Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars

	2023	2022
Weltweit		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	401.943	333.490
Plug-in-Hybrid Electric Vehicle (PHEV)	161.275	184.263
Vollelektrische Fahrzeuge (BEV)	240.668	149.227
MBC Absatz gesamt¹	2.044.051	2.040.719
Europa²		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	254.038	236.678
Plug-in-Hybrid Electric Vehicle (PHEV)	134.230	142.022
Vollelektrische Fahrzeuge (BEV)	119.808	94.656
MBV Absatz gesamt¹	658.604	618.904

¹ Konzernabsatz von Mercedes-Benz Cars (inkl. smart).

² Europäische Union, Großbritannien, Schweiz und Norwegen.

Elektrifizierte Produktpalette bei Mercedes-Benz Vans

Auch im Transportergeschäft ist die Mercedes-Benz Group von den ökologischen und ökonomischen Vorteilen vollelektrischer Vans überzeugt und hat den Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in der Strategie verankert. Somit werden bei Mercedes-Benz Vans ebenfalls die Weichen für eine vollelektrische Zukunft gestellt: Ab 2026 sollen alle neu entwickelten Vans ausschließlich elektrisch sein.

Bereits jetzt sind alle Baureihen konsequent elektrifiziert: Aufbauhersteller sowie Kundinnen und Kunden können in jedem Segment einen vollelektrischen Van auswählen – sei es für den gewerblichen oder den privaten Einsatz. Dazu gehören der eVito, der EQV, der eSprinter sowie eCitan und der EQT (WLTP: Energieverbrauch kombiniert: 20,7–19,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A).

Auf Basis des Mercedes-Benz eSprinter vereint der Technologieträger SUSTAINEEER zahlreiche Innovationen für einen nachhaltigeren Lieferverkehr, um die Lebensqualität in Städten zu verbessern, Klima und Umwelt zu schonen sowie die Sicherheit und Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer wie auch anderer Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

➔ Nachhaltigere urbane Mobilität – Nachhaltigerer Lieferverkehr in Städten

Der neue eSprinter

Mercedes-Benz Vans setzt mit dem neuen eSprinter seine Strategie zur Elektrifizierung konsequent weiter um und unterstreicht seinen Führungsanspruch »Lead in Electric Drive«. Effizienz und Nachhaltigkeit sind wichtige Ziele bei der Weiterentwicklung des elektrischen Antriebsstrangs: So brachte das Geschäftsfeld in einem batterieelektrischen Van erstmals einen hocheffizienten Permanentmagnet-Synchronmotor (PSM) sowie eine elektrische Hinterachse zum Einsatz, die damit beispielsweise erstmals eine zulässige Gesamtmasse bis 4,25 t ermöglicht. Die Zellchemie der Hochvoltbatterie beruht auf Lithium-Eisenphosphat (LFP). So

konnte auf die Rohstoffe Kobalt und Nickel verzichtet werden. Ein aktives Thermomanagement sorgt für eine hochwirksame Energieübertragung bei unterschiedlichen Systemzuständen.

Der neue eSprinter lief erstmals im Dezember 2023 in Düsseldorf (Deutschland) vom Band, Charleston (USA) und Ludwigsfelde (Deutschland) werden 2024 folgen. Die Mercedes-Benz AG hat rund 350 Mio. € in den neuen eSprinter investiert, der bilanziell CO₂-neutral produziert wird.

Anteil elektrifizierter Fahrzeuge bei Mercedes-Benz Vans

Bei Mercedes-Benz Vans hat sich der Konzernabsatz der elektrifizierten Fahrzeuge weltweit im Berichtsjahr gegenüber 2022 um 51% erhöht. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge lag im Berichtsjahr bei 5% des Konzernabsatzes weltweit.

Elektrifizierte Fahrzeuge Mercedes-Benz Vans

	2023	2022
Weltweit		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	22.666	15.003
MBV Absatz gesamt¹	447.790	415.344
Europa²		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	22.280	14.847
MBV Absatz gesamt¹	279.408	259.436

¹ Konzernabsatz von Mercedes-Benz Vans.

² Europäische Union, Großbritannien, Schweiz und Norwegen.

Klimaschutz

Ladeinfrastruktur und digitale Ladedienste

GRI 203-1

Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, weltweit zur Elektrifizierung der individuellen Mobilität beizutragen. In den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Mobility, Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans arbeitet der Konzern deshalb kontinuierlich an privaten und gewerblichen Ladelösungen für zu Hause, den Arbeitsplatz und den öffentlichen Raum. Oberstes Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden das branchenbeste Ladeerlebnis hinsichtlich Zuverlässigkeit, Komfort, Nachhaltigkeit und Werthaltigkeit anzubieten.

Green Charging mit Mercedes me Charge

Die Mercedes-Benz Group möchte die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien gezielt fördern. Um ihren Kundinnen und Kunden ein komfortables und grünes Laden zu ermöglichen, setzt die Mercedes-Benz Group auf ein starkes  **digitales Ökosystem** inkl. Fahrzeugintegration und innovativer Partnerschaften. Aus diesem Grund hat der Konzern »Green Charging« in Europa, Kanada und den USA zum integralen Bestandteil seiner Ladelösung Mercedes me Charge gemacht.

Mit Mercedes me Charge verschafft die Mercedes-Benz Group ihren Kundinnen und Kunden Zugang zu einem der größten öffentlichen Ladenetze weltweit. Der Konzern baut diesen Service kontinuierlich aus, fügt neue Ladestationen hinzu und dehnt die Nutzung des Dienstes auf weitere Länder aus. Ende 2023 waren über 1,5 Mio. Wechsel- und Gleichstrom-Ladepunkte weltweit integriert. Ab 2024 sollen Nutzerinnen und Nutzer

von Mercedes me Charge außerdem Zugang zu mehr als 12.000 Tesla Superchargern in Nordamerika erhalten.

Mercedes me Charge ist vollumfänglich in die Digitaldienste an Bord aller vollelektrischen Fahrzeuge und Plug-in-Hybride des Konzerns integriert. In Verbindung mit dem intelligenten Reichweitenassistenten machen diese Dienste geeignete Routenvorschläge und berücksichtigen dabei die entlang der Route verfügbaren Ladestationen. So kann der Dienst den Kundinnen und Kunden ein ihren Präferenzen entsprechendes Lade- und Fahrerlebnis bieten. Gleichzeitig übernimmt der Reichweitenassistent das Energiemanagement im Fahrzeug und schlägt zeitsparende Ladestopps vor, um schnellstmöglich ans Ziel zu gelangen.

Sofern noch kein Strom aus erneuerbaren Energien vorliegt, verwendet »Green Charging« Grünstromzertifikate, welche sicherstellen, dass für Ladevorgänge über Mercedes me Charge eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Dieser Grünstrom wird aus Energieerzeugungsanlagen (ausschließlich Wind und Photovoltaik) bereitgestellt, welche vom Ökostromlabel  **EKOenergie** zertifiziert sind. Mit jeder Megawattstunde Grünstrom lässt EKOenergie einen fixen Betrag in einen Klimafonds mit Projekten zur Förderung des Zubaus von neuen Erneuerbare-Energien-Kleinanlagen in Entwicklungsländern fließen. Auf diese Weise wird Zusätzlichkeit, sprich der Zusatznutzen für die Umwelt, gefördert.

Grünstrom, also Strom aus erneuerbaren Energien, ist in der Wertschöpfungskette eines Elektroautos ein bedeutender Faktor, um CO₂-Emissionen zu vermeiden. Denn rund 50% des CO₂-Fußabdrucks eines vollelektrischen Fahrzeugs entstehen – beim aktuellen EU-Strommix – in der Nutzungsphase, folglich aufgrund von CO₂-behafteten Ladevorgängen. Aber, ob ein öffentlicher Ladepunkt Grünstrom oder Strom aus nicht erneuerbaren Energien bezieht, ist oft nicht bekannt. Die Bereitstellung des Ladestroms liegt in der Verantwortung des Ladepunkt-Betreibers. Auch deshalb weitet die Mercedes-Benz Group ihre Aktivitäten im Bereich der Ladenetze aus, um bei den Grünstrom-Angeboten für mehr Transparenz zu sorgen.

Green Charging im Mercedes-Benz Charging Network

Neben der Entwicklung und Produktion von Elektrofahrzeugen will die Mercedes-Benz Group auch die Rahmenbedingungen für deren Nutzung weltweit verbessern. Dazu plant der Konzern den Aufbau eines globalen Mercedes-Benz Charging Network in Nordamerika, Europa, China und anderen Kernmärkten. Mit diesem eigenen globalen Ladenetz will die Mercedes-Benz Group neue Standards für schnelles, komfortables und grünes Laden von Elektrofahrzeugen setzen. Im Oktober 2023 ging der erste Mercedes-Benz Charging Hub in Chengdu (China) in Betrieb, gefolgt von zwei weiteren Charging Hubs in Atlanta (USA) und Mannheim (Deutschland). Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen weltweit mehr als 2.000 Charging Hubs mit über 10.000 Ladepunkten entstehen.

Klimaschutz

Bei der Standortauswahl für seine Charging Hubs legt der Konzern Wert auf ein angenehmes und sicheres Kundenerlebnis. Sie werden deshalb gut erreichbar an Hauptverkehrsknoten errichtet. An ausgewählten Standorten sorgen Überdachungen für Witterungsschutz; LED-Anzeigen informieren über die Verfügbarkeit des Ladepunkts und den Ladestatus des Fahrzeugs.

Das Mercedes-Benz Charging Network steht Fahrerinnen und Fahrern aller Marken offen. Es ermöglicht ihnen Ladeleistungen von derzeit bis zu 400 kW, bereitgestellt über die jeweils gängigen Ladesysteme CCS1, CCS2, GB/T und zukünftig NACS. Mercedes-Benz Kundinnen und Kunden genießen indes besondere Vorteile über den in den Fahrzeugen integrierten Dienst von Mercedes me Charge, z. B. eine Reservierungsfunktion zur Reduzierung von Wartezeiten.

Im Rahmen der nachhaltigen Unternehmensstrategie »Ambition 2039« will die Mercedes-Benz Group ihren Kundinnen und Kunden ermöglichen, Grünstrom zu laden. Das soll vorzugsweise über Grünstrom-Lieferverträge, wo immer dies möglich ist, oder durch die Nutzung von Grünstromzertifikaten von akkreditierten Anbietern erreicht werden. Die Dächer ausgewählter Mercedes-Benz Charging Hubs sind zudem mit Photovoltaikanlagen ausgestattet.

Joint Ventures für mehr Schnellladenetze in Europa und den USA

Im Rahmen des Joint Ventures IONITY beteiligt sich die Mercedes-Benz AG am Aufbau eines leistungsstarken Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge in Europa.

IONITY verfolgt das Ziel, den elektrifizierten Individualverkehr über ein standardisiertes Ladenetzwerk entlang der wichtigsten paneuropäischen Routen zu gewährleisten, und will so die Elektromobilität schneller am Markt etablieren.

Ende 2023 waren über 550 IONITY-Schnellladeparks, in Betrieb. Jeder dieser Ladeparks kann bis zu zwölf oder sogar mehr Ladepunkte umfassen. Sie alle werden mit Grünstrom betrieben. Dies soll, so weit wie möglich, durch Verträge zur Lieferung von grünem Strom oder alternativ durch Grünstromzertifikate von akkreditierten Anbietern sichergestellt werden. Eine hohe Ladeleistung von bis zu 350 kW pro Ladepunkt ermöglicht schnelles Laden – sofern die Fahrzeuge entsprechend ausgelegt sind. Die ca. 3.000 Ladepunkte von IONITY sind in Mercedes me Charge integriert und können per Plug & Charge bequem genutzt werden. Ein Einstecken des Ladekabels genügt, um sich zu authentifizieren, den Ladevorgang zu starten und zu bezahlen – eine Nutzung von App oder Ladekarte ist nicht zwingend notwendig.

Die Zahl der IONITY-Schnellladeparks soll bis 2025 europaweit auf mehr als 1.000 steigen. Beabsichtigt ist, diese künftig auch in der Nähe urbaner Zentren zu errichten und teilweise mit Überdachungen auszustatten, um komfortables Laden auch bei wechselhaftem Wetter zu gewährleisten.

Im Rahmen eines neuen Joint Ventures beteiligt sich die Mercedes-Benz AG auch in Nordamerika am Aufbau eines leistungsstarken Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge. Partner sind sechs weltweit führende

Automobilhersteller. Gemeinsam verfolgen sie das Ziel, über ein standardisiertes Ladenetzwerk einen elektrifizierten Individualverkehr entlang der wichtigsten kontinentalen Routen zu ermöglichen – und so die Elektromobilität schneller am Markt zu etablieren. Die Errichtung erster Schnellladeparks soll im Jahr 2024 beginnen. Die Ambition ist, ein Netzwerk mit mindestens 30.000 Ladepunkten aufzubauen, das auch die wichtigsten kanadischen Routen und Metropolen versorgen kann. Erklärtes Ziel ist es, das Ladenetz ausschließlich mit erneuerbarer Energie zu betreiben. Dies soll, wie bei IONITY, durch Lieferverträge und Grünstromzertifikate gewährleistet werden.

Flexibles Ladesystem Pro für EQ Fahrzeuge und Plug-in-Hybride

Kompatibilität ist eine wichtige Stellschraube, um die E-Mobilität weltweit voranzubringen. Die Mercedes-Benz Group bietet Kundinnen und Kunden hierfür das flexible Ladesystem Pro an. Es verfügt über verschiedene Adapter für privates und öffentliches Laden und kann mit bis zu 22 kW laden. Die Adapter können per Plug & Play mit dem Ladesystem verbunden werden. Außerdem ist das System mit allen BEVs und PHEVs kompatibel, die über einen Typ-2-Anschluss verfügen. Auch eine Vernetzung per App (Mercedes-Benz Charger) ist möglich, um weitere Funktionen zu nutzen.

Klimaschutz

Intelligent laden mit vernetzter Mercedes-Benz Wallbox

Für das private Laden ist die Mercedes-Benz Wallbox für eine Ladeleistung von bis zu 22 kW ausgelegt³. Dank ihrer technischen Vorrüstung für Remote-Funktionen können Kundinnen und Kunden Ladevorgänge über die Mercedes me App⁴ starten und stoppen, den aktuellen Ladestatus verfolgen und die Lade-Historie einsehen. Zusätzlich verfügt die Mercedes-Benz Wallbox über einen integrierten Energiezähler. Ferner ist es technisch möglich, Software-Updates »Over the Air« über die kundeneigene Internetverbindung zu empfangen⁵. Das macht die Wallbox besonders langlebig.

Ladeinfrastruktur an eigenen Standorten ausgebaut

Die Mercedes-Benz AG treibt den Ausbau der Ladeinfrastruktur auch an ihren eigenen Standorten kontinuierlich voran: Seit 2013 hat sie mehr als 7.000 Ladepunkte in Betrieb genommen. Ende 2023 standen den Beschäftigten damit umfassende Ladelösungen zur Verfügung. Auch für 2024 plant die Mercedes-Benz AG, weitere Ladepunkte zu installieren. Zudem stehen seit Ende 2023 über 2.700 der Mercedes-Benz Ladepunkte an den eigenen Standorten auch der Öffentlichkeit zur Verfügung.

³ 22 kW Ladung kann je nach Hersteller und Fahrzeug eine entsprechende Sonderausstattung »Wechselstrom-Ladesystem (AC-Laden 22 kW)« erfordern. Sollte dies nicht der Fall sein, wird das Fahrzeug automatisch von der Wallbox mit der optimalen Ladeleistung geladen. Die maximale Ladeleistung der Ladestation muss auf die vorgelagerte Installation (Kabelquerschnitt und Absicherung) angepasst sein.

⁴ Für die Nutzung der Remote-Funktionen der Mercedes-Benz Wallbox sowie zum Erhalt von »Over the Air«-Updates sind die Mercedes me App, eine persönliche Mercedes me ID sowie die Zustimmung zu den Nutzungsbedingungen für die Mercedes me connect Dienste notwendig.

⁵ Um die »Over the Air«-Updates zu erhalten, müssen die Nutzerinnen bzw. Nutzer dem jeweiligen Update in der Mercedes me App zustimmen oder eine generelle Zustimmung in der Mercedes me App abgeben, um alle zukünftigen Updates zu erhalten.

Mit dem Projekt »charge@Mercedes-Benz« bündelt der Konzern seit 2013 seine Aktivitäten zum Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur für alle konzerneigenen Liegenschaften in Deutschland. Die Mercedes-Benz AG stattet nicht nur Parkplätze, Parkhäuser und Kundencenter aus, sondern auch ihre internen Entwicklungsprüfstände und Testgelände. Die Ladesäulen der Mercedes-Benz AG werden zu 100 % mit zertifiziertem Grünstrom versorgt.

Services

Ein Großteil der CO₂-Emissionen von Automobilen mit Verbrennungsmotoren entsteht beim Fahren. Die Mercedes-Benz Group möchte darum die Nutzerinnen und Nutzer ihrer Fahrzeuge bei einer klimaschonenden Fahrweise und bei Kaufentscheidungen zugunsten lokal emissionsfreier Fahrzeuge unterstützen. Hierzu bietet sie vielfältige Servicelösungen an.

Interaktive Online-Beratungstools erleichtern Entscheidung für E-Mobilität

Die Mercedes-Benz Group bietet auf ihren Webseiten eine Reihe von interaktiven Beratungstools zum Thema Elektromobilität an. Diese Tools sollen potenziellen Kundinnen und Kunden dabei helfen, die Vorteile von Elektrofahrzeugen besser zu verstehen und eine fundierte Entscheidung bei der Wahl ihres nächsten Fahrzeugs zu treffen. Die realitätsnahe Darstellung verschiedener Aspekte der Elektromobilität soll dazu beitragen, die Erwartungen des Kunden an die Elektrofahrzeuge zu

erfüllen. Im Folgenden werden die verschiedenen Tools kurz vorgestellt:

- **Reichweitesimulator:** Der Reichweitesimulator ermöglicht es den Nutzerinnen und Nutzern, die praxisnahen Reichweiten eines Elektrofahrzeugs unter verschiedenen Bedingungen zu simulieren. Dazu können verschiedene Außentemperaturen und Streckenprofile ausgewählt werden.
- **Ladezeitesimulator:** Mit dem Ladezeitesimulator können die Ladezeiten für verschiedene Ladeoptionen berechnet werden. Die Nutzerinnen und Nutzer können den aktuellen und gewünschten Batteriezustand frei wählen und erhalten so einen Überblick über die benötigten Ladezeiten.
- **Routenplaner:** Der Routenplaner berechnet die benötigte Energie und notwendige Ladestopps für frei wählbare Strecken. Es lassen sich dabei unterschiedliche Außentemperaturbedingungen simulieren. Auf einer interaktiven Karte erhalten die Nutzerinnen und Nutzer zusätzlich eine Übersicht über die vorhandene Ladeinfrastruktur.
- **Kosten- und Emissionsvergleichsrechner:** Der Kosten- und Emissionsvergleichsrechner ermöglicht es den Nutzerinnen und Nutzern, die laufenden Kosten und den CO₂-Ausstoß von Elektrofahrzeugen mit Verbrennerfahrzeugen zu vergleichen.

Klimaschutz

App sammelt Daten zum individuellen Kraftstoffverbrauch

Die Mercedes-Benz Group bietet in Europa transparente Informationen und Vergleichsmöglichkeiten zum Kraftstoffverbrauch ihrer Fahrzeuge: Kundinnen und Kunden können über die kostenlose Mercedes me App für fast alle Baureihen freiwillig ihren individuellen Kraftstoffverbrauch anonym teilen sowie mit Nutzerinnen und Nutzern ähnlicher Fahrzeuge vergleichen. Die Informationen sind auch auf der [Konzernwebsite](#) einsehbar.

Die Daten zeigen, dass die individuellen Kraftstoffverbräuche vom WLTP-Zertifizierungswert abweichen können. Abweichungen gegenüber dem WLTP-Zyklus können durch zahlreiche Faktoren wie beispielsweise Straßenbeschaffenheit, Beladung, Wetterverhältnisse, aber besonders durch die individuelle Fahrweise entstehen.

Energiesparen mit dem Eco Coach

Nutzerinnen und Nutzern von Plug-in-Hybrid- und Elektrofahrzeugen bietet die Mercedes-Benz Group eine App mit individuellen Energiespartipps an, den Mercedes me Eco Coach. Die App analysiert das persönliche Fahr- und Ladeverhalten und gibt personalisierte Tipps, wie sich der CO₂-Fußabdruck senken und die Langlebigkeit der Fahrzeugbatterie erhöhen lässt. Mittlerweile ist sie in zehn europäischen Märkten verfügbar.

Umweltverträglichere Batterien

Die Mercedes-Benz Group verfolgt im Bereich der Batterietechnologie einen ganzheitlichen Ansatz entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Forschung über die Entwicklung bis hin zum Recycling. Für den Hochlauf von Elektrofahrzeugen kommt es auf die richtigen Batterietechnologien und den Zugang zu Rohstoffen an. Der Konzern setzt dazu auf den Ausbau strategischer Partnerschaften mit Batteriezellproduzenten, die das globale Batterieproduktionsnetzwerk der Mercedes-Benz Group mit bilanziell CO₂-neutral gefertigten Batteriezellen und -modulen beliefern. Zudem will der Konzern den Rohstoffbezug diversifizieren sowie die Widerstandsfähigkeit seiner Lieferketten stärken und dadurch Abhängigkeiten reduzieren.

Indem die Mercedes-Benz AG Batteriezellen von verschiedenen Partnern auf dem Weltmarkt kauft, erhält das Unternehmen Zugang zu den neuesten Technologien und sorgt für eine zuverlässige Versorgung des weltweiten Mercedes-Benz Batterieproduktionsnetzwerks. Dabei verfolgt die Mercedes-Benz AG verstärkt einen Local-for-Local-Ansatz: Vorprodukte und Materialien für Mercedes-Benz Fahrzeuge sollen bevorzugt in der Nähe der jeweiligen Produktionsstätte eingekauft werden. Das reduziert nicht nur Kosten und Lieferkettenrisiken, sondern leistet einen Beitrag zur Nachhaltigkeit, indem beispielsweise Transportwege verkürzt werden. Die Mercedes-Benz AG ist dementsprechend weltweit mehrere strategische Batteriepartnerschaften mit verschiedenen Anbietern in unterschiedlichen Regionen eingegangen. Auf dem Weg in eine

vollelektrische Zukunft hat sich die Mercedes-Benz AG an ACC, der Automotive Cells Company (ACC), beteiligt, um einen europäischen Batteriezellmodul-Lieferanten mit globalen Ambitionen aufzubauen. Gemeinsam mit den Partnern wird die Mercedes-Benz AG die Entwicklung von ACC beschleunigen, um die Entwicklung und Produktion von Hochleistungsbatteriezellen und -modulen der nächsten Generation voranzutreiben.

Um die ambitionierten Ziele des Elektro-Hochlaufs zu erreichen, erschließt das Unternehmen zudem gemeinsam mit seinen Partnern neue Rohstoffquellen mit dem Ziel einer diversifizierten Rohstoffbeschaffung. Auch hier verfolgt die Mercedes-Benz AG verstärkt ihre Local-for-Local-Strategie mit mehreren Lieferanten – wohl wissend, dass die Rohstoffvorkommen in einigen Regionen begrenzt sind. Des Weiteren hat das Unternehmen die bilanziell CO₂-neutrale Fertigung von Batteriezellen mittlerweile zu einer zentralen Anforderung bei der Vergabe von Aufträgen an seine Batteriezellpartner gemacht. Indem Nachhaltigkeitsanforderungen auf die Fertigung des Kathodenmaterials ausgedehnt wurden, kann die Mercedes-Benz AG die Emissionen pro Batteriezele nun um rund 40 % reduzieren.

Eine weitere Reduktion von CO₂-Emissionen in der Batterieherstellung will die Mercedes-Benz AG durch den Einsatz erneuerbarer Energien bei der Herstellung und Veredelung von Rohstoffen erreichen. Ein Beispiel hierfür ist die Partnerschaft mit dem deutsch-kanadischen Start-up Rock Tech Inc., die eine Raffinerie für Lithiumhydroxid in Guben (Deutschland) aufbauen. Die Liefervereinbarung sieht vor, dass beide Partner gemeinsam

Klimaschutz

an einem Fahrplan für die bilanziell CO₂-neutrale Produktion von Lithiumhydroxid bis 2030 arbeiten. Damit geht die Mercedes-Benz AG einen wichtigen Schritt in Richtung Local-for-Local und vertieft zugleich die Wertschöpfungstiefe bei Antriebstechnologien, um ihre Elektrifizierungsziele in Europa zu erreichen.

Gleichzeitig setzt die Mercedes-Benz Group auf weitere starke Kooperationen mit dem Ziel, gemeinsam fortschrittliche Batterietechnologien zu entwickeln – von der Zelle über Module bis hin zur Integration in die Fahrzeugbatterie. Unter anderem arbeitet sie mit Partnern daran, die Energiedichte von Lithium-Ionen-Batterien durch den Einsatz von Hoch-Silizium-Anoden oder Lithium-Anoden in Verbindung mit der Festkörpertechnologie zu steigern.

Um neue Technologien möglichst früh in den Serieneinsatz zu bringen, verstärkt die Mercedes-Benz Group außerdem ihre eigenen Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung: Unter anderem baut sie in Untertürkheim ein Kompetenzzentrum für Batterietechnologie auf – Werkstoffe und Zellen können dort künftig technologisch bewertet werden. Der »Mercedes-Benz eCampus« wird schrittweise in Betrieb genommen. Bereits 2024 soll u. a. eine seriennahe Anlage für die Kleinserienfertigung von Batteriezellen zur Verfügung stehen.

[➤ Ressourceneffizientere Fahrzeuge – Batterieentwicklung](#)

Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen

GRI 305-1/-2/-3

Die Mercedes-Benz Group berechnet und dokumentiert ihre CO₂-Emissionen nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 der [Greenhouse Gas \(GHG\) Protocol](#)-Initiative gemäß den Kategorien Scope 1 bis Scope 3. Die Scope-1- und Scope-2-Emissionen werden entsprechend dem Operational Control Approach des GHG Protocol berichtet.

Dokumentiert werden alle direkten CO₂-Emissionen aus unternehmenseigenen Emissionsquellen (Scope 1), die indirekten Emissionen aus der Erzeugung des eingekauften Stroms, der Fernwärme und des bezogenen grauen Wasserstoffs (Scope 2) sowie die Emissionen aus der Nutzung der Produkte der Mercedes-Benz Group, der Lieferkette, der Transportlogistik und dem Demontage- und Aufbereitungsprozess (Scope 3). Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt damit auch die ihrer Tätigkeit vor- und nachgelagerten Emissionen. In ihren Bilanzen berücksichtigt sie unter Scope 1 und 2 neben dem Treibhausgas CO₂ weitere Treibhausgase. Diese Treibhausgasemissionen werden summarisch in CO₂-Äquivalenten neben dem Haupttreibhausgas CO₂ offengelegt. Der Konzern weist für dieses Berichtsjahr unter Scope 1 und 2 in seinen Bilanzen neben den fossilen CO₂-Emissionen erstmals auch die biogenen CO₂-Emissionen aus der Nutzung erneuerbarer Energien (Biomasse, Biogas etc.) separat aus.

Scope 1: Die direkten Emissionen der Mercedes-Benz Group aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas und Flüssiggas werden mit konstanten CO₂-Emissionsfaktoren gemäß dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) oder der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) berechnet. Die CO₂-Äquivalente in Scope 1 werden anhand der Global Warming Potentials (GWP) und der Emissionsfaktoren nach Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ermittelt. Seit 2017 ist auch der Kraftstoffverbrauch der firmeneigenen Fahrzeuge enthalten. Dabei werden Fahrzeuge berücksichtigt, deren Kraftstoffverbrauch zentral über ein konzerninternes Abrechnungssystem erfasst wird. Zusätzlich werden auch Fahrzeuge berücksichtigt, deren Kraftstoffverbrauch derzeit nicht durch dieses Abrechnungssystem erfasst wird, indem die Daten am jeweiligen Standort dezentral ermittelt und in ein Datentool eingetragen werden.

Ihre produktionsbezogenen Ziele (Energie, CO₂) bilanziert die Mercedes-Benz Group 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, als exklusive Kraftstoffe ausgewiesen.

Klimaschutz

Ihren Energieverbrauch erfasst die Mercedes-Benz Group weltweit über ein Datentool und berichtet in konsolidierter Form über die Ergebnisse. Die Datenbasis bilden Zählerdaten in den Abrechnungen der Lieferanten oder Messungen. Im Einzelfall werden Expertenschätzungen herangezogen, sofern Rechnungen oder Messungen nicht rechtzeitig zum Jahresende vorliegen. Umrechnungsfaktoren werden standortspezifischen Rechnungen (z. B. Brennwerte) oder gängigen Bilanzierungsstandards entnommen.

Scope 2: Die indirekten Emissionen von Fernwärme und Strom aus externer Erzeugung errechnet die Mercedes-Benz Group zeitlich und regional differenziert. Seit 2016 erfolgt die CO₂-Bilanzierung über den Bilanzierungsansatz »market-based«. Grundlage ist der 2015 veröffentlichte Leitfaden der Greenhouse Gas Protocol Initiative zur Ermittlung von Scope-2-Emissionen. Für den Bilanzierungsansatz »market-based« erhebt die Mercedes-Benz Group die CO₂-Emissionsfaktoren der lokalen Stromtarife oder Stromversorgungsunternehmen an ihren weltweiten Standorten. Wo diese nicht verfügbar sind, wird weiterhin der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor gemäß der [Internationalen Energieagentur \(IEA\)](#) beziehungsweise gemäß der United States [Environmental Protection Agency \(EPA\)](#) für die USA verwendet. Zu Vergleichszwecken werden auch die CO₂-Emissionen gemäß der »location-based« Methode ausgewiesen, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet.

Scope 3: CO₂-Emissionen, die durch die Nutzung der Produkte der Mercedes-Benz Group entstehen, ermittelt die Mercedes-Benz Group auf Basis der Absatzzahlen und des durchschnittlichen Flottenverbrauchswerts. Weitere indirekte CO₂-Emissionen aus der Lieferkette (eingekaufte Güter und Dienstleistungen) oder in Verbindung mit dem Demontage- und Aufbereitungsprozess der Fahrzeuge werden anhand von fahrzeugspezifischen Ökobilanzen gemäß ISO 14040/44 berechnet.

Das GHG Protocol unterscheidet insgesamt 15 Kategorien für Scope-3-Emissionen. Die Emissionen werden auf Basis umfangreicher methodischer Überlegungen und komplexer Berechnungen ermittelt. Die Auswahl der berichteten Scope-3-Kategorien erfolgt dabei nach einer Prüfung der Relevanz und Datenverfügbarkeit. Mit 78 % entsteht der Hauptanteil der berichteten Scope-3-Emissionen der Mercedes-Benz Group in der Nutzungsphase, d. h. bei der Kraftstoff- und Stromherstellung ([well-to-tank](#)) und im Fahrbetrieb ihrer Produkte ([tank-to-wheel](#)). Rund 18 % der indirekten Scope-3-Emissionen gehen auf die Lieferketten zurück, die die Mercedes-Benz Group mit Waren und Dienstleistungen versorgen.

Die CO₂-Emissionen für die Umweltbilanzen/Scope-3-Berechnungen der Mercedes-Benz Fahrzeuge ermittelt die Mercedes-Benz Group anhand ihrer weltweiten Absatzzahlen und des durchschnittlichen normierten CO₂-Flottenwerts. Hierbei werden pro Fahrzeug zu Vergleichszwecken und über alle Fahrzeugsegmente hinweg eine unterstellte jährliche Laufleistung von 20.000 km und eine unterstellte Nutzungsdauer von zehn Jahren angenommen. In Summe beläuft sich somit die angenommene Laufleistung auf 200.000 km pro Fahrzeug.

Bilanzierung der CO₂-Emissionen

GRI 302-1/-2 **GRI 305-1/-2/-3/-4**

Für den gesamten Lebenszyklus der Mercedes-Benz Cars Flotte und der Mercedes-Benz Vans Flotte weltweit ergab sich bei Mercedes-Benz Cars für das Jahr 2023 ein durchschnittlicher CO₂-Wert von 46,5 t pro Fahrzeug, bei Mercedes-Benz Vans ein durchschnittlicher CO₂-Wert von 60,8 t pro Fahrzeug. 50,5 t entfallen dabei auf die Nutzungsphase, die bei Vans vom gewerblichen Gütertransport mit Fahrzeugen im 3,5- bis 5-t-Segment dominiert wird.

Klimaschutz

CO₂-Emissionen Scope 1-, Scope 2- und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Cars

GRI 305-1/-2/-3

Aktivitäten (Scope-3-Kategorie nach GHG Protocol)	2023 ^{1,10}		2022 ¹⁰		2021 ¹⁰	
	spezifisch CO ₂ in t je Pkw	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Pkw	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Pkw	absolut CO ₂ in Mio. t
Eingekaufte Güter (3.1) ²	9,0	18,0	8,7	17,7	8,4	17
Logistik ³	1,0	2,0	1,1	2,2	1,1	2,2
Vorgelagerte Logistik (3.4)	0,35	0,7	-	-	-	-
Nachgelagerte Logistik (3.9)	0,65	1,3	-	-	-	-
Abfall (3.5) ⁴	0,1	0,2	-	-	-	-
Dienstreisen (3.6) ⁵	0,03	0,07	0,028	0,057	0,009	0,019
Mitarbeiterverkehr (3.7) ⁶	0,05	0,11	0,052	0,107	0,053	0,107
Nutzungsphase unserer Produkte - Well-to-Tank (3.11) ⁷	6,6	13,1	6,6	13,6	6,3	12,7
Nutzungsphase unserer Produkte - Tank-to-Wheel (3.11) ⁸	29,1	58,2	30,7	62,7	32,2	65,5
Demontage und Aufbereitungsprozess (3.12) ⁹	0,4	0,8	0,4	0,8	0,4	0,8
Scope 1, 2						
Herstellung	0,3	0,4	0,3	0,4	0,7	0,7
Gesamt	46,5	93,0	47,9	97,8	49,1	99,2

- 1 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit («Limited Assurance») unterzogen. Geprüft wurden die in der Tabelle genannten Scope-3-Kategorien nach GHG Protocol. Die Kategorien Kapitalgüter (3.2), angemietete oder geleaste Vermögensgegenstände (3.8), vermietete oder verleaste Vermögensgegenstände (3.13), Franchisegeschäfte (3.14) und Investitionen (3.15) werden aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit nicht berichtet. Die Kategorien brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten (3.3) und Verarbeitung verkaufter Produkte (3.10) sind teilweise in Kategorie 3.1 enthalten, können jedoch aufgrund der Bilanzierungsmethode auf Basis von Produkt-Ökobilanzen nicht separat ausgewiesen werden. Werte sind gerundet.
- 2 Die CO₂-Emissionen der eingekauften Güter beziehen sich auf Emissionen der Vorkette aller verkauften PKW (Retail) im Berichtsjahr. Sie werden mithilfe von nach ISO 14040/44 geprüften und internen Ökobilanzen kalkuliert und nach Fahrzeuggewicht skaliert. Datengrundlage ist die jeweilige Ökobilanz-Datenbank, die in den [360°-Umweltchecks](#) verwendet wurde.
- 3 Standard und Herangehensweise zur Bilanzierung der Scope-3-Emissionen für die vorgelagerte und nachgelagerte Logistik sind durch das GHG Protocol vorgegeben. Die Berechnung der CO₂-Emissionen von Transportdienstleistungen erfolgt nach der distance-based Methode und unter Berücksichtigung der Standards GLEC Framework V2.0, DIN EN 16258 und CleanCargo. Prognosewerte.
- 4 Die durch die Beseitigung und Verwertung der konzernweiten Abfallmengen entstehenden CO₂-Emissionen werden mithilfe von generischen Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallbehandlungsarten berechnet. Die entstehenden Schrotte zur Verwertung sind hiervon ausgenommen und sind in Kategorie 3.1 mitberücksichtigt.
- 5 Die Ermittlung der Scope-3-Emissionen für die Kategorie Geschäftsreisen basiert auf Buchungsdaten, die beim Global Travel Management (BCD) von Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr eingegangen sind. Die zurückgelegten Kilometer werden je Verkehrsmittel mit entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Die Emissionsfaktoren basieren für Mietwagen auf Daten von Mietwagenanbietern, für Flugreisen auf dem GHG Protocol 2015 je nach Fluglänge sowie Klasse und für Bahnfahrten auf den länderspezifischen worst case Emissionsfaktoren der jeweiligen Bahngesellschaften.
- 6 Die Scope-3-Emissionen für die Kategorie Mitarbeiterverkehr werden anhand der Mitarbeiterzahl, der durchschnittlichen Anwesenheit und dem Emissionsbeitrag der verwendeten Verkehrsträger berechnet. Für europäische Standorte wurde die folgende Aufteilung der Verkehrsträger angenommen: 70 % Pkw, 12 % ÖPNV und 18 % sonstige Verkehrsträger; für nicht-europäische Standorte die Aufteilung: 90 % Pkw, 5 % ÖPNV und 5 % Sonstige.
- 7 Die ausgewiesenen [Well-to-tank](#)-Emissionen basieren auf den Strom-/Kraftstoff-Herstellpfaden der jeweiligen Märkte. Mittels CO₂-Emissionsfaktoren zur marktspezifischen Stromerzeugung erfolgt die Bestimmung des absoluten CO₂-Beitrags der Ladestrommengen aller Fahrzeuge. Der CO₂-Reduktionsbeitrag durch Green Charging für die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars wird durch die Kombination verschiedener marktspezifischer Ansätze ermittelt. Der CO₂-Reduktionsbeitrag beträgt im Jahr 2023 0,12 t CO₂/Fahrzeug.
- 8 Die Berechnung der CO₂-Emissionen basiert auf den gewichteten durchschnittlichen CO₂-Flottenwerten unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Fahrzyklen in den jeweiligen Märkten und beinhaltet alle Fahrzeuge mit einer unterstellten Laufleistung von 200.000 km.
- 9 Das in den Ökobilanz hinterlegte End-of-Life-Modell des Pkw umfasst die Demontage, den Schredderprozess und die nachgelagerte Behandlung der Schredderleichtfraktion. Die bei den Prozessen entstehenden CO₂-Emissionen durch den Stromverbrauch des Schredders und die Verwertung der Schredderleichtfraktion werden in der Scope-3-Kategorie Entsorgung verkaufter Produkte berücksichtigt. Für die erzeugten Materialfraktionen (z. B. Stahl, Aluminium) werden keine Gutschriften erteilt (Cut-off Ansatz).
- 10 Absolute Scope 3-Emissionen beziehen sich auf den Retail-Absatz (2021: 2.032.663; 2022: 2.041.705; 2023: 2.002.734). Absolute Scope 1-, 2-Emissionen beziehen sich auf produzierte Fahrzeuge aus voll konsolidierten Standorten, ohne Fremdfabrikate (2021: 1.132.213; 2022: 1.261.106; 2023: 1.306.966; ungeprüft).

Klimaschutz

CO₂-Emissionen Scope 1-, Scope 2- und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Vans

GRI 305-1/-2/-3

Aktivitäten (Scope-3-Kategorie nach GHG Protocol)	2023 ^{1,10}		2022 ¹⁰		2021 ¹⁰	
	spezifisch CO ₂ in t je Van	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Van	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Van	absolut CO ₂ in Mio. t
Eingekaufte Güter (3.1) ²	8,5	3,8	8,7	3,6	8,6	3,4
Logistik ³	0,88	0,39	0,9	0,4	0,9	0,4
Vorgelagerte Logistik (3.4)	0,49	0,22	-	-	-	-
Nachgelagerte Logistik (3.9)	0,38	0,17	-	-	-	-
Abfall (3.5) ⁴	0,07	0,03	-	-	-	-
Dienstreisen (3.6) ⁵	0,008	0,004	0,008	0,003	0,007	0,003
Mitarbeiterverkehr (3.7) ⁶	0,036	0,016	0,038	0,016	0,039	0,015
Nutzungsphase unserer Produkte - Well-to-Tank (3.11) ⁷	4,6	2,1	4,7	2,0	4,9	1,9
Nutzungsphase unserer Produkte - Tank-to-Wheel (3.11) ⁸	45,9	20,5	47,5	19,7	47,8	18,9
Demontage und Aufbereitungsprozess (3.12) ⁹	0,5	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2
Scope 1, 2						
Herstellung	0,3	0,1	0,3	0,1	0,5	0,2
Gesamt	60,8	27,2	62,7	26,0	63,3	25,0

- 1 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen. Geprüft wurden die in der Tabelle genannten Scope-3-Kategorien nach GHG Protocol. Die Kategorien Kapitalgüter (3.2), angemietete oder geleaste Vermögensgegenstände (3.8), vermietete oder verleaste Vermögensgegenstände (3.13), Franchisegeschäfte (3.14) und Investitionen (3.15) werden aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit nicht berichtet. Die Kategorien brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten (3.3) und Verarbeitung verkaufter Produkte (3.10) sind teilweise in Kategorie 3.1 enthalten, können jedoch aufgrund der Bilanzierungsmethode auf Basis von Produkt-Ökobilanzen nicht separat ausgewiesen werden. Werte sind gerundet.
- 2 Die CO₂-Emissionen der eingekauften Güter beziehen sich auf Emissionen der Vorkette aller verkauften Vans (Retail) im Berichtsjahr. Sie werden mithilfe von internen Ökobilanzen kalkuliert und nach Fahrzeuggewicht skaliert.
- 3 Standard und Herangehensweise zur Bilanzierung der Scope-3-Emissionen für die vorgelagerte und nachgelagerte Logistik sind durch das GHG Protocol vorgegeben. Die Berechnung der CO₂-Emissionen von Transportdienstleistungen erfolgt nach der distance-based Methode und unter Berücksichtigung der Standards GLEC Framework V2.0, DIN EN 16258 und CleanCargo. Prognosewerte.
- 4 Die durch die Beseitigung und Verwertung der konzernweiten Abfallmengen entstehenden CO₂-Emissionen werden mithilfe von generischen Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallbehandlungsarten berechnet. Die entstehenden Schrotte zur Verwertung sind hiervon ausgenommen und sind in Kategorie 3.1 mitberücksichtigt.
- 5 Die Ermittlung der Scope 3-Emissionen für die Kategorie Geschäftsreisen basiert auf Buchungsdaten, die beim Global Travel Management (BCD) von Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr eingegangen sind. Die zurückgelegte Kilometer werden je Verkehrsmittel mit den entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Die Emissionsfaktoren für Mietwagen stammen von Mietwagenanbieter, Flugreisen vom GHG Protocol 2015 je nach Fluglänge und Klasse und Bahnfahrten werden mit den jeweiligen länderspezifischen worst case Emissionsfaktor der jeweiligen Bahngesellschaften berechnet.
- 6 Die Scope 3-Emissionen für die Kategorie Mitarbeiterverkehr werden anhand der Mitarbeiterzahl, der durchschnittlichen Anwesenheit und dem Emissionsbeitrag der verwendeten Verkehrsträger berechnet. Für europäische Standorte wurde die folgende Aufteilung der Verkehrsträger angenommen: 70 % Pkw, 12 % ÖPNV und 18 % sonstige Verkehrsträger; für nicht-europäische Standorte die Aufteilung: 90 % Pkw, 5 % ÖPNV und 5 % Sonstige.
- 7 Die ausgewiesenen Well-to-Tank-Emissionen basieren auf den Strom-/Kraftstoff-Herstellpfaden der jeweiligen Märkte. Mittels der CO₂-Emissionsfaktoren zur marktspezifischen Stromerzeugung erfolgt die Bestimmung des absoluten CO₂-Beitrags der Ladestrommengen aller Fahrzeuge. Der CO₂-Reduktionsbeitrag durch Green Charging für die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Vans wird durch die Kombination verschiedener marktspezifischer Ansätze ermittelt. Der CO₂-Reduktionsbeitrag beträgt im Jahr 2023 0,03 t CO₂/Fahrzeug.
- 8 Die Berechnung der CO₂ Emissionen basiert auf den gewichteten durchschnittlichen CO₂ Flottenwerten unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Fahrzyklen in den jeweiligen Märkten und beinhaltet alle Fahrzeuge mit einer unterstellten Laufleistung von 200.000 km.
- 9 Das in den Ökobilanz hinterlegte End-of-Life Modell des Vans umfasst die Demontage, den Schredderprozess und die nachgelagerte Behandlung der Schredderleichtfraktion. Die bei den Prozessen entstehenden CO₂-Emissionen durch den Stromverbrauch des Schredders und die Verwertung der Schredderleichtfraktion werden in der Scope-3-Kategorie Entsorgung verkaufter Produkte berücksichtigt. Für die erzeugten Materialfraktionen (z. B. Stahl, Aluminium) werden keine Gutschriften erteilt (Cut-off Ansatz).
- 10 Absolute Scope 3-Emissionen beziehen sich auf den Retail Absatz (2021: 394.978 ; 2022: 415.335 ; 2023: 447.793). Absolute Scope 1-, 2-Emissionen beziehen sich auf produzierte Fahrzeuge aus voll konsolidierten Standorten, ohne Fremdfabrikate (2021: 336.847; 2022: 360.874; 2023: 397.996; ungeprüft).

Klimaschutz

Entwicklung der CO₂-Emissionen in Europa**GRI 305-5**

Die Mercedes-Benz Group hat die CO₂-Emissionen ihrer Pkw-Neuwagenflotte in Europa als einen ihrer bedeutendsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren definiert.

Im Berichtsjahr betragen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf Basis von internen Daten 111 g/km (inkl. Vans, die als Personenkraftwagen zugelassen sind) und bewegten sich somit auf geringerem Niveau als im Vorjahr. Berücksichtigt man im Mercedes-Benz CO₂-Pool die Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd. betragen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) nach internen Ermittlungen 109 g/km. Damit unterschreitet die Mercedes-Benz Group die CO₂-Ziele in Europa im Jahr 2023 deutlich.

Für das Jahr 2024 erwartet die Mercedes-Benz Group, dass der Mercedes-Benz Flottendurchschnitt in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) weiter sinken wird. Diese Entwicklung wird insbesondere durch den weiter steigenden Anteil an vollelektrischen und Plug-in-Hybridfahrzeugen des Pkw-Gesamtabsatzes begünstigt. Weitere Informationen sind dem Prognosebericht zu entnehmen.

Im Berichtsjahr betragen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge der [Fahrzeug-Klasse N1](#) in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf Basis von internen Daten 204 g/km. Damit wird Mercedes-Benz das CO₂-Ziel unterschreiten. Für 2024 erwartet die Mercedes-Benz Group durch den steigenden Absatz der vollelektrischen Fahrzeuge eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen.

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Pkw-Flotte in Europa (in g/km)**GRI 302-5**

	2023	2022	2021	2020	2015	2010	2005	2000
CO ₂ -Emissionen	109 ^{1,2,5}	115 ^{1,5}	114 ^{3,5}	104 ⁶	123 ^{4,6}	158 ⁶	178 ⁶	204 ⁶

- 1 Interner Wert.
- 2 Inkl. Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.
- 3 Nachträgliche Anpassung aufgrund finaler EU-Daten.
- 4 Bis 2015 exkl. der als M1-Fahrzeuge zugelassenen Transporter.
- 5 Berechnung erfolgt nach WLTP (exkl. UK).
- 6 Berechnung erfolgt nach NEFZ (inkl. UK).

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Transporter-Flotte in Europa (in g/km)**GRI 302-5**

	2023	2022	2021	2020	2015	2013
CO ₂ -Emissionen	204 ^{1,2}	209 ^{1,2}	216 ^{2,3}	184 ⁴	193 ⁴	206 ⁴

- 1 Interner Wert.
- 2 Berechnung erfolgt nach WLTP (exkl. UK).
- 3 Nachträgliche Anpassung aufgrund finaler EU-Daten.
- 4 Berechnung erfolgt nach NEFZ (inkl. UK).

Klimaschutz

Entwicklung der CO₂-Emissionen in den USA

In den USA regeln zwei separate Standards die Angaben auf Bundesebene zur Begrenzung von Treibhausgasen und Verbräuchen: das Greenhouse Gas (GHG) Protocol und die [Corporate Average Fuel Economy Standards \(CAFE\)](#). Auf das Modelljahr 2023 bezogen beträgt der GHG-Flottenwert 170 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte sowie 259 g CO₂/mi für die Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs (auf Basis der letzten Prognose). Aufgrund einer Zunahme des Flottenanteils elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) in den USA hat die Mercedes-Benz Group ihre durchschnittlichen Flottenziele von 179 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte unterschritten. Bei der Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs konnte der Zielwert von 233 g CO₂/mi nicht erreicht werden. Die verbleibende Differenz konnte die Mercedes-Benz Group jedoch durch den Erwerb externer Credits schließen.

Die Modelle des Mercedes-Benz Sprinter unterliegen der GHG-Regulierung für die Klassen 2b und 3 mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,86 t und 6,35 t. Die CO₂-Ziele in diesen Klassen sind abhängig von der Zuladung, der Anhängelast und der Antriebsart der Fahrzeuge. Der CO₂-Ausstoß der mittelschweren Nutzfahrzeuge lag im Berichtsjahr bei 436 g CO₂/mi, der Zielwert von 476 g CO₂/mi wurde somit unterschritten. Der Konzern geht davon aus, die CO₂-Ziele auch in den kommenden Jahren zu unterschreiten.

Mercedes-Benz GHG-Werte für Pkw, leichte und mittelschwere Nutzfahrzeuge USA (in g CO₂/mi)

	2023	2022	2021	2020	2019
Pkw	170 ¹	241 ²	254	260	263
Leichte Nutzfahrzeuge	259 ¹	296 ²	300	301	310
Mittelschwere Nutzfahrzeuge	436 ¹	471	525	483	485

1 Interner Wert.

2 Nachträgliche Anpassung aufgrund finaler USA-Daten.

Entwicklung der CO₂-Emissionen in China

In China werden inländisch produzierte (domestic) und in das Land importierte (imported) Pkw getrennt und im Gegensatz zu Europa und den USA nach Flottenverbrauch ausgewiesen. Für Mercedes-Benz China (MBCL)⁶, die selbst keine Fahrzeuge in China produziert, ist damit der Wert der Importflotte relevant. Das Ziel lag bei 6,95 l/100 km, erreicht wurden 8,46 l/100 km unter Einberechnung von [Off-Cycle-Technologien](#) (8,52 l/100 km ohne Einberechnung der Off-Cycle-Technologien). Zur kurzfristigen Deckung von Verbrauchslücken in der Flottenzielerreichung plant MBCL, externe Credits zu erwerben.

Mit der Portfolioerweiterung bei vollelektrischen Fahrzeugen und [Plug-in-Hybriden](#) will die Mercedes-Benz Group die Emissionsziele in China mit dem für die lokale Fertigung zuständigen Joint-Venture Beijing Benz Automotive (BBAC) erreichen.

Mercedes-Benz Flottenverbrauch Pkw in China (in l/100 km)

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Flottenverbrauch	8,46 ^{1,2,3}	8,17 ^{2,3}	8,08 ^{2,3}	7,77 ^{2,4}	8,07 ⁴	7,65 ⁴

1 Interner Wert.

2 Wert inkl. Einberechnung von Off Cycle-Technologien.

3 Verbrauch gemessen nach WLTP.

4 Verbrauch gemessen nach NEFZ.

In vielen weiteren Märkten gelten heute gesetzliche Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch und/oder den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten und leichten Nutzfahrzeugen – mit jeweils unterschiedlichen Zielwerten. Dies betrifft große Absatzmärkte von Mercedes-Benz Produkten wie China, die Schweiz, Kanada, Japan, Südkorea, Brasilien, Indien oder Saudi-Arabien. Auch diese Zielwerte berücksichtigt die Mercedes-Benz Group bei der Weiterentwicklung ihres Portfolios.

⁶ Mercedes-Benz China Ltd. (MBCL) MBCL ist das Joint Venture von Mercedes-Benz und Lei Shing Hong, dem Importeur und Gesamtverkäufer von fertigen Importfahrzeugen in China.

Klimaschutz in der Lieferkette

Strategie und Konzepte

Klimaziel: Bilanzielle CO₂-Neutralität

GRI 2-23 GRI 3-3

Mit der »Ambition 2039« strebt die Mercedes-Benz Group in weniger als 20 Jahren eine bilanziell CO₂-neutrale Neufahrzeugflotte entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Dabei spielt das Lieferanten-Netzwerk für das Erreichen der Klimaziele eine entscheidende Rolle: So ist die Herstellung eines voll-elektrischen Fahrzeugs v. a. aufgrund der Lithium-Ionen-Batterien etwa doppelt so CO₂-intensiv wie die eines konventionellen Verbrenners.

Die Mercedes-Benz Group hat verschiedene Stellhebel, um CO₂-Emissionen zu vermeiden und zu verringern – beispielsweise bei der Gestaltung des Elektrofahrzeugportfolios oder bei den konzerneigenen Produktionsstandorten. Klar aber ist auch: Einige Bereiche kann die Mercedes-Benz Group nur teilweise beeinflussen. Dazu zählt z. B., welcher Energiemix in der Nutzungsphase der Fahrzeuge oder bei der Herstellung der bezogenen Komponenten im Herkunftsland eingesetzt wird.

Nachhaltige Transformation bei den Lieferanten

GRI 2-23/-24 GRI 3-3

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, (potenziell) negativen Umweltauswirkungen entlang ihrer Lieferkette vorzubeugen, sie zu minimieren oder soweit möglich zu beenden. Um das zu erreichen, verfolgt sie ein nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Lieferanten müssen den  [Responsible Sourcing Standards \(RSS\)](#) zustimmen, um an Neuvergaben des Konzerns teilnehmen zu können. Die RSS sind das zentrale Vertragsdokument für Nachhaltigkeitsanforderungen gegenüber Lieferanten und definieren u. a. verpflichtende Anforderungen hinsichtlich Umweltschutz. Über diese Mindestanforderungen hinaus wird in den dort ebenfalls festgeschriebenen Erwartungen eine nicht bindende Perspektive für die kommenden Jahre aufgezeigt, welche die inhaltliche Grundlage für Strategiedialoge und andere Formate bildet. Die RSS sind damit wichtigstes Instrument, um die ambitionierten Ziele der Mercedes-Benz Group in die komplexen Lieferketten zu tragen. Sie bilden damit die Leitplanken des nachhaltigen Lieferkettenmanagements. Darüber hinaus adressieren Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans weitere Nachhaltigkeitsanforderungen. Für künftige Baureihen und Fahrzeugarchitekturen müssen Lieferanten insbesondere im Hinblick auf die Reduktion von CO₂-Emissionen Zielvorgaben von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans einhalten und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Diese Anforderungen gelten insbesondere für CO₂- und energieintensive Fokusmaterialien wie Stahl, Aluminium, Polymere oder Batteriezellen.

[➤ Klimaschutz in der Lieferkette – Mindestanforderungen an Lieferanten](#)

[➤ Social Compliance – Anforderungen an Lieferanten](#)

Um CO₂-Emissionen in der Lieferkette zu reduzieren, forcieren Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die Transformation ihrer Lieferanten und Geschäftspartner. Hierfür nutzen sie drei Hebel: Über den »Ambition Letter«, der für alle Neuvergaben gilt, sichern die Lieferanten den Segmenten zu, Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ab spätestens 2039 ausschließlich mit bilanziell CO₂-neutralen⁷ Produkten zu beliefern.

[➤ Klimaschutz in der Lieferkette – Absichtserklärung zur bilanziellen CO₂-Neutralität](#)

Zudem haben Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans flächendeckend Zielwerte für den CO₂-Ausstoß in ihre Kriterien für Vergabeprozesse integriert – der Fokus liegt auf Bauteilen und Materialien, die besonders CO₂-intensiv produziert werden. Diese Ziele betreffen nicht nur die direkten Lieferanten, sie haben auch für die vorgelagerte Produktion von Rohmaterialien und Komponenten Gültigkeit.

[➤ Klimaschutz in der Lieferkette – Absichtserklärung zur bilanziellen CO₂-Neutralität](#)

⁷ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Klimaschutz

Weiterhin arbeiten beide Segmente mit ausgewählten Partnern zusammen. Ziel ist es, durch innovative Technologien CO₂-Emissionen in der Lieferkette – insbesondere bei der Herstellung wichtiger Bauteile wie Batteriezellen oder Rohbaukomponenten – zu reduzieren.

➔ Klimaschutz in der Lieferkette – CO₂-reduzierte Produktionsmaterialien

Fortschritte zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Lieferkette werden in regelmäßigen Abständen im Group Sustainability Committee (GSC) berichtet. Des Weiteren prüft die Mercedes-Benz Group kontinuierlich, welche Meilensteine sie mit Blick auf ihre »Ambition 2039« für Pkw erreicht.

Maßnahmen und Ergebnisse

Absichtserklärung zur bilanziellen CO₂-Neutralität

GRI 3-3 | GRI 308-1

Die Mercedes-Benz Group verfolgt in den Lieferketten für Dienstleistungen sowie Produktions- und Nichtproduktionsmaterial verschiedene Projekte und Maßnahmen, um CO₂-Emissionen zu vermeiden und zu reduzieren. Deshalb beabsichtigt sie in Zukunft nur noch mit Partnern zusammenarbeiten, die ihr Verständnis von Nachhaltigkeit in Bezug auf Klima, Umwelt und Menschenrechte teilen, und hat bilanzielle CO₂-Neutralität in ihren Vertragsbedingungen verankert. Bereits im Jahr 2020 verschickten Mercedes-Benz Cars und

Mercedes-Benz Vans mit dem »Ambition Letter« eine Absichtserklärung zu bilanziell CO₂-neutralen Produkten an Lieferanten für Produktionsmaterial. Die Unterzeichnung ist eine wesentliche Voraussetzung für Auftragsvergaben. Mit ihrer Unterschrift sagen die Lieferanten zu, bis spätestens 2039 nur noch bilanziell CO₂-neutrale Produktionsmaterialien an Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu liefern – und damit der »Ambition 2039« der Mercedes-Benz Group zu folgen. 84 % aller im System angelegten Lieferanten für Produktionsmaterial von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans – gemessen am jährlichen Plan-Einkaufsvolumen basierend auf 14-tägigen aktualisierten Planzahlen – unterzeichneten den »Ambition Letter«.

Neben der Zusammenarbeit mit den direkten Lieferanten spielt bei Mercedes-Benz Vans das Geschäft mit Aufbauherstellern hinsichtlich der Branchenanforderungen eine wichtige Rolle. In regelmäßigen Kommunikationsmaßnahmen an die Aufbauhersteller, mit denen Mercedes-Benz Vans in seinen Partnermodellen zusammenarbeitet, werden diese über die »Ambition 2039« informiert und gebeten, durch Unterzeichnung eines »Ambition-Letter«, ihre Unterstützung beim Verfolgen der Klimaziele zuzusichern. Im Jahr 2023 haben bereits alle VanSolution-Partner auf freiwilliger Basis ihre Unterstützung formell zugesichert. Auch bei den Mercedes-Benz Vans Partnern stößt das Thema auf große Zustimmung – die Anzahl der unterschriebenen Absichtserklärungen steigt beständig.

Zudem werden ebenfalls von Lieferanten für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen in CO₂-intensiven Materialgruppen »Ambition Letter« zur Sicherstellung der bilanziellen CO₂-Neutralität angefordert.

CO₂-reduzierte Produktionsmaterialien

Darüber hinaus setzen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans für Produktionsmaterial ausgewählte Schwerpunkte auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität. Hierzu wurden quantitative Zwischenziele für den CO₂-Ausstoß in den Lieferketten definiert – diese wurden aus den Ergebnissen der Lieferantengespräche abgeleitet und mit Unterstützung externer Fachleute bestimmt. Den Schwerpunkt haben Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans auf Materialien und Komponenten gelegt, die einen hohen CO₂-Ausstoß in der Produktion haben. Hierzu zählen u. a. Stahl, Aluminium, bestimmte Kunststoffe und Batteriezellen. Abschließend haben sie die Zielwerte in ihre Kriterien für Vergabeprozesse integriert – und wenden CO₂- und  Rezyklat-Vorgaben durchgängig als Schlüsselkriterien bei der Auftragsvergabe für die Electric-first-Fahrzeugplattform Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA) sowie die Plattformen Mercedes-Benz Electric Architecture (MB.EA) und Mercedes-Benz Vans Electric Architecture (VAN.EA) an.

Batterie

Die Batterie ist das Einzelbauteil im Fahrzeug mit dem größten CO₂-Beitrag. Um dem entgegenzuwirken, vereinbaren Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit ihren strategischen Batteriezellen-Partnern den

Klimaschutz

Bezug von bilanziell CO₂-neutral produzierten Batteriezellen. Indem die Dekarbonisierungsanforderungen auf die Fertigung des [Kathodenmaterials](#) ausgeweitet wurden, lassen sich die Emissionen einer Batteriezelle um rund 40 % reduzieren. Externe Experten- und Prüforganisationen bestätigen die bilanziell CO₂-neutrale Zellherstellung bei den Lieferanten.

Darüber hinaus führen beide Segmente weiterhin Verhandlungen mit Akteuren der gesamten Lieferkette – u. a. mit Elektrodenproduzenten, Raffinerien und Minen. Neben der Einhaltung von Menschenrechten ist es eine zentrale Anforderung, verstärkt auf erneuerbare Energiequellen zu setzen, insbesondere durch den Einsatz von Grünstrom.

➤ Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – Umweltverträglichere Batterien

Stahl

In der Herstellung eines Elektrofahrzeugs macht Stahl bis zu 20 % der gesamten CO₂-Emissionen aus. Die Mercedes-Benz AG beabsichtigt, noch in dieser Dekade jährlich über 200.000 t CO₂-reduzierten Stahl von europäischen Lieferanten für die eigenen Presswerke zu beziehen.

In diesem Kontext arbeitet die Mercedes-Benz AG mit diversen Stahllieferanten zusammen und begleitet diese bei ihrer Transformation, um sich so den Klimaschutzzielen der »Ambition 2039« zu nähern. Die wachsende Verfügbarkeit von CO₂-reduziertem Stahl ist ein wichtiger Stellhebel, um den CO₂-Fußabdruck von Mercedes-Benz

Fahrzeugen zu reduzieren. Der Aufbau von industriellen [Direktreduktionsanlagen](#) und Einschmelzaggregaten ist somit wichtige Voraussetzung für die sukzessive Dekarbonisierung der Stahllieferkette. Werden das Direktreduktionsverfahren mit dem Elektrostahlverfahren kombiniert und bei der Direktreduktion grüner Wasserstoff statt Erdgas sowie erneuerbare Energien für den Betrieb des Elektrolichtbogenofens genutzt, ist eine nahezu CO₂-freie Stahlproduktion möglich.

Mit dem schwedischen Start-up H2 Green Steel (H2GS) hat die Mercedes-Benz AG einen Vertrag über die Lieferung von jährlich rund 50.000 t nahezu CO₂-freiem Stahl für die unternehmenseigenen europäischen Presswerke unterzeichnet. Der neue Liefervertrag ermöglicht der Mercedes-Benz AG, nahezu CO₂-freien Stahl in die Serienproduktion zu bringen. H2GS plant, seine Produktion im Jahr 2025 zu beginnen. Die Mercedes-Benz AG hält seit 2021 eine Beteiligung an H2GS. Darüber hinaus haben die Partner eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der sie ihre Zusammenarbeit auf den gemeinsamen Aufbau einer nachhaltigen Stahllieferkette in Nordamerika ausweiten.

Die Mercedes-Benz AG und thyssenkrupp Steel haben eine Absichtserklärung für den Bezug von CO₂-reduziertem Stahl unterschrieben. Die beiden Unternehmen haben sich darauf verständigt, dass der gesamte Produktionsprozess der CO₂-reduzierten Stahlprodukte künftig über Direktreduktionsanlagen in Verbindung mit innovativen Einschmelzaggregaten nahezu CO₂-frei erfolgen soll – vorbehaltlich der Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff. Die erste Direktreduktionsanlage will

thyssenkrupp 2026 in Betrieb nehmen und daraufhin Mercedes-Benz Cars beliefern.

Bereits heute bezieht die Mercedes-Benz AG CO₂-reduzierten Stahl von der Salzgitter Flachstahl GmbH. Er wird zu 100 % aus Schrott im Elektrolichtbogenofen (Electric Arc Furnace – EAF) hergestellt. Dadurch lassen sich die CO₂-Emissionen um mehr als 60 % gegenüber der konventionellen Herstellungsweise im Hochofen verringern. Beide Parteien haben sich zudem in einer Absichtserklärung darauf geeinigt, mit Grünstrom hergestellte Produkte zu beziehen; dadurch wächst das Einsparpotenzial auf mehr als 75 %. Ab 2026 will die Salzgitter Flachstahl GmbH die Werke von Mercedes-Benz Cars zudem mit CO₂-reduziertem Stahl beliefern, der mittels einer Kombination von Direktreduktionsverfahren und EAF hergestellt wird.

Auch von ihrem italienischen Stahlpartner Arvedi bezieht die Mercedes-Benz AG CO₂-reduzierten Stahl. Dafür hat Arvedi seine Produktion z. T. auf erneuerbare Energien umgestellt. Die beiden Partner streben an, die Liefermengen an weniger CO₂-intensivem Stahl sukzessive zu erhöhen.

Für das Werk in Alabama (USA) hat die Mercedes-Benz AG zudem einen Liefervertrag mit Steel Dynamics, Inc. (SDI) für jährlich mehr als 50.000 t CO₂-reduzierten Stahl geschlossen, der bereits seit September 2023 in die Produktion integriert wurde. Der von SDI gelieferte Stahl wird in einem EAF hergestellt, der mit 100 % Ökostrom betrieben wird. Darüber hinaus verfügt der Flachstahl über einen Schrotttanteil von mindestens 70 % und

Klimaschutz

wird in allen in Tuscaloosa (USA) produzierten Mercedes-Benz Modellen verbaut.

Bereits im Jahr 2022 hat Mercedes-Benz Cars Stahl aus der wasserstoffbasierten Direktreduktion von SSAB erhalten. Das schwedische Partnerunternehmen hat auf Basis des Einsatzes von 100% Wasserstoff in seiner Pilotanlage Eisenerz reduziert, zu ultrahochfestem martensitischen Stahl weiterverarbeitet und in das Mercedes-Benz Werk in Sindelfingen geliefert. Im dortigen Technikum wurden daraus erste Prototypenteile gefertigt und für die Serienproduktion getestet. Dieser ultrahochfeste Stahl verfügt über dieselben Eigenschaften wie vergleichbarer Stahl aus der klassischen Hochofenroute. Konkret handelt es sich bei diesen Karosserie-Umfängen um Querträger aus der künftigen Fahrzeugplattform Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA). Die Partner beabsichtigen den Einsatz von nahezu CO₂-freiem Stahl aus industrieller Produktion ab 2026.

Bereits heute arbeitet die Mercedes-Benz AG mit dem langjährigen österreichischen Stahl- und Technologiekonzern voestalpine an dem Wiedereinsatz von Stahlschrott, der im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (Deutschland) anfällt. Konkret beliefert voestalpine das Mercedes-Benz Werk Sindelfingen per CO₂-neutralem Schienentransport mit hochqualitativem Stahl von ihrem Standort in Linz (Österreich). Seit 2021 bringt derselbe Zug auf dem Rückweg Presswerkschrotte aus dem Werk Sindelfingen ins Stahlwerk nach Linz. Dadurch wird die direkte Wiederverwertung des Schrotts beim Lieferanten sichergestellt. Der zukünftige Bezug von CO₂-reduziertem Stahl aus einem EAF ist Teil einer Absichtserklärung.

➤ Ressourceneffizientere Fahrzeuge – Recycling von Stahl- und Aluminiumschrotten

Aluminium

Mit dem Aluminiumhersteller Hydro ist die Mercedes-Benz AG 2022 eine Nachhaltigkeitspartnerschaft eingegangen. Vor diesem Hintergrund beliefert der Hersteller die Gießerei im Mercedes-Benz Cars Werk Untertürkheim (Deutschland) seit Juni 2023 mit CO₂-reduziertem Aluminium. Gegenüber dem im Durchschnitt in Europa verwendeten Material wird bei dessen Herstellung fast 70% weniger CO₂ ausgestoßen. Möglich wird das durch den Einsatz erneuerbarer Energien in der [Elektrolyse](#) sowie Energieeffizienzmaßnahmen und einen Mindestanteil von 25% [Post-Consumer-Rezyklat \(PCR\)](#). Nach Abschluss der erfolgreichen Testphase des CO₂-armen Aluminiums wurde dieses in die Serienproduktion integriert. Anspruchsvolle Strukturgussbauteile aus diesem Material werden u. a. in Mercedes-Benz Pkw-Modellen wie dem EQS und dem EQE verbaut. Im Rahmen ihrer Technologiepartnerschaft mit Hydro strebt die Mercedes-Benz AG an, bis 2030 Aluminium in ihren Fahrzeugen einzusetzen, dessen CO₂-Fußabdruck gegenüber dem europäischen Durchschnitt um bis zu 90% verringert ist.

Zusätzlich hat die Mercedes-Benz AG gemeinsam mit ihren Lieferanten weiter an der Dekarbonisierung der Aluminium-Lieferkette für ihre Produktion in Europa insgesamt gearbeitet, indem bestehende Lieferverträge angepasst wurden. Mindestens ein Drittel des Primäraluminiums, das in Europa für kommende Elektromodelle genutzt wird, soll mithilfe erneuerbarer Energien

hergestellt werden. Dies führt bei dem eingesetzten Material zu einer CO₂-Reduzierung von bis zu 50% verglichen mit konventionell hergestelltem, in Europa verwendetem Aluminium.

➤ Ressourceneffizientere Fahrzeuge – Ressourcenschonung entlang der Lieferkette

Mindestanforderungen an Lieferanten

2022 hat die Mercedes-Benz Group die [Responsible Sourcing Standards \(RSS\)](#) eingeführt. Diese sind das zentrale Vertragsdokument des Konzerns für Nachhaltigkeitsanforderungen gegenüber Lieferanten. Die Standards beinhalten seine Mindestanforderungen zu einer verantwortungsvollen Lieferkette – u. a. auch zum Umweltschutz. Sie zielen darauf ab, natürliche Ressourcen zu schonen und Umweltschäden, die durch wirtschaftliche Aktivitäten entstehen, zu vermeiden sowie bei Eintritt zu beheben. Falls die Umweltschäden unvermeidbar oder nicht zu beheben sind, müssen diese ausgeglichen werden. Damit schärft die Mercedes-Benz Group ihre Nachhaltigkeitsanforderungen insbesondere in den Bereichen umweltbezogene Sorgfaltspflichten, Klimaschutz und Ressourcenschonung sowie Biodiversität, Entwaldung und Wasser. Darüber hinaus definieren die Standards Mindestanforderungen hinsichtlich menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten.

➤ Social Compliance – Anforderungen an Lieferanten

Mit den RSS geht die Mercedes-Benz Group über ihre eigenen bisherigen Nachhaltigkeitsanforderungen und

Klimaschutz

die rechtlichen Vorgaben hinaus, indem sie, anknüpfend an das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), weitreichendere Erwartungen an Lieferanten formuliert. Ziel ist es, die Lieferanten über die gesetzlichen Vorschriften hinaus zu sensibilisieren und zu größeren Anstrengungen im Bereich Nachhaltigkeit zu motivieren. Um LkSG-konform zu handeln, wendet die Mercedes-Benz Group die RSS seit 2023 bei allen Vergaben an.

➤ Social Compliance – Anforderungen an Lieferanten

Umwelt- und Energiemanagementsysteme

GRI 2-23/24 GRI 3-3

Von Lieferanten, die Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Produktionsmaterial versorgen, wird ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 oder EMAS gefordert. Gleiches gilt risikobasiert auch für Lieferanten von Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen. Besitzt der Lieferant kein zertifiziertes Umweltmanagementsystem, hat er zwei Jahre Zeit, um ein solches System einzurichten und zertifizieren zu lassen.

Datentransparenz

GRI 308-2

Um die Umweltauswirkung ihrer Lieferketten noch transparenter darzulegen, arbeiten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Organisationen wie  CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) zusammen. Im Rahmen von »CDP Supply Chain« berichten die

Lieferanten bereits seit 2019 über ihre Umweltauswirkungen und Klimaschutzbestrebungen. CDP stellt hierfür entsprechende Tools bereit, um Klima- und Umweltdaten zu erfassen, zu bewerten und zu veröffentlichen. Hierzu hat die Mercedes-Benz Group 2023 erneut ihre Hauptlieferanten kontaktiert. Sie repräsentieren rund 85% des jährlichen Einkaufsvolumens von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Rund 93% von ihnen haben an der Umfrage mitgewirkt.

Um u.a. sicherzustellen, dass Nachhaltigkeitsanforderungen eingehalten werden, engagiert sich die Mercedes-Benz AG im Kooperationsprojekt  »Catena-X«. Das Projekt vernetzt industrieübergreifend Unternehmen in einem souveränen Datenökosystem und ermöglicht somit einen sicheren Datenaustausch aller Beteiligten der automobilen Wertschöpfungskette: Von den Minen der Rohstoffe bis zum Recycling soll die Datenkette von jedem Unternehmen mit CO₂-Daten ergänzt werden, sodass ein produktspezifischer CO₂-Fußabdruck – der einen möglichst hohen Primärdatenanteil aufweisen soll – geteilt werden kann. In der »Catena-X«-Projektgruppe »Sustainability und CO₂« hat die Mercedes-Benz AG mit anderen Partnern Standards entwickelt, durch welche die Kalkulation und der Austausch von CO₂-Daten verlässlich und sicher werden sollen.

Auszeichnungen für Lieferanten

Klimaschutz und Ressourcenschonung in der Lieferkette versteht die Mercedes-Benz Group als Teil der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit Lieferanten. Dabei ist ihr auch die öffentliche Anerkennung für gute

Leistungen wichtig. Daher hat die Mercedes-Benz Group auch im Jahr 2023 – zum wiederholten Mal im Rahmen des Events  »Mercedes-Benz Supplier Circle« – Lieferanten für herausragende Nachhaltigkeitsleistungen ausgezeichnet.

Klimaschutz in der Produktion

Strategie und Konzepte

Bilanziell CO₂-neutrale Produktion

GRI 2-23 GRI 3-3

In ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie formuliert die Mercedes-Benz Group den ganzheitlichen Anspruch, die Mobilität der Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist hierbei eine ihrer wichtigsten Bestrebungen.

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, in den eigenen Produktionswerken bis 2039 CO₂-neutral zu produzieren. Das soll durch die Deckung des Energieverbrauchs mit 100% erneuerbaren Energien gelingen.

Auf dem Weg dorthin sollen die CO₂-Emissionen, die bei der Fahrzeugproduktion insbesondere durch die Nutzung fossiler Energieträger entstehen, konsequent reduziert und, wo möglich, ganz vermieden werden. Um das zu erreichen, setzt Mercedes-Benz auf den Bezug

Klimaschutz

von Grünstrom, den Ausbau der erneuerbaren Energien an den eigenen Standorten sowie die Umsetzung einer nachhaltigeren Wärmeversorgung. Die Mercedes-Benz Group plant, bis 2030 die CO₂-Emissionen in den Produktionswerken (Scope 1⁸ und Scope 2⁹) um 80 % gegenüber 2018¹⁰ zu reduzieren. Das gesetzte und von der SBTi bestätigte Ziel, die CO₂-Emissionen in den eigenen Werken (Scope 1 und 2) gegenüber 2018 um 50 % bis 2030 zu reduzieren, erreichte die Mercedes-Benz Group bereits im Jahr 2022 und wird auch über die Produktionsstandorte hinaus für die betrachteten Zentralfunktionen verfolgt. Alle von der Mercedes-Benz Group betriebenen Produktionswerke fertigen seit 2022 bezogen auf Scope 1 und Scope 2 bilanziell CO₂-neutral. Seit 2022 werden alle CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) dieser Werke, die sich bisher nicht vermeiden lassen, durch Carbon-Offsets aus qualifizierten Klimaschutzprojekten kompensiert.

Die Fortschritte der Mercedes-Benz Group bei ihren Klimazielen in den Werken werden mithilfe interner und externer Instrumente geprüft. Für die interne Überprüfung hat die Mercedes-Benz Group Kennzahlen definiert, die sie regelmäßig verfolgt.

Bereits seit vielen Jahren erfasst der Konzern systematisch seine Klimaschutzmaßnahmen in einer internen Datenbank. Anhand der Daten kann er die selbst

gesteckten Ziele effizient steuern, da die jeweiligen Maßnahmen in der Datenbank mit den entsprechenden Kalkulationen zur CO₂-Reduzierung hinterlegt und verfolgt werden können. Zur Bewertung nachhaltigkeitsbezogener Investitionsentscheidungen nutzt der Konzern für die eigene Produktion und Logistik einen internen CO₂-Verrechnungspreis.

Eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft jährlich eine Auswahl der Ziele und deren Umsetzung. Die Ergebnisse nutzt die Mercedes-Benz Group, um ihre Klimaschutzmaßnahmen anzupassen und weiterzuentwickeln.

Verantwortlichkeiten und Organisation

GRI 2-24 GRI 3-3

Die Mercedes-Benz Group verfügt weltweit mehr als 30 Produktionsstandorte, die jeweils unterschiedlichen regionalen und nationalen Gesetzen unterliegen. Der Umweltschutz in der Produktion wird geschäftsreichsübergreifend für die Regionen Deutschland/Europa, Nord-/Südamerika sowie Afrika/Asien über drei Gremien gesteuert und koordiniert. In den Gremien können sich die Fachleute konzern- und werksübergreifend vernetzen und sich zu Gesetzgebungen, Verfahren und Innovationen austauschen. Zudem werden dort weltweit gültige interne Standards und Vorgehensweisen erarbeitet.

Europäischer Emissionshandel

Industrieanlagen, in denen durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe CO₂-Emissionen verursacht werden und deren genehmigte [Feuerungswärmeleistung](#) 20 MW übersteigt, müssen laut Gesetz am [Europäischen Emissionshandel \(EU-EHS\)](#) teilnehmen. Die Anlagenbetreibenden sind verpflichtet, jährlich die CO₂-Emissionen zu ermitteln, der zuständigen Behörde darüber Bericht zu erstatten und CO₂-Emissionszertifikate in Höhe der gemeldeten CO₂-Emissionen an die Behörde abzugeben. Ein Großteil der benötigten CO₂-Emissionszertifikate muss dabei kostenpflichtig auf dem freien Markt erworben werden. Bei der Mercedes-Benz Group legt ein internes Gremium mit Fachleuten aus verschiedenen Abteilungen die Beschaffungsstrategie und das Risikomanagement für benötigte [EUA-Zertifikate](#) fest.

Derzeit sind mehr als 65 % der CO₂-Emissionen, die an den europäischen Produktionsstandorten der Mercedes-Benz Group verursacht werden, im Rahmen des EU-Emissionshandels erfasst. Durch verschiedene Maßnahmen versucht die Mercedes-Benz Group, die CO₂-Emissionen weiter zu verringern – dazu zählen beispielsweise Projekte, um die Energieeffizienz zu steigern oder die Kapazitäten zur regenerativen Strom- und Wärmeerzeugung auszubauen.

⁸ Scope 1 sind direkte CO₂-Emissionen aus Quellen, die direkt vom Unternehmen verantwortet oder kontrolliert werden.

⁹ Scope 2 sind indirekte CO₂-Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Unternehmen verbraucht werden.

¹⁰ 2018 umfassten die Scope-1-Emissionen 650.000 t CO₂ und die Scope-2-Emissionen 1.040.000 t CO₂.

Klimaschutz

Maßnahmen und Ergebnisse

Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien

GRI 2-24 GRI 3-3 GRI 302-1

Die Mercedes-Benz Group beabsichtigt, die CO₂-Emissionen, die in der Fahrzeugproduktion insbesondere durch die Nutzung fossiler Energieträger entstehen, konsequent zu reduzieren – und, wo möglich, ganz zu vermeiden. Für 2030 hat sich der Konzern das Ziel gesteckt, mehr als 70 % (Pkw) beziehungsweise 80 % (Vans) des Energiebedarfs in der Produktion durch erneuerbare Energien zu decken. Der Bezug von grünem Strom ist hierfür ein wichtiger Stellhebel. So beziehen weltweit alle eigenen Produktionswerke der Mercedes-Benz Group ihren externen Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien. Für den Bezug von Grünstrom setzt die Mercedes-Benz Group in Deutschland beim externen Strombezug heute auf einen Strommix aus Solar-, Wind- und Wasserkraft. Die Mercedes-Benz Group setzt sich zudem für den Ausbau der erneuerbaren Energien an ihren eigenen Standorten ein.

Bis 2025 wird die Mercedes-Benz Group weitere Investitionen tätigen, um den Ausbau und die Installation von Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) an ihren Standorten weltweit voranzutreiben. An den deutschen Standorten Rastatt, Bremen, Hamburg, Köllda und Sindelfingen sowie dem südafrikanischen Standort East London wurden bereits PV-Anlagen installiert. In einem weiteren Schritt werden die PV-Kapazitäten an diesen Standorten

weiter ausgebaut, sowie in Kecskemét (Ungarn), Sebes (Rumänien) und Tuscaloosa (USA) initial installiert.

Ein weiterer Schwerpunkt der Energiestrategie des Konzerns ist die Erweiterung des Portfolios um Windenergie aus On- und Offshore-Windparks. Im Offshore-Bereich hat der Konzern im Berichtsjahr mit dem Energielieferanten Iberdrola einen Stromabnahmevertrag ([👁 Power Purchase Agreement \(PPA\)](#)) für die Lieferung von Strom aus dem Windpark Windanker in der Ostsee geschlossen. Damit sichert sich der Konzern ab 2027 140 MW an erneuerbarem Strom und deckt damit rund 30 % seines Strombedarfs in Deutschland.

Im September 2022 hat die Mercedes-Benz Group mit den Planungen zur Installation eines Windparks auf ihrem Testgelände im norddeutschen Papenburg begonnen. Bis Mitte des Jahrzehnts sollen im Rahmen eines PPA mit dem deutschen Energieparkentwickler Umweltgerechte Kraftanlagen GmbH & Co. KG (UKA) auf dem Gelände ca. 20 Windenergieanlagen mit einer Leistung von rund 120 MW entstehen. Bis zu 20 % des jährlichen Strombedarfs der Mercedes-Benz AG in Deutschland können dadurch abgedeckt werden. Zusätzlich ist die Erweiterung mit PV-Anlagen geplant. Bei den Planungen zur Projektumsetzung sowie der ökologisch nachhaltigen Nutzung der Fläche stimmt sich die Mercedes-Benz Group eng mit den zuständigen lokalen Behörden und Interessengruppen vor Ort ab.

Mit neuen Solar- und Windkraftanlagen will die Mercedes-Benz Group künftig mehr als 50 % ihres gesamten Strombedarfs in Deutschland decken.

In der Produktion von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans lag im Berichtsjahr der Anteil der erneuerbaren Energien am Fremdstromverbrauch bei 100 % (2.106 GWh). Der Anteil am Gesamtenergieverbrauch lag bei Mercedes-Benz Cars bei 47 % (1.817 GWh) und bei Mercedes-Benz Vans belief sich der Anteil am Gesamtenergieverbrauch auf 38 % (344 GWh).

Nachhaltigere Wärmeversorgung

Auch bei der Wärmeversorgung der Werke setzt die Mercedes-Benz Group den Hebel an, um CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen zu reduzieren: So wird u. a. Oberflächengeothermie bereits heute am Standort Rastatt (Deutschland) genutzt. In Zukunft sollen zudem mit Grünstrom betriebene Wärmepumpen z. B. an den Standorten Kecskemét (Ungarn) und Tuscaloosa (USA) in Betrieb genommen werden. Zusätzlich ist geplant, den Einsatz fossiler Energieträger wie Erdgas weiter zu reduzieren, indem Produktionsprozesse elektrifiziert werden. Interdisziplinäre Teams prüfen darüber hinaus standortübergreifend, wie die erneuerbare Wärmeherzeugung weiter ausgebaut werden kann.

Mehrere Mercedes-Benz Produktionsstandorte, etwa Untertürkheim, Bremen und Ludwigsfelde (alle in Deutschland) beziehen Fernwärme mit unterschiedlich hohen Anteilen an erneuerbaren Energien. Darüber hinaus erhalten einige Standorte, z. B. Immendingen (Deutschland) und Jawor (Polen), Wärme aus Biomasseheizwerken.

Klimaschutz

Kompensation von CO₂-Emissionen

Seit 2022 werden alle CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) in den von der Mercedes-Benz Group betriebenen Produktionswerken, die sich bisher nicht vermeiden lassen, durch Carbon Offsets aus qualifizierten Klimaschutzprojekten kompensiert

Verbliebene Emissionen entstehen insbesondere in den erdgasbetriebenen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, die Strom und Wärme erzeugen. Alle Kompensationsprojekte entsprechen den internationalen Bilanzierungsvorgaben sowie den hohen Qualitätsansprüchen des  **Gold Standard**. Damit unterstützt die Mercedes-Benz Group Projekte, die sehr hohe Qualitätskriterien erfüllen, einer zuverlässigen Berechnungsmethodik unterliegen und Doppelzählungen vermeiden. Die Klimaschutzprojekte vermeiden nicht nur CO₂-Emissionen, sie fördern auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern. Zum Portfolio gehören Kompensationsprojekte wie Kleinbiogasanlagen in Nepal und Projekte zur CO₂-reduzierten Trinkwasseraufbereitung in Nigeria und Kenia.

Fokus der Klimapolitik der Mercedes-Benz Group ist es, CO₂-Emissionen zu reduzieren und zu vermeiden. Laut Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC) lassen sich die globalen Klimaziele nicht allein durch Reduktionsmaßnahmen erreichen. Zusätzlich müsse auch CO₂ aus der Atmosphäre entnommen werden. Die Mercedes-Benz Group will daher ihr Portfolio um CO₂-Entnahmeprojekte erweitern. Im Berichtsjahr leistete der Konzern einen ersten kleinen

Beitrag zur CO₂-Entnahme durch die Aufnahme eines hochwertigen Biokohle-Projekts. Ein weiterer Aufbau des Portfolios ist ab 2024 geplant. Damit will die Mercedes-Benz Group die Entwicklung von CO₂-Entnahmelösungen mit hoher Qualität und Integrität unterstützen und ihnen den Weg für die Zukunft vorbereiten.

Klimaschutz

Reduktion produktionsbedingter CO₂-Emissionen

GRI 305-5

Im Berichtsjahr konnten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans durch verschiedene Maßnahmen die CO₂-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) von 539 kt im Jahr 2022 auf 511 kt senken. Dies entspricht einer Minderung um 5%.

CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch (in 1.000 t)

	2023 ³	2022	2021 ²
GRI 305-1/-2			
Scope 1: direkte CO ₂ -Emissionen	538	569	681
- Kraftstoffe	85		
- Heizöl	20		
- Flüssiggas	8		
- Erdgas	424		
Scope 2: indirekte CO ₂ -Emissionen - market-based	83	94	466
- Wasserstoff	5		
- Fernwärme	78		
- Strom	0		
Scope 2: indirekte CO ₂ -Emissionen - location-based	933	1.121	1.123
Summe - market-based¹	621	663	1.148
Davon Summe in der Produktion	511	539	947
Summe - location-based¹	1.471	1.690	1.805
Davon Summe in der Produktion	1.278	1.445	1.542
Weitere Angaben zur Treibhausgasbilanzierung			
Biogene Emissionen - Scope 1	5		
Biogene Emissionen - Scope 2	2		
Weitere Treibhausgase [Einheit: CO ₂ e] ⁴	5		
CO ₂ Kompensation für unvermeidbare Emissionen	626		

1 Die Market-based- und die Location-based-Methode sind gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance seit 2016 implementiert. Seither bildet der Market-based-Ansatz die Standardbilanzierungsmethode.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

3 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

4 Wesentliche Nicht-CO₂ Treibhausgase wie z. B. CH₄, N₂O und Kältemittel (Scope 1).

Klimaschutz

Erkennbar wird dies auch am Rückgang der spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeug. (siehe Tabelle: Spezifische CO₂-Emissionen in der Produktion (in kg/Fahrzeug))

Spezifische CO₂-Emissionen in der Produktion (in kg/Fahrzeug)¹

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Cars						
CO ₂ direkt (Scope 1)	228	258	349	326	279	267
CO ₂ indirekt (Scope 2) – market-based ²	51	57	306	426	431	562
Summe – Scope 1 & 2	279	316	655	752	711	829
Vans						
CO ₂ direkt (Scope 1)	250	269	353	333	346	355
CO ₂ indirekt (Scope 2) – market-based ²	9	9	141	147	160	196
Summe – Scope 1 & 2	259	279	493	479	506	551

¹ Exkl. CO₂ aus Kraftstoffen.

² Die Market-based- und die Location-based-Methode sind gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance seit 2016 implementiert. Seither bildet der Market-based-Ansatz die Standardbilanzierungsmethode.

Globaler Batterie-Produktionsverbund

Die lokale Fertigung von Batterien ist ein entscheidender Baustein, um die weltweite Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen flexibel und effizient bedienen zu können. Mercedes-Benz setzt hierfür auf einen globalen Batterie-Produktionsverbund, der ein wichtiger Bestandteil des weltweiten Produktionsnetzwerks ist.

Der Verbund besteht aus Fabriken auf drei Kontinenten: Die Fertigung der Batteriesysteme erfolgt in Untertürkheim und Kamenz (Deutschland), Jawor (Polen), Tuscaloosa (USA), Peking (China) sowie Bangkok (Thailand). Angekündigt sind zudem Werke für die deutschen Standorte Kölleda und Sindelfingen sowie den ungarischen Standort Kecskemét.

[➔ Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – Umweltverträglichere Batterien](#)

Nachhaltigere Transportlogistik

Auf dem Weg zu einer bilanziell CO₂-neutralen Transportlogistik setzt der Konzern auf die Vermeidung und Reduzierung der CO₂-Emissionen, die im globalen Transportnetzwerk für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans entstehen. 2023 wurden weltweit rund 2,5 Mio. Mercedes-Benz Fahrzeuge transportiert. Zudem erhielten die europäischen Produktionsnetzwerke der Mercedes-Benz AG annähernd 8,5 Mio. t Produktionsmaterialien. Um die hiermit verbundenen CO₂-Emissionen im Schienen-, Luft-, See- und Straßentransport zu vermeiden und zu reduzieren, optimiert die Mercedes-Benz AG kontinuierlich ihre Logistik.

Die Verlagerung des Transportvolumens von der Straße auf die Schiene kann maßgeblich dazu beitragen, CO₂ zu vermeiden. Seit Mitte 2023 kommen die Mercedes-Benz Vans für den österreichischen Markt vom Hafen Zeebrugge (Belgien) per Bahn ins Land. So sparte Mercedes-Benz Vans im Berichtsjahr mehr als 60 % CO₂ gegenüber dem Straßentransport ein. Neben der Vermeidung von Luftfracht setzt Mercedes-Benz Cars mit dem Transportdienstleister Kühne + Nagel (AG & Co.) KG auf den Einsatz von [Sustainable Aviation Fuel \(SAF\)](#) auf der Strecke von Stuttgart (Deutschland) nach Birmingham (Alabama, USA) und konnte damit seit April 2023 mehr als 8.000 t CO₂ einsparen.

Um auch im Seetransport CO₂-Emissionen zu reduzieren, setzt die Mercedes-Benz Group auf enge Kooperationen mit ihren Transportdienstleistern. So unterzeichnete die Mercedes-Benz AG mit ihrem Partner, der

Klimaschutz

Reederei Wallenius Wilhelmsen Ocean AS, Anfang 2023 eine Absichtserklärung. Im Rahmen dieser Partnerschaft unterstützt sie als Anchor Partner das Projekt »Orcelle Wind« dabei, ein Segelfrachtschiff zu entwickeln, das die Emissionen durch den zusätzlichen Antrieb mit Windenergie maßgeblich senkt. Bis neue alternative Antriebstechnologien zur Verfügung stehen, setzt die Mercedes-Benz AG auf Biokraftstoffe als Brückentechnologie, um die CO₂-Emissionen im Seeverkehr zu reduzieren. So konnte sie im Berichtsjahr in mehreren Projekten mit den Transportdienstleistern Maersk A/S und Hapag-Lloyd AG knapp 17.000 t CO₂ reduzieren.

Zusammen mit der auf Automobil-Logistik spezialisierten MOSOLF Group setzt Mercedes-Benz Vans für den innerstädtischen Shuttle-Verkehr zwischen dem Werk in Düsseldorf (Deutschland) und dem dortigen Rheinhafen drei vollelektrische Autotransporter ein, um die CO₂-Emissionen im Straßengütertransport weiter zu verringern.

Nachhaltigerer Vertrieb

Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, ihren Vertrieb klimafreundlicher zu gestalten – aber das gelingt nur mit Unterstützung ihrer Vertriebspartner.

Bis 2030 sollen weltweit alle Vertriebspartner das Ziel des bilanziell CO₂-neutralen Betriebs erreichen. Dazu gehören die Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien, die energetische Sanierung von Bestandsgebäuden sowie die Errichtung von hochenergieeffizienten Neubauten. Grundlage hierfür sind die globalen

CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation, sowie deren kontinuierliches Reporting für die Folgejahre. Das ermöglicht der Mercedes-Benz Group, die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen zu prüfen sowie die realisierte CO₂-Reduktion zu messen.

Im Berichtsjahr ermittelte der Konzern zum inzwischen zweiten Mal die globalen CO₂-Emissionen aller Verkaufs- und Servicestandorte. Darüber hinaus gibt es für alle Händler seit dem ersten Quartal 2023 ein »Guidebook Conscious Retail«. Dieser Leitfaden informiert umfassend zur nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz AG sowie über notwendige Maßnahmen der Händler. Auch führt er mehrere bereits umgesetzte Best Practices auf.

Die eigenen deutschen Niederlassungen der Mercedes-Benz AG werden analog zu den weltweiten Mercedes-Benz Werken bereits seit 2022 bilanziell CO₂-neutral betrieben. Die deutschen Niederlassungen haben sich nicht nur darauf konzentriert, im eigenen Geschäft flächendeckend auf erneuerbare Energien umzustellen. Auch wollen sie Strom aus regenerativen Quellen für ihre Kundschaft verfügbar machen und Elektromobilität in Gänze vorantreiben. So sind die meisten Ladepunkte in den Niederlassungen öffentlich zugänglich. Mit dem Premium-Ladehub im AirportCenter Berlin sowie dem Mercedes-Benz Charging Hub in Mannheim (beide in Deutschland) konnte die Mercedes-Benz AG den Ausbau ihres Ladenetzwerks zusätzlich forcieren. Weiterhin fokussierten sich die Autohäuser darauf, ihren Energieverbrauch zu reduzieren und ihre Energieeffizienz zu erhöhen.

Luftreinhaltung

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont	Status
Die gesamte Neuwagenflotte der Mercedes-Benz Group soll keinen relevanten Einfluss mehr auf die Stickstoffdioxid-Belastungen in städtischen Räumen haben	2025	Ziel 2022 erreicht

Zur unternehmerischen Verantwortung der Mercedes-Benz Group als Automobilhersteller gehört es, individuelle Mobilität, Klimaschutz und Luftreinhaltung miteinander in Einklang zu bringen. Die innerstädtische Luftqualität ist dem Konzern hierbei ein wichtiges umweltpolitisches Anliegen.

Die EU forciert strengere Grenzwerte für Schadstoffe in der Luft: In der Überarbeitung der Europäischen Luftqualitätsrichtlinien sind ambitionierte Standards für den Zeitraum ab 2030 vorgesehen, die sich stärker an den Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (World Health Organization – WHO) orientieren.

Darüber hinaus haben sich die EU Gesetzgeber Ende letzten Jahres auf eine neue Abgasnorm Euro 7 geeinigt. Neben leichten Veränderungen am bewährten EU6d Verfahren und dessen Grenzwerte für Abgasemissionen sieht die neue Abgasnorm erstmals auch Feinstaub-Grenzwerte für Brems- und Reifenabrieb vor. In diesem Zuge wird die EU-Kommission ein Messverfahren für Reifenabrieb zu vorschlagen. Um auch zukünftige regulatorische Anforderungen einhalten zu können, entwickelt die Mercedes-Benz Group ihre Technologien stetig weiter.

Verbesserung der Luftqualität in städtischen Räumen

Strategie und Konzepte

Weniger Luftschadstoffe – bei Fahrzeugen und Produktion

GRI 3-3

Um die Schadstoffemissionen der Fahrzeuge zu reduzieren, legt die Mercedes-Benz Group in den Konzept- bzw. Lastenheften der Aggregate Zielwerte, bestimmte

Eigenschaften sowie notwendige Maßnahmen fest. Diese Dokumente werden vom Ausschuss für Modellpolitik und Produktplanung freigegeben. Er ist das höchste Gremium von Mercedes-Benz Cars und legt sämtliche produktbezogenen Themen fest.

Aber nicht nur die Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group setzen Luftschadstoffemissionen frei, sondern auch ihre Produktionsstandorte: Die Emissionen zu verringern, ist eine ständige Aufgabe und Herausforderung – sowohl für die Werks- und Anlagenplanungen als auch für den täglichen Betrieb.

In den Werken in Deutschland gibt es je nach Anlagenbestand rechtlich geforderte Immissionsschutzbeauftragte. Je nach Luftschadstoff sind die Höchstwerte und Anforderungen für Emissionen gesetzlich geregelt – diese gelten als Maßstab für die Produktionswerke und Produktentwicklung der Mercedes-Benz Group.

Von besonderer Bedeutung sind sog. flüchtige organische Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC). Zudem setzen die Feuerungs- und Energieerzeugungsanlagen Stick- und Schwefeloxide sowie Feinstäube frei. Alle drei sind ebenfalls bedeutsame Luftschadstoffe, die es zu reduzieren gilt.

Luftreinhaltung

Auf Werksebene prüft die Mercedes-Benz Group im Rahmen des Umweltmanagements regelmäßig, ob die internen und externen Umweltschutzvorgaben an ihren Produktionsstandorten befolgt und die Berichtspflichten erfüllt werden. Kontrolliert wird hierbei u. a. der rechtskonforme Betrieb im Hinblick auf Luftemissionen. Das Managementsystem wird sowohl durch externe Gutachten im Rahmen von ISO-14001-Zertifizierungen und EMAS-Validierungen als auch über interne Umweltisikobewertungen (Environmental- Due-Diligence-Prozess) überwacht.

[↗ Weitere Kennzahlentabelle – Luftemissionen in der Produktion \(in t\)](#)

Maßnahmen und Ergebnisse

Um die Schadstoffemissionen der Fahrzeuge und der Produktionsstandorte weiter zu reduzieren, will die Mercedes-Benz Group weitere Maßnahmen entwickeln und in entsprechende Technologien investieren.

Maßnahmen im Entwicklungsprozess

GRI 3-3

Das Produktdesign ist für die Mercedes-Benz Group ein zentraler Ansatzpunkt, um ihre Leistung im Bereich der Luftschadstoffemissionen und -qualität zu verbessern. Sie berücksichtigt die Schadstoffemissionen ihrer Fahrzeuge frühzeitig im Entwicklungsprozess. In der entwicklungsbegleitenden Dokumentation legt sie für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante

bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest. Anhand dieser Vorgaben bewertet die Mercedes-Benz Group auch Meilensteine, die sie während der Produktentwicklung erreicht. Hierbei gleicht sie den Ist-Stand des Projekts mit den Zielwerten ab und leitet – falls nötig – Korrekturmaßnahmen ein.

Neueste Dieselmotoren verursachen weniger Stickstoffdioxid-Emissionen

GRI 2-27 **GRI 3-3**

Durch technologisch innovative Lösungsansätze hat die Mercedes-Benz Group die NO_x-Emissionen ihrer Dieselmotoren weiter gesenkt. Möglich wurde das durch ein Gesamtpaket aus Motor- und Abgasnachbehandlung.

Fahrzeuge mit Dieselmotoren der neuesten Generation haben im praktischen Fahrbetrieb niedrige NO_x-Emissionen – bei vielen Fahrten liegen sie nach dem Messverfahren  Real Driving Emissions (RDE) sogar deutlich unter dem derzeitigen Laborgrenzwert von 80 mg/km. Im Dauerbetrieb von vielen Tausend Kilometern unter RDE-Bedingungen erreichen sie durchschnittliche Emissionen um die 20 bis 30 mg NO_x/km.

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

[↗ Risiko- und Chancenbericht – Geschäftsbericht 2023](#)

Die aktuellen Mercedes-Benz Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6d wirken sich aufgrund des niedrigen Emissionsniveaus nur sehr gering auf die NO₂-Belastung in

Städten aus. Dies hat der Konzern anhand von detaillierten Modellierungen an verschiedenen verkehrsstarken Bereichen, sog. Hotspots, in Stuttgart, Berlin und München nachgewiesen und mit externen Fachleuten diskutiert. Der Modellierungsansatz berücksichtigt sowohl fahrzeug- als auch verkehrsbezogene Informationen – beispielsweise die zurückgelegte Wegstrecke der Fahrzeuge bis zum Hotspot. Würden alle Pkw und Vans an diesen verkehrsstarken Bereichen durch Euro-6d-Neuwagen mit Verbrennungsmotor ersetzt werden, so reduzierte sich deren NO₂-Beitrag zur Luftqualität an diesen Bereichen auf unter 2 µg/m³. Damit hat die Mercedes-Benz Neuwagenflotte von Pkw und Vans keinen relevanten Einfluss mehr auf die innerstädtischen Luftqualitätswerte. Durch die zunehmende Elektrifizierung der Flotte werden sich die NO₂-Werte weiterhin verbessern.

Technical Compliance Management System

GRI 416-2

Die Arbeit in entwicklungsnahe Bereiche erfordert genaue Kenntnis der Prozesse und Rahmenbedingungen – nur so lässt sich sicherstellen, dass technisch-regulatorische Anforderungen, Standards und Gesetze systematisch eingehalten werden. Deshalb unterstützt die Mercedes-Benz AG diese Beschäftigten mit einem technical Compliance Management System (tCMS). Damit soll gewährleistet werden, dass alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses erfüllt werden.

[↗ Compliance Management – Einhaltung der Produkthanforderungen sicherstellen](#)

Luftreinhaltung

Weniger Lösemittlemissionen in der Produktion

Die Mercedes-Benz Group hat den Anspruch, beim Umgang mit produktionsbezogenen VOC-Emissionen eines der führenden Unternehmen im Automobilsektor zu werden. VOC bezeichnet eine Gruppe organischer Kohlenwasserstoffverbindungen, die leicht flüchtig sind. Diese Substanzen können leicht aus der flüssigen in die gasförmige Phase übergehen und sind häufig gesundheitsschädlich. In der Automobilproduktion werden VOC hauptsächlich bei der Fahrzeuglackierung freigesetzt. Verschiedene Länder definieren und erheben VOC allerdings unterschiedlich, sodass eine weltweit einheitliche Erfassung schwierig ist. Die Mercedes-Benz Group hat eine standardisierte Methode zur VOC-Datenerfassung entwickelt, die eine nahezu einheitliche Erhebung ermöglicht.

Um die VOC-Emissionen an den konzerneigenen Produktionsstandorten zu reduzieren, modernisiert und optimiert die Mercedes-Benz Group alte Lackieranlagen. Für den Standort Sindelfingen (Deutschland) hat der Konzern mit dem Lackieranlagenbauer Dürr einen Kooperationsvertrag für eine neue Lackierlinie geschlossen. Sobald fertiggestellt, sollen die Anlagen erheblich geringere VOC-Mengen als ihre Vorgänger ausstoßen. Auf Gas als fossilen Energieträger wird in den neuen Lackieranlagen verzichtet. Zudem hat die Mercedes-Benz AG einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Stadt Sindelfingen geschlossen. Danach verpflichtet sich die Gesellschaft im dort ansässigen Werk zu jährlichen Lösemittlemissionen von nicht mehr als

etwa 1.300 t. Darüber hinaus unterschreitet das Werk Sindelfingen bereits seit 1999 mit einer maximalen flächenspezifischen Abluftkonzentration von 20 g/m² an organischen Lösemitteln die gesetzlichen Grenzwerte (von 35 g/m² für Lackieranlagen der Automobilindustrie) deutlich.

Im US-amerikanischen Werk Tuscaloosa hat die Mercedes-Benz Group seit Januar 2023 zunächst die VOC-Emissionen und den Energieverbrauch in der Klarlack-Linie verringert: Durch eine geänderte Abluftführung kann nun mehr Abluft gereinigt werden. Die gesamten Umbaumaßnahmen wurden im Januar 2024 abgeschlossen, sodass durch die Gesamtinvestition von ca. 5 Mio. € seitdem die jährlichen VOC-Emissionen weiter stark reduziert werden können und zukünftig bis zu 30 GWh weniger Energie verbraucht werden.

Spezifische Lösemittlemissionen (VOC) (in kg/Fahrzeug)

	2023	2022	2021	2020	2019
Cars	1,97	2,10	2,09	1,77	1,47
Vans	2,62	3,86	4,16	3,37	3,98

[↗ Weitere Kennzahlentabelle – Luftemissionen in der Produktion \(in t\)](#)

Maßnahmen in der Nutzungsphase

Intelligente Nutzungskonzepte ermöglichen eine weitere Senkung der Schadstoffemissionen.

Hardware-Nachrüstung gefördert

Die Mercedes-Benz Group AG beteiligt sich an einem freiwilligen Programm zur Hardware-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen für sauberere Luft, das von der deutschen Bundesregierung angestoßen wurde. Konkret wird ein Umbau für private Halterinnen und Halter mit bis zu 3.000 € brutto je betroffenem Fahrzeug bezuschusst – sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Die Hardware-Nachrüstungen müssen beispielsweise von Drittanbietern entwickelt und angeboten sowie vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt werden. Auch wenn die Nachfrage deutlich zurückgegangen ist, wird das Programm bis auf Weiteres fortgeführt.

Bremsenabrieb als Feinstaubquelle am Fahrzeug

Beim Abbremsen des Fahrzeugs entsteht aus Bremsbelagsabrieb und dem Abrieb der Bremscheiben sog. Bremsstaub. Um Art und Menge der darin enthaltenen Feinstaubpartikel untersuchen zu können, braucht es ein zuverlässiges Messverfahren, das durch das »Particle Measurement Programme« der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) festgelegt wird. Ein erster Entwurf der Prüfvorschrift wurde als sog. Globalregelung (»Global Technical Regulation«, GTR) im Januar 2023 verabschiedet. Seitdem arbeitet die Arbeitsgruppe an Ergänzungen und Verbesserungen.

Luftreinhaltung

Die Mercedes-Benz Group untersucht detailliert die Ist-Werte der verursachten Feinstaubmenge und die Wirkung möglicher Maßnahmen, um den Bremsenabrieb eigener Fahrzeuge zu reduzieren.

Die Bremsstaub-Emissionen werden mit zunehmendem Anteil von Hybrid- bzw. vollelektrischen Fahrzeugen deutlich reduziert, da in diesen Fahrzeugen ein erheblicher Anteil der Verzögerungen durch die Energierückgewinnung erfolgt.

Bezüglich Reifenabrieb untersucht die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit Reifenherstellern und wissenschaftlichen Instituten die Ursachen für die Entstehung von Feinstaubemissionen in Abhängigkeit von Reifen- und Fahrbahneinflüssen. Um die sich derzeit in der Ausarbeitung befindlichen Grenzwerte in Zukunft zu unterschreiten, will der Konzern seine Technologien und seinen Wissensstand stetig weiterentwickeln.

Lokale Konzepte zur Luftreinhaltung

Intelligente Mobilitätskonzepte für Mitarbeitende können dazu beitragen, die Luftqualität in Städten zu verbessern. Die Mercedes-Benz Group hat mit dem Corporate-Mobility-Arbeitskreis standortübergreifende Maßnahmen erarbeitet und standortspezifische Projekte umgesetzt. Zu den Maßnahmen gehören Busse für Pendelnde und eine flächendeckend installierte, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge an den Werken. Bei den Dienstwagen liegt z. B. am Standort Sindelfingen (Deutschland) der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge bereits bei 35%. Auch Dienstfahrzeuge, die über eine Carsharing-App gebucht werden, sowie ein

Fahrrad-Leasing-Konzept zählen zu dem Maßnahmenpaket. Um Pendeln mit dem Fahrrad attraktiver zu machen, wurden an vielen Werken, wie in Hamburg und Berlin (beide Deutschland), abschließbare Fahrradständer und Ladeschränke für E-Bikes installiert.

Angesichts der stark gestiegenen Energiepreise sowie der insgesamt hohen Inflationsrate hat die Mercedes-Benz Group AG 2023 entschieden, das Deutschlandticket zu bezuschussen. Dadurch werden die Beschäftigten für den Weg zur Arbeit finanziell entlastet und können gleichzeitig zur Verbesserung der städtischen Luftqualität beitragen.

Innenraumemissionen und allergieauslösende Substanzen verringern

Für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Fahrzeuginsassen sind gute Luft und allergiegeprüfte Oberflächen im Innenraum von Fahrzeugen sehr wichtig. Bei der Fahrzeugentwicklung achtet die Mercedes-Benz Group deshalb darauf, Innenraumemissionen und allergieauslösende Substanzen zu reduzieren. Außerdem verwendet sie Filter in der Klimaanlage, die ein Eindringen von Allergenen einschränken.

Auch die folgenden Maßnahmen tragen dazu bei, Innenraumemissionen und allergieauslösende Substanzen in den Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz zu reduzieren:

- Weiterentwicklung der Liefervorschriften im Hinblick auf Emissionen und Gerüche im Innenraum – inkl. Grenzwertvorgaben für Lieferanten

- laufende Bauteiloptimierung und Weiterentwicklung der Materialien und Prozesse, die zur Herstellung der Innenraumbauteile verwendet werden
- Überprüfung der Innenraumemissionen durch Messungen in eigener Fahrzeugprüfkammer

Weitere Kennzahlentabelle

Luftemissionen in der Produktion (in t)

	2023	2022	2021 ¹
GRI 305-7			
Lösemittel (VOC)	3.642	4.036	3.780
Schwefeldioxid (SO ₂)	20	20	13
Kohlenmonoxid (CO)	892	1.121	1.269
Stickoxide (NO _x)	435	455	625
Staub (gesamt)	122	108	149

¹ Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

Ressourcenschonung

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont	Status 2023
Ressourceneffizientere Fahrzeuge		
Anteil an Sekundärrohstoffen pro Fahrzeug ¹ erhöhen – Pkw 40%	2030	in Plan
Ressourcenschonung in der Produktion²		
Energieverbrauch pro Fahrzeug reduzieren ³ – Pkw –43% – Vans –25%	2030	in Plan
Wasserverbrauch pro Fahrzeug reduzieren ³ – Pkw –33% – Vans –28%	2030	in Plan
Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug reduzieren ⁴ – Pkw –82% – Vans –85%	2030	in Plan
Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug reduzieren ⁴ – Pkw –35% – Vans –30%	2030	in Plan

¹ Im Schnitt für die Mercedes-Benz Pkw-Flotte ohne Vans.

² Neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen sind die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) enthalten.

³ Gegenüber Durchschnitt 2013/2014.

⁴ Gegenüber 2018.

Mit steigender Nachfrage nach Mobilität nehmen auch der weltweite Ressourcenverbrauch und die negativen Folgen für Umwelt und Gesellschaft zu. So sind die Gewinnung und Weiterverarbeitung von primären Rohstoffen häufig energieintensiv und führen zu Emissionen von Schadstoffen in Wasser, Boden und Luft. Nicht zuletzt birgt die Nutzung natürlicher Ressourcen auch soziale Risiken. Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es deshalb, den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung zu entkoppeln: Sie hat sich vorgenommen, den Einsatz von Sekundärmaterialien zu erhöhen. Bis 2030 soll der Anteil von Sekundärrohstoffen für die Pkw-Flotte auf durchschnittlich 40% erhöht werden. Damit will der Konzern einen Beitrag leisten, um sowohl wirtschaftliches Wachstum als auch Nachhaltigkeit zu fördern. Das kann der Mercedes-Benz Group nur gelingen, indem sie konsequent Ressourcen schont und die Verwertungskreisläufe weiter schließt.

Um den Verbrauch von Energie, Wasser und Abfall zu reduzieren, arbeitet der Konzern kontinuierlich daran, seine Produktion effizienter und umweltschonender zu machen.

Ressourceneffizientere Fahrzeuge

Strategie und Konzepte

Ressourcenverbrauch und Wachstum entkoppeln

GRI 3-3

Die Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group bestehen zu großen Teilen aus Materialien wie Stahl, Aluminium und Kunststoff. Zu ihrer Herstellung werden verschiedene natürliche Ressourcen benötigt. Das Ziel des Konzerns ist, genau diesen Verbrauch natürlicher Ressourcen möglichst gering zu halten. Hierfür hat er Vorgaben in den Fahrzeuglastenheften definiert und leitet entsprechende Maßnahmen ein. Die Ziele und Vorgaben verfolgt er im Rahmen des Mercedes-Benz Entwicklungssystems.

Mit dem Ausbau der Elektromobilität wandelt sich auch der Bedarf an spezifischen Rohstoffen. Beispiele sind Kobalt und Lithium, aber auch Nickel, Grafit, Mangan und Kupfer gehören dazu. Diese Rohstoffe betrachtet die Mercedes-Benz Group im Rahmen umfassender Rohstoff-Assessments eingehend, um sowohl potenziellen Menschenrechts- als auch Umweltrisiken zu

Ressourcenschonung

begegnen. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group für wichtige Rohstoffe, die direkt und indirekt bezogen werden, eine Strategie, die deren Bedarfe langfristig sichert. Bei kritischen Rohstoffen sind Teil der Strategie einerseits die intensive Forschung an Substitutionstechnologien und andererseits die Sicherstellung eines verantwortungsvollen Rohstoffbezugs.

➤ Ressourceneffizientere Fahrzeuge – Batterieentwicklung

Die gesamte Wertschöpfungskette in einen möglichst geschlossenen Kreislauf zu verwandeln – diese Ambition verfolgt die Mercedes-Benz Group. Dazu will sie z. B. ihre Produktionsabfälle und Altmaterialien wieder in den Materialkreislauf zurückführen – so auch die Batterien von Elektrofahrzeugen, in denen noch viele hochwertige Materialien stecken. Das Recycling und die Wiederverwendung dieser und vieler anderer Rohstoffe stehen im Fokus aktueller und zukünftiger strategischer Aktivitäten. Ebenso wichtig wie notwendig ist es, die Lieferanten noch stärker miteinzubeziehen – etwa durch Dialoge und klare Zielsetzungen. Zusätzlich wirkt die Mercedes-Benz Group an verschiedenen Initiativen mit, die sich u. a. zum Ziel gesetzt haben, den Ressourcenverbrauch wichtiger Rohstoffindustrien zu reduzieren.

➤ Ressourceneffizientere Fahrzeuge – Engagement in Rohstoff-Initiativen

Ressourceneinsatz

GRI 3-3 GRI 301-1

In der Mercedes-Benz Group sind v. a. die Bereiche Fahrzeugkonzepte, Fahrzeugentwicklung, Einkauf sowie Produktionsplanung und Produktion dafür verantwortlich, dass Ressourcen schonend eingesetzt werden. Entscheidungen in diesem Themenbereich treffen die für die jeweilige Baureihe zuständigen Fachgremien, die sich aus den einzelnen beteiligten Gewerken zusammensetzen.

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

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans verbrauchen pro Jahr etwa 4,8 Mio. t Rohstoffe zur Herstellung der Produkte. 3,47 Mio. t davon sind Metalle und 1,36 Mio. t Nichtmetalle. Beide Segmente konzentrieren sich insbesondere darauf, die Menge an Primärmaterial zu begrenzen und dessen Anteil durch den Einsatz von Sekundärmaterialien zunehmend zu kompensieren. Dazu verfolgen sie schon bei der Fahrzeugentwicklung den Ansatz »Design for Environment«: Bereits während

der Konzeption überdenken Fachbereiche die Zusammensetzung aller Materialien, die zum Einsatz kommen sollen, und prüfen nachhaltigere Alternativen. Die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sollen zukünftig im gesamten Lebenszyklus ressourcenschonender und umweltverträglicher sein als bisher. Eckpfeiler des Ansatzes sind der Einsatz von  **Rezyklaten** sowie Leichtbau und Recyclingfähigkeit.

Um die Ressourceneffizienz der Fahrzeuge zu bewerten, berücksichtigt die Mercedes-Benz Group u. a. die mittel- und langfristige Verfügbarkeit von Rohstoffen, die gesellschaftliche Akzeptanz sowie die sozialen und umweltbezogenen Auswirkungen und Risiken. In der Entwicklung setzt der Konzern außerdem Materialbilanzen ein, um verschiedene Fahrzeuge, Bauteile und Technologien zu bewerten und zu vergleichen. Dazu trägt auch der  **»360°-Umweltcheck«** der Fahrzeuge bei.

Kritische Rohstoffe identifizieren

Um besser abschätzen zu können, wie kritisch der Einsatz eines Rohstoffs ist oder werden kann, haben Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft bereits 2015 das Forschungsprojekt »ESSENZ« durchgeführt. Das Ergebnis ist ein ganzheitlicher Ansatz, den die Ingenieurinnen und Ingenieure beider Segmente auch heute noch in den frühen Phasen der Fahrzeugentwicklung anwenden. Das Vorgehen der »ESSENZ«-Methode ist an die Ökobilanz-Methodik angelehnt, die eine systematische Analyse der Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenswegs eines Fahrzeugs ermöglicht.

Ressourcenschonung

Ressourcenschonung entlang der Lieferkette

GRI 3-3 | GRI 308-1/-2

Die Lieferkette spielt auch eine wichtige Rolle, wenn es um einen schonenden Umgang mit Ressourcen geht. Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, den Ressourcenverbrauch vom wirtschaftlichen Wachstum zu entkoppeln – und setzt dabei auf die Unterstützung ihrer Lieferanten. Mit ihrer Hilfe will sie den Anteil an sekundären und erneuerbaren Materialien in ihren Fahrzeugen kontinuierlich steigern.

Vor diesem Hintergrund hat die Mercedes-Benz AG bereits 2018 eine Risikoanalyse durchgeführt. Kunststoffe, Stahl und Aluminium sind dabei als besonders wichtige Materialien in Mercedes-Benz Fahrzeugen identifiziert worden. Diese Werkstoffe werden nicht nur in großen Mengen für den Fahrzeugbau benötigt, ihre Herstellung ist auch besonders energie- und ressourcenintensiv. Im Jahr 2020 wurden für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Sekundärmaterial-Zielwerte definiert und diese in den Anforderungen für die Auftragsvergaben verankert. Das Unternehmen hat im Berichtsjahr eine baureihenspezifische Analyse auf Bauteilebene durchgeführt, um weitere Potenziale zur Erhöhung von Sekundärmaterialien zu realisieren. Meilensteine und Status der Projekte in Bezug auf den Einsatz von Sekundärmaterialien werden vierteljährlich auf den Sitzungen der entsprechenden Baureihengremien vorgestellt. Darüber hinaus werden das verantwortliche Vorstandsmitglied von Mercedes-Benz Cars und das verantwortliche Geschäftsführungsmitglied von Mercedes-Benz Vans regelmäßig im Rahmen eines

Steuerungsgremiums zu strategischen Nachhaltigkeitsfragen informiert.

Ferner hat die Mercedes-Benz Group mit den  »Responsible Sourcing Standards« weitere Umweltanforderungen in ihren Lieferantenverträgen definiert. Diese fordern u. a. die Einhaltung von umweltrechtlichen Sorgfaltspflichten und eine ressourceneffiziente Herstellung der Produkte.

[➤ Ressourceneffizientere Fahrzeuge – Leder und Lederalternativen: nachhaltige Handhabung](#)

[➤ Klimaschutz in der Lieferkette – Mindestanforderungen an Lieferanten](#)

Maßnahmen und Ergebnisse

Sekundärmaterialien und nachwachsende Rohstoffe

GRI 301-2

Materialkreisläufe zu schließen und nachwachsende Rohstoffe einzusetzen, sind wesentliche Stellhebel für einen verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen.

Um das zu erreichen, nutzt die Mercedes-Benz Group ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren. Zudem setzt sie vermehrt Sekundärmaterialien, beispielsweise Rezyklate, und nachwachsende Rohstoffe in ihren Fahrzeugen ein.

Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 den Anteil von Sekundärrohstoffen für die Pkw-Flotte auf durchschnittlich 40 % zu erhöhen. Zudem schafft sie bereits seit 2005 Transparenz darüber, in welchen Produkten Sekundärrohstoffe eingesetzt werden. Dazu erstellt sie für den  »360°-Umweltcheck« öffentlich einsehbare Umweltzertifikate. Die Prüfberichte zeigen u. a. auf, welche Bauteile anteilig aus ressourcenschonenden Materialien hergestellt werden.

Sekundärrohstoffe einsetzen

GRI 301-1

Bereits heute verwenden Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in zahlreichen Serienfahrzeugen recycelte Materialien, darunter beispielsweise Aluminium. Das Leichtmetall lässt sich ohne Qualitätsverlust recyceln und der Recyclingprozess verbraucht weniger Energie als jene Prozesse, die notwendig wären, um das Aluminium neu herzustellen. Um den Rezyklatanteil kontinuierlich zu erhöhen, entwickelt die Mercedes-Benz AG beispielsweise gemeinsam mit ihren Lieferanten Aluminium-Legierungen mit hohen End-of-Life-Schrottteilen, z. B. aus alten Fahrzeugen oder Verpackungen, die gleichzeitig den anspruchsvollen Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Beständigkeit gerecht werden.

[➤ Klimaschutz in der Lieferkette – Aluminium](#)

Für den Fahrzeuginnenraum bietet die Mercedes-Benz Group verschiedene lederfreie Ausstattungsvarianten an. Dazu gehören eine hochwertige Ledernachbildung sowie ein Mikrofaservlies. Dieses kommt beispielsweise am Sitzbezug, am Lenkrad, an der Mittelkonsole und an

Ressourcenschonung

der Türverkleidung zum Einsatz und besteht bis zu 73% aus recyceltem Material. Der Rezyklatanteil soll in Zukunft kontinuierlich gesteigert und das Angebot der lederfreien Ausstattung auf weitere Fahrzeugmodelle ausgeweitet werden. Zudem bietet die Mercedes-Benz Group im Interieur verschiedene Polsterstoffe an, die bis zu 100% aus recyceltem PET produziert werden. Die Mercedes-Benz Group setzt im Zuge ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie auch auf den Einsatz natürlicher Fasern und Textilien, um herkömmliche Kunststoffe durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen.

Sowohl für den Mercedes  **EQE SUV** als auch für die  **EQS Reihe** hat der Konzern 360°-Umweltcheck-Berichte erarbeitet. Daraus geht für den EQE SUV hervor, dass insgesamt 132 Bauteile und Kleinteile wie Druckknöpfe, Kunststoffmuttern und Leitungsbefestiger anteilig aus ressourcenschonenden Materialien gefertigt sind.

Im EQS ist beispielsweise die Laderaummulde mit einem innovativen Spritzgieß-Umformprozess gefertigt und besteht zu 60% aus Rezyklat. Zudem lässt sich der thermoplastische Kunststoff gut recyceln – dadurch werden Ressourcen geschont. In der neuen E-Klasse besteht die Laderaummulde bereits zu 80% aus Rezyklat.

Die Mercedes-Benz Group setzt darüber hinaus auf weitere innovative Recyclingverfahren und die Zusammenarbeit mit Partnern, um die Wertstoffkreisläufe zu schließen. Ein Beispiel ist das chemische Recycling: Aus ausgedienten Fahrzeugreifen wird bei der Firma Pyrum Innovations AG zunächst ein  **Pyrolyseöl** erzeugt, das

anschließend bei dem Chemieunternehmen BASF mit Biomethan aus Landwirtschaftsabfällen kombiniert wird. Unter Einsatz der beiden Rohstoffe entsteht nach dem  **Massenbilanz-Ansatz** ein Recyclingkunststoff, der erstmals die gleichen Eigenschaften wie Neukunststoff aus fossilen Rohstoffen hat und sich daher für technisch anspruchsvolle und sicherheitsrelevante Mercedes-Benz Fahrzeugbauteile eignet. Der Ansatz wird durch eine unabhängige Zertifizierung nach  »RedCert²« und  »ISCC PLUS« geprüft. Als erste Bauteile wurden Bügeltürgriffe in der S-Klasse und im EQE serienmäßig verbaut. Auch der EQE SUV enthält Bügeltürgriffe aus dem innovativen Kunststoff. Zudem ist die S-Klasse mit einem Crash-Absorber auf Basis dieser Rohstoffkombination ausgestattet; ein Material, das als Bestandteil des Vorderwagens bei einem Frontalaufprall für eine noch gleichmäßigere Kraftverteilung auf den Unfallgegner sorgt. Künftig soll der Einsatz des nachhaltigeren Recyclingmaterials sukzessive weiter gesteigert und das chemische Recycling für weitere Kunststoffbauteile im Fahrzeug verwendet werden. Im Schaumstoff für die Sitze der neuen E-Klasse hat Mercedes-Benz Cars erstmals nach dem Massenbilanz-Ansatz zertifizierte, recycelte Rohstoffe eingesetzt. Diese unterscheiden sich in ihren Eigenschaften nicht von Primärrohstoffen auf Erdöl-Basis. So kann der Bedarf an fossilen Ressourcen bei gleichbleibender Produktqualität reduziert werden.

Für neue Mercedes-Benz Pkw schreibt die Mercedes-Benz Group mit ihren Lastenheften einen Mindestrezyklatanteil je Material vor. Je nach Baureihe und Modell ist dieser Anteil verschieden groß.

Um den Einsatz von  **Rezyklaten** weiter voranzutreiben, fördert die Mercedes-Benz Group den Austausch zwischen ihren Fachleuten sowie Bauteil- und Rezyklat-Lieferanten: Vor Vergaben und bei der gemeinsamen Konzeption von Bauteilen müssen Lieferanten der Mercedes-Benz Group den möglichen Rezyklatanteil und Optimierungsansätze sowie mögliche Umstellungen prüfen.

Nachwachsende Rohstoffe einsetzen

Auch nachwachsende Rohstoffe bieten für die Mercedes-Benz Group viele Vorteile: Mit ihrer Hilfe lässt sich das Gewicht von Bauteilen verringern. Zudem ist ihre CO₂-Bilanz bei energetischer Verwertung fast neutral – es wird nur so viel CO₂ freigesetzt, wie die Pflanze während des Wachstums aufgenommen hat. Bei der Mercedes-Benz Group kommt ein breites Spektrum nachwachsender Rohstoffe wie Hanf, Kenaf, Wolle, Papier und Naturkautschuk zum Einsatz. Im Technologieträger Concept CLA Class hat der Konzern 2023 erstmals in einem Zierelement im Interieur neuartiges Papiermaterial gezeigt. Es soll in einer Zusammensetzung aus je einer Hälfte recycelter Zellulose und Hanf in die Serienproduktion gehen.

Die Mercedes-Benz S-Klasse zeigt bereits heute, wie viele Bauteile anteilig aus nachwachsenden Materialien hergestellt werden können: Für den Innenraum wurde ein Mikrosandwich-Material entwickelt, das in den meisten Bauteilen mit Naturfasern verstärkt wird. Es wird in den Kartentaschen in der Türverkleidung, im Lehnenanteil des Sitzes und für die Hutablage eingesetzt. Das Material wiegt 40% weniger als ein

Ressourcenschonung

vergleichbares herkömmliches Bauteil. Das geringere Gewicht führt von der Produktions- über die Nutzungs- bis hin zur Entsorgungsphase zu einem geringeren Primärenergiebedarf. Außerdem ist das naturfaserbasierte Material besonders bruchfest und trägt damit zur Sicherheit des Fahrzeugs bei.

Leder und Lederalternativen: nachhaltigere Handhabung

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf eine umweltverträglichere Verarbeitung von Materialien wie etwa Leder. Seit dem Berichtsjahr 2023 setzt sie in ihren Baureihen schrittweise noch mehr möglichst nachhaltig erzeugtes und verarbeitetes Leder ein. Die Betrachtung reicht dabei von der Tierhaltung bis zum Gerbprozess. So schreibt die Mercedes-Benz Group die Einhaltung verschiedener Tierwohl-Kriterien vor. Der Konzern fordert von seinen Lieferanten z. B., die vom Animal Welfare Committee herausgegebenen »5 Freedoms of Animal Welfare« für die Tierhaltung einzuhalten. In einem weniger umweltbelastenden Gerbprozess dürfen zudem künftig nur noch pflanzliche, organisch-mineralische oder alternative Gerbstoffe eingesetzt werden, die vollständig chromfrei sind – beispielsweise getrocknete Schalen von Kaffeebohnen, Kastanien oder Extrakte aus anderen nachwachsenden Rohstoffen. Für die zukünftigen Elektrofahrzeuge darf das Leder nur noch von Lederproduzenten hergestellt werden, die nach dem Goldstandard der »Leather Working Group« zertifiziert sind. Dieser umfasst wichtige Umweltaspekte wie die Reduktion des Wasser-, Energie- und Chemikalieneinsatzes im Gerbprozess.

Darüber hinaus arbeitet die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit den Lieferanten an der kontinuierlichen Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Lederprodukten. Beispielsweise müssen die Partner für die gesamte Wertschöpfungskette eine Ökobilanz vorlegen. So können gezielt Maßnahmen ergriffen werden, um den ökologischen Fußabdruck des Leders zu reduzieren.

Die Mercedes-Benz Group wendet sich klar gegen jede Form der illegalen Entwaldung. Von ihren Lieferanten fordert sie, dass diese im Rahmen ihrer eigenen Geschäftstätigkeit nicht zu illegaler Entwaldung beitragen oder von solcher profitieren. Darüber hinaus verpflichtet sie ihre Lieferanten vertraglich, Sorgfaltsmaßnahmen zu ergreifen, um auch den Schutz natürlicher Wälder in der tieferen Lieferkette zu unterstützen.

Nur einen kleinen Teil des Leders in ihrer Wertschöpfungskette bezieht die Mercedes-Benz AG aus Brasilien. Um Lösungen für entwaldungsfreie Leder-Lieferketten zu erarbeiten, hat sie 2023 mit einem Lieferanten und einer internationalen Organisation ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. Im Fokus stehen Häute, die für die Weiterverarbeitung und schließlich zur Ausstattung ausgewählter Baureihen bezogen werden. Mit ihren Partnern arbeitet die Mercedes-Benz AG u. a. an dem Einsatz und der Auditierung von Tracking-Systemen für die Rückverfolgbarkeit des fertigen Leders bis zu seinem Ursprung.

Das Unternehmen hat entschieden, weiter einen geringen Prozentsatz des Leders aus Brasilien zu beziehen,

da es Hochrisikogebiete als Bezugsquellen kritischer Rohstoffe nicht grundsätzlich ausschließt. Dabei wendet es den Grundsatz »Befähigung vor Rückzug« an: Statt sich abzuwenden, gilt es, einen Beitrag zum besseren Schutz der Menschen und der Umwelt vor Ort zu leisten. Damit folgt die Mercedes-Benz AG auch der Empfehlung von [Nichtregierungsorganisationen \(NGOs\)](#), Politik und anderen relevanten Interessengruppen, die dazu raten, sich nicht pauschal aus Hochrisikoländern zurückzuziehen.

Gleichzeitig forscht die Mercedes-Benz Group an tierfreien, ressourcenschonenden Alternativen zu Echtleder. Bei der Entwicklung und Auswahl dieser Materialien achtet sie auf einen möglichst hohen Rezyklatanteil oder die Verwendung nachwachsender Rohstoffe anstelle von erdölbasierten Rohstoffen.

Batterieentwicklung

Batterien sind eine Schlüsselkomponente bei der Elektromobilität. Bei der Mercedes-Benz Group befassen sich Fachleute verschiedener Disziplinen mit allen Aspekten dieser Speichertechnologie – von der Grundlagenforschung bis zur Produktionsreife. Hierbei verfolgt die Mercedes-Benz Group zwei Ziele: Zum einen will sie den Einsatz kritischer Materialien wie Kobalt in ihren Batterien immer weiter reduzieren. Zum anderen beabsichtigt sie, ausschließlich Batteriezellen mit Rohstoffen aus Minen zu beziehen, die gemäß dem »Standard for Responsible Mining« der [Initiative for Responsible Mining Assurance \(IRMA\)](#) auditiert sind.

Ressourcenschonung

Die Mercedes-Benz Group investiert seit Jahren in ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren für Batterien und arbeitet kontinuierlich daran, die aktuelle Lithium-Ionen-Batterie zu optimieren. Um die Entwicklung aktueller und künftiger Batterietechnologien voranzutreiben, arbeitet sie gemeinsam mit Partnern beispielsweise daran, die Energiedichte von Lithium-Ionen-Batterien zu steigern. Erprobt werden etwa Anoden mit hohem Siliziumgehalt oder Lösungen in Verbindung mit der Festkörpertechnologie.

Die Mercedes-Benz AG hat für alle Rohstoffe, die direkt und indirekt bezogen werden, eine Strategie, die Bedarfe für die Batterieproduktion langfristig sichert. Um die ambitionierten Ziele des Elektro-Hochlaufs zu erreichen, erschließt das Unternehmen zudem gemeinsam mit seinen Partnern neue Rohstoffquellen und diversifiziert seinen Rohstoffbezug. Dazu untersucht der Einkaufsbereich fortlaufend den Direktbezug von allen Batterierohstoffen für relevante Märkte, um Versorgungs-, Preis- und Nachhaltigkeitsrisiken zu minimieren.

Mitte 2022 hat die Mercedes-Benz AG u. a. eine wichtige strategische Partnerschaft mit dem Start-up Rock Tech Lithium Inc. geschlossen, um die Lithiumversorgung für die vollelektrische Zukunft sicherzustellen. Im Rahmen seines Direct-Sourcing-Ansatzes geht das Unternehmen damit einen wichtigen Schritt zur Sicherung der Lithiumversorgung in seiner europäischen Batterieproduktion. Die Vereinbarung mit Rock Tech Inc. ermöglicht es der Mercedes-Benz AG, ihre Batteriepartner mit hochwertigem Lithiumhydroxid beliefern zu lassen, um ihre Produktion von vollelektrischen

Fahrzeugen zu steigern. Rock Tech hat im Rahmen der Vereinbarung zugesichert, die Mercedes-Benz AG und deren Batteriepartner mit durchschnittlich 10.000 t Lithiumhydroxid pro Jahr zu beliefern. Im März 2023 startete das Rohstoffunternehmen den Bau seiner Lithiumfabrik in Guben (Deutschland).

Leichtbau

Intelligenter Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs reduzieren. Um gleichzeitig die hohen Sicherheits- und Komfortstandards zu gewährleisten, kommt es auf die richtige Materialauswahl an. Zudem spielen auch die Bauteilkonstruktion und die Fertigungstechnik eine wichtige Rolle. Der höchste Anteil am Gesamtgewicht eines konventionell angetriebenen Pkw entfällt mit 35 % auf den Rohbau. Es folgen das Fahrwerk mit 25 %, die Komfort- und Sicherheitsausstattungen mit 20 % sowie Motor und Getriebe mit 20 %. Bei rein elektrischen Fahrzeugen verschieben sich diese Verhältnisse: Hier hat das eDrive-System inkl. Thermomanagement mit 40 % den höchsten Anteil. Der Anteil des Rohbaus liegt bei 25 %, die Komfort- und Sicherheitsausstattungen (inkl. Elektrik/Elektronik) bei 20 % und der Anteil des Fahrwerks beträgt 15 %.

Aluminium ist leicht, stabil und hat weitere positive Eigenschaften. Daher arbeitet die Mercedes-Benz Group bei der Karosserie zunehmend mit Aluminium-Legierungen für Außenhautteile (Motorhaube, Kotflügel, Dach, Heckdecke sowie in mehreren Baureihen wie S-Klasse, E-Klasse, EQE und EQS auch bei den Türen) und Verstärkungsteile (Motorhaube Innenteil, Dachverstärkung).

Die Mercedes-Benz Group setzt zudem vermehrt auf den Einsatz von Aluminiumblechen, Aluminium-Strangpressprofilen, hoch- und höchstfesten Stählen sowie Aluminium-Druckgussteilen, um das Gewicht und die Funktionalität im Fahrzeug-Rohbau weiter zu optimieren. Bei der Entwicklung von entsprechenden Bauteilen verwendet die Mercedes-Benz Group eine neuartige Entwicklungsmethode, welche sich an natürlichen Formen orientiert. Dabei wird nur dort Material eingesetzt, wo es für die Funktionserfüllung notwendig ist. Für Gussteile, die nach diesem Prinzip entwickelt wurden, hat der Konzern die Marke BIONICAST® etabliert. Erste Komponenten werden bereits in Serie verbaut. So verwendet die Mercedes-Benz Group für die Aufnahme des Gurtaufrollers im Fond des EQS im Rohbau ein BIONICAST®-Gussbauteil. Weitere Komponenten befinden sich in der Entwicklung und sollen u. a. mit der kommenden Fahrzeug-Plattform »Mercedes-Benz Modular Architecture« (MMA) in ausgewählten Serienmodellen zum Einsatz kommen.

Engagement in Rohstoff-Initiativen

GRI 308-2

Rohstoff-Initiativen fungieren als wichtige Plattformen, um eine verantwortungsvolle, umwelt- und klimaverträglichere Beschaffung von Rohstoffen voranzutreiben. Bei der Mercedes-Benz Group stehen dabei die Ressourcen  [Aluminium](#) und Stahl im Fokus:

Aluminium Stewardship Initiative: Die Mercedes-Benz Group hat sich 2018 der Aluminium Stewardship Initiative (ASI) angeschlossen. Damit unterstützt sie die

Ressourcenschonung

Einführung und Verbreitung eines unabhängigen Zertifizierungssystems für die gesamte Aluminium-Wertschöpfungskette, das ethische, ökologische und soziale Aspekte bündelt. Als Teilnehmer am Standards Committee der ASI wirkt der Konzern daran mit, den »Performance Standard« sowie »Chain of Custody Standard« der Initiative weiterzuentwickeln.

Beide Standards spielen für den Konzern sowohl als Vergabekriterium für den Aluminiumeinkauf als auch zur Optimierung der eigenen Produktion eine wichtige Rolle: Lieferanten der europäischen Gießereien und Presswerke der Mercedes-Benz Group erhalten Aufträge nur noch unter der Bedingung, dass das verwendete Primäraluminium von der Mine bis zum Walzwerk ASI-zertifizierte Produktionsstufen durchlaufen hat. Darüber hinaus sind vier europäische Presswerke, in denen Motorhauben für Mercedes-Benz Cars gestanzt werden, nach dem ASI »Performance Standard« erfolgreich zertifiziert.

Responsible Steel Initiative: Seit 2018 ist die Mercedes-Benz Group Mitglied der Responsible Steel Initiative. Denn Stahl ist der Werkstoff, der im Fahrzeug anteilig am meisten verwendet wird und der die weltgrößte Rohstoffindustrie repräsentiert. Die Responsible Steel Initiative hat ein einheitliches Zertifizierungsschema entwickelt, das zum einen Vorgaben an einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen beinhaltet und zum anderen die Treibhausgasemissionen der Stahlindustrie adressiert. Die Anforderungen an das Zertifizierungsschema wurden unter Beteiligung verschiedener Stakeholder, darunter auch die

Mercedes-Benz Group, erstellt. Diese brachte hierbei insbesondere die Perspektive der Endkundinnen und -kunden ein. Neben einer Werkszertifizierung gibt es auch eine produktspezifische Zertifizierung. Dafür wurden für die Bereiche »CO₂« und »Responsible Sourcing« entsprechende Anforderungen entwickelt.

➤ [Klimaschutz in der Lieferkette – Stahl](#)

➤ [Klimaschutz in der Lieferkette – Aluminium](#)

Kreislaufwirtschaft

GRI 301-3

Das übergeordnete Ziel der [Kreislaufwirtschaft](#) ist, den Wert von Produkten, Komponenten und Materialien so lange wie möglich zu erhalten. Auch die Mercedes-Benz Group setzt vermehrt auf Maßnahmen, die die Kreislaufwirtschaft fördern. Dabei folgt sie der [Abfallhierarchie](#): Oberstes Ziel ist es, Abfälle zu vermeiden. Um das zu erreichen, arbeitet die Mercedes-Benz Group daran, die Lebensdauer sämtlicher Fahrzeugkomponenten zu verlängern – beispielsweise, indem besonders langlebige Materialien verwendet werden. Außerdem nutzt sie Ressourcen effizient und verringert den Einsatz begrenzt verfügbarer Rohstoffe. Erst dann folgen gemäß der Abfallhierarchie Maßnahmen zur Wiederverwendung verschiedener Komponenten und Bauteile sowie zur Materialrückgewinnung durch Recycling.

Reuse – neues Leben für gebrauchte Teile

Das Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center (MB GTC) wurde 1996 gegründet und demontiert jährlich mehr als 5.000 Fahrzeuge. Ziel ist es, möglichst viele Bauteile auszubauen, um diese als gebrauchte Ersatzteile zu verkaufen.

Zunächst prüfen interne Fachleute alle ausgebauten Teile auf ihre Qualität. Nur wenn diese den Ansprüchen von MB GTC entspricht, werden sie mit derselben Garantie wie bei einem Neuteil zum Verkauf angeboten.

Bauteile, die die Anforderungen von MB GTC nicht erfüllen, werden weiterverwertet. Durch dieses Recycling können wertvolle Rohstoffe zurückgewonnen und im Kreislauf gehalten werden – beispielsweise Kupfer aus Fahrzeugkabeln, Gold aus Platinen der Steuergeräte oder Platin aus [Katalysatoren](#).

Remanufacturing – Werterhalt für ein weiteres Leben

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

Durch das Remanufacturing können Abfälle vermieden, Rohstoffe geschont und der Energieverbrauch gesenkt werden. Eine durch den TÜV Süd zertifizierte

Ressourcenschonung

Berechnung zeigt: Die Wiederaufbereitung eines Getriebes des Typs NAG2 spart etwa 215 kg CO₂ und 3.074 MJ (854 kWh) an Energie gegenüber einem Neuteil ein.

Wiederverwendung von Hochvoltbatterien

Lithium-Ionen-Batterien enthalten wertvolle Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt. Aus diesem Grund strebt die Mercedes-Benz Group zur bestmöglichen Ressourcenschonung vor dem Recycling der Batterie eine Wiederverwendung im Fahrzeug oder eine Umnutzung zur Verwendung in einem stationären Energiespeicher an.

Dazu erweitert der Konzern sein Portfolio an Lösungen zur Wiederaufarbeitung und Wiederverwendung defekter Batterien sukzessive um neuere Batteriegenerationen. Die technisch instand gesetzten Batterien werden, angelehnt an die Vorgaben der Serienproduktion, ausführlich auf ihre Funktion und Qualität geprüft. Batterien, die sich nicht mehr für eine Wiederverwendung im Fahrzeug eignen – z. B. aufgrund einer verringerten Speicherkapazität –, können in einem stationären Energiespeicher umgenutzt und weiterverwendet werden. Dadurch verbessert der Konzern die Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen und leistet gleichzeitig einen Beitrag zu einer nachhaltigen Energiewirtschaft.

Die Mercedes-Benz Energy GmbH mit Sitz in Kamenz (Deutschland) ist als Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG für die Entwicklung solcher innovativer Energiespeicherlösungen verantwortlich. Diese basieren auf der automobilen Batterietechnologie, die in Elektro- und Hybridfahrzeugen der Mercedes-Benz Group eingesetzt wird. Sie finden Anwendung in 2nd-Life- und

Ersatzteilspeichern. Durch den Aufbau dieser stationären Energiespeicher bringt die Mercedes-Benz Energy GmbH in Zusammenarbeit mit Partnern aus der Energiewirtschaft Elektrofahrzeug-Batterien ans Netz. Das Spektrum für die Großspeicher-Anwendungen von Mercedes-Benz Energy reicht vom  Lastspitzenausgleich und Schwarzstart – vom Stromnetz unabhängiges Hochfahren des Kraftwerks – bis zur unterbrechungsfreien Stromversorgung.

Die Mercedes-Benz Group hat 2023 die Mercedes-Benz Second Life Solutions LLC mit Sitz in Tuscaloosa (USA) gegründet. Das Unternehmen fokussiert sich auf die Geschäftsfelder zur Wiederaufarbeitung und Wiederverwendung von Lithium-Ionen-Batterien sowie der Beschaffung und Vermarktung von Gebrauchtteilen aus dem amerikanischen Markt. Die neue Tochtergesellschaft bietet Lösungen zur Wiederverwendung der Batterien im Fahrzeug oder zur Umnutzung für stationäre Speicheranwendungen lokal an. Bei der Mercedes-Benz Second Life Solutions LLC wird das langjährige Know-how der Mercedes-Benz Group in diesen Geschäftsfeldern innerhalb einer Gesellschaft gebündelt. Damit wird ein weiterer wertvoller Beitrag zur Weiterverwendung von Komponenten und zur Ressourcenschonung im Sinne der Kreislaufwirtschaft geleistet.

Recycling – das Ende am Anfang mitdenken

GRI 306-4

Die Mercedes-Benz Group denkt Kreislaufwirtschaft bei der Produktentwicklung von Beginn an mit und erstellt für jede neue Baureihe ein Recyclingkonzept. Dazu analysiert sie alle Bauteile und Werkstoffe und prüft,

inwiefern sie sich für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses eignen. Alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle und leichten Nutzfahrzeuge ( Fahrzeug-Klasse N1) sind gemäß ISO 22628 zu 85 % stofflich recyclingfähig. Zudem entsprechen sie der europäischen Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG. Diese gibt vor, dass Pkw und Transporter mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t zu 95 % verwertbar sein müssen.

Mercedes-Benz recycelt Antriebsbatterien

Wenn eine Wiederaufbereitung oder -verwendung der Batterie nicht mehr möglich ist, wird sie recycelt, um wertvolle Rohstoffe zurückzugewinnen. Bereits heute ist die Mercedes-Benz Group in der Lage, weit mehr als die vom Batteriegesetz vorgeschriebenen Recyclingquoten für Antriebsbatterien zu erfüllen. Batteriegehäuse, Kabel und Stromschienen lassen sich dabei recht unkompliziert verwerten. Etwas anspruchsvoller wird es bei den Batteriemodulen, in denen ein Großteil der wertvollen Materialien verbaut ist. Die Verfahren existieren bereits, müssen aber noch weiterentwickelt werden, damit die wertvollen Rohstoffe möglichst rein zurückgewonnen werden können.

Grundlegendes Ziel ist es, die Recyclingquoten weiter zu erhöhen. Die Vision: Alte Batterien von heute sind die Rohstoffminen für die Batterien von morgen. Um das zu erreichen, beteiligt sich die Mercedes-Benz Group an der Forschung und Entwicklung von neuen Recyclingtechnologien und deren Etablierung am Markt. Gemeinsam mit spezialisierten Partnerunternehmen arbeitet sie daran, den Recyclingprozess weiter zu optimieren, und nimmt an Förder- und Forschungsprojekten teil.

Ressourcenschonung

Die Menge der zu verwertenden Batterien wird mit ansteigender Marktdurchdringung von Elektroautos schrittweise steigen. Mit Blick auf den Lebenszyklus von Elektrofahrzeugen ist in den 2030er-Jahren mit erheblichen Mengen an zu recycelndem Material zu rechnen. Um hierfür noch mehr Know-how aufzubauen, errichtet die Mercedes-Benz AG am Standort Kuppenheim (Deutschland) eine eigene, bilanziell CO₂-neutral¹ betriebene Pilotfabrik zum Recycling von Lithium-Ionen-Batteriesystemen. Sie ist ein wichtiger Teil ihrer globalen Mercedes-Benz Batterie-Recyclingstrategie. Dazu hat die Gesellschaft die  LICULAR GmbH als 100%iges Tochterunternehmen gegründet. Der Aufbau der Fabrik erfolgt in zwei Stufen: Seit dem Berichtsjahr wird eine Anlage zur mechanischen Zerlegung gebaut. In einem zweiten Schritt sollen – sofern die Gespräche mit der öffentlichen Hand erfolgreich sind – die Anlagen zur  hydrometallurgischen Aufbereitung der Batteriematerialien in Betrieb gehen. Das Verfahren ermöglicht Rückgewinnungsquoten von mehr als 96%. Mithilfe dieser Technologie arbeitet die Mercedes-Benz AG gemeinsam mit Partnern auch in China und den USA daran, einen geschlossenen Wertstoffkreislauf für das Batterierecycling darzustellen.

Recycling von Stahl- und Aluminiumschrotten

Der Einsatz von Sekundärmaterialien wie Stahl- und Aluminiumschrotten kann dazu beitragen, CO₂-Emissionen im Herstellungsprozess der Werkstoffe zu verringern sowie den primären Ressourcenbedarf im

Sinne einer Kreislaufwirtschaft zu senken. Daher spielt Stahlschrott neben der Dekarbonisierung der Primärstahlerzeugung eine entscheidende Rolle im Rahmen der »Ambition 2039«. Die Mercedes-Benz AG bezieht bereits heute CO₂-reduzierten Flachstahl der Salzgitter Flachstahl GmbH. Dieser wird zu 100% aus Schrott im Elektrolichtbogenofen hergestellt. Damit lassen sich die CO₂-Emissionen für die jeweiligen Stahlgüten um mehr als 60% gegenüber der konventionellen Hochofenroute reduzieren. Darüber hinaus setzen die Mercedes-Benz AG und der österreichische Stahlhersteller voestalpine auf das Recycling von Stahlschrott, der im Mercedes-Benz Cars Werk Sindelfingen (Deutschland) anfällt. Zunächst liefert voestalpine Stahl per bilanziell CO₂-neutralem Schienentransport von Linz (Österreich) nach Sindelfingen (Deutschland). Auf dem Rückweg bringt der gleiche Zug Presswerkschrotte zu voestalpine. Dadurch kann der Lieferant den Schrott direkt wiederverwerten. In einer Absichtserklärung haben sich die Partner auf den Bezug von CO₂-reduziertem, aus Schrott- und Primärrohstoffen gewonnenem Stahl aus einem Elektrolichtbogenofen (EAF) verständigt. Ab 2027 möchte voestalpine am Standort Linz einen EAF betreiben. Die Mercedes-Benz AG hat außerdem einen Liefervertrag mit Steel Dynamics, Inc. (SDI) über jährlich mehr als 50.000 t CO₂-reduzierten Stahl für ihr Produktionswerk in Tuscaloosa, Alabama (USA), unterzeichnet. Damit erreicht das Unternehmen einen weiteren wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Dekarbonisierung der globalen Stahllieferkette. Der Flachstahl von SDI verfügt darüber hinaus über einen Schrottanteil von mindestens 70% und wird in allen in Tuscaloosa produzierten

Mercedes-Benz Modellen verbaut – darunter der EQS SUV sowie der EQE SUV.

Auch bei Aluminium setzt die Mercedes-Benz AG bereits auf den Einsatz von Sekundärmaterial. Nur wenige Monate nach der Ankündigung der Technologiepartnerschaft mit dem Aluminiumhersteller Hydro im Dezember 2022 hat die Mercedes-Benz AG im Jahr 2023 anspruchsvolle Strukturgussbauteile für den Rohbau aus CO₂-armem Aluminium mit einem Mindestanteil von 25% Post-Consumer-Schrott in die Serienproduktion gebracht.

Werkstattentsorgung mit MeRSy

GRI 306-5

Im Rahmen des in der deutschen Retailorganisation etablierten Werkstattentsorgungssystems »MeRSy« werden Werkstattabfälle – ausgebaute Fahrzeugteile, Flüssigkeiten und Ersatzteil-Verpackungen –, die bei der Wartung oder Reparatur der Fahrzeuge entstehen, gesammelt und verwertet. Im Berichtsjahr wurden in Deutschland insgesamt 22.500 t ausgebaute Fahrzeugteile, 2.100 t Flüssigkeiten und 4.500 t Verpackungen gesammelt und der Verwertung zugeführt.

Werkstattentsorgung mit MeRSy (in t)

Abfälle nach Kategorie	2023	2022	2021	2020	2019
Fahrzeugaltteile	22.500	24.600	23.700	23.100	21.900
Flüssigkeiten	2.100	2.800	2.200	2.200	2.100
Verpackungen	4.500	5.000	5.500	5.600	6.100
Gesamt	29.100	32.400	31.400	30.900	30.100

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Ressourcenschonung in der Produktion

Strategie und Konzepte

Ressourcenschonendere Produktion

GRI 3-3

Für die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen spielt neben dem Ressourceneinsatz im Fahrzeug auch der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund arbeitet die Mercedes-Benz Group kontinuierlich daran, die Produktion effizienter und umweltverträglicher zu gestalten.

Um den ökologischen Fußabdruck seiner Produktion zu verringern, hat sich der Konzern für seine Produktionsstandorte weltweit Reduktionsziele für Energie, Wasser und Abfall gesetzt.

Durch Optimierungen bei der Energieeffizienz verringert die Mercedes-Benz Group den Energieverbrauch, schont Ressourcen und reduziert gleichzeitig den CO₂-Ausstoß in der Produktion. Auch den Wasserbezug will die Mercedes-Benz Group reduzieren – beispielsweise durch die Kreislaufführung, also die mehrmalige Aufbereitung und Nutzung von Wasser für Produktionszwecke. Zudem gilt es, Abfallmengen zu senken. Um dies zu erreichen, forciert die Mercedes-Benz Group ihre

Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch an ihren Standorten. Für ihre Produktionsstandorte weltweit hat sich die Mercedes-Benz Group Reduktionsziele u. a. für die Gesamtabfallmenge und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug gesetzt. Um seine Ziele zu erreichen, stellt der Konzern über das konzernweite Ressourcenmanagement mit seinen Umwelt- und Energiemanagementsystemen sicher, dass entsprechende Maßnahmen entwickelt, ggf. an Herausforderungen angepasst und kontrolliert werden.

Für das Monitoring der Reduktionsziele und die Berichterstattung erhebt die Mercedes-Benz Group systematisch die wichtigsten Umwelt- und Energiedaten ihrer Werke. Diese Daten werden von den weltweiten Produktionsstandorten in ein zentrales Umweltdaten-Informationssystem eingegeben und anschließend ausgewertet.

Anhand dieser Daten und mithilfe interner und externer Instrumente überprüft die Mercedes-Benz Group, inwieweit die Ressourcenziele für die Werke erreicht werden. Für die interne Überprüfung hat sie Kennzahlen definiert, die sie regelmäßig verfolgt. Mit der externen Überprüfung hat die Mercedes-Benz Group eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft betraut. Diese überprüft jährlich eine Auswahl der Konzernziele und deren Umsetzung. Die geprüften Ergebnisse nutzt die Mercedes-Benz Group, um ihre Maßnahmen zur Ressourcenschonung anzupassen und weiterzuentwickeln.

Konzernweites Ressourcenmanagement

GRI 2-12/-23/-24 GRI 3-3 GRI 303-1

Um eine effiziente, hochwertige und umweltschonende Herstellung zu gewährleisten, hat der Konzern an seinen eigenen Produktionsstandorten weltweit ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 etabliert und zertifizieren lassen. Alle deutschen sowie die beiden europäischen Produktionsstandorte in Kecskemét (Ungarn) und Vitoria (Spanien) sind zusätzlich nach EMAS validiert. Zudem verfügen die deutschen Produktionsstandorte seit dem Jahr 2012 über Energiemanagementsysteme nach ISO 50001, die der Konzern alle drei Jahre zertifizieren lässt. Außerhalb Deutschlands betreibt die Mercedes-Benz Group derzeit ISO-50001-Systeme an einzelnen Standorten, beispielsweise in Kecskemét (Ungarn), Jawor (Polen) und Vitoria (Spanien). International hat die Mercedes-Benz Group die Einführung von zertifizierten Energiemanagementsystemen nach ISO 50001 im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. So wurden an den Standorten Pune (Indien) und Sebes (Rumänien) neue Managementsysteme implementiert. Die einzelnen Geschäftsfelder und Produktionsstandorte sind für den schonenden Einsatz von Ressourcen in gleicher Weise verantwortlich. Sie legen übergreifende und auch standortbezogene Ziele fest und berichten hierzu an das zuständige Management. Dieses Vorgehen leitet sich aus dem Zielesystem ab, das als Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategie vom Vorstand verabschiedet wurde.

Ressourcenschonung

Mit den Umwelt- und Energiemanagementsystemen sorgt die Mercedes-Benz Group u. a. für klare Verantwortlichkeiten, ein transparentes, standardisiertes Umsetzen interner und externer Umweltschutz- und Energieeffizienzvorgaben und stellt ein umfassendes Reporting an den weltweiten Produktionsstätten sicher. Im Rahmen der lokalen Umweltmanagementsysteme und der übergeordneten konzernweiten Risikobewertungen prüft die Mercedes-Benz Group den rechtskonformen Betrieb in den Bereichen Abfallwirtschaft, Luftemissionen, Abwassereinleitung und Boden-/Grundwasserbelastung sowie im Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen. Sollte es zu relevanten Mängeln kommen, erfasst und beseitigt die Mercedes-Benz Group diese.

Um Mensch und Umwelt zu schützen, muss die sichere und rechtskonforme Verwendung von Gefahrstoffen sichergestellt sein. Dazu hat die Mercedes-Benz Group an ihren deutschen Standorten sowie einzelnen Standorten außerhalb Deutschlands ein umfangreiches IT-gestütztes Gefahrstoffmanagementsystem entwickelt und implementiert. Dieses beinhaltet eine Reihe interner Vorgaben und Prozesse – u. a. zur Freigabe von Gefahrstoffen oder zur Prüfung von Ersatzstoffen mit geringeren Risiken. Die Einhaltung der Vorgaben wird durch geeignete Kontrollmechanismen überwacht. Hierzu sind im Gefahrstoffmanagementsystem verschiedene Listen mit Stoffen hinterlegt, für die es gesetzliche oder interne Beschränkungen und Verbote gibt. Erstere umfassen u. a. die europäischen Verordnungen REACH und POP sowie die deutsche Chemikalien-Verbotsverordnung und das deutsche

Ausgangsstoffgesetz; zu den internen Vorgaben zählen etwa Liefervorschriften. Werden Produkte mit solchen Stoffen eingesetzt, gibt es im Gefahrstoffmanagementsystem Hinweise und es werden geeignete Maßnahmen ergriffen. Zudem werden wichtige Kennzahlen zum Gefahrstoffmanagement auf Werks-, Abteilungs- oder Kostenstellenebene transparent dargestellt. Dadurch können bereichsspezifische Ziele systematisch abgeleitet und verfolgt werden. Die Mercedes-Benz Group arbeitet außerdem bereits seit 2017 mit dem weltweit geltenden Standard »Handling of Hazardous Substances« und hat diesen als mitgeltende Regel zur Konzernrichtlinie »Umwelt- und Energiemanagement« implementiert. Darin sind Vorgaben zum rechtskonformen Einsatz von Gefahrstoffen sowie entsprechende Vorgaben zur Substitutionsprüfung und damit Verwendung weniger kritischer Gefahrstoffe enthalten.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird sowohl durch externe Gutachterinnen und Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, EMAS, ISO 50001) als auch im Umweltbereich über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-[Due-Diligence-Prozess](#)) überprüft.

Bereits 1999 hat der Konzern eine Environmental Due Diligence Methode entwickelt und aktualisiert diese kontinuierlich, um potenzielle Umweltrisiken an den Produktionsstandorten transparent zu machen, zu bewerten und ihnen entsprechend vorzubeugen. Diese Methode wendet die Mercedes-Benz Group seither konzernweit an – sowohl intern an allen Produktionsstandorten, die sich mehrheitlich im Besitz des

Konzerns befinden, als auch extern bei [Merger- und Akquisitionsvorhaben](#). In einem Fünfjahresturnus begutachtet und bewertet der Konzern seine konsolidierten Produktionsstandorte nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet, sodass etwaige Optimierungen vorgenommen werden können. Zudem überprüft der Konzern jährlich, inwiefern die Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten umgesetzt wurden. Ziel der Umweltrisikobewertung ist es, an allen Produktionsstandorten weltweit einen hohen Umweltstandard einzuhalten.

Maßnahmen und Ergebnisse

Schulungen zum Umweltschutz

Die Mercedes-Benz Group führt an ihren Standorten regelmäßige Schulungen zum Umweltschutz durch. Wichtige Themen sind u. a. Abfall- und Gefahrstoffmanagement, Immissions- und Gewässerschutz, Abwasserbehandlung, Notfallmanagement bei umweltrelevanten Betriebsstörungen oder umweltschutzgerechte Planung von Anlagen und Arbeitsstätten.

Inhalte und Häufigkeit der unterschiedlichen, teilweise verpflichtenden Umweltschulungen werden abhängig von persönlichen Aufgaben und der Funktion im Konzern, den Standortbegebenheiten und den aktuellen rechtlichen Anforderungen durchgeführt.

Ressourcenschonung

Senkung des Energieverbrauchs**GRI 302-1/-3/-4/-5**

Der Konzern sensibilisiert die Belegschaften der Werke für das Thema Energiesparen – u. a. mit allgemein sichtbaren Tipps, Schulungen und Initiativen. Ziel ist es, in den Teams das Bewusstsein zu stärken und Nachhaltigkeitsthemen aktiv mitzugestalten. Bei der Neubeschaffung von Produktionsanlagen und dem Umbau von Gebäuden achtet die Mercedes-Benz Group auf eine hohe Energieeffizienz. Dabei stehen die Steuerungen aller technischen Einrichtungen und Komponenten sowie eine transparente Messung der Verbrauchswerte im Fokus. Wichtig ist z. B., dass sich die Produktionsanlagen in den Pausen und in der produktionsfreien Zeit abschalten lassen und auch unter **Teillast** effizient betrieben werden können.

Regelmäßig misst und bewertet die Mercedes-Benz Group die wesentlichen Energieverbräuche, um die Einsparpotenziale in Produktion und Infrastruktur zu erkennen und zu nutzen.

Um Transparenz über den Energiebezug und die Energieverbräuche zu schaffen, wurde konzernweit eine innovative Energiemanagementsoftware implementiert. Mit ihr werden für Produktionswerke und Gebäude sowie einzelne Anlagen die Verbräuche erfasst, analysiert und bei Abweichungen entsprechende Gegenmaßnahmen automatisiert initiiert.

Um Energie zu sparen, setzt die Mercedes-Benz Group beispielsweise auf eine effiziente Steuerung der Energieversorgungs- und gebäudetechnischer Anlagen u. a. durch bedarfsorientierte lokale Beleuchtungssteuerungen, **Luftvolumenstromregelungen** in Zu- und Abluftanlagen sowie eine lastabhängige Volumensteuerung der Luftzufuhr bei Lackiertrocknern.

Außerdem nutzt der Konzern intelligente Robotersteuerung und hocheffiziente **Turboverdichter** zur zentralen Druckluftherzeugung. Weitere Maßnahmen zur Energieeffizienzsteigerung sind die Sanierung von Lüftungsanlagen mit hocheffizienter Wärmerückgewinnung und die bereits an allen Standorten umgesetzte Beleuchtungstechnik sowie eine konsequente Reduktion der **Grundlast** der Verwaltungs- und Produktionsbereiche.

Weiterhin verwendet die Mercedes-Benz Group neue Technologien, um bestehende energieintensive Prozesse weiter zu optimieren. So reguliert eine Anwendung mit **Künstlicher Intelligenz (KI)**, wie die Zuluft in einer bestimmten Lackierungskabine im Werk Rastatt (Deutschland) konditioniert wird. Die Funktion soll in weitere Kabinen integriert werden, um den Energieverbrauch noch stärker zu senken.

Etwa 3% des Energieverbrauchs pro produziertem Fahrzeug entfallen auf Erzeugungsverluste aus der Strom- und Wärmeproduktion in den hocheffizienten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen der Mercedes-Benz Cars.

Die Produktionsstandorte der Aggregate-Werke produzieren auch Produkte und Teilesätze für Fahrzeuge, deren Produktionsstückzahl nicht in dem Bilanzraum des Konzerns konsolidiert wird. Etwa 32% des Energieverbrauchs der Aggregate-Werke entfallen auf diese Produktionsumfänge.

Aufgrund der Umsetzung dieser und weiterer Energieeffizienzmaßnahmen ist im Berichtsjahr der Energieverbrauch pro Fahrzeug bei Mercedes-Benz Cars um 12% gegenüber 2022 gesunken. Bei Mercedes-Benz Vans ist der Energieverbrauch pro Fahrzeug aufgrund ähnlicher Effekte um 8% im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans verbrauchten in der Produktion im Jahr 2023 Strom, Erdgas, Kraftstoffe und weitere Energieträger in Höhe von 4.943 GWh und damit 7% weniger als im Vorjahr.

Spezifischer Energieverbrauch in der Produktion (in MWh/Fahrzeug)¹

	GRI 302-3	2023 ⁵	2022	2021	2020	2019
Cars ²		2,97	3,36	4,09	3,72	3,22
davon Aggregate Werke ³		1,17	1,31	1,59	-	-
davon Aufbau Werke ⁴		1,80	2,06	2,28	-	-
Vans		2,26	2,47	2,90	2,77	2,84

1 Inkl. Strom, Erdgas, Fernwärme, Heizöl und Flüssiggas.

2 Separate Berichterstattung für Aggregate- und Aufbauwerke ab 2021.

3 Herstellung von Komponenten für Fahrzeuge.

4 Endmontage von Fahrzeugen.

5 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Ressourcenschonung

Energieverbrauch (in GWh)

GRI 302-1			
	2023 ³	2022	2021 ²
Strom	2.340	2.481	2.492
Erdgas	2.331	2.531 ⁴	3.101 ⁴
Biogas	29		
Fernwärme	567	597	733
Heizöl	78	78	39
Flüssiggas	38	37	52
Wasserstoff	15	0	-
Kraftstoffe ¹	331	363	370
Summe	5.729	6.087	6.786
davon Summe in der Produktion	4.943	5.294	5.741

- Seit 2017 wird zusätzlich zum Kraftstoffeinsatz in Prüfständen und Notstromaggregaten auch der Kraftstoffverbrauch in firmeneigenen Fahrzeugen bilanziert.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.
- Bis 2022 wurde Biogas mit unter Erdgas berichtet.

Von den fremdbezogenen Energieträgern (Strom, Erdgas und Heißwasser) hat die Mercedes-Benz Group im Jahr 2023 insgesamt 505,7 GWh an Dritte weitergeleitet. Diese Menge ist vom ausgewiesenen Gesamtenergieverbrauch des Konzerns bereits abgezogen worden.

Mercedes-Benz Group in China

	Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Fujian Benz Automotive Co., Ltd.
Gesellschafter	51 % BAIC 38,665 % Mercedes-Benz Group AG 10,335 % Mercedes-Benz Group China Ltd.	50 % Mercedes-Benz Vans Hong Kong Limited 35 % BAIC Motor Corporation Ltd. 15 % Fujian Motor Industry Group Corporation
Standort	Beijing	Fuzhou
Produktionsvolumen 2023	573.029 Einheiten	33.256 Einheiten
Produktion	E-Class L/C-Class L/A-Class L/AMG A35L/ GLC/GLB/GLA/EQE/EQE SUV/EQB/EQA	Vito/V-Klasse
Energieverbrauch	1.027,7 GWh davon Strom: 548,7 GWh davon Erdgas: 479,0 GWh	98,6 GWh davon Strom: 47,5 GWh davon Erdgas: 51,1 GWh

Effiziente Wassernutzung

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

Mit zunehmend auftretenden Extremwetterereignissen, wie Dürren und Starkregen, gewinnt eine effiziente Wassernutzung an Bedeutung. Um weiterhin ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden und wirkungsvoll zu einer nachhaltigeren Wasserbewirtschaftung beizutragen, hat die Mercedes-Benz Group deshalb 2022 ihre [Wasserpolitik](#) verabschiedet. Sie fußt auf den strategischen Säulen »Frischwasserschutz inkl. Reduzierung des Verbrauchs«, »Effiziente Nutzung und Aufbereitung entstehenden Abwassers« sowie »Vermeidung von Boden- und Grundwasserbeeinträchtigungen und Hochwasserschutz«. Außerdem hat sich der Konzern das Ziel gesetzt, weltweit in allen Mercedes-Benz Produktionswerken kein Trinkwasser für Produktionszwecke zu verwenden. Zusätzlich soll – sofern gemäß standortspezifischen Gegebenheiten

sinnvoll – vermehrt Niederschlags- und Oberflächenwasser eingesetzt werden.

Damit die Standorte gezielte Maßnahmen einführen können, hat die Mercedes-Benz Group bereits 2014 den Standard »Storm Water Protection – Pollutant Discharge Elimination« entwickelt. Er beinhaltet Richtlinien dazu, wie sich durch Regenwassermanagement an Produktionsstandorten, Niederlassungen und Werkstätten eine potenzielle Verschmutzung aufgrund von zuvor verunreinigtem Niederschlagswasser vermeiden und vermindern lässt.

Um ihren Wasserverbrauch zu überwachen und zu bewerten, wendet die Mercedes-Benz Group seit Jahren eine eigene, insbesondere auf Frischwasser bezogene Bilanzierungsmethode an. Danach ist der Wasserverbrauch pro Fahrzeug bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr gegenüber 2022 um insgesamt 8 %

Ressourcenschonung

gesunken. Mercedes-Benz Vans konnte den Wasserverbrauch pro Fahrzeug um 6% im Vergleich zum Vorjahr reduzieren.

Zusätzlich hat der Konzern im Berichtsjahr eine Bilanzierungsmethode gemäß den Standards der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) und des [CDP](#) eingeführt. Im Berichtsjahr beträgt der Wasserverbrauch der Mercedes-Benz Group in der Produktion nach GRI/CDP 1,913 Mio. m³. Der spezifische Wasserverbrauch nach GRI/CDP beträgt für Mercedes-Benz Cars 1,15 m³/Fahrzeug und für Mercedes-Benz Vans 0,91 m³/Fahrzeug. Diese Ergebnisse fallen aufgrund abgezogener Wasserrückführungen (z. B. Abwassermengen) deutlich geringer aus als die o. g. Resultate nach bisheriger Bilanzierungsmethode, die einzig das durch Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans verbrauchte Frischwasser ausweisen.

Spezifischer Wasserverbrauch in der Produktion (in m³/Fahrzeug)

Mercedes-Benz Bilanzierung					
	2023 ¹	2022	2021	2020	2019
Cars	4,03	4,36	4,87	4,65	4,06
Vans	3,32	3,53	4,09	4,15	3,70

Bilanzierung nach GRI / CDP

	2023 ¹
Cars	1,15
Vans	0,91

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Bei der Mercedes-Benz Group wird nur erneuerbares Süßwasser (≤1.000 mg/l Filtrattrockenrückstand – TDS) verwendet. Meer-/Brackwasser und anderes Wasser (>1.000 mg/l TDS) kommen nicht zum Einsatz. Außerdem spielen bei den Produktionsstandorten die sektorspezifischen Wasserarten »produziertes Wasser«, »eingeschlossenes Wasser« und »Kühlwasser« in dieser Form keine Rolle. Des Weiteren findet keine ab- bzw. prozesswasserbedingte Wasserspeicherung statt. Zur Verringerung des Wasserbedarfs und damit der Entnahme von Wasser wird dieses dort, wo es möglich ist, aufbereitet, im Kreislauf geführt und somit recycelt und wiederverwendet.

Ein erstes Projekt in diesem Bereich startete der Konzern am Standort Sindelfingen (Deutschland) im Juni 2023 zusammen mit dem kommunalen Abwasserentsorger. Das Ziel: durch einen geschlossenen Kreislauf das Frischwasser für die Produktion weitgehend durch aufbereitetes kommunales Abwasser ersetzen. 2023 konnten so in Summe 123.000 m³ Frischwasser eingespart werden. Ob auch in anderen Werken recyceltes Abwasser eingesetzt werden kann, prüft die Mercedes-Benz Group mittels Machbarkeitsstudien.

Um den Frischwassereinsatz weiter zu minimieren, setzt die Mercedes-Benz Group zudem auf den Einsatz geschlossener und hybrider Kühlsysteme.

Wasserentnahme (in 1.000 m³)

GRI 303-3	2023 ²	2022	2021 ¹
Fremdbezug (Trinkwasser)	5.116	5.111	5.128
Brunnenwasser (Eigenförderung)	2.106	2.053	2.133
Oberflächenwasser	144	110	152
genutztes Niederschlagswasser	16	21	42
Summe	7.382	7.295	7.454
davon Summe in der Produktion	6.738	6.776	6.890

- ¹ Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.
- ² Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Von den fremdbezogenen und eigens aus Brunnen geförderten Wassermengen hat die Mercedes-Benz Group im Jahr 2023 insgesamt 155.000 m³ an Dritte weitergeleitet. Diese Menge ist vom ausgewiesenen Gesamtwasserverbrauch des Konzerns bereits abgezogen worden. In Form von Indirekteinleitung hat die Mercedes-Benz Group 2023 insgesamt 4.938.325 m³ als Abwasser eingeleitet.

Das vorbehandelte Prozessabwasser aus der Produktion und das Sanitärabwasser werden gemäß den gesetzlichen Vorgaben an die kommunalen Kläranlagen zur Behandlung weitergeleitet. Um das Risiko der Gewässerverunreinigung zu minimieren, werden u. a. regelmäßige Abwasserkontrollen durchgeführt und dokumentiert.

Ressourcenschonung

Abwassermengen (in 1.000 m³)

	2023	2022	2021
GRI 303-4			
Direkteinleiter	340	226	259
Indirekteinleiter	4.938	4.655	4.756
Summe	5.278	4.881	5.015

Abwasserdirekteinleitungen

	2023	2022	2021
GRI 303-4			
Chemischer Sauerstoffbedarf (CSB) (in t)	6	7	9
Zink (Zn) (in kg)	2	0	2
Nickel (Ni) (in kg)	44	24	19
Gesamtchrom (Cr) (in kg)	0	0	0

Wasserrisiken bewerten

An den Mercedes-Benz Standorten bewertet die Mercedes-Benz Group im Rahmen ihrer Umweltrisikobewertungen alle fünf Jahre auch Wasserrisiken. Im Fokus stehen hierbei die Themen Wasserentnahme, Abwasserreinigung, Einleitung, Verschmutzung, Hochwasser und Rückhaltung im Notfall. Sofern notwendig, werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet und ihre Umsetzung wird überwacht. Damit ist eine technische und organisatorische Risikoverringerung gegeben und nachweisbar.

Darüber hinaus nutzt die Mercedes-Benz AG den sog. »Water Risk Filter« des World Wide Fund For Nature (WWF) und das Bewertungstool »Aqueduct Water Risk Atlas« des World Resources Institute (WRI), um Standorte mit wasserbezogenen Risiken zu identifizieren. Im Berichtsjahr wurden damit an allen Produktionsstandorten Analysen durchgeführt. Entsprechende Daten zu Wasserentnahme und Wasserverbrauch liegen für alle Produktionsstandorte (auch für Gebiete mit höherem Risiko für Wasserstress) vor. Daten zu Rückführung sind für einzelne Produktionsstandorte mit höherem Wasserrisiko verfügbar.

Weniger Abfall**GRI 306-1/-2/-5**

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, das Abfallaufkommen in der Produktion so gering wie möglich zu halten. Hierzu will sie die Gesamtabfälle inkl. der Abfälle zur Beseitigung stetig reduzieren.

Entsprechend der [Abfallhierarchie](#) ist es das oberste Ziel der Mercedes-Benz Group, Abfall zu vermeiden. Danach folgen in abnehmender Priorität: Wiederverwendung, Recycling und Verwertung. Erst wenn keine dieser vier Maßnahmen angewendet werden kann, beseitigt die Mercedes-Benz Group den Abfall. Etwa 0,9% der Abfälle von Mercedes-Benz Cars mussten im Berichtsjahr dementsprechend beseitigt werden.

Um den Gesamtabfall zu reduzieren, ist es wichtig, Transparenz über die Abfallwertströme zu schaffen und die verschiedenen Abfallarten korrekt voneinander zu trennen. In Europa erfasst die Mercedes-Benz Group Abfälle beispielsweise nach Abfallschlüsselnummern und behandelt sowie entsorgt sie entsprechend den gesetzlichen Regelungen. Für die fachkundige Entsorgung von Abfällen arbeitet die Mercedes-Benz Group grundsätzlich mit lizenzierten und regelmäßig zertifizierten Entsorgern zusammen. Darüber hinaus reduziert sie weiterhin Abfälle wie Verschnitte, Sande, Filtermaterialien und Schlämme durch neue oder optimierte Produktionsprozesse. Beispielsweise führte eine Prozessanpassung in Kecskemét (Ungarn) im Berichtsjahr zu einer Einsparung von 100 t Reinigungsflüssigkeiten, die bis dahin als Abfall entsorgt wurden.

Die Standorte Sindelfingen, Rastatt und Hamburg (Deutschland) sowie Tuscaloosa (USA) geben außerdem Holz-Einwegpaletten, die bisher entsorgt wurden, weiter in einen zweiten Lebenszyklus außerhalb der Mercedes-Benz Group. Dadurch werden beispielsweise in Rastatt jährlich bis zu 200 t Abfall eingespart.

Nachdem ein Pilotprojekt zum Recycling von Sicherheitsschuhen in Sindelfingen erfolgreich anlief, wurde es noch im Berichtsjahr auf Rastatt und Untertürkheim (Deutschland) ausgeweitet. Anstatt die abgetragenen, gesammelten Schuhe thermisch zu verwerten, bereitet sie ein Entsorgungsfachbetrieb auf. Dadurch lassen sich einige Komponenten als Sekundärrohstoffe anderweitig wiederverwenden.

Ressourcenschonung

Bisher mussten als gefährlich eingestufte pyrotechnische Abfälle wie Airbag-Module oder Gurtstraffer energetisch beseitigt werden. Seit 2023 werden Airbags im Werk Sindelfingen in einem speziellen mobilen Container von Fachkräften gesprengt. Die ausgelösten Stoffe können als ungefährlicher Abfall getrennt und durch Upcycling wiederverwendet werden, z. B. als Taschenin-nenfutter.

Auch mit ihren Lieferanten arbeitet die Mercedes-Benz Group zusammen, um Abfälle zu vermeiden: Ladungsträger und Materialien zur Ladungssicherung, aber auch Stahlfässer z. B. für Wärmeleitpasten, Klebe- oder Schmierstoffe werden in einen Kreislauf überführt und können fortan wiederverwendet werden.

Abfälle nach Abfallkategorie (in 1.000 t)

GRI 306-3/-4/-5			
	2023 ²	2022	2021 ¹
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	3	5	7
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung ³	145	135	151
Schrott zur Verwertung	403	427	433
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	6	8	8
Gefährlicher Abfall zur Verwertung ³	48	47	51
Summe	605	622	651
davon Summe in der Produktion	565	584	610

1 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

2 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

3 Inkl. energetischer Verwertung.

Mercedes-Benz Cars hat im Berichtsjahr gegenüber 2022 den Gesamtabfall pro Fahrzeug um 9 % und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug um 42 % reduziert. Bei Mercedes-Benz Vans ist der Gesamtabfall im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr pro Fahrzeug um 16 % gestiegen, jedoch die Abfallmenge zur

Beseitigung pro Fahrzeug um 21 % gesunken. Aufgrund einer Prozessveränderung wurden externe Prozesse in ein eigenes Produktionswerk integriert. Die daraus resultierenden Mehrmengen werden mit den o. g. Maßnahmen reduziert.

Spezifische Abfälle in der Produktion (in kg/Fahrzeug)

GRI 306-3					
	2023 ¹	2022	2021	2020	2019
Abfall Cars					
nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	1,5	2,0	3,1	6,0	11,6
nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	83,2	86,2	112,5	87,2	75,4
Schrott zur Verwertung	285,2	315,5	357,0	377,2	346,1
gefährlicher Abfall zur Beseitigung	2,0	4,0	3,5	4,9	2,1
gefährlicher Abfall zur Verwertung	29,3	30,9	37,8	35,0	32,0
Summe Produktionsabfall Cars	401,2	438,7	513,9	510,2	467,2
davon Summe Abfall zur Beseitigung Cars	3,5	6,0	6,7	10,8	13,7
Abfall Vans					
nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	1,7	3,1	4,5	5,3	7,0
nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	55,2	39,1	30,1	33,6	41,0
Schrott zur Verwertung	27,3	26,3	27,9	33,8	39,7
gefährlicher Abfall zur Beseitigung	7,4	8,3	11,0	10,7	11,5
gefährlicher Abfall zur Verwertung	11,8	12,3	12,2	12,2	12,3
Summe Produktionsabfall Vans	103,3	89,2	85,8	95,8	111,5
davon Summe Abfall zur Beseitigung Vans	9,1	11,4	15,6	16,1	18,5

1 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Ressourcenschonung

Abfälle und CO₂-Emissionen in der Gastronomie vermeiden

In Kantinen und Shops deutschlandweit angebotene Speisen und Getränke können sich durch ihre Produktion, ihren Vertrieb und ihre Entsorgung negativ auf die Umwelt auswirken. Ziel der Mercedes-Benz Gastronomie GmbH ist es, die CO₂-Bilanz und die Abfallmengen der Lebensmittel immer weiter zu reduzieren und möglichst umweltverträgliche Verpackungen anzubieten.

Nicht vermeidbare Einwegverpackungen bestehen aus nachwachsenden Rohstoffen, die biologisch abbaubar oder recycelbar sind. Der Fokus aber liegt auf nachhaltigeren Mehrwegalternativen, durch die im Berichtsjahr über 53.000 Einwegverpackungen eingespart wurden.

2023 wurden 54 % der Lebensmittel regional bezogen. Die damit verbundenen kürzeren Transportwege wirken sich positiv auf die CO₂-Bilanz der Speisen aus, die zudem für alle Gerichte im Speiseplan ausgewiesen wird. Auch zählt die vegane Menülinie positiv auf die Bilanz ein; diese wurde im Jahr 2023 bereits von jedem vierten Gast gewählt (Anteil an allen drei verfügbaren Menülinien). Der CO₂-Ausstoß der eingekauften und produzierten Speisen konnte im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr weiter reduziert werden – von 1,81 kg auf 1,77 kg CO₂e je Transaktion.

Darüber hinaus arbeitet die Mercedes-Benz Gastronomie GmbH sorgfältig darauf hin, Lebensmittelverschwendung zu vermeiden. Hierfür wiegt das Unternehmen kontinuierlich seine Speiseabfälle, vergleicht diese

innerhalb seiner Betriebe und leitet daraus entsprechende Maßnahmen ab. So kann es Überproduktion vermeiden und die Menge der zum Serviceende nachproduzierten Speisen verringern. Die Maßnahmen sind auch in den lokalen Umweltschutz- und Energiezielen der Mercedes-Benz Group verankert.

Biologische Vielfalt

GRI 3-3 | GRI 304-1/-2/-3/-4

Der Rückgang der Biodiversität ist ein globales Problem, das weiter voranschreitet. Auch die Mercedes-Benz Group trägt hier Verantwortung, denn die Beanspruchung von Flächen und Ressourcen, der Ausstoß von Schadstoffemissionen und produktionsbedingte Eingriffe in die Umwelt können sich negativ auf die biologische Vielfalt auswirken. Der Konzern ist sich dessen bewusst. Aus diesem Grund ist es Ziel der Mercedes-Benz Group, an allen Standorten umweltbewusst zu handeln und ihre betrieblichen Umweltleistungen kontinuierlich zu verbessern. Dazu gehört auch, die Biodiversität an den Produktionsstandorten tatkräftig zu fördern und zu erhalten. Der Konzern bekennt sich zu den drei grundlegenden Zielen des Internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD): Erhalt der biologischen Vielfalt (genetische Vielfalt, Artenvielfalt, Vielfalt der Lebensräume), nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt und eine gerechte Aufteilung der Vorteile, die aus der Nutzung der genetischen Ressourcen entstehen. Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz Group ihre [Bio-diversity Policy](#) verabschiedet und veröffentlicht.

Zur Bewertung des Umweltschutzes in den Werken werden im Rahmen eines Due-Diligence-Prozesses Standortprofile erstellt. Dabei werden u. a. der Versiegelungsgrad des Standorts, die hydrogeologische Situation, die behördliche Klassifizierung des Standorts und seiner Nachbarschaft sowie das Vorhandensein von ökologisch sensiblen Gebieten oder Schutzzonen im Umfeld erhoben und bei der weiteren Analyse der Standortrisiken entsprechend berücksichtigt. Bei der Standortplanung berücksichtigt der Konzern u. a. den Flächenverbrauch für Bauvorhaben. Dieser soll grundsätzlich so gering wie möglich gehalten werden – etwa durch mehrstöckige, dichte Bebauung.

Flächen

	2023	2022	2021
Werksflächen (in km ²)	33	28	28
Versiegelungsgrad (in %)	60	61	60

Ein Teil der deutschen Werke der Mercedes-Benz Group bewertet seine Flächen anhand des selbst entwickelten Biodiversitätsindex (BIX). Abstufungen des BIX reichen hier von der Wertstufe 0 (Areal ohne ökologische Bedeutung) bis Wertstufe V (sehr hohe ökologische Bedeutung) und können Flächen hinsichtlich ihres Potenzials zur Aufwertung der Artenvielfalt entsprechend messen.

Ressourcenschonung

Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group für die deutschen Standorte interne Handlungsempfehlungen für Biodiversität entwickelt, die praktische Hinweise für eine naturnahe Flächengestaltung in den Werken geben. Zusätzlich entwickelt sie für ihre Standorte Handlungsempfehlungen zur Dach- und Fassadenbegrünung.

Die konzernweiten Maßnahmen zur Wahrnehmung und Förderung von Biodiversität werden durch die Abteilung Umwelt- und Energiemanagement initiiert. Der Umwelt- und Energiebevollmächtigte der Mercedes-Benz Group vertritt zudem die Umwelt- und Energiethemen im Group Sustainability Committee, dem zentralen Führungsgremium für Nachhaltigkeitsthemen. Auf der Geschäftsführungsebene (Betriebsleitung) sind Biodiversitätsaspekte auch Bestandteil des Umweltmanagement-Bewertungsprozesses an den einzelnen Standorten.

In ihren Werken hat die Mercedes-Benz Group bereits zahlreiche Maßnahmen zur Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts etabliert, diese werden in Zukunft weiter ausgebaut. Beispielsweise wurden Nisthilfen für heimische Vögel sowie Insekten gebaut, wobei Letztere von örtlichen Werkstätten für Menschen mit Beeinträchtigung gebaut wurden. Außerdem wurden Wildbienenhotels aufgestellt sowie Dachbegrünungen, Trockenbachläufe, Steinriegel als Lebensraum für wechselwarme Tiere, Steingärten und Blumenwiesen angelegt. Wenn keine Förder- und Ausgleichsmaßnahmen direkt an den Standorten möglich sind, werden durch die Mercedes-Benz Group Ersatzhabitate geschaffen. Aktivitäten an den Standorten für die Tier- und Pflanzenwelt werden vom Naturschutzbund

Deutschland (NABU) begleitet und dokumentiert. Die Maßnahmen wurden individuell auf der Ebene der Werksstandorte und deren Geschäftsleitung beschlossen und in Zusammenarbeit mit den Abteilungen Umweltschutz, dem Technischen Service und der Fabrikplanung umgesetzt.

Auch über seine operative Geschäftsaktivität hinaus unterstützt der Konzern Projekte zur Förderung der Biodiversität und Renaturierung von Ökosystemen, etwa von Organisationen und Stiftungen wie dem [Global Nature Fund](#). Zudem engagiert sich die Mercedes-Benz Group in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Mit regelmäßigen internen Kommunikationsmaßnahmen sensibilisiert der Konzern seine Belegschaft für die Bedeutung der Biodiversität und arbeitet damit auf die Erreichung seiner Ziele hin.

Darüber hinaus treibt die Mercedes-Benz Group das Thema auch in der Lieferkette voran: An ihre Partner stellt sie Mindestanforderungen, die in den [Responsible Sourcing Standards \(RSS\)](#) – dem zentralen Vertragsdokument des Konzerns für Nachhaltigkeitsanforderungen gegenüber Lieferanten – festgehalten sind. Diese zielen darauf ab, dass auch die Zulieferer natürliche Ressourcen schonen und durch wirtschaftliche Aktivitäten entstehende Umweltschäden vermeiden sollen. Geschäftstätigkeiten dürfen zudem nicht zur illegalen Umwandlung natürlicher Ökosysteme beitragen oder von einer solchen profitieren. Weiterhin verpflichtet der Konzern seine Partner dazu, entsprechende Sorgfaltsmaßnahmen auch für ihre eigenen Lieferketten zu ergreifen.

[Klimaschutz in der Lieferkette – Mindestanforderungen an Lieferanten](#)

Weitere Kennzahlentabellen

Produktionszahlen (in Stück)¹

	2023 ²	2022	2021	2020	2019
Cars	1.306.966	1.261.106	1.132.213	1.230.733	1.593.476
Vans	397.996	360.874	336.847	323.907	369.191

¹ Nur aus voll konsolidierten Standorten, ohne Fremdfabrikate.

² Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

SOZIALES

120 Beschäftigte

- 121 Personalarbeit in der Transformation
- 130 Aus- und Weiterbildung
- 135 Vielfalt und Chancengleichheit
- 142 Gesundheit und Arbeitsschutz

148 Menschenrechte

- 149 Social Compliance

159 Verkehrssicherheit

- 159 Fahrzeug- und Umgebungssicherheit
- 164 Automatisiertes Fahren

169 Gesellschaftliches Engagement

175 Nachhaltigere urbane Mobilität

- 175 Mobilität für lebenswerte Städte

Beschäftigte

Beschäftigte

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Personalarbeit in der Transformation

	Zielhorizont	Status 2023
Die Transformation des Konzerns für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert gestalten	laufend	
Eine dauerhaft konstruktive Zusammenarbeit von Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung gewährleisten	laufend	
Die »Prinzipien der Zusammenarbeit« weiterentwickeln und im Konzern verankern; ein gemeinsames Verständnis für eine agile und innovative Führungskultur in der Transformation schaffen	laufend	
Marktkonforme Gehaltsstrukturen durch Einhaltung der globalen Vergütungsrichtlinie sicherstellen	laufend	
Flexible und zeitgemäße Arbeitszeitmodelle unterstützen und weiterentwickeln	laufend	
Arbeitgeberattraktivität in Bezug auf digitale Talente steigern: Top 5 im Zielranking ¹	2030	
Meilenstein: Top 7 im Zielranking ¹	2025	Top 9

Aus- und Weiterbildung

Eine hohe Qualität sowie ein bedarfsgerechtes Berufsportfolio für Ausbildung und duales Studium sicherstellen	laufend	
Über 70 % der Beschäftigten befähigen, im digitalen Wandel ² erfolgreich zu arbeiten	2030	
Das Qualifizierungsangebot für Beschäftigte kontinuierlich weiterentwickeln	laufend	

Vielfalt und Chancengleichheit

Chancengleichheit für alle Beschäftigten im Konzern erhöhen	laufend	
Meilenstein: Chancengleichheit für alle Beschäftigten im Konzern gemäß Zustimmungsrate zum »Inclusion Index« ³ auf mind. 75 % erhöhen	2030	
Den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen ⁴ auf 30 % steigern	2030	25,7 %

Gesundheit und Arbeitsschutz

Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen	laufend	
Eine nachhaltige Sicherheitskultur durch Erarbeitung und Kommunikation von verbindlichen Verhaltensregeln stärken	laufend	
Den Beschäftigten einen medizinischen GesundheitsCheck anbieten	2025	
Der Belegschaft in Deutschland Angebote zur Stärkung der Resilienz und mentalen Gesundheit bereitstellen	2023	Ziel erreicht
Ein weltweit einheitliches Unfalldokumentationssystem anwenden und an den deutschen Produktionsstandorten einführen	2023	Ziel erreicht
Die Digitalisierung des Gesundheitsmanagements weiter vorantreiben	laufend	

1 Zielranking in der Studie von [Trendence](#) (Erhebungszeitraum von April 2022 bis März 2023) unter IT-Studierenden (Deutschland). Die Befragungsergebnisse des »Trendence«-Arbeitgeberankings 2023 berücksichtigen nicht die Aufspaltung der ehemaligen Daimler AG Ende 2021 in die zwei eigenständigen Unternehmensgruppen Mercedes-Benz Group und Daimler Truck Group.

2 Mitarbeitendenbefragung (Erhebungszeitraum September 2023 bis Oktober 2023), Zustimmungsrate zum Ausbau der Fähigkeiten für den digitalen Wandel.

3 Mitarbeitendenbefragung (Erhebungszeitraum von September 2023 bis Oktober 2023): Zustimmungsrate zur fairen Behandlung unabhängig von ethnischer Zugehörigkeit, Geschlecht, Alter, Behinderung oder anderen Unterschieden, die nichts mit beruflicher Leistung zu tun haben.

4 [Führungsebene](#) drei und höher, Mercedes-Benz Group weltweit (Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften).

Beschäftigte

Ein nachhaltig erfolgreicher Konzern benötigt nicht nur die richtigen Geschäftsmodelle, Produkte, Technologien oder digitalen Lösungen. Mindestens ebenso wichtig ist eine Belegschaft, die sich in Zeiten der Transformation auf den Wandel einlässt, ihre Kompetenzen ständig erweitert und diese mit Innovations- und Leistungsbegeisterung in die tägliche Arbeit einbringt.

Mit der Elektrifizierung, der Digitalisierung und dem zunehmenden Einsatz leistungsfähiger Systeme  **Künstlicher Intelligenz (KI)** wandeln sich auch die Jobprofile der Beschäftigten. Arbeitsprozesse und -strukturen ändern sich ebenso grundlegend wie Aufgaben und die Zusammenarbeit innerhalb der Mercedes-Benz Group.

Es ist das Ziel der Mercedes-Benz Group, die anstehenden Veränderungen für die weltweit insgesamt 166.051 Beschäftigten¹ verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert zu gestalten. Sie begegnet den Heraus- und Anforderungen der personellen Transformation u. a. mit einer entsprechenden Personalstrategie. Die Voraussetzung für eine erfolgreiche Transformation ist die Fähigkeit, sich an ein verändertes Umfeld anzupassen.

Die Mercedes-Benz Group investiert kontinuierlich in die Qualifizierung ihrer Beschäftigten, baut ihr Angebot an Weiterbildungen stetig aus und rekrutiert gleichzeitig neue Talente mit entsprechenden

Kompetenzprofilen. Um diese für sich zu gewinnen und langfristig an sich zu binden, möchte die Mercedes-Benz Group für die Menschen im Konzern ein attraktives und zukunftsfähiges Arbeitsumfeld u. a. mit flexiblen Arbeitsformen schaffen und weiter ausbauen. Insbesondere in herausfordernden Zeiten braucht es auch ein respekt- und vertrauensvolles Miteinander von Mitarbeitenden und Führungskräften: Daher fördert die Mercedes-Benz Group eine vielfältige und inkl. Unternehmens-, Führungs- und Zusammenbaukultur.

Gleichzeitig möchte der Konzern seinen Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen.

Personalarbeit in der Transformation

Strategie und Konzepte

Organisation und Steuerung

GRI 3-3

Der Personalbereich der Mercedes-Benz Group agiert als Business-Partner für die konzerneigenen Geschäftsbereiche. Sogenannte »Global Functional Teams«, wie beispielsweise »Attract & Hire« oder »Compensation & Benefits«, stellen weltweit eine einheitliche strategische Steuerung sicher. Der Personalbereich ist als eigenständiges Ressort im Vorstand der Mercedes-Benz

Group AG vertreten. Innerhalb dieses Ressorts gibt es eine Entscheidungs- und Gremienstruktur auf unterschiedlichen  **Führungsebenen**.

Die Personalstrategie der Mercedes-Benz Group

GRI 2-23/-24

Die Mission des Personalbereichs der Mercedes-Benz Group lautet: »People are our business. We build the future.« Nach diesem Grundsatz handeln auch die HR-Mitarbeitenden: Die Menschen machen den Unterschied.

Aus dieser Haltung heraus hat sich 2023 das Vorstandressort einen neuen Namen gegeben: Aus Human Resources wurde Human Relations. Der neue Name bringt zum Ausdruck, dass die Zusammenarbeit mit den Menschen im Mittelpunkt der Personalarbeit der Mercedes-Benz Group steht und der HR-Bereich den Beschäftigten die bestmögliche Unterstützung anbietet, um die Zukunft des Konzerns gemeinsam zu gestalten. Um diesen Anspruch in die Tat umzusetzen, braucht es neben einem ansprechenden Produktportfolio veränderte Strukturen und neue Fähigkeiten in der HR-Organisation: Ein neues internes Zusammenbaumodell und eine moderne IT-Landschaft tragen den sich verändernden Bedürfnissen der Mitarbeitenden in HR selbst und im gesamten Konzern Rechnung.

¹ Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.

Beschäftigte

Im Jahr 2021 hat die Mercedes-Benz Group ihre Personalstrategie im Zeichen der verantwortungsvollen und sozialverträglichen Transformation neu aufgesetzt. Mit der HR-Strategie gestaltet der Personalbereich den personellen Wandel der Mercedes-Benz Group und befähigt und begleitet die Menschen durch die Transformation. Die Strategie beruht auf den folgenden drei Säulen: »Re-Shape«, »Re-Skill«, »Re-Charge«:

- »Re-Shape« unterstützt die zukunftsorientierte Aufstellung des Konzerns hinsichtlich Elektromobilität und Digitalisierung.
- Durch »Re-Skill« soll sichergestellt werden, dass die Beschäftigten mit dem benötigten Know-how für zukünftige Tätigkeiten und Aufgaben ausgestattet sind.
- Mit »Re-Charge« verfolgt die Mercedes-Benz Group das Ziel, mit modernen und flexiblen Arbeitsbedingungen und einer inklusiven, vertrauensvollen Unternehmenskultur Fachkräfte im Konzern zu halten und als attraktiver Arbeitgeber neue Talente anzuwerben.

Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität als Fundament sowie die »Prinzipien der Zusammenarbeit« ergänzen die HR-Strategie und sollen Halt und Orientierung für das tägliche Handeln geben.

➤ Vielfalt und Chancengleichheit

➤ Personalarbeit in der Transformation – Führungskultur

Verankerung von Arbeits- und Sozialstandards

GRI 2-23/24 GRI 3-3

Die Mercedes-Benz Group steht zu ihrer sozialen Verantwortung. Als Teilnehmende am UN Global Compact verpflichtet sich die Mercedes-Benz Group AG u. a. dazu, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten und bekennt sich zu den zehn Prinzipien, die dem  UN Global Compact (UNGC) zugrunde liegen. Basierend auf den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) überarbeitete und ergänzte die Mercedes-Benz Group AG 2021 ihre eigenen, konzernweit gültigen Grundsätze zur sozialen Verantwortung und veröffentlichte diese als  »Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte«.

➤ Social Compliance – Grundsatzerklärung

Gemeldete Verstöße gegen die Grundsatzerklärung oder auch gegen andere konzernintern und gesetzlich geltende Regelungen, die ein hohes Risiko für die Mercedes-Benz Group und ihre Beschäftigten oder andere Personen darstellen, werden vom Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) weiterverfolgt.

➤ Compliance Management – Das Hinweisgebersystem BPO

Zeitarbeit als zusätzliche Flexibilitätsreserve

GRI 2-8 GRI 3-3

In der flexiblen Personalplanung ist die Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern und Zeitarbeitsfirmen ein wichtiger Stellhebel: Indem die Mercedes-Benz Group in Deutschland  Zeitarbeitskräfte beschäftigt, kann sie besser auf schwankende Produktionsanforderungen und Marktbedingungen reagieren.

Die Mercedes-Benz Group in Deutschland hat Vereinbarungen getroffen, um flexibel auf Marktschwankungen reagieren zu können und die Stammebelegschaft und Arbeitsplätze im Konzern zu halten. Für die Standorte (Werke und Zentrale) der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG in Deutschland² wurden die Regelungen der Gesamtbetriebsvereinbarung »DMove« bis Ende des Jahres 2024 fortgeschrieben. Das Konzept der Mercedes-Benz Group: Zeitarbeitskräfte ergänzen die Stammebelegschaft, sie ersetzen sie nicht.

Maßnahmen und Ergebnisse

Verantwortungsvolle Transformation

Die Standorte und damit auch die verschiedenen Beschäftigtengruppen der Mercedes-Benz Group sind je nach Produktportfolio und Größe unterschiedlich stark von der Digitalisierung und der Elektrifizierung der Automobilindustrie betroffen. Für einen erfolgreichen und verantwortungsvollen Transformationsprozess sind

² Ohne Logistic Center.

Beschäftigte

Ziele und daran ausgerichtete Maßnahmen notwendig. Dafür entwickelten unterschiedliche Standorte – v. a. die Aggregate- und Aufbauwerke, aber auch der Vertrieb – Zielbilder für deren Transformationsprozess. Aus den Zielbildern abgeleitet, identifizierten die Standorte Schwerpunktthemen mit entsprechenden Maßnahmen. Hierzu gehören v. a. Qualifizierungs- und Umschulungsangebote für die Beschäftigten. Zudem ermöglicht der Konzern den Wechsel zwischen verschiedenen Standorten, um neue oder weiterhin dem Qualifikationsniveau entsprechende Tätigkeiten auszuüben.

➤ Aus- und Weiterbildung – Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte

Ein Schwerpunkt der Personalarbeit in der Mercedes-Benz Group ist, die Beschäftigten für den Wandel zu gewinnen, zu motivieren und zu befähigen. Im  »Powertrain-Verbund« wurde 2022 beispielsweise die Initiative »TransformatiON« ins Leben gerufen. Mit dieser Initiative möchte der Konzern neue Kommunikationswege gehen, um Beschäftigte im Wandel noch besser zu informieren, einzubinden und zu unterstützen. Gemeinsam mit dem Management werden zentrale Herausforderungen für die Belegschaft in der Transformation identifiziert und daraufhin Lösungswege erarbeitet. »TransformatiON« setzt dabei verstärkt auf Information, Interaktion, Dialog und Feedback als zentrale Bausteine, u. a. durch digitale Angebote (z. B. die App »TransformatiON Mercedes-Benz«) für Mitarbeitende im Produktionsumfeld. Im Berichtsjahr wurde ein zusätzlicher Schwerpunkt auf die Begleitung und Unterstützung von betroffenen Führungskräften gelegt.

Neben Mut, Engagement und der Veränderungsbereitschaft braucht es für eine erfolgreiche Gestaltung der Transformation aber v. a. auch Sicherheit. Deshalb wurde im Jahr 2017 für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG eine Beschäftigungssicherung bis Ende 2029 vereinbart. Die Betriebsvereinbarung schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2029 aus.

Führungskultur

GRI 404-3

Den Führungskräften kommt in der Transformation eine besondere Rolle und Verantwortung zu. Bei der Mercedes-Benz Group werden die Führungskultur und die Art der Zusammenarbeit daher stetig weiterentwickelt. Aufbauend auf den konzernweit gültigen »Prinzipien der Zusammenarbeit« – »Kundenorientierung«, »Sinnstiftend«, »Agilität«, »Befähigung«, »Wir wollen gewinnen«, »Pioniergeist«, »Lernen« und »Co-Kreation« – können die verschiedenen Bereiche bzw. Abteilungen eigene Schwerpunkte setzen und Maßnahmen entwickeln. Sie dienen als Basis von Führung und Zusammenarbeit in der Mercedes-Benz Group. Aktuelle Angebote und Impulse unterstützen die Führungskräfte in ihrer nachhaltigen Weiterentwicklung und beim lebenslangen Lernen. Da Lernen und Kulturentwicklung auf allen Ebenen stattfinden, hat der Konzern im Berichtsjahr mit den sog. »Executive Inspiration Talks« ein auf das Topmanagement zugeschnittenes Format eingeführt. Externe Impulse zum Thema Führungskultur

werden kombiniert mit Netzwerken und crossfunktionalem Austausch.

Die hybride Arbeitswelt hat die Anforderungen an die Führungskräfte innerhalb des Konzerns verändert. Um Führungskräfte in ihrer Rolle und Aufgabe bestmöglich zu unterstützen, bietet die Mercedes-Benz Group Schulungen zu Chancen und Rahmenbedingungen von Führung an und entwickelt diese stetig weiter. In diesem Zuge hat der Konzern das digitale Entwicklungsprogramm »Gear-up – increase your leadership impact« entwickelt. Die Führungskräfte beschäftigen sich gezielt mit den neuen Herausforderungen an Führung in Bezug auf Innovation, Zusammenarbeit, nachhaltige Entwicklung und persönliche Resilienz.

➤ Aus- und Weiterbildung – Führungskräfteentwicklung

Ein weiteres Programm, »Shaping the Future – Leading for Success«, zielt auf das Thema Strategieumsetzung und Gestaltung der Transformation ab. Hier geht es um das komplexe Umfeld und die sich daraus ergebenden Herausforderungen bei Steuerung und Führung. Interne und externe Fachkräfte halten Vorträge, die neue Impulse sowie Raum für Austausch und Dialog bieten. Beide Programme werden Führungskräften angeboten, die im Vorfeld von ihrem Bereich und dem Personalbereich nominiert wurden.

Beschäftigte

Um ihre Führungs- und Unternehmenskultur kontinuierlich zu verbessern und die Arbeitskultur im Transformationsprozess weiterzuentwickeln, führt die Mercedes-Benz Group weltweit alle zwei Jahre eine umfangreiche Befragung bei ihren Mitarbeitenden durch. Zuletzt geschah dies im Jahr 2023. Die Befragung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo der Konzern bei verschiedenen Themen aus Sicht seiner Beschäftigten steht – und wo es Verbesserungspotenzial gibt. Mithilfe der Mitarbeitendenbefragung erhalten die Konzerngesellschaften ein umfangreiches Feedback der Beschäftigten. Darüber hinaus stehen den Beschäftigten und Führungskräften noch weitere Feedbackmöglichkeiten offen.

86 % aller Mitarbeitenden haben an der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung im Jahr 2023 teilgenommen. Die Befragung ergab, dass 77 % der befragten Beschäftigten mit der Mercedes-Benz Group als Arbeitgeberin zufrieden oder sehr zufrieden sind.

Moderne attraktive Arbeitsbedingungen

GRI 404-1

Beschäftigte und neue Talente erwarten moderne und attraktive Rahmen- und Arbeitsbedingungen, die entsprechend ihren Bedürfnissen angepasst und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, gestaltet die Mercedes-Benz Group eine entsprechende Arbeitswelt – und bietet den Beschäftigten etwa eine wettbewerbsfähige und attraktive Vergütung, flexible Arbeitszeitmodelle und die Möglichkeit, Beruf und Privatleben miteinander zu verbinden.

Ein Indikator für die Zufriedenheit der Beschäftigten mit den Arbeitsbedingungen und der Verbundenheit mit der Mercedes-Benz Group stellt u. a. die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit dar. Konzernweit belief sich diese im Berichtsjahr auf 16,8 Jahre. In Deutschland waren die Beschäftigten 2023 im Durchschnitt seit 19,7 Jahren im Konzern beschäftigt. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 9,8 Jahren. Die weltweite Fluktuationsrate der Mercedes-Benz Group bezifferte sich im Jahr 2023 auf 6,5 %.

Fluktuationsrate (in %)¹

GRI 401-1	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	5,7	6,1	7,5
davon Deutschland	5,4	5,6	7,2
NAFTA	13,2	17,7	13,9
Asien	7,1	10,2	11,0
Rest der Welt	8,4	6,9	9,1
Gesamt	6,5	7,3	8,7

- 1 Stammebelegschaft (unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 3 Da es sich hier um Durchschnittswerte handelt, ist in Q1 bis Q3 2021 Daimler Trucks & Buses enthalten.

Fluktuationsrate weiblicher Beschäftigter (in %)¹

GRI 401-1	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	5,2	5,7	8,3
davon Deutschland	4,7	4,6	7,9
NAFTA	16,9	19,9	13,3
Asien	6,7	9,0	12,7
Rest der Welt	7,3	7,7	7,8
Gesamt	6,8	7,6	9,4

- 1 Stammebelegschaft (weibliche unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 3 Da es sich hier um Durchschnittswerte handelt, ist in Q1 bis Q3 2021 Daimler Trucks & Buses enthalten.

Attraktive und transparente Vergütung

GRI 2-19/-20/-21/-30 **GRI 401-2** **GRI 405-2**

Weltweit vergütet die Mercedes-Benz Group geleistete Arbeit in allen Gesellschaften nach denselben Grundsätzen. Die globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt die Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen zur Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Hier ist u. a. geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe – unter Berücksichtigung u. a. von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum – und ggf. der Leistung der Person richtet, nicht aber nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen. Dabei berücksichtigt der Konzern auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte und Benchmark-Daten: Denn die Mercedes-Benz Group will ihren Beschäftigten markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten.

Beschäftigte

2023 wurden im Konzern weltweit bei einer durchschnittlichen aktiven Belegschaft von 168.336 Beschäftigten (inkl. Ferienbeschäftigte) für Beschäftigte aufgewendet:

- 13.848 Mio. € für Löhne und Gehälter
- 2.376 Mio. € für soziale Sicherheit
- 409 Mio. € für Altersversorgung

Regelmäßig führen die Personalbereiche der Gesellschaften Gesprächsrunden, um die Gehaltsstufen von Beschäftigten und Führungskräften zu überprüfen. So sorgt die Mercedes-Benz Group unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen.

In tarifgebundenen Gesellschaften, wie der Mercedes-Benz Group AG, ergeben sich aus den Tarifverträgen weitere Rechte für die Beschäftigten: So können sie u. a. die mitgeteilte Entgeltgruppe oder das festgestellte Leistungsergebnis beanstanden.

Für Personen, die außerhalb der Produktion bei der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG in Deutschland beschäftigt sind, gibt es zwischen den Beschäftigten und der jeweiligen Führungskraft einen standardisierten Führungsprozess. Dieser wurde zusammen mit dem [Entgeltrahmenabkommen \(ERA\)](#) im Jahr 2007 eingeführt, gilt für Beschäftigte unterhalb der Führungsebene vier und ist jeweils auf ein Jahr befristet. Im

Rahmen des Prozesses werden auch Vereinbarungen zur beruflichen Weiterentwicklung getroffen. Für die Tarifbeschäftigten der Mercedes-Benz Mobility AG und der Mercedes-Benz Bank AG inkl. ihrer tarifgebundenen Tochtergesellschaften gilt eine einheitliche Regelung für die Leistungsvergütung. Entsprechend der jeweiligen Vergütungsgruppe aus dem Dienstleistungsergänzungstarifvertrag aus dem Jahr 1999 wird ein Jahreszielgehalt vertraglich festgehalten. Dieses setzt sich aus einem festen und einem variablen Anteil zusammen. Der variable Anteil berücksichtigt u. a. auch Nachhaltigkeitsaspekte. Jährlich wird ein Leistungsbeurteilungsprozess durchgeführt sowie Ziele für das kommende Jahr vereinbart.

Die Vergütungsregelungen und Entgelttabellen für tariflich Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG, Mercedes-Benz Bank AG und Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG sind im Social Intranet einsehbar. Beschäftigte können sich hier über ihre Entgeltzusammensetzung und -höhe informieren und ihre Vergleichsgruppen einsehen bzw. abfragen.

Darüber hinaus profitieren Tarifbeschäftigte und Führungskräfte der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochtergesellschaften von überwiegend freiwilligen Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung oder Möglichkeiten, eine arbeitnehmerfinanzierte Altersversorgung abzuschließen oder Belegschaftsaktien zu erwerben. Häufig werden Tarifbeschäftigte auch am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft beteiligt. Zur

Bemessung des Erfolgs der Gesellschaft werden auch Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt. In Abhängigkeit von den Ergebnissen erhalten tariflich Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG und der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG seit 2023 sowie Führungskräfte der [Führungsebene vier](#) »Executive« eine Erfolgs-/Ergebnisbeteiligung.

Die variable Vergütung für Tätigkeiten auf Management-Positionen der Ebenen eins bis drei umfasst sowohl eine kurzfristige als auch in der Regel eine langfristige Komponente. Die kurzfristige Komponente bemisst sich neben finanziellen auch an Transformations- und nichtfinanziellen Zielen. Die langfristige Komponente basiert ebenfalls auf finanziellen Zielen und seit 2023 zusätzlich auf Environmental-Social-Governance (ESG)-Zielen. Die Ziele der variablen Vergütung unterstützen die Konzernstrategie im Hinblick auf die definierten Zukunftsfelder sowie Nachhaltigkeits- und ESG-Aspekte. Die Komponenten berücksichtigen u. a.: CO₂-Emissionen, Sicherheitsinnovationen, Qualität, Kundenzufriedenheit, Mitarbeiterengagement, Integrität, Anteil von Elektrofahrzeugen weltweit, Überprüfung von Hochrisikomaterialien entlang der Lieferkette sowie Vielfalt und Chancengleichheit.

Mit internen Audits prüft die Revisionsabteilung jährlich stichprobenartig, ob ausgewählte Aspekte der Vergütungsrichtlinie eingehalten werden. Im Rahmen dieser Audits wurde im Jahr 2023 kein wesentlicher Verstoß gegen die Richtlinie bekannt.

[Vergütungsbericht 2023](#)

Beschäftigte

[Offenlegungsbericht Mercedes-Benz Bank 2023](#)
Flexible Arbeitszeitmodelle
GRI 401-2 **GRI 404-2**

Die Mercedes-Benz Group entwickelt ihre Arbeitskultur kontinuierlich weiter – und damit auch ihre Arbeitsmodelle. Sie setzt verstärkt auf hybride Arbeitsformen, einen Mix aus Präsenz und mobilem Arbeiten in Abhängigkeit von Aufgaben und Arbeitsprozessen. Wie die individuell optimale Kombination aus mobiler Arbeit und Präsenz aussieht, bestimmen Mitarbeitende und Führungskräfte gemeinsam – überall dort, wo die Tätigkeit es zulässt. Dabei wird eine gute Balance zwischen mobilem Arbeiten und Präsenz angestrebt, die es erlaubt, die besten Ergebnisse zu erreichen. Die seit 2016 gültige Gesamtbetriebsvereinbarung »Mobiles Arbeiten« wurde Anfang 2023 in eine Konzernbetriebsvereinbarung überführt. Damit und durch den stetigen Austausch mit dem Betriebsrat schafft der Konzern in Deutschland die nötigen Rahmenbedingungen für hybride Arbeitsmodelle und entwickelt diese weiter. So können beispielsweise Beschäftigte der Mercedes-Benz Group in Deutschland seit März 2023 zeitweise auch aus privaten Gründen mobil aus dem Ausland arbeiten.

Je nach lokalen Gegebenheiten bieten die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG, die Mercedes-Benz Mobility AG sowie die Mercedes-Benz Bank AG, unterschiedliche Arbeitszeitmodelle an. Hierzu zählen u. a. Teilzeit oder Jobsharing. Im Jahr 2023 lag die

Teilzeitquote bei 8,8%³. Im Jobsharing-Modell gab es auf Führungsebene im Berichtsjahr 238 Tandems.

Darüber hinaus können Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG, Mercedes-Benz Bank AG und anderer Tochterunternehmen ein Sabbatical vereinbaren – von drei Monaten bis zu einem Jahr. Für Qualifizierungsmaßnahmen – beispielsweise ein Studium – können Beschäftigte zudem eine Auszeit von drei bis fünf Jahren vereinbaren. Die anschließende Wiedereinstellung wird dabei garantiert.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben
GRI 401-2/-3

Beschäftigten, die Kinder haben oder Angehörige pflegen, bietet die Mercedes-Benz Group neben verschiedenen Arbeitszeitmodellen weitere Unterstützung an: So stehen den Beschäftigten in Deutschland rund 590 Betreuungsplätze in 11 betrieblichen Kindertagesstätten zur Verfügung. Zusätzlich gibt es über 160 weitere Belegplätze an verschiedenen Standorten in Deutschland.

Zudem erleichtert die Mercedes-Benz Group ihren Beschäftigten in Deutschland den Wiedereinstieg nach der Eltern- und Familienzeit: So können sich diese während ihrer Eltern- und Familienzeit im Social Intranet über Neuigkeiten aus dem Konzern informieren und auf die interne Stellenbörse zugreifen. Außerdem

unterstützt die Mercedes-Benz Group in Deutschland Mütter und Väter durch individuelle Beratungsangebote und Online-Veranstaltungen beim Übergang in die Elternzeit und beim Kontakthalten während der Freistellung.

2023 waren 3.752 Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG, der Mercedes-Benz Mobility AG und der Mercedes-Benz Bank AG in Elternzeit.

Seit Frühjahr 2022 können alle Mitarbeitenden der Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG inkl. Tochtergesellschaften in Deutschland eine externe Online-Plattform mit unterstützenden Angeboten zu Familienarbeit und Betreuungsthemen in Anspruch nehmen, die ihnen helfen, Berufliches und Privates besser miteinander zu vereinbaren.

Beschäftigte der Mercedes-Benz Group in Deutschland, die sich um die Pflege Angehöriger kümmern, können sich an eine externe Pflegeberatung wenden und sich in digitalen Pflegeveranstaltungen themenspezifisch informieren. Weiterhin können sie sich über die gesetzlichen Möglichkeiten hinaus bis zu vier Jahre – mit Wiedereinstellungszusage – von der Arbeit freistellen lassen oder ihre Arbeitszeit nach Bedarf befristet reduzieren.

³ Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG.

Beschäftigte

Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte und Beschäftigte in Elternzeit

GRI 401-3			
	2023	2022 ⁴	2021 ⁴
Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte¹	104.679	105.369	106.699
davon Männer	85.900	87.128	88.605
davon Frauen	18.779	18.241	18.094
Beschäftigte in Elternzeit^{1, 2}	3.752	4.089	4.017
davon Männer	2.878	3.017	2.922
davon Frauen	874	1.072	1.095
Anteile in %³			
davon Männer	3,4	3,5	3,3
davon Frauen	4,7	5,9	6,1

1 Aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG.

2 Rückkehrquote 99,9 %.

3 Prozentualer Anteil der zur Elternzeit berechtigten Beschäftigten, die Elternzeit in Anspruch genommen haben.

4 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Neue Talente gewinnen

Hoch qualifizierte Beschäftigte für anspruchsvolle Tätigkeiten zu gewinnen und zu binden, stellt den Kern des Recruitings der Mercedes-Benz Group dar. Zu diesem Zweck hat die Mercedes-Benz Group ihr Employer Branding überarbeitet und tritt seit Anfang 2023 mit der neuen Kampagne »Becoming ... One of Us« und der neuen Employer Value Proposition »Together for excellence« auf dem Arbeitsmarkt auf. Diese Positionierung

rückt den Menschen noch stärker in den Fokus aller Kommunikationsmaßnahmen.

Einen besonderen Schwerpunkt legte die Mercedes-Benz Group 2023 auf das Anwerben von mehr als 3.000 IT- und Software-Fachkräften weltweit für das zukünftige Mercedes-Benz Operating System (MB.OS). Interessierten IT-Talenten bietet der Konzern in einem eigenen Bereich auf der Karriere-Website daher alle wichtigen Inhalte und Informationen rund um das MB.OS.

Das für den Forschungs- und Entwicklungsbereich der Mercedes-Benz AG in Sindelfingen (Deutschland) im Jahr 2021 gemeinsam mit dem Betriebsrat – und mit Zustimmung der Tarifparteien – vereinbarte neue »Flexible Konditionenpaket« für Software-Fachkräfte (flexiblere und eigenverantwortliche Gestaltung der Arbeitszeit und stärkere leistungsorientierte Vergütung) gilt seit Januar 2023 auch für externe Einstellungen im Forschungs- und Entwicklungsbereich von MB.OS am Standort Untertürkheim (Deutschland). Beschäftigte, die bereits im MB.OS-Umfeld am Standort Untertürkheim tätig sind, können seit April 2023 freiwillig in das neue »Flexible Konditionenpaket« wechseln.

Eine wichtige externe Kennzahl, an der die Mercedes-Benz Group ihre Arbeitgeberattraktivität für digitale Talente bemisst, ist die Studie von »Trendence«: Das Zwischenziel der Mercedes-Benz Group lautet, bis 2025 unter die Top 7 der beliebtesten Arbeitgeber zu kommen und diese Platzierung zu halten. 2023 erreichte die Mercedes-Benz Group bei den IT-Studierenden den

neunten Rang⁴. Mit dem Start einer neuen Arbeitgeberkampagne und weiteren Branding- und Recruiting-Aktivitäten strebt der Konzern eine Verbesserung an. Bei der – ebenfalls repräsentativen – Studie des Marktforschungsinstituts »universum« bewerteten IT-Studierende die Mercedes-Benz Group AG besser. So konnte diese im Jahr 2023 den siebten Platz des Vorjahrs behaupten.

Dialog mit der Arbeitnehmervertretung

GRI 2-30 **GRI 402-1** **GRI 407-1**

Die Mercedes-Benz Group erkennt das Recht ihrer Beschäftigten auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen und auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen sowie ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Wichtige Partner sind die Betriebsratsgremien an den Standorten, der Gesamtbetriebsrat, der Konzernbetriebsrat sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Konzernweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie in weiteren Konzerneinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten. In gemeinsam besetzten Gremien werden die Arbeitnehmervertretungen regelmäßig über die wirtschaftliche Lage und über alle wichtigen Veränderungen des Konzerns informiert. In Deutschland sind hierzu

⁴ Zielranking in der Studie von »Trendence« (Erhebungszeitraum von April 2022 bis März 2023) unter IT-Studierenden (Deutschland); die Befragungsergebnisse des »Trendence«-Arbeitgeberankings 2023 berücksichtigen nicht die Aufspaltung der ehemaligen Daimler AG Ende 2021 in die zwei eigenständigen Unternehmensgesellschaften Mercedes-Benz Group und Daimler Truck Group.

Beschäftigte

umfangreiche Regelungen im Betriebsverfassungsgesetz verankert. Bei entscheidenden Veränderungen werden die Beschäftigten frühzeitig unterrichtet.

Tragfähige Lösungen lassen sich nur durch ein konstruktives Miteinander von Belegschaft und Führung sowie Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung finden. Deshalb geht der Personalbereich der Mercedes-Benz Group aktiv auf die Arbeitnehmervertretung zu, um Lösungen zu diskutieren und zusammen zu etablieren.

Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung in Deutschland führen zudem einen fortlaufenden und strukturierten Dialog. Dabei sind die Parteien bestrebt, sowohl die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns als auch die Interessen der Beschäftigten zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Dialoge und damit die Rechte der Beschäftigten sind u. a. in verschiedenen (Gesamt-)Betriebsvereinbarungen festgeschrieben. Auch im Berichtsjahr haben Arbeitnehmer- und Unternehmensvertretung verschiedene Vereinbarungen und Regelungen getroffen. Dazu zählen die Richtlinie zum mobilen Arbeiten im Ausland aus privaten Gründen oder auch die Gesamtbetriebsvereinbarung zum Deutschland-Jobticket. Zudem wurde eine Konzernbetriebsvereinbarung zur Beteiligung von Beschäftigten an der Digitalisierung geschlossen. Diese beinhaltet insbesondere eine geschäftliche Mailadresse für alle Beschäftigten im Produktionsumfeld der Mercedes-Benz Group in Deutschland.

Um die Belange von Auszubildenden und jungen Beschäftigten an verschiedenen deutschen Standorten kümmert sich speziell die lokale Jugend- und Auszubildendenvertretung. Standortübergreifend hat sich auch eine »Gesamtjugend- und Auszubildendenvertretung (GJAV)« organisiert. Sie vertritt die Interessen der jungen Generation im Konzern, bringt Ideen ein und setzt Impulse.

Weitere Kennzahlentabellen

Belegschaft¹

GRI 2-7			
	2023	2022 ²	2021 ²
Europa	137.109	139.973	144.139
NAFTA	14.468	13.886	13.194
Lateinamerika	2.052	2.195	2.286
Afrika	3.160	3.159	4.019
Asien	8.766	9.072	8.313
Australien/Ozeanien	496	512	474
Summe	166.051	168.797	172.425

1 Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Belegschaft nach Geschäftsfeld¹

	2023	2022 ²	2021 ²
Belegschaft Mercedes-Benz Cars	132.558	135.388	138.906
Belegschaft Mercedes-Benz Mobility	9.768	9.850	9.531
Belegschaft Mercedes-Benz Vans	19.132	19.137	19.322
Belegschaft Zentrale Funktionen und Services	4.593	4.422	4.666

1 Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Beschäftigte nach Gruppen¹

GRI 2-7/-8			
	2023	2022 ²	2021 ²
Direkte Funktionen (Beschäftigte Produktion)	65.181	67.331	67.430
Indirekte Funktionen (Beschäftigte der Verwaltung und Beschäftigte produktionsnah)	100.870	101.466	104.995
Auszubildende	4.311	4.467	4.817
Studierende im Praktikum/ Abschlussarbeitschreibende/ Promovierende/Werkstudierende/ Senior Experts	4.885	4.728	4.223
Ferienbeschäftigte	5	18	19

1 Stand: 31.12.2023, Beschäftigungsgruppen der Mercedes-Benz Group.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Beschäftigte

Durchschnittliche Beschäftigte nach Beschäftigungsverhältnis¹

GRI 2-7	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Vollzeit	95.875	96.365	117.703
davon Männer	83.250	84.260	103.597
davon Frauen	12.625	12.106	14.107
Teilzeit	9.297	9.597	11.675
davon Männer	3.281	3.544	4.506
davon Frauen	6.016	6.054	7.169
Summe	105.172	105.963	129.378

- 1 Aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 3 Da es sich hier um Durchschnittswerte handelt, ist in Q1-Q3 Daimler Trucks & Buses enthalten.

Externe unbefristete Eintritte¹

GRI 401-1	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	4.373	5.085	4.496
davon Deutschland	3.158	3.245	2.165
NAFTA	1.990	3.794	7.827
davon USA	1.847	3.647	4.639
Asien	974	1.106	1.329
davon China	623	732	461
Rest der Welt	188	328	626
Summe	7.525	10.313	14.278

- 1 Eintritte in die Stammbesellschaft (unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 3 Bis einschließlich November inkl. Daimler Trucks & Buses.

Externe unbefristete Eintritte weiblich¹

GRI 401-1	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	1.374	1.549	1.159
davon Deutschland	962	916	325
NAFTA	806	1.467	1.741
davon USA	750	1.408	1.288
Asien	353	417	317
davon China	200	259	159
Rest der Welt	76	113	145
Summe	2.609	3.546	3.362

- 1 Weibliche externe Eintritte in die Stammbesellschaft (unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 3 Bis einschließlich November inkl. Daimler Trucks & Buses.

Weitere Personalstatistiken

	2023	2022	2021 ³
Beschäftigte mit befristeten Arbeitsverhältnissen ¹	6.117	6.705	6.630
Teilzeitquote ² zum Stichtag 31.12.2023 (in %)	8,8	9,1	9,1
Personalaufwand in Mrd. Euro	16,63	16,50	22,89

- 1 Mercedes-Benz Group.
- 2 Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG.
- 3 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Altersvorsorge in der Mercedes-Benz Group (in Mrd. €)

GRI 201-3	GRI 401-2	2023	2022	2021 ²
Verpflichtungen/Rückstellungen zur betrieblichen Alters- und Gesundheitsvorsorge		1,1	1,0	5,4
Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31.12.2023 ¹		22,0	20,4	28,5
Kosten der Altersversorgung		0,4	0,6	1,0
Aufwendungen für die gesetzliche Rentenversicherung		1,0	1,0	1,3
Zahlungen an Pensionäre		0,9	0,9	1,1

- 1 Die Höhe dieser Barwerte ist stark von den jährlich festzulegenden bilanziellen Bewertungsparametern, insbesondere des Abzinsungssatzes, abhängig.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Aus- und Weiterbildung

Strategie und Konzepte

Weiterentwicklung von Aus- und Weiterbildung

GRI 3-3

In Zeiten von Digitalisierung und Mobilitätswende verändern sich Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile sowie damit verbundene Qualifizierungsbedarfe. Dabei verfolgt die Mercedes-Benz Group eine nachhaltige Personalentwicklung und Personalplanung, um auch in Zukunft hoch qualifizierte Beschäftigte mit den entsprechenden Kompetenzen einzusetzen. Um dies zu sichern, stellt der Konzern lebenslanges Lernen und die Weiterbildung der Beschäftigten in den Mittelpunkt der nachhaltigen Personalentwicklung. So will der Konzern im Rahmen der 2022 gestarteten Qualifizierungsoffensive »Turn2Learn« bis 2030 weltweit mehr als 2 Mrd. € für die Qualifizierung der Beschäftigten aufwenden, allein 1,3 Mrd. € in Deutschland. Die Mercedes-Benz Group investiert damit kontinuierlich in die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten und passt ihre Qualifizierungs- und Personalentwicklungsprogramme fortlaufend an. 2023 lag der Qualifizierungsschwerpunkt weiterhin bei Themen zur Transformation des Konzerns.

Dementsprechend wandelt sich auch das Spektrum der von der Mercedes-Benz Group angebotenen Ausbildungsberufe und dualen Studiengänge in Deutschland sowie der Qualifizierungs- und Personalentwicklungsprogramme.

Organisation und Vereinbarungen

GRI 2-23/-24 GRI 3-3 GRI 404-3

Verschiedene betriebliche und tarifliche Regelungen bilden die Grundlage für die deutschlandweiten Ausbildungs- und Qualifizierungsprozesse bei der Mercedes-Benz Group. Die betriebliche und persönliche Qualifizierung bei der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG und deren Tochterunternehmen am Standort Deutschland wird u. a. durch die »Freiwillige Gesamtbetriebsvereinbarung zur Qualifizierung für die Beschäftigten« und die »Gesamtbetriebsvereinbarung zum Einsatz von externen eLearning-Plattformen bei Qualifizierungsmaßnahmen« sowie vergleichbare betriebliche und tarifliche Bestimmungen geregelt.

[➔ Aus- und Weiterbildung – Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte](#)

Mit der Gesamtbetriebsvereinbarung zur Integration externer Lernplattformen unterstreicht der Konzern, wie wichtig ein hohes Maß an Selbstbestimmung für lebenslanges Lernen ist. Die Vereinbarung regelt u. a., dass die Beschäftigten die zur Verfügung stehenden Lernplattformen sowohl während als auch außerhalb der Arbeitszeit nutzen können. Die Gesamtbetriebsvereinbarung zur Qualifizierung hingegen bestimmt den

Rahmen für die Zusammenarbeit mit der Arbeitnehmervertretung bei der Festlegung von Qualifizierungsschwerpunkten und definiert den Prozess zur bedarfsorientierten Planung von Qualifizierungsmaßnahmen.

Beide Vereinbarungen sollen gleichermaßen die gemeinsame Verantwortung von Führungskräften und Beschäftigten für Qualifizierung stärken. Außerdem dienen sie dazu, den Qualifizierungsprozess zu standardisieren und effizienter zu gestalten sowie externe Angebote in das Lernportfolio zu integrieren.

Im Hinblick auf die Stammebelegschaft werden durch die Gesamtbetriebsvereinbarungen die Bedingungen dafür geschaffen, dass die persönlichen Qualifikationsmöglichkeiten gesichert bzw. weiterentwickelt werden und sich alle Beschäftigten fachlich und/oder bzgl. ihrer Führungsqualitäten weiterqualifizieren können. Zudem ist darin die Erwartung formuliert, dass die Beschäftigten der beteiligten Gesellschaften selbst eine aktive Rolle im Qualifizierungsprozess einnehmen und sich berufliche Perspektiven und Lernfelder eigenständig erarbeiten. Vereinbart ist weiterhin ein jährliches Qualifizierungsgespräch mit der oder dem Vorgesetzten, in dem sich beide Seiten über die nächsten Qualifizierungsschritte einigen. Übergeordnete Qualifizierungsschwerpunkte werden jährlich auf Standortebene zwischen der Unternehmensleitung und der Arbeitnehmervertretung vereinbart. Sie orientieren sich u. a. am Produktionsprogramm des jeweiligen Standorts.

[➔ Aus- und Weiterbildung – Digitaler Kompetenzaufbau](#)

Beschäftigte

Maßnahmen und Ergebnisse

Auszubildende und Studierende

GRI 404-2

Die Mercedes-Benz Group in Deutschland möchte eine hohe Qualität ihrer Berufsausbildungen und ihrer dualen Studienangebote sicherstellen. Gleichzeitig will sie ein modernes und bedarfsgerechtes Berufsportfolio in beiden Bereichen gewährleisten. Im Berichtsjahr haben bei der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG, der Mercedes-Benz Mobility AG, der Mercedes-Benz Bank AG und weiteren Tochtergesellschaften rund 1.200 Auszubildende und dual Studierende ihre berufliche Ausbildung in Deutschland begonnen.

Berufseinsteigende¹

	2023	2022 ²	2021 ²
Auszubildende	1.036	1.032	1.164
Duale Hochschule	137	147	135
Berufseinsteigende gesamt	1.173	1.179	1.299

¹ Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG, Mercedes-Benz Bank AG und weitere Tochtergesellschaften in Deutschland.

² Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Die Berufsausbildung findet dual statt, d.h. sowohl im Betrieb als auch in der Berufsschule. So erhalten Auszubildende ein realistisches Bild der betrieblichen Arbeit und können sich in vielen Fällen bereits für eine spätere Übernahme qualifizieren und empfehlen.

In Deutschland bietet die Mercedes-Benz Group an verschiedenen betrieblichen Standorten außerdem ein Duales Hochschulstudium in international anerkannten Bachelor-Studiengängen an. Die dortigen Lehrveranstaltungen werden durch Praxiseinsätze im In- und Ausland ergänzt.

Die betrieblichen Ausbildungsinhalte in Deutschland hat die Mercedes-Benz Group standort- und divisionsübergreifend in ihrem »Mercedes-Benz Ausbildungssystem« standardisiert. Aktualität, mögliche Dopplungen und die Nutzerfreundlichkeit werden regelmäßig überprüft. In hybriden Formaten wird der Präsenzunterricht durch Online-Lerneinheiten ergänzt. Ziel ist es, hochwertige, effiziente sowie für Auszubildende und dual Studierende attraktive Ausbildungsangebote zu bieten.

Die Mercedes-Benz Group bildet bedarfsorientiert und zukunftsgerichtet aus und überprüft das Portfolio ihrer Ausbildungsberufe und Studiengänge in Deutschland kontinuierlich. Dabei reagiert sie nicht nur auf aktuelle Entwicklungen – sie antizipiert auch zukünftige Anforderungen und technologische Innovationen. Seit 2021 erhöht beispielsweise die Mercedes-Benz AG die Anzahl Auszubildender für Fachinformatik kontinuierlich und hat zudem im Herbst 2022 die Zusatzqualifizierung  »Künstliche Intelligenz« der Industrie- und Handelskammer (IHK) integriert. Für die technische Berufsausbildung werden seit dem Berichtsjahr zudem intern konzipierte Qualifizierungsbausteine wie »Datenbasiertes Handeln«, »Programmierung« oder »Cyber Security« vermittelt. 2024 startet außerdem der neue duale Studiengang »Sustainable Management«.

Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte

GRI 404-2

Für die Qualifizierung der Beschäftigten hat der Konzern 2022 weltweit die Initiative »Turn2Learn« aufgesetzt. Sie verbindet ein breites Lernangebot über externe Lernplattformen mit maßgeschneiderten Trainings und strategischen Lernpfaden. So können die Beschäftigten verschiedene Optionen bedarfsgemäß kombinieren – digital und in Präsenz. Das Angebot reicht von komprimierten Trainings über Lernpfade bis hin zu akademischen Abschlüssen. Damit möchte die Mercedes-Benz Group selbstbestimmtes und flexibles Lernen noch stärker zu einem selbstverständlichen Teil des Berufsalltags machen.

Dies wird u. a. durch den Einsatz von digitalen, hybriden und analogen Qualifizierungsformaten sowie durch über 100.000 Lizenzen für externe Lernplattformen für Beschäftigte weltweit möglich. Das Bildungsangebot wird zudem kontinuierlich aktualisiert und ergänzt.

Im Jahr 2023 gab es weltweit über 167.000 Teilnahmen an Trainings, die direkt oder teilweise auf die Themen Digitalisierung und Elektrifizierung einzahlen, wie z. B. »Cyber Security«, »Elektromobilität«, »Datenbasierte Produkte und Prozesse« oder auch »Künstliche Intelligenz«.

[➔ Aus- und Weiterbildung – Digitaler Kompetenzaufbau](#)

Beschäftigte

Angebote eigener spezialisierter TechAcademies, ebenfalls organisiert unter dem Dach »Turn2Learn«, qualifizieren zudem ziel- und bedarfsorientiert Beschäftigte in Forschung und Entwicklung und in produktionsnahen Bereichen. Die TechAcademy Produktion und Supply Chain Management bei der Mercedes-Benz AG beispielsweise analysiert aktuelle und zukünftige Personalbedarfe für die Produktionsbereiche und Querschnittsfunktionen, etwa im Bereich Qualitätssicherung. Sie beschäftigt sich u. a. mit folgenden Fragen: Welches Know-how und welche Kompetenzen benötigt die Mercedes-Benz AG, um sich erfolgreich zu wandeln? Ist das notwendige Personal mit den entsprechenden Fähigkeiten vorhanden? Wie können Beschäftigte zukunftsfähig weitergebildet werden?

Auf dieser Grundlage entwickelt die TechAcademy neben zielgruppengerechten und zukunftsorientierten Qualifizierungsangeboten auch Umschulungsmaßnahmen. Dieses strategische Vorgehen ermöglicht es, etwaige personelle Engpässe und fehlendes Know-how frühzeitig zu erkennen und entsprechend gegenzusteuern. Ein besonderer Fokus liegt auf den Themen »Digitalisierung«, »Softwareentwicklung« und »Elektrik/Elektronik (E/E)-Kompetenz«.

Auch für die Entwicklungsbereiche der Mercedes-Benz AG in Deutschland gibt es eine Tech Academy: Sie bietet den Beschäftigten in der Entwicklung auf ihren Bereich hin zugeschnittene, bedarfsgerechte und zukunftsweisende Lerninhalte. Der Fokus liegt hierbei unverändert auf den aktuellen strategischen Themen »Lead in Car Software« und »Lead in Electric Drive«.

Im Vertrieb der Mercedes-Benz Group AG ist der Geschäftsbereich »Mercedes-Benz Global Training« die zentrale Säule für die Entwicklung und Qualifizierung von Mitarbeitenden der deutschen und internationalen Vertriebsorganisation. Die Schwerpunkte liegen auf der Ausbildung und Zertifizierung von Verkaufs- und Servicepersonal sowie dem Händlermanagement. Zudem werden umfassende Weiterbildungen und diverse Produkttrainings angeboten. Darüber hinaus konzentriert sich der Bereich auch auf Qualifizierungsinhalte zu E/E und Hochvolt speziell für Beschäftigte im Reparatur- und Servicebereich.

Insgesamt rund 2,3 Mio. Stunden haben die Beschäftigten des Konzerns im Jahr 2023 weltweit für fachliche und persönliche Qualifizierungen investiert.

Um die Wirksamkeit und den Erfolg einer Qualifizierungsmaßnahme zu bewerten, analysiert die Mercedes-Benz Group, inwieweit die Beschäftigten die erlernten Kompetenzen in ein konkretes Aufgabenfeld überführen konnten. Eine Möglichkeit, das zu prüfen, sind die jährlichen Qualifizierungsgespräche zwischen Führungskraft und Mitarbeitenden. Die Gespräche zwischen dem Personalbereich und den Fachbereichen zu strategischen Qualifizierungsbedarfen werden ebenfalls für diese Analysen genutzt. Zudem können Teilnehmende am Ende verschiedener Qualifizierungsmaßnahmen über eine standardisierte Befragung Feedback geben. Damit ist eine Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen möglich, um diese ggf. inhaltlich oder methodisch-didaktisch anzupassen.

Qualifizierung, Weiterbildung sowie Duales Studium und Ausbildung

GRI 404-1	2023	2022	2021 ⁵
Kosten für Ausbildung (inkl. Duale Hochschule) in Mio. € ¹	95	97	93
Kosten für Weiterbildung in Mio. € ^{2,3}	81	69	62
Qualifizierungstage Beschäftigte/Jahr ⁴	2,0	2,0	1,6
davon Qualifizierungstage Frauen/Jahr ⁴	1,9	1,7	1,2
Qualifizierungsstunden Beschäftigte/Jahr ⁴	16,0	16,0	11,2

1 Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz AG.

2 2021 Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz AG, ab 2022 inkl. Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG und Mercedes-Benz Mobility AG.

3 Rückgang bedingt durch die COVID-19-Pandemie (in Verbindung mit Lockdowns und Kurzarbeit an den Standorten sowie dezimierten Vor-Ort-Qualifizierungen).

4 Hinweis: Da verstärkt Lernformate genutzt werden, die in den Arbeitsprozess integriert sind, entsprechen die Qualifizierungstage und -stunden nicht zwingend dem tatsächlichen Qualifizierungsumfang.

5 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Digitaler Kompetenzaufbau

GRI 404-1

Bei der Qualifizierung ihrer Beschäftigten legt die Mercedes-Benz Group AG einen Schwerpunkt auf Qualifikationen, die für die erfolgreiche Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie und die Digitalisierung des Unternehmens entscheidend sind. Dazu gehören v. a. Expertinnen und Experten, die datenbasierte Produkte und Prozesse entwickeln und gestalten. Im Rahmen des »Data Worker Projekts« haben sich insgesamt 277 Beschäftigte aus 22 Ländern aus der Verwaltung und

Beschäftigte

der Produktion zu Spezialisten für Daten und Künstliche Intelligenz (KI) qualifiziert. Die Teilnehmenden der vier von Mercedes-Benz Learning maßgeschneiderten Lernpfade zum Data Product Owner, Data Analyst, Data Engineer oder Data Scientist schlossen die Qualifizierungsmaßnahmen mit entsprechend anerkannten Zertifikaten ab.

Neben den bereits genannten Kennzahlen zu Qualifizierungstagen versucht die Mercedes-Benz Group basierend auf den Ergebnissen der Mitarbeitendenbefragung, Aussagen über Qualifizierungsthemen zu treffen. Im Rahmen der diesjährigen Erhebung antwortete die Mehrheit der Beschäftigten erneut positiv auf die Frage, ob ihr Arbeitsumfeld sie dabei unterstütze, die für den digitalen Wandel nötigen Fähigkeiten zu erwerben oder auszubauen. Hier konnte die Mercedes-Benz Group im Vergleich zur letzten Befragung eine Verbesserung verzeichnen. Bis zum Jahr 2030 will der Konzern den Zustimmungswert durch die Einführung weiterer Qualifizierungsprogramme steigern. Ein weiteres Ergebnis aus der Befragung zeigt, dass die Initiative »Turn2Learn« mit ihren Qualifizierungsangeboten einen positiven Einfluss hat. Bei der Frage, ob die Beschäftigten im Berichtsjahr die Gelegenheit hatten, sich weiterzuentwickeln, konnte eine signifikante Steigerung verzeichnet werden.

Um die digitale Transformation in der Produktion aktiv zu fördern, wurde 2021 das berufsbegleitende Qualifizierungsprogramm  »D.SHIFT« gestartet. Speziell für Beschäftigte aus der Produktion an deutschen Standorten setzt »D.SHIFT« den Fokus auf den Erwerb digitaler

Kompetenzen und trägt mit dieser gezielten Umschulung zur digitalen Transformation der Belegschaft bei. Mit passend zugeschnittenen digitalen Lerninhalten können sich Produktionsmitarbeitende für Beschäftigungsmöglichkeiten in Bereichen wie Datenanalyse, KI oder Softwareprogrammierung für Elektromobilität qualifizieren. Damit können sie ihre Fähigkeiten erweitern, ihre Kenntnisse aus dem Produktionsumfeld einbringen und sich auf zukunftsorientierte Tätigkeitsprofile ausrichten.

Dabei werden Beschäftigte aus der Produktion, die Interesse an Daten und Künstlicher Intelligenz haben, im Rahmen einer sog. »Digital Challenge« ausgewählt und umgeschult. Während des berufsbegleitenden Programms werden die Mitarbeitenden intensiv betreut und begleitet, wenden ihre erlernten Fähigkeiten bereits in konkreten Praxisprojekten an und absolvieren Hospitanzen. In Abstimmung mit der Führungskraft werden sie bis zu zwei Tage die Woche freigestellt. Am Ende des Programms wechseln sie in ihren zu Beginn definierten Zielbereich. Nachdem innerhalb eines Pilotprojekts in Berlin (Deutschland) elf Beschäftigte ihre Qualifizierung erfolgreich abgeschlossen haben, weitete die Mercedes-Benz AG in 2022 die Initiative auf den  Powertrain-Standort Stuttgart-Untertürkheim (Deutschland) aus. Dort haben inzwischen 22 Produktionsmitarbeitende ihre Umschulung abgeschlossen und als sog. Datenspezialistinnen und -spezialisten am Standort Sindelfingen (Deutschland) ihre neuen Tätigkeiten übernommen.

Das Programm fand großen Zuspruch: Für die 22 Plätze in Stuttgart-Untertürkheim hatten sich mehrere Hundert Mitarbeitende gemeldet. Aufgrund dieser Resonanz wurde »D.SHIFT« im November 2023 weiter fortgeführt und die Anzahl der verfügbaren Plätze erweitert.

Berufsbegleitend studieren

Die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Mercedes-Benz Mobility AG wie auch einige Tochtergesellschaften bieten ihren Beschäftigten mit einem unbefristeten Arbeitsvertrag und mindestens einem Jahr Betriebszugehörigkeit die Möglichkeit, berufsbegleitend zu studieren – unabhängig vom Alter und ihrer beruflichen Entwicklung. Die »Mercedes-Benz Academic Programmes« fördern Studierende finanziell und mit einem Begleitprogramm.

Führungskräfteentwicklung

GRI 404-2

Die Transformation der Mercedes-Benz Group ist eine große Herausforderung. Die Führungskräfte spielen dabei eine Schlüsselrolle. Um sie auf die neuen Anforderungen vorzubereiten, verfolgt der Konzern eine nachhaltige Personalentwicklung. Daher bietet er den Beschäftigten entsprechende Programme, um sich weiterzuentwickeln – beispielsweise zur persönlichen Vorbereitung auf eine Führungslaufbahn.

[➔ Personalarbeit in der Transformation – Führungskultur](#)

Beschäftigte

Für Führungsaufgaben befähigen

Ein wesentliches Instrument zur internen Führungskräfteauswahl und -entwicklung bei der Mercedes-Benz Group ist das »Potenzialvalidierungsverfahren für zukünftige Managerinnen und Manager«. Speziell ausgebildete Führungskräfte aus verschiedenen Fachbereichen und dem HR-Bereich beobachten und beurteilen die Führungskompetenzen der Teilnehmenden im Assessment Center auf Basis der »Prinzipien der Zusammenarbeit«.

➤ Personalarbeit in der Transformation – Führungskultur

Die Qualifizierungsprogramme für Führungskräfte im Konzern vermitteln vielfältige Kompetenzen zu Themen wie »Führen«, »Agiles Arbeiten« und »Digitale Transformation«. Sie stehen weltweit allen Führungskräften ab Teamleitererebene und teilweise auch ab Ebene 5 zur Verfügung ([👁 Führungsebenen](#)). Neue Führungskräfte werden in den ersten 365 Tagen nach ihrer Ernennung besonders intensiv betreut. Programme für Potenzialträgerinnen und -träger sowie Talente richten sich an Beschäftigte vor der ersten Führungsaufgabe.

Daneben richtet sich das »Meisternachwuchs-Entwicklungsprogramm« an Beschäftigte in Produktionsbereichen, die eine Führungsaufgabe auf Meisterebene übernehmen wollen. Hier stehen insbesondere Fähigkeiten im Fokus, die im Zuge der zunehmenden Vernetzung der Werke und der Digitalisierung der Produktion benötigt werden.

Internationale Talentprogramme

Unter dem Label »Inspire« bündelt die Mercedes-Benz Group seit 2018 eine Reihe internationaler Talentprogramme innerhalb des Konzerns. Dazu zählt beispielsweise das »Inspire – the Leaders' Lab«. Für das Leadership-Programm werden gezielt neue Beschäftigte angeworben, die nach einem erfolgreichen Abschluss des Programms eine Führungsfunktion im Konzern einnehmen können. Während des 18-monatigen Programms übernehmen die Teilnehmenden wichtige Projekte und absolvieren einen internationalen Einsatz. Um optimal auf eine Führungsrolle vorbereitet zu werden, stehen den Teilnehmenden Mentorinnen und Mentoren zur Seite.

Vielfalt und Chancengleichheit

Strategie und Konzepte

Diversität als Erfolgsfaktor

GRI 2-23/-24 GRI 3-3

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu Toleranz, Offenheit und Fairness und fördert Vielfalt und Chancengleichheit. Mit entsprechenden Maßnahmen und Aktivitäten möchte sie ein Arbeitsumfeld fördern, in dem Beschäftigte unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung und sozialer Herkunft ihre Talente frei entfalten können.

Dies ist u. a. in der [Verhaltensrichtlinie](#) und der [»Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte«](#) der Mercedes-Benz Group verankert.

➤ Social Compliance – Grundsatzerklärung

Ihren Diversity-Ansatz macht die Mercedes-Benz Group anhand quantitativer Kennzahlen messbar und leitet daraus Handlungsbedarfe ab. Dabei orientiert sich der Konzern an den UN-Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals – SDGs) »Geschlechtergleichheit« (SDG 5) und »Weniger Ungleichheiten« (SDG 10).

➤ Nachhaltige Geschäftsstrategie – Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen

Strategische Handlungsfelder

GRI 2-23/-24 GRI 3-3

Vielfalt und Chancengleichheit sind Teil der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group. Im Fundament dieser Strategie verankert, sollen »Nachhaltigkeit«, »Integrität« und »Diversität« den Beschäftigten des Konzerns Orientierung für ihr tägliches Handeln geben.

➤ Ziele und Strategie, Geschäftsbericht 2023

Vielfalt bedeutet für die Mercedes-Benz Group, unterschiedliche Perspektiven wertzuschätzen und eine diverse Belegschaft zu fördern. Beim Thema Chancengleichheit geht es v. a. darum, chancengerechte Prozesse und Richtlinien sicherzustellen sowie unbewusste Vorurteile abzubauen. Außerdem gilt es, eine wertschätzende Arbeitskultur zu fördern, welche die individuellen Bedürfnisse respektiert.

Die strategischen Handlungsfelder für Vielfalt und Chancengleichheit sind »Frauenförderung«, »Internationalität« sowie »Chancengleichheit«.

Frauenförderung

GRI 405-1

Die Mercedes-Benz Group möchte mehr leitende Führungspositionen ([Führungsebene](#) drei und höher) mit Frauen besetzen. Der Anspruch: den Anteil bis 2030 auf 30% erhöhen.

Für die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH & Co. KG gibt es außerdem eine Gesamtbetriebsvereinbarung zur Frauenförderung, um den Anteil an Frauen in der Gesamtbelegschaft, der Berufsausbildung und auf den Führungsebenen vier und fünf konsequent weiter zu erhöhen.

Der Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat wird im Geschäftsbericht in der »Erklärung zur Unternehmensführung« der Mercedes-Benz Group ausführlich dargestellt.

➤ Erklärung zur Unternehmensführung, Geschäftsbericht 2023

Internationalität

Die Mercedes-Benz Group möchte Internationalität, eine globale Denkweise und die kulturelle Vielfalt der Belegschaft fördern, um als globaler Konzern auch künftig erfolgreich zu sein. Kulturelle Vielfalt hilft dem Konzern, die regional unterschiedlichen Kundenwünsche besser zu verstehen und die Mercedes-Benz Produkte danach auszurichten. Dabei setzt sie darauf, verschiedene Perspektiven auf allen Hierarchieebenen zusammenzubringen und verstärkt internationale Talente zu rekrutieren.

➤ Aus- und Weiterbildung – Internationale Talentprogramme

Beschäftigte

Chancengleichheit

Die Mercedes-Benz Group begrüßt und wertschätzt die Einzigartigkeit eines jeden Teammitglieds und fördert Chancengleichheit und ein inklusives Arbeitsumfeld. Denn nur ein faires und wertschätzendes Umfeld ermöglicht es, das gesamte Potenzial einer vielfältigen Belegschaft zu nutzen. Auf dieser Basis unterstützt die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten u. a. mit Angeboten, welche die Vereinbarkeit von Beruf- und Privatleben unterstützen.

[➤ Personalarbeit in der Transformation – Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben](#)

Management von Vielfalt und Chancengleichheit im Konzern

GRI 2-23/-24 **GRI 3-3**

Die Mercedes-Benz Group erwartet von ihren Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildfunktion und tragen besondere Verantwortung für eine wertschätzende Unternehmenskultur.

Die Rahmenbedingungen und Prozesse werden von den konzernweiten Funktionen Integrität sowie Diversity & Inclusion Management gestaltet. Letztere ist im Personalbereich angesiedelt und definierte in Abstimmung mit den Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG die drei strategischen Handlungsfelder und initiiert übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen. Darüber hinaus gibt es hierfür länder- und geschäftsfeldübergreifende Arbeitsgruppen

sowie eine »Global Diversity Community« im Social Intranet. Außerdem bietet die Mercedes-Benz Group ihren Beschäftigten die Möglichkeit, sich in Netzwerken, welche auf die unterschiedlichen Diversity-Dimensionen einzahlen, zu engagieren und auszutauschen.

Das Diversity & Inclusion Management bezieht sich grundsätzlich auf die Chancengleichheit aller Beschäftigten. Maßgabe ist dabei, stets hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte für den Konzern zu gewinnen und zu entwickeln.

Grundsätze und Richtlinien

Im [Mission Statement](#) »Einzigartigkeit macht uns stark« hat die Mercedes-Benz Group ihr Verständnis von Vielfalt und Chancengleichheit zusammengefasst. Es wurde von allen Mitgliedern des Vorstands unterzeichnet.

Für die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH & Co. KG sind die Grundsätze von Vielfalt und Chancengleichheit in den Gesamtbetriebsvereinbarungen »Frauenförderung« und »Chancengleichheit« festgeschrieben. Die Themen sind darüber hinaus in der [Verhaltensrichtlinie](#) und in der Konzernbetriebsvereinbarung »Fairer Umgang am Arbeitsplatz« geregelt.

Die Mercedes-Benz Group AG ist Mitglied verschiedener Initiativen und Vereine aus dem Themenumfeld Vielfalt und Chancengleichheit und hat entsprechende Standards und Prinzipien unterzeichnet:

- [🌐 European Women's Management Development \(1999\)](#)
- [🌐 UN Global Compact \(2000\)](#)
- [🌐 Charta der Vielfalt e. V. \(2006\)](#)
- [🌐 Global Summit of Women \(2006\)](#)
- [🌐 Women's Empowerment Principles \(2012\)](#)
- [🌐 UN-Verhaltensstandards für Unternehmen zur Bekämpfung der Diskriminierung von LGBTI-Personen \(2018\)](#)
- [🌐 HIV-Deklaration der Deutschen Aidshilfe \(2019\)](#)
- [🌐 The Valuable 500 \(2020\)](#)
- [🌐 Gemeinsame Erklärung gegen Sexismus und sexuelle Belästigung \(2021\)](#)

Beschäftigte

Umgang mit Regelverstößen**GRI 406-1**

Werden Beschäftigte der Mercedes-Benz Group diskriminiert, gemobbt, sexuell belästigt oder haben sie derartige Vorfälle beobachtet, können sie sich an verschiedene Kontaktstellen wenden: an Führungskräfte, den Personalbereich, die Sozialberatung, den Werksärztlichen Dienst, den Betriebsrat oder den Konzernsprecherausschuss der leitenden Angestellten.

Als weitere Anlaufstellen dienen beispielsweise das konzerneigene Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) sowie der »Infopunkt Integrität«.

**➤ Compliance Management –
Das Hinweisgebersystem BPO**

Ergänzend zu diesen internen Anlaufstellen gibt es seit 2022 eine externe Online-Informations- und Beratungsplattform für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group in Deutschland. Sie dient als Informationsangebot zu den Themen sexuelle Belästigung, Diskriminierung und Mobbing und beinhaltet die Möglichkeit einer anonymen Beratung. Dies soll einen Beitrag zur Prävention sowie zur Aufklärung und Unterstützung der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group leisten.

Maßnahmen und Ergebnisse**Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit**

Mit unterschiedlichen Maßnahmen sensibilisiert die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten weltweit für die Themen Vielfalt und Chancengleichheit. Dazu zählen u.a. Qualifizierungsangebote, Informationsveranstaltungen oder auch Mentoring-Programme speziell für Frauen.

**➤ Aus und Weiterbildung –
Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte**

Mithilfe des »Inclusion Index« misst die Mercedes-Benz Group die Chancengleichheit und Fairness im Konzern; sie erhebt diesen alle zwei Jahre im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung. Dabei befragt der Konzern die Beschäftigten, inwiefern sie der folgenden Aussage zustimmen: »Jeder in meinem Unternehmen wird fair behandelt, unabhängig von ethnischer Zugehörigkeit, Geschlecht, Alter, Behinderung oder anderen Unterschieden, die nichts mit beruflicher Leistung zu tun haben.«

Der Index gibt den Anteil positiver Antworten wieder. Im Berichtsjahr fand erneut eine Mitarbeitendenbefragung statt. Die durchgeführte Befragung hat für den »Inclusion Index« für die Mercedes-Benz Group weiterhin ein positives Zwischenergebnis aufgezeigt. Das Zwischenziel, bis 2025 auf einen Indexwert von 70 % zu kommen, wurde vorzeitig erreicht. Für 2030 wird ein Indexwert von 75 % angestrebt.

Maßnahmen zur Frauenförderung**GRI 405-1**

Frauenförderung beginnt bei der Mercedes-Benz Group bei der Nachwuchsförderung und Rekrutierung: Der Konzern beteiligt sich an Berufsinformationstagen sowie der Bildungsinitiative »Genius« und ist auf Hochschulmessen präsent. Ziel ist es u. a., Mädchen und Frauen für technische Berufe zu begeistern und den Nachwuchs in MINT-Berufen zu fördern. Darüber hinaus fand im Berichtsjahr erneut das Informations- und Austausch-Format »Female Career Lounge« statt, mit dessen Hilfe gezielt berufserfahrene Ingenieurinnen für Tätigkeiten im Produktionsumfeld begeistert werden sollen.

Um Frauen für eine Ausbildung bei der Mercedes-Benz Group in Deutschland zu gewinnen, hat der Konzern gemeinsam mit dem Betriebsrat verschiedene Maßnahmen erarbeitet und festgelegt: So wurden 2023 im Rahmen mehrerer Formate Schülerinnen dazu eingeladen, die technischen Ausbildungsprogramme der Mercedes-Benz Group kennenzulernen.

Die Mercedes-Benz Group in Deutschland konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich auch Ausbilderinnen für technische Berufe gewinnen. Damit schafft sie Vorbilder, welche für die Berufswahl und Karriereentwicklung wichtig sind. Darüber hinaus bietet die Mercedes-Benz Group – neben bereichsspezifischen Mentoring-Initiativen – ein übergeordnetes Mentoring-Programm an, um Frauen gezielt auf Führungspositionen bzw. die nächste Führungsebene vorzubereiten.

Beschäftigte

Bereits 2006 hatte sich die Mercedes-Benz Group zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen (Ebene drei und höher) weltweit bis Ende des Jahres 2020 kontinuierlich und langfristig auf 20 % zu erhöhen. Dieses Ziel wurde erreicht und ein neuer Zielwert von 30 % bis 2030 von den Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG beschlossen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2023 bei 25,7%⁵.

[Vielfalt und Chancengleichheit – Frauenförderung](#)

Um die Erhöhung des Frauenanteils im Topmanagement zu messen, greift die Mercedes-Benz Group auf die entsprechenden Daten ihrer Personal-Reporting-Systeme zurück. Die Ergebnisse werden regelmäßig in standardisierter Form an die Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG berichtet.

Weibliche Belegschaft¹ (in %)

	GRI 2-9	GRI 405-1	
	2023	2022 ³	2021 ³
Frauenanteil	22,2	21,7	21,1
Frauenanteil in leitenden Führungspositionen der Ebene 1 bis 3 ²	25,7	24,7	22,5
Frauenanteil im Vorstand	37,5	37,5	37,5
Frauenanteil im Aufsichtsrat	30,0	35,0	30,0

- Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (weibliche Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Die Belegschaft der Mercedes-Benz Group besteht zu 22,2% aus Frauen. Für mehr Diversität will der Konzern den Anteil von weiblichen Mitarbeitenden erhöhen.

Weibliche Belegschaft¹

	GRI 405-1		
	2023	2022 ²	2021 ²
Europa	28.059	28.093	28.379
NAFTA	4.125	3.992	3.353
Lateinamerika	237	256	278
Afrika	1.145	1.090	1.382
Asien	3.004	2.920	2.719
Australien	213	224	206
Summe	36.783	36.575	36.317

- Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (weibliche Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Weibliche Belegschaft nach Gruppen¹

	GRI 405-1		
	2023	2022 ²	2021 ²
Direkte Funktionen (Beschäftigte Produktion)	8.045	8.091	7.528
Indirekte Funktionen (Beschäftigte der Verwaltung & Beschäftigte produktionsnah)	28.738	28.484	28.789
Auszubildende	825	919	1.042
Studierende im Praktikum/ Abschlussarbeitschreibende/ Promovierende/Werkstudierende/ Senior Experts	1.783	1.671	1.511
Ferienbeschäftigte	3	5	16

- Stand: 31.12.2023, weibliche Beschäftigungsgruppen der Mercedes-Benz Group.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

⁵ Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften.

Beschäftigte

Auch über die Konzerngrenzen hinweg tritt die Mercedes-Benz Group mit der internationalen Initiative »She's Mercedes« in einen intensiven Dialog mit Frauen weltweit; dabei will sie gezielter auf deren Mobilitätsbedürfnisse eingehen. Die Initiative verfolgt in beteiligten Märkten den Grundgedanken des Vernetzens, des Austauschs und des Dialogs. »She's Mercedes« bietet Frauen Möglichkeiten, ihr eigenes Netzwerk zu erweitern, sich gegenseitig zu inspirieren und die Marke Mercedes-Benz kennenzulernen.

Kulturelle Vielfalt und Internationalität fördern

GRI 3-3

In der Mercedes-Benz Group arbeiten 166.051⁶ Menschen aus 142 Nationen. Die kulturelle Vielfalt der Belegschaft hilft dem Konzern, die regional unterschiedlichen Kundenwünsche besser zu verstehen und die Produkte danach auszurichten. Die Mercedes-Benz Group fördert mit Trainings die interkulturelle Kompetenz ihrer Beschäftigten und setzt auf ein gezieltes Recruiting von internationalen Talenten – beispielsweise im Rahmen der verschiedenen Talentprogramme.

➤ Aus- und Weiterbildung – Internationale Talentprogramm

Die Mercedes-Benz Group unterstützt zudem internationale Einsätze ihrer Beschäftigten: Im Berichtsjahr waren weltweit rund 1.200 Beschäftigte international tätig. Anwendung findet dabei u. a. die dafür entwickelte »Global-Mobility-Richtlinie«, um die  Assignees adäquat zu unterstützen.

Zum Beispiel ermöglicht die Vertriebs- und Marketingorganisation der Mercedes-Benz Group kurz- und mittelfristige internationale Einsätze der Beschäftigten.

Beschäftigte mit Behinderung integrieren

Beschäftigte mit Behinderungen sind bei der Mercedes-Benz Group ein wichtiger Teil der vielfältigen Teams und fest in die Belegschaft integriert. Der Konzern fördert die Integration von Beschäftigten mit Behinderungen in der Produktion und der Verwaltung u. a. durch speziell gestaltete Arbeitsplätze. In Deutschland setzen sich die Schwerbehindertenvertretungen und die Inklusionsbeauftragten des Konzerns auf Basis einer bestehenden Inklusionsvereinbarung für die Belange von schwerbehinderten Beschäftigten ein.

Weitere Diversitätsindikatoren

	2023	2022 ²	2021 ²
Anteil Schwerbehinderter			
Mercedes-Benz Group AG	3,43	3,77	4,06
Mercedes-Benz AG	6,27	6,31	6,42
Mercedes-Benz Mobility AG	0,82	0,74	0,99
Mercedes-Benz Bank AG	3,87	3,34	2,93
Durchschnittsalter der Belegschaft ¹			
	42,5	42,4	42,5
Anzahl Nationen ¹			
	142	143	147

- 1 Gesamtbelegschaft (unbefristet und befristet Beschäftigte inkl. Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Die Stärken von Jung und Alt nutzen

GRI 404-2

Der Altersdurchschnitt der Beschäftigten bei der Mercedes-Benz Group lag im Jahr 2023 weltweit bei 42,5 Jahren. Die Anhebung des Rentenalters führt zu einem längeren Berufsleben. Der Altersdurchschnitt der Beschäftigten wird daher in den nächsten Jahren voraussichtlich steigen. Diese Entwicklung versteht die Mercedes-Benz Group als Chance. Sie schafft geeignete Rahmenbedingungen, welche die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Jüngeren und Älteren fördern. Ebenso will die Mercedes-Benz Group die Zusammenarbeit zwischen den Generationen stärken. Weitere Schwerpunkte bilden das »Lebenslange Lernen« und die »Altersunabhängige Weiterbildung« der Beschäftigten.

➤ Aus- und Weiterbildung – Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte

⁶ Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.

Beschäftigte

Darüber hinaus greift die Mercedes-Benz Group bei der Mercedes-Benz AG und weiteren Konzerngesellschaften, wie beispielsweise der Mercedes-Benz Bank AG, in Deutschland temporär auf das Know-how erfahrener Beschäftigter zurück, die bereits im Ruhestand sind: Im Rahmen des Programms »Senior Experts« können altersbedingt ausgetretene Expertinnen und Experten ihr Wissen in Projekteinsätzen einbringen.

Tarifbeschäftigten in Deutschland, die früher in Rente gehen wollen, bietet die Mercedes-Benz Group bereits seit 1998 Altersteilzeit (ATZ) an. Tarifbeschäftigte der Mercedes Benz Mobility AG und Mercedes Benz Bank AG inkl. Tochtergesellschaften in Deutschland haben zudem über das altersreduzierte Arbeiten u. a. die Möglichkeit, ab dem 50. Lebensjahr ihre Arbeitszeit auf bis zu 35 Std./Woche schrittweise zu reduzieren. Über diverse Angebote können Mitarbeitende so einen gleitenden Übergang vom Arbeitsleben in den Ruhestand gestalten.

Anteile der Altersgruppen (in %)¹

GRI 405-1	2023	2022 ²	2021 ²
unter 25 Jahre	7,5	7,7	7,3
25 bis unter 35 Jahre	21,3	21,7	21,8
35 bis unter 45 Jahre	26,1	25,3	25,1
45 bis unter 50 Jahre	12,2	12,3	12,5
50 bis unter 55 Jahre	12,8	13,2	13,7
ab 55 Jahre	20,1	19,8	19,6

1 Aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Die LGBTIQ+-Community unterstützen

»We celebrate every road you take« – unter diesem Motto zeigten Beschäftigte und Führungskräfte des Konzerns 2023 Haltung. Im engen Schulterschluss zwischen der Mercedes-Benz Group und den Beschäftigten der LGBTIQ+-Netzwerke fördert die Mercedes-Benz Group mit der Initiative »Mercedes-Benz Pride« den Austausch im Konzern und setzt sich für einen selbstverständlichen Umgang mit sexueller Orientierung sowie geschlechtlicher Identität im Arbeitsalltag ein. Die Pride-Aktivitäten werden von Beschäftigten unterstützt, die sich neben ihrer Arbeit engagiert einbringen.

Sensibilisierung und Qualifizierung von Beschäftigten

Am jährlichen Diversity Day der Mercedes-Benz Group, steht der Konzern besonders im Zeichen der Vielfalt. Vielfalt bewusst erleben, neue Perspektiven einnehmen und verstehen, wie alle Beschäftigten von Vielfalt und Chancengleichheit profitieren können – das sind zentrale Ziele, die die Mercedes-Benz Group erreichen möchte.

Zum Diversity Day 2023 konnten die Beschäftigten in der »Global Diversity Community« im Social Intranet vier Diversity-Online-Trainings durchlaufen, mit jeweils spezifischen Inhalten für Mitarbeitende und Führungskräfte. Mit diesen sog. Lernpfaden sollen die Dimensionen der Vielfalt aufgezeigt und die eigene Handlungskompetenz gestärkt werden. Sie stehen den Mitarbeitenden dauerhaft zur Verfügung und können individuell in den Arbeitsalltag integriert werden. Außerdem wurden verschiedene Workshop-Vorlagen und Lernangebote nach Anlässen zusammengestellt und virtuelle Dialogformate veranstaltet. Dazu gehörten etwa Workshops zur Förderung von Selbstreflexion oder zur Durchführung von Diskussionsrunden. Eine konzernweite E-Mail der Vorstandsmitglieder und verschiedene Intranet-Beiträge machten ebenfalls auf die Thematik aufmerksam.

Beschäftigte

Die Lernpfade ergänzen mit einem alternativen didaktischen Ansatz das seit 2021 weltweit im Einsatz befindliche E-Learning-Format, mit dem die Mercedes-Benz Group das wertschätzende Miteinander stärken sowie das Bewusstsein für mögliche Stolpersteine schärfen möchte. Das Training zeigt auf, welchen Beitrag die Beschäftigten hierzu leisten können. Es steht weltweit zur Verfügung und wird in elf Sprachen angeboten.

Diversität und Chancengleichheit über Konzerngrenzen hinaus

GRI 3-3

Die Mercedes-Benz Group ist Mitinitiatorin und Gründungsmitglied der Arbeitgeberinitiative »Charta der Vielfalt e.V.«. Der Verein treibt durch unterschiedliche Projekte die inhaltliche Diskussion zum Diversity & Inclusion Management in Deutschland voran. Im Berichtsjahr war die Mercedes-Benz Group erneut Partner der Konferenz »DIVERSITY« für Vielfalt in der Arbeitswelt. Ausgerichtet wird die Veranstaltung seit 2012 von der »Charta der Vielfalt e.V.« und dem Verlag »Der Tagesspiegel«.

Der Konzern erwartet auch von seinen Geschäftspartnern und Lieferanten, sich für Chancengleichheit einzusetzen. Die »Business Partner Standards« richten sich daher an Geschäftspartner weltweit. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group alle Nachhaltigkeitsanforderungen, die sie an ihre Lieferanten stellt, in den »Responsible Sourcing Standards« zusammengefasst.

Zudem wertschätzt der Konzern die Individualität seiner Kundinnen und Kunden und entwickelt Produkte und Dienstleistungen, die ihren individuellen Bedürfnissen entsprechen. U. a. bietet die Mercedes-Benz AG Menschen mit Behinderungen ab Werk Fahrhilfen als Sonderausstattung (SA) an. Hierzu zählen beispielsweise Handbediengeräte für Gas und Bremse, Steuerungs- und Lenkhilfen sowie Schwenksitze oder Sitzverlagerungen.

Gesundheit und Arbeitsschutz

Strategie und Konzepte

Management von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit

GRI 3-3 GRI 403-1

Der Konzern setzt auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Dieses zielt darauf ab, Arbeitsunfälle, arbeitsbedingte Erkrankungen und Berufskrankheiten so gut wie möglich zu verhindern und gesundheitlichen Risiken vorzubeugen. Auch soll es die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten dauerhaft erhalten und das Wohlbefinden fördern. Im Fokus stehen v. a. präventive Maßnahmen, die der Konzern kontinuierlich prüft und weiterentwickelt. Beispielsweise verfolgt die Mercedes-Benz Group beim Gesundheitskomplex Ergonomie die Strategie, Muskel-Skelett-Erkrankungen zu vermeiden sowie neue und bestehende Arbeitsplätze unter ergonomischen Gesichtspunkten adäquat einzurichten. Außerdem gibt es Angebote für die Beschäftigten, damit sie auch beim mobilen Arbeiten von zu Hause aus sicher und ergonomisch tätig sein können.

Ein risikobasierter Ansatz beim Arbeits- und Gesundheitsschutz ermöglicht es, frühzeitig Handlungsbedarfe zu erkennen, und zielt darauf ab, geeignete Maßnahmen einzuleiten. Die Ergebnisse einer regelmäßig stattfindenden Befragung unter den Beschäftigten geben

Einblick in die Themenfelder »Life Balance« und »Wohlbefinden« und sind Grundlage für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Produktportfolios im Gesundheitsmanagement.

Vorgaben und Richtlinien

GRI 2-23/-24 GRI 3-3 GRI 403-1/-7/-8

Die Arbeitsschutzstrategie der Mercedes-Benz Group beinhaltet Standards für die Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen, um arbeits- und gesundheitsbezogene Risiken systematisch zu verringern. Es gibt internationale Konzernrichtlinien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie einheitliche Leitsätze, die verbindlich einzuhalten sind. Die internen Leitlinien orientieren sich an internationalen Standards und setzen die Einhaltung nationaler Gesetze voraus. Sie betonen die Verantwortung der Führungskräfte sowie die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Die internationale Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz beschreibt für alle kontrollierten und konsolidierten Gesellschaften verbindlich Aufgaben, Pflichten, notwendige Gremien und Kommunikationsvorgaben und lehnt sich an die Inhalte der Norm ISO 45001 an. Die Richtlinie gilt sowohl für alle Beschäftigten als auch [Zeitarbeitskräfte](#).

Organisation und Verantwortlichkeiten

GRI 3-3 GRI 403-2/-3/-4

Der Bereich Health & Safety steuert konzernweit die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz und

ist im Personalbereich angesiedelt. Health & Safety gliedert sich in die sechs Kompetenzzentren »Arbeitssicherheit«, »Medizin«, »Gesundheitsmanagement«, »Ergonomie«, »Sozialberatung« und »Gastronomie«. Jedes Kompetenzzentrum steuert die Prozesse über konzernweit gültige und fortlaufend aktualisierte Richtlinien.

Zur Umsetzung des Managementsystems »Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit« (SGA) und für die entsprechende Operationalisierung von Richtlinien und Vorgaben existiert ein Zielerreichungsprozess: Die jeweiligen Standortziele für den Arbeits- und Gesundheitsschutz basieren auf einer Gesamtstrategie. Diese enthält die Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Arbeitsschutzstrategie der Mercedes-Benz Group und die Ergebnisse der Audits und Reviews.

An jedem Standort hat die Mercedes-Benz Group entsprechende Formate zu Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen etabliert, in denen Beschäftigte u. a. über alle Aspekte des SGA-Managements informiert und entsprechend beteiligt werden. Dies gilt gleichermaßen für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group sowie für die Zeitarbeitskräfte des Konzerns. Die Führungskräfte sind dafür verantwortlich, dass alle internen Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften zum Arbeits- und Gesundheitsschutz eingehalten werden. Der Bereich Health & Safety unterstützt die Führungskräfte dabei, ihre Pflichten im Arbeits- und Gesundheitsschutz umzusetzen. Die Zuständigkeiten und konkreten Pflichten werden an jedem Standort unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen festgelegt.

Beschäftigte

Die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group tragen persönliche Verantwortung für ihre Gesundheit und Sicherheit bei der Arbeit, indem sie Tätigkeiten sicherheitsbewusst ausführen. Sie haben das Recht, sich aus Arbeitssituationen zu entfernen, von denen sie nachvollziehbar annehmen können, dass sie eine unmittelbare Gefahr für ihr Leben oder ihre Gesundheit darstellen. Im Sinne der Unfallprävention sind Sicherheitsrisiken und Beinaheunfälle an die Führungskraft zu melden. Jeder gemeldete Unfall und Beinaheunfall wird analysiert, um den Hergang zu klären. Die jeweiligen Einheiten werden dazu verpflichtet, vorbeugende Maßnahmen einzuleiten. Unfälle, aus denen andere Standorte lernen und Maßnahmen ableiten können, werden international an die Arbeitssicherheitsexpertinnen und -experten der Standorte kommuniziert.

Die Themen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz werden regelmäßig in verschiedenen Ausschüssen besprochen und entschieden. Darüber hinaus berichten der leitende Betriebsarzt sowie die leitende Sicherheitsingenieurin quartalsweise an die Personalvorständin.

➔ Gesundheit und Arbeitsschutz – Unfalldokumentation

Risikomanagement

GRI 2-12 GRI 403-2/-7/-8

Das Risikomanagement folgt der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz und definiert Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse, die lokal umgesetzt werden sollen.

Der Bereich Health & Safety der Mercedes-Benz Group verfolgt einen präventiven Ansatz, um Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Beschäftigten zu vermeiden. Um bedeutende Risiken frühzeitig identifizieren zu können, wird alle fünf Jahre an allen konsolidierten und kontrollierten Produktionsstandorten mit mehr als 500 Beschäftigten eine Evaluierung (Safety  Due Diligence) durchgeführt. Die Evaluierung der Produktionsstandorte findet gemeinsam mit dem Konzernumweltschutz statt und umfasst ca. 77% aller Konzernbeschäftigten.

Gefährdungsbeurteilungen

GRI 403-2/-7

Ein wichtiges Instrument zum Bewerten von potenziellen Risiken und zur Festlegung von Maßnahmen ist die Gefährdungsbeurteilung. Diese erfolgt bei der Mercedes-Benz Group z.B. mithilfe einer standardisierten und weltweit verfügbaren Software.

Die Risiken von neuen Anlagen beurteilt die Mercedes-Benz Group entlang des gesamten Prozesses weltweit einheitlich nach festgelegten Kriterien. Basis sind dabei die Sicherheitskonzepte des Konzerns, die gemäß seiner Lastenhefte von den Lieferanten umgesetzt werden. Fachkräfte der Arbeitssicherheit unterstützen die Planungsbereiche von der ersten Idee bis zur standardisierten Anlagenabnahme. Gefahrstoffe werden im Zuge der Gefährdungsbeurteilung bewertet und durchlaufen einen Freigabeprozess. Zudem beurteilt die Mercedes-Benz Group die psychische und ergonomische Belastung von Arbeitsplätzen bzw. des jeweiligen Arbeitsumfelds.

Werden Risiken identifiziert, müssen Maßnahmen nach dem  STOP-Prinzip abgeleitet und umgesetzt sowie auf ihre Wirksamkeit kontrolliert werden.

Zudem hat die Mercedes-Benz Group einen Fremdfirmen-Managementprozess etabliert, dessen Rahmen die Konzernrichtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie geltendes Recht bilden. Danach sind eine Beurteilung der gegenseitigen Gefährdungen und das Beschreiben effektiver Maßnahmen elementarer Bestandteil. Die Durchführung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden stichprobenartig überprüft.

Maßnahmen und Ergebnisse

Betriebliches Gesundheitsmanagement und psychische Gesundheit

GRI 403-3/-5/-6

Die Mercedes-Benz Group bietet ihren Beschäftigten in Deutschland arbeitsmedizinische Beratungen und Vorsorgen sowie Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und Sozialberatung an. Das betriebliche Gesundheitsmanagement in Deutschland soll sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden der Beschäftigten fördern. Unterstützt wird dies durch Beratungs- und Qualifizierungsangebote, Maßnahmen in den Bereichen Prävention, Therapie und Rehabilitation sowie verschiedene Kampagnen. Im internationalen Kontext setzt die Mercedes-Benz Group Schwerpunkte auf die

Beschäftigte

medizinische Versorgung, Präventionsstrategien sowie die ergonomische Gestaltung von Arbeitsplätzen.

Eine besondere Rolle spielen präventive Lösungsansätze. Beispielsweise bewertet der Konzern mithilfe eines IT-Tools für alle Produktionsarbeitsplätze, inwieweit sie ergonomisch gestaltet sind. Besteht Handlungsbedarf aufgrund von überdurchschnittlichen Belastungen, so wird der Arbeitsplatz in der Folge durch geeignete Maßnahmen entsprechend angepasst.

Im Personalbereich lief bis April 2023 die Initiative »Mindful@HR«, über die Resilienzangebote eingeführt und wissenschaftlich begleitet wurden. Der Fokus lag darauf, die Mitarbeitenden für ein achtsames Verhalten am Arbeitsplatz zu sensibilisieren, entsprechende Impulse in den Arbeitsalltag zu integrieren sowie ihre Veränderungskompetenz und Widerstandsfähigkeit zu stärken. Durch die Erkenntnisse aus der Initiative konnte die Mercedes-Benz Group in Deutschland bestehende Achtsamkeitsangebote auch außerhalb des Personalbereichs weiter ausbauen.

Im Berichtsjahr haben an den Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung ca. 52.000 Beschäftigte teilgenommen, zu gleichen Teilen in Präsenz und digital. Zwei Beispiele für Präsenzveranstaltungen, die weiterhin fest zum Portfolio gehören, sind die 6- und 12-tägigen Kurse für Führungskräfte und Beschäftigte in Schichtarbeit in Deutschland (siehe Tabelle: Teilnehmende an 6- und 12-tägigen Gesundheitstrainings (Trainings zu den Themen Bewegung, Ernährung und Entspannung)). Hier haben im Jahr 2023 1.041 Beschäftigte teilgenommen.

Unabhängig von diesen Angeboten haben die Mitarbeitenden die Möglichkeit, eine Gesundheits-App zu nutzen. Diese ermöglicht es den Userinnen und Usern, sich ein individuelles Profil zu erstellen, eigene Gesundheitsziele zu setzen und an digitalen Events teilzunehmen. Die App wird von einem externen Dienstleister, unter Berücksichtigung gültiger Datenschutzbestimmungen, bereitgestellt und betrieben. Die Anzahl der Downloads dieser App ist im Berichtsjahr auf 23.000 angestiegen.

Teilnehmende an 6- und 12-tägigen Gesundheitstrainings¹ (Trainings zu den Themen Bewegung, Ernährung und Entspannung)

	2023 ⁶	2022 ²	2021 ²
GRI 403-5/-6			
Beschäftigte im Schichtbetrieb (6tägig)	264	270	-4
Beschäftigte mit ärztlicher Empfehlung (6tägig)	146	- ⁵	- ⁵
Führungskräfte (6tägig)	135	258	-4
Leitende Führungskräfte (6tägig)	183	172	-4
Beschäftigte im Schichtbetrieb (12tägig)	185	- ³	- ⁴
Führungskräfte (12tägig)	128	- ³	- ⁴

1 Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH und Mercedes-Benz Mobility AG (mit einzelnen deutschen Tochtergesellschaften), Mercedes-Benz Bank AG.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

3 Aufgrund der Pandemie war im Jahr 2022 die Planungssicherheit für dieses Angebot nicht gegeben.

4 Pandemiebedingt waren die Gesundheitsprogramme 2021 ausgesetzt.

5 Aufgrund der Pandemie erfolgte keine Einsteuerung über ärztliche Empfehlung.

6 Inkl. Mercedes-AMG GmbH.

Gesunde Ernährung

Ernährung hat einen bedeutenden Einfluss auf die Gesundheit. Daher fördert die Mercedes-Benz Gastronomie GmbH ein gesundes, abwechslungsreiches Speisenangebot in den Kantinen und Shops – etwa mit einer Kennzahl, die den Gesundheitswert der Speisen angibt. Der Gesundheitswert, der im Speiseplan durch eine Ampelkennzeichnung dargestellt wird, ergibt sich aus der Bewertung aller Rezepturen u. a. nach Art und Vorverarbeitung der Zutaten, Fettgehalt und -qualität, Zuckergehalt sowie Zubereitungsart.

Im Berichtsjahr hat sich die Akzeptanz der rein pflanzlichen Menülinie in den Kantinen weiter erhöht. Der Anteil der pflanzlichen Menülinie betrug 2023 knapp 25% im Vergleich zu allen drei Menülinien. Dies führte seit Einführung im Jahr 2021 zu einer Verbesserung des Gesundheitswerts von 10%. Dieser Trend zu einer ausgewogeneren Ernährung spiegelt sich auch in den Ergebnissen einer im Jahr 2023 durchgeführten Umfrage der Mercedes-Benz Gastronomie GmbH wider: Darin haben über 88% der befragten Mitarbeitenden angegeben, dass ihnen eine bewusste und ausgewogene Ernährung wichtig bis sehr wichtig ist.

➤ Ressourcenschonung in der Produktion – Abfälle und CO₂-Emissionen in der Gastronomie vermeiden

Beschäftigte

Medizinische und psychosoziale Unterstützung**GRI 403-3/-6**

Die arbeitsmedizinische Betreuung bei der Mercedes-Benz Group umfasst Angebote und Maßnahmen, die arbeitsbedingten Erkrankungen oder Berufskrankheiten vorbeugen und die Gesundheit am Arbeitsplatz fördern sollen. Um Gesundheitsrisiken frühzeitig zu erkennen, bietet sie weltweit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus freiwillige Vorsorgeuntersuchungen für Beschäftigte und Führungskräfte an.

Während der Pandemie ausgesetzt, bietet die Mercedes-Benz Group ihren Beschäftigten in Deutschland seit 2023 wieder den freiwilligen Gesundheits-Check an. Nach diesem individuellen Termin mit einer Fachkraft aus dem Werksärztlichen Dienst können die Mitarbeitenden zudem eine Präventionsberatung wahrnehmen. Durch dieses Angebot können Beschäftigte eigene Gesundheitsrisiken erkennen und durch passende Maßnahmen darauf reagieren.

Ergänzend dazu bietet die Mercedes-Benz Group den Beschäftigten eine akut- und notfallmedizinische sowie psychosoziale Versorgung an – sie umfasst auch die unmittelbare Versorgung von Unfallopfern sowie eine Notfallbetreuung für Geschäftsreisende, Beschäftigte im Auslandseinsatz sowie deren Angehörige im Ausland. Der Werksärztliche Dienst, die Sozialberatung sowie die Basisangebote der betrieblichen Gesundheitsförderung können zudem in Anspruch genommen werden. Die Basisangebote der betrieblichen Gesundheitsförderung sowie die akut- und notfallmedizinische Versorgung

stehen auch den Zeitarbeitskräften des Konzerns zur Verfügung.

In den Gesundheitszentren in Deutschland können die Beschäftigten an präventiven, sekundärpräventiven – z. B. zur Vorbeugung einer bereits aufgetretenen Erkrankung nach der Genesung – und therapeutischen Programmen teilnehmen. An den internationalen Standorten der Mercedes-Benz Group finden sich vielfach vergleichbare Angebote.

Die innerbetriebliche Sozialberatung unterstützt Führungskräfte und Beschäftigte der Mercedes-Benz Group in Deutschland, die sich beruflich oder privat in einer herausfordernden Veränderungs- oder Krisensituation befinden, unter mentalen Problemen leiden oder mit Konflikten zu kämpfen haben. Das schließt auch die Beratung bei Mobbing, sexueller Belästigung oder Diskriminierung am Arbeitsplatz ein. Auch die Zeitarbeitskräfte in Deutschland sowie Angehörige der Beschäftigten können das Angebot nutzen. Zudem begleitet die Sozialberatung Führungskräfte und Beschäftigte beim Umgang mit Veränderungssituationen. Psychosozialen Herausforderungen im Arbeitsumfeld begegnet der Konzern in Deutschland, indem er die Betriebsvereinbarung zur psychischen Gefährdungsbeurteilung und einen entsprechenden Managementprozess anwendet.

Leistungen des Werkärztlichen Dienstes¹**GRI 403-3**

	2023 ⁴	2022 ³	2021 ³
Durchgeführte/angebotene Sprechstunden (Anzahl)	14.567	14.914	15.507
Arbeitsmedizinische Vorsorgen	30.592	29.185	18.484
Impfungen und reisemedizinische Beratungen	9.868	19.175	52.389
Notfallmedizinische Behandlungen	2.198	2.162	1.972
Diagnostik (Hör/-Sehtest, EKG etc.)	35.856	22.192	23.377
Laboruntersuchungen	15.559	10.685	17.986
Wiedereingliederungen Langzeitkranker	731	557	628
Check-ups für leitende Führungskräfte ²	195	228	14
GesundheitsCheck ²	5.892	338	75

¹ Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG und Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH.

² Pandemiebedingt waren der GesundheitsCheck bzw. die Gesundheitsprogramme 2021 ausgesetzt sowie 2022 teilweise ausgesetzt.

³ Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

⁴ Inkl. Mercedes-AMG GmbH.

Management von Arbeitssicherheit**GRI 403-4/-5**

Die Mercedes-Benz Group sensibilisiert ihre Beschäftigten für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit, z. B. mit verpflichtenden jährlichen Sicherheitsunterweisungen. Neue Beschäftigte informiert der Konzern in einer Erstunterweisung über sicherheitsrelevante Aspekte ihres Arbeitsplatzes. Verpflichtende Sicherheitsunterweisungen werden entsprechend den

Beschäftigte

gesetzlichen Vorgaben regelmäßig und anlassbezogen durchgeführt. Für einzelne Arbeitsbereiche hat die Mercedes-Benz Group zudem spezielle Online-Trainings entwickelt – etwa zur Sicherheitsunterweisung von Beschäftigten in Bürobereichen.

Die 2022 gestartete Initiative »Wir arbeiten SICHER!« hat die Mercedes-Benz Group im Berichtsjahr fortgeführt, um eine nachhaltige »Safety-First-Kultur« zu schaffen und die Anzahl der Arbeitsunfälle dauerhaft zu senken. 2023 hat der Konzern seine Mitarbeitenden zu sechs Grundsätzen sicheren Arbeitens zum Umgang mit maßgeblichen Gefährdungen intensiv geschult. Der Schwerpunkt lag zunächst auf deutschen Standorten. Weiterhin beurteilt die Mercedes-Benz Group innerhalb der Initiative Gefährdungen in der Zusammenarbeit mit Fremdfirmen. Um die Sicherheit in diesem Zusammenhang weiter zu erhöhen, hat sie die Kontrollen auf Baustellen verstärkt und ein Konsequenzen-Management bei festgestelltem Fehlverhalten eingeführt.

Für bestimmte Beschäftigtengruppen bietet der Bereich Corporate Safety konzernweite Schulungen an. Dazu zählen Beschäftigte, welche die Software zur ergonomischen Bewertung nutzen, sowie Beschäftigte der verschiedenen Planungsbereiche zur rechtskonformen Beschaffung und Planung von Arbeitsmitteln im Sinne der Arbeitssicherheit. Darüber hinaus schult Corporate Safety regelmäßig die aus Arbeitsmedizinerinnen und -mediziner, Sicherheitsfachkräften und Betriebsräten bestehenden Analyseteams zur Durchführung der Methode »Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen« an den deutschen Standorten sowie die

internationalen Auditorinnen und Auditoren zur Durchführung der »Safety-Standortevaluierung«.

Zertifizierung und Überprüfung des SGA-Managementsystems

GRI 403-1/-8

Die Mercedes-Benz Group lässt ihre Managementsysteme zu »Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit« (SGA) an verschiedenen Standorten freiwillig nach dem Standard ISO 45001 zertifizieren. 2023 hat der Standort Jawor (Polen) die freiwillige Zertifizierung seines Managementsystems nach ISO 45001 erstmalig erhalten. Insgesamt waren 27 % aller Beschäftigten bzw. 36 % aller Mitarbeitenden an Produktionsstandorten von einer ISO-45001-Zertifizierung abgedeckt.

Alle fünf Jahre überprüfen Verantwortliche von Corporate Safety mit dem bereits im Bericht genannten Safety-Due-Diligence-Prozess, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an den eigenen Produktionsstandorten eingehalten werden und ein funktionierendes SGA-Managementsystem vorhanden ist. Die internationalen Mercedes-Benz  CKD-Standorte in Indien, Vietnam, Thailand und Malaysia sowie die AMG-Produktionswerke in Großbritannien und Deutschland wurden wie geplant im Jahr 2023 evaluiert und die Ergebnisse in den entsprechenden Gremien kommuniziert sowie nachgehalten.

Unfalldokumentation

GRI 3-3 **GRI 403-1/-2**

Ein effektives Berichtswesen trägt dazu bei, dass die Mercedes-Benz Group ihre Ziele im Arbeits- und Gesundheitsschutz erreicht. Aus der Unfalldokumentation erkennt die Mercedes-Benz Group u. a. Unfallursachen und -schwerpunkte sowie unfallverursachende Tätigkeiten oder Betriebsmittel; zudem kann sie neue Sensibilisierungsmaßnahmen ableiten. Deshalb müssen alle Standorte⁷ Unfälle und Unfallkennzahlen an den Bereich Health & Safety berichten. Seit 2023 steht dem Konzern weltweit ein einheitliches Unfalldokumentationssystem zur Verfügung, aus dem – unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen – standardisierte Kennzahlen abgeleitet werden können.

Jeder gemeldete Unfall wird analysiert, um dessen Hergang zu erklären und vorbeugende Maßnahmen einzuleiten. Unfälle, aus denen andere Standorte lernen und Maßnahmen ableiten können, werden international an alle Arbeitssicherheitsexpertinnen und -experten der Standorte⁷ kommuniziert. Auf Basis dieser Kennzahlen erstellt die Mercedes-Benz Group monatliche Berichte mit den konzernweiten Unfallkennzahlen.

⁷ Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem globalen Logistikcenter.

Beschäftigte

Die Unfallhäufigkeit bei den Produktionsstandorten der Mercedes-Benz Group belief sich anhand der Meldungen im Berichtsjahr auf 3,8^{8,9}.

Arbeitsunfälle und Unfallhäufigkeit¹

GRI 403-9	2023	2022 ⁴	2021 ⁴
Arbeitsunfälle ²	937	1.171	1.277
Unfallhäufigkeit ³	3,8⁵	4,8	5,5

- 1 Erfassungsquote Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem Globalen Logistikcenter: 100% (Scope entspricht dem der Vorjahre).
- 2 Anzahl aller im System gemeldeten Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag.
- 3 Anzahl aller im System gemeldeten Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden.
- 4 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 5 Die Kennzahl wurde einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Arbeitsausfall aufgrund von Arbeitsunfällen¹

GRI 403-9	2023	2022 ²	2021 ²
Arbeitsausfall in Stunden aufgrund von Arbeitsunfällen (weltweit)	107.720	122.168	130.624
Arbeitsausfall in Tagen aufgrund von Arbeitsunfällen (weltweit)	13.465	15.271	16.328
Unfallbelastung (weltweit, Anzahl der Ausfalltage pro 1 Million Anwesenheitsstunden)	53	63	70

- 1 Erfassungsquote Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem Globalen Logistikcenter: 100% (Scope entspricht dem der Vorjahre).
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Todesfälle aufgrund von Arbeitsunfällen¹

GRI 403-9	2023	2022	2021 ²
Todesfälle von Beschäftigten aufgrund von Arbeitsunfällen	1	0	2
Todesfälle von Fremd-arbeitskräften aufgrund von Arbeitsunfällen	0	0	3

- 1 Erfassungsquote Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem Globalen Logistikcenter: 100% (Scope entspricht dem der Vorjahre).
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

⁸ Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem globalen Logistikcenter (Scope entspricht dem der Vorjahre): Anzahl aller im System gemeldeten Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden.

⁹ Die Kennzahl wurde einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Menschenrechte

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont	Status 2023
Für 100 % der Produktionsmaterial-Rohstoffe der Mercedes-Benz Group, die ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, Schutzmaßnahmen definieren und umsetzen	2028	57 %
Meilenstein: 70 % aller von der Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren	2025	57 %
Meilenstein: 50 % aller von der Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren	2023	Ziel erreicht
100 % der aus Dienstleistungs-Lieferketten mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen bezogenen Warengruppen überprüfen	2026	54 %

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden – und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die Achtung der Menschenrechte ist für den Konzern daher ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung und ein wesentliches Handlungsfeld der Nachhaltigkeit. Ziel ist es, Produkte ohne Menschenrechtsverletzungen herzustellen.

Insbesondere mit dem Ausbau der Elektromobilität rückt die Achtung der Menschenrechte in automobilen Lieferketten weiter in den Fokus. Denn die Produktion von Batteriezellen erfordert Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt. Sie stammen häufig aus Ländern, in denen das Risiko besteht, dass sie unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden.

Neben dem eigenen Anspruch, die Menschenrechte zu achten, beobachtet die Mercedes-Benz Group ein steigendes Interesse am Thema Menschenrechte von Verbraucherinnen und Verbrauchern, zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie bei Investoren und Ratingagenturen.

Darüber hinaus trat Anfang 2023 das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft. Im Februar 2022 hat die Europäische Kommission zudem einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Bereich der Nachhaltigkeit vorgelegt. Das Europäische Parlament, der Rat der Europäischen Union und die Europäische Kommission haben sich Ende des Berichtsjahrs auf einen gemeinsamen Entwurf geeinigt. Dieser muss nun noch formell angenommen werden.

Mit dem Human Rights Respect System (HRRS) hat die Mercedes-Benz Group einen Ansatz zur Umsetzung [menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten \(Human Rights Due Diligence\)](#) entwickelt, um das o. g. strategische Ziel zu erreichen.

Menschenrechte

Social Compliance

Strategie und Konzepte

Pflicht und Selbstanspruch

GRI 2-23/-24 GRI 3-3

Menschenrechte zu achten, hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung und ist für sie Pflicht und Anspruch zugleich. Daher ist die Achtung der Menschenrechte ein Handlungsfeld in der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Darüber hinaus führte die Mercedes-Benz Group ein entsprechendes risikobasiertes System zur Wahrung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ein. Dessen messbare Ziele und Kennzahlen sind in der nachhaltigen Geschäftsstrategie hinterlegt.

Die Mercedes-Benz Group respektiert die international anerkannten Menschenrechte und bekennt sich zur Achtung u. a. folgender Standards:

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
- Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte
- Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte

- Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization – ILO) über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit
- Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen
- Zehn Prinzipien des [UN Global Compact \(UNGC\)](#)
- [OECD](#)-Leitsätze für multinationale Unternehmen¹

Dies ist in der konzerneigenen [Verhaltensrichtlinie](#) sowie der [Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte](#) hinterlegt, die für alle Beschäftigten weltweit verbindlich sind.

[Social Compliance – Human Rights Respect System](#)

Um der strategischen Bedeutung des Handlungsfelds Menschenrechte Rechnung zu tragen, entschied der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG 2020, Jahresziele im Bereich Menschenrechte vergütungsrelevant zu machen. Das heißt, dass die variable Vergütung der Führungskräfte sowie des Vorstands u. a. auch davon abhängt, ob spezifische Ziele im Bereich Menschenrechte erreicht worden sind. Grundlage hierfür ist, dass Assessments zu Produktionsmaterialrohstoffen mit einem hohen Risiko für Menschenrechtsverletzungen durchgeführt wurden und werden.

¹ Kapitel IV zu Menschenrechten in den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

[Vergütungsbericht 2023](#)

Grundsatzerklärung

GRI 2-23 GRI 403-1/-2/-3/-4/-5/-6/-7/-8/-9/-10
GRI 405-1 GRI 406-1 GRI 407-1 GRI 408-1 GRI 409-1

Der Anspruch der Mercedes-Benz Group ist es, dass die Menschenrechte in allen Konzerngesellschaften eingehalten und auch bei ihren Partnern entlang der Wertschöpfungskette, insbesondere bei Lieferanten, geachtet werden. Die [Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte](#) ist Ausdruck dieser Selbstverpflichtung.

Die Mercedes-Benz Group verpflichtet sich mit dieser Grundsatzerklärung dazu, weltweit negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte innerhalb ihres eigenen Geschäftsbereichs und gegenüber ihren Partnern und Lieferanten vorzubeugen und diese negativen Auswirkungen zu minimieren und, soweit möglich, zu beenden. Die Grundsatzerklärung beschreibt das Verfahren zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und nennt die für die Mercedes-Benz Group wesentlichen menschenrechtlichen Risiken. Identifiziert wurden diese Risiken im Einklang mit den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (United Nations – UN) sowie mit Rücksicht auf Art und Umfang der eigenen Geschäftstätigkeit, die o. g. internationalen Standards und Referenzrahmen und den spezifischen Kontext der Automobilproduktion.

Die Grundsatzerklärung ergänzt und konkretisiert die [Verhaltensrichtlinie](#) zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen. In der Grundsatzerklärung sind

Menschenrechte

u. a. explizite Angaben zu Arbeitnehmerrechten vorzufinden. Diese beziehen sich beispielsweise auf eine angemessene Vergütung und die Einhaltung von gesetzlichen bzw. branchenspezifischen Arbeitszeitvorgaben sowie das Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit. Auch umfassen die Angaben die Themen Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, sowie Recht auf Chancengleichheit und Schutz vor Diskriminierung.

Der Vorstandsvorsitzende und weitere Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG haben die Grundsatzerklärung gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat, der Weltarbeitnehmervertretung und Industri-ALL Global Union unterzeichnet.

Beim Verfassen der Erklärung haben alle relevanten Fachbereiche des Konzerns mitgewirkt. Interne Menschenrechtsexpertinnen und -experten wurden dabei ebenso einbezogen wie die Perspektiven und die Expertise externer Stakeholder.

Die Mercedes-Benz Group entwickelt die Grundsatzerklärung kontinuierlich weiter und passt sie entsprechend den Ergebnissen der Risikoanalyse im Rahmen des HRRS regelmäßig und anlassbezogen an. Die Mercedes-Benz Group kommuniziert sie an alle ihre Beschäftigten sowie auch an die konsolidierten Konzerngesellschaften. Die Grundsatzerklärung ist in [verschiedenen Sprachen](#) öffentlich verfügbar und seit 2023 der Verhaltensrichtlinie angehängt. Diese wird jedem Arbeitsvertrag beigelegt. Die Konzernrevision achtet bei ihren jeweiligen Prüfungen ebenfalls auf die

Einhaltung dieser Grundsatzerklärung und nimmt sie in ihre Prüfkriterien auf.

[Social Compliance – Human Rights Respect System](#)

[Social Compliance – Social Compliance Management System](#)

Anforderungen an Lieferanten

[GRI 407-1](#) [GRI 408-1](#) [GRI 409-1](#)

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions-, Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen.

Die Leitplanken für ein nachhaltiges Lieferkettenmanagement hat der Konzern in den [»Responsible Sourcing Standards«](#) (RSS) verankert. Sie definieren Mindestanforderungen und Erwartungen an unmittelbare Lieferanten ([Tier 1](#)) und verpflichten diese vertraglich dazu, die Auflagen einzuhalten sowie an ihre Mitarbeitenden und vorgelagerte Wertschöpfungsstufen zu kommunizieren und deren Einhaltung in ihren Geschäftsprozessen und ihrem Einflussbereich zu kontrollieren. Die RSS bilden die Basis für den verantwortungsvollen Bezug von Materialien und Dienstleistungen und ermöglichen nachhaltigen Fortschritt im Schulterschluss mit Partnern. Ziel ist es, weltweit negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt vorzubeugen, diese zu minimieren oder, soweit möglich, zu beenden. Die RSS sind integraler Bestandteil bei allen neuen Beauftragungen von Tier-1-Lieferanten und das zentrale Vertragsdokument für Mindest- und Nachhaltigkeitsanforderungen. Sie finden weltweit Anwendung.

Die RSS leiten sich u. a. aus folgenden konzernweit gültigen Dokumenten ab:

- der Verhaltensrichtlinie
- der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte
- der Konzernrichtlinie Umwelt- und Energiemanagement
- den strategischen Ambitionen zur Erreichung von CO₂-Neutralität

Die RSS schreiben abgesehen von den menschenrechtlichen Mindestanforderungen auch umweltbezogene Mindestanforderungen fest. Lieferanten sind danach verpflichtet, natürliche Ressourcen zu schonen sowie Umweltschäden zu vermeiden, zu beheben oder diese auszugleichen, soweit Belastungen unvermeidlich oder irreparabel sind.

Für die eigenen deutschen Standorte hat die Mercedes-Benz Group Werk- und Dienstverträge mit ihren Dienstleistern getroffen. Sie gehen in ihren Anforderungen an vielen Stellen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Insbesondere stellt die Mercedes-Benz Group hohe Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz, die Unterbringung und den Einsatz von Zeitarbeitskräften sowie die Beauftragung von Subunternehmen. Zudem verlangt sie, keinerlei Scheinselbstständigkeit zuzulassen. Diese Standards gelten für alle Aufträge, die mehr als zwei Monate umfassen und die physisch

Menschenrechte

auf dem Betriebsgelände der Gesellschaften der Mercedes-Benz Group in Deutschland ausgeführt werden.

Organisatorische Verankerung

GRI 2-19/-23/-24 | GRI 3-3

Die organisatorische Verankerung des Themas Menschenrechte bei der Mercedes-Benz Group basiert auf der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie einer konzerninternen Richtlinie zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten.

Die übergreifenden Aktivitäten zum Thema Menschenrechte steuert das Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG. Dort liegt die Verantwortung für die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie für die Weiterentwicklung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group über das konzerneigene HRRS. Das zuständige Vorstandsmitglied entwickelt das Thema im Rahmen der von Vorstand und Aufsichtsrat beschlossenen Zielvorgaben weiter. Dazu lässt sich das Vorstandsmitglied regelmäßig über die Menschenrechtsaktivitäten des Konzerns informieren und erhält entsprechende Berichte.

Der Chief Compliance Officer der Mercedes-Benz Group ist gleichzeitig der Menschenrechtsbeauftragte des Konzerns. Er ist Mitglied des Group Sustainability Committees und berichtet an das für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zuständige Vorstandsmitglied. Seine

Aufgabe ist es zu überwachen, ob die Grundsatzklärung sowie das HRRS eingehalten werden. Jährlich und anlassbezogen berichtet er gegenüber dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren Gremien zu besonders relevanten Menschenrechtsthemen und zum Stand der Umsetzung der Grundsatzklärung.

Darüber hinaus leitet der Menschenrechtsbeauftragte den Steuerkreis Menschenrechte, der die Umsetzung der Grundsatzklärung sowie des HRRS innerhalb der Mercedes-Benz Group koordiniert. Zu den Mitgliedern zählen u. a. Vertreterinnen und Vertreter des Einkaufs und der Personalabteilung sowie der Umwelt- und Energiebevollmächtigte des Konzerns.

Die Abteilung Social Compliance unterstützt bei der Definition der Anforderungen menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group sowie gegenüber Lieferanten und arbeitet dabei eng mit den Fachbereichen zusammen, die für die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten verantwortlich sind – insbesondere mit den Einkaufseinheiten.

Strategische Entscheidungen zu Menschenrechtsthemen treffen die entsprechenden Nachhaltigkeitsgremien oder der Gesamtvorstand. Im Berichtsjahr wurden u. a. folgende Themen mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern besprochen:

- Ausblick auf regulatorische Entwicklungen und Ableitung entsprechender Handlungsempfehlungen für den Konzern

- Status quo zu identifizierten Risiken aus dem Rohstoff-Assessment und Festlegung der Prioritäten für das laufende Jahr
- Weiterentwicklung von Richtlinien, Prozessen, Strukturen und Maßnahmen, die an den Anforderungen des LkSG ausgerichtet sind

Zudem informiert der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig, mindestens jedoch jährlich, über Nachhaltigkeitsthemen wie Menschenrechte oder Arbeitsstandards.

Human Rights Respect System

GRI 3-3 | GRI 414-1

Das HRRS ist der menschenrechtliche  Due-Diligence-Ansatz der Mercedes-Benz Group. Es umfasst den Schutz der eigenen Belegschaft durch das konzernweite Social Compliance Management System (Social CMS) in Konzerngesellschaften sowie Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfalt in Lieferketten im Rahmen des Supplier Compliance Risk Management (SCRM) für unmittelbare Lieferanten sowie, risikobasiert, mittelbare Lieferanten (über Tier 1 hinaus).

Das HRRS ist als Kreislauf zu verstehen, der im Kern aus vier Schritten besteht: 1. Risikobeurteilung, 2. Programm-Implementierung, 3. Kontrolle, 4. Berichterstattung. Es zielt darauf ab, Risiken sowie mögliche und tatsächliche negative Auswirkungen des unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, systematisch zu vermeiden und – falls

Menschenrechte

erforderlich – Gegenmaßnahmen einzuleiten. Darüber hinaus trägt auch das konzerneigene Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) zu menschenrechtlicher Sorgfalt der Mercedes-Benz Group bei. Mit dem BPO werden sowohl die [Rechte-Inhabenden](#) geschützt als auch der Konzern.

[Compliance Management – Das Hinweisgebersystem BPO](#)

Die Mercedes-Benz Group baut das HRRS Schritt für Schritt weiter aus und bezieht dabei auch externe Stakeholder und Expertinnen und Experten mit ein. Hierzu zählen Rechteinhabende wie die Beschäftigten und deren Vertreterinnen und Vertreter oder die Bevölkerung vor Ort. Zu menschenrechtlichen Risiken beim Abbau bestimmter Rohstoffe tauscht sich die Mercedes-Benz Group beispielsweise mit internationalen [Nichtregierungsorganisationen \(NGOs\)](#) aus.

Social Compliance Management System

GRI 403-7

Mit dem Social CMS hat die Mercedes-Benz Group das Thema Menschenrechte für die Konzerngesellschaften in den konzernweiten, systematischen Compliance-Risikomanagementprozess integriert.

[Compliance-Management – Das Compliance Management System](#)

Über das Social CMS identifiziert und adressiert die Mercedes-Benz Group insbesondere jene menschenrechtlichen Risiken, die bei den Belegschaften der

eigenen Konzerngesellschaften auftreten können. Arbeitnehmerrechte werden im Rahmen des Social CMS systematisch und risikobasiert adressiert.

Anhand anerkannter Länderrisiko-Indizes und des jeweiligen Geschäftsmodells bestimmt die Mercedes-Benz Group zunächst die abstrakte menschenrechtliche Risikolage ihrer Konzerngesellschaften. Im Fokus stehen dabei die Risikoschwerpunkte, die für die Konzerngesellschaften ermittelt worden sind:

- Arbeitnehmerrechte
- Diversität und Nichtdiskriminierung
- Sicherheit sowie
- lokale Risiken an den Standorten.

Die Schwerpunkte leiten sich aus den wesentlichen menschenrechtlichen Risiken ab, wie sie in der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte benannt sind. Auf dieser Basis werden daraufhin die konkreten menschenrechtlichen Risiken im direkten Austausch mit den betreuenden Compliance-Bereichen ermittelt und evaluiert. Jede Konzerngesellschaft wird daraufhin einer entsprechenden Risikoklasse zugeordnet.

[Compliance Management – Compliance-Risiken](#)

Die Ergebnisse der Risikobeurteilung bilden die Grundlage für die Ableitung und Zuteilung risikospezifischer Maßnahmenpakete. Je nach Bedarf können diese weiter

angepasst werden, wobei auch die Compliance-Verantwortlichen des weltweiten Compliance-Netzwerks eingebunden werden.

[Social Compliance – Maßnahmen und Ergebnisse in den Konzerngesellschaften](#)

Das Social CMS wird regelmäßig im Rahmen der jährlichen Compliance-Risikoanalyse sowie anlassbezogen überprüft und überarbeitet. Anlässe hierfür können eine neue oder veränderte Geschäftstätigkeit einer Konzerngesellschaft sein, ebenso wie neu ermittelte, gewichtete oder priorisierte Risiken und Risikoschwerpunkte.

Supplier Compliance Risk Management

Im Rahmen des Supplier Compliance Risk Management (SCRM) unterzieht die Mercedes-Benz Group Tier-1-Lieferanten ihrer Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen mindestens einmal jährlich einer Risikobeurteilung.

Im Anschluss an eine erste übergeordnete Risikoausgabe werden anhand spezifischer Fragebögen die konkreten Risiken ermittelt. Zusätzlich überprüfen die Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen alle Tier-1-Lieferanten laufend mithilfe einer Künstlichen Intelligenz auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken.

Internen und externen Hinweisen zu potenziellen Menschenrechtsverstößen bei Tier-1-Lieferanten sowie begründeter Kenntnis bei Tier-n-Lieferanten geht die

Menschenrechte

Mercedes-Benz Group im Rahmen des SCRM nach. Sie untersucht die Art und Schwere des potenziellen Menschenrechtsverstößes. Je nach dem Ergebnis der Risikobeurteilung oder der Analyse von Verdachtsfällen werden von den Einkaufsbereichen für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen geeignete Präventiv- oder Abhilfemaßnahmen mit dem Lieferanten vereinbart und überprüft.

➤ Social Compliance – Schulungen zum Thema Menschenrechte

Ermittlung von Risikorohstoffen und -dienstleistungen

GRI 414-1

Um die mit Rohstoffen verbundenen Risiken zu prüfen, hat die Mercedes-Benz Group zunächst die im Fahrzeug vorhandenen Rohstoffe analysiert und anhand verschiedener Faktoren priorisiert. Sie hat dabei [24 kritische Rohstoffe](#) identifiziert. Die Liste wird jährlich anhand bestimmter Kriterien, wie dem Länderisiko der Hauptabbauländer, überprüft und ggf. aktualisiert.

Die identifizierten 24 kritischen Rohstoffe plant der Konzern bis 2028 schrittweise tiefergehend zu untersuchen und entsprechende Maßnahmen zu definieren. Diese Überprüfung besteht aus drei Schritten:

1. die Transparenz entlang der Rohstofflieferketten erhöhen – insbesondere bei bestimmten Bauteilen eines Mercedes-Benz, beispielsweise der Batteriezelle. Hierfür kontaktiert die Mercedes-Benz AG u. a.

die Lieferanten der entsprechenden Bauteile und fordert sie auf, ihre Lieferantenstruktur in einer Selbstauskunft offenzulegen

2. Risiko-Hotspots in den Rohstofflieferketten identifizieren – beispielsweise auf Basis von Länderrisiken in den einzelnen Abbauländern
3. Maßnahmen für die Risiko-Hotspots definieren, umsetzen und überprüfen, ob diese langfristig wirksam sind

Im Rahmen der Risikobeurteilung orientiert sich die Mercedes-Benz Group u. a. am sog. Severity Approach der UN-Leitprinzipien. Danach bewertet die Mercedes-Benz Group zunächst, welche der wesentlichen menschenrechtlichen Risiken grundsätzlich im Zusammenhang mit einem konkreten Rohstoff auftreten. Anschließend werden die Schwere (Scale) des Risikos und die Anzahl betroffener Personen (Scope) beurteilt. In einem weiteren Schritt bewertet die Mercedes-Benz Group auf Basis von Lieferanten-Dialogen, Lieferanten-Selbstauskünften sowie Audits, ob das Risiko auch in der eigenen Produktionsmaterial-Lieferkette auftritt. Sollte dies der Fall sein, definiert die Mercedes-Benz Group geeignete Maßnahmen, um die wesentlichen menschenrechtlichen Risiken zu minimieren.

Bei der Auswahl der Maßnahmen verfolgt die Mercedes-Benz Group den Grundsatz, Hochrisikogebiete als Bezugsquellen kritischer Rohstoffe nicht pauschal auszuschließen. Sie will stattdessen einen aktiven Beitrag leisten, um Mensch und Umwelt entlang ihrer

Lieferketten besser zu schützen. Gemäß der Empfehlung von NGOs, Politik und anderen relevanten Interessengruppen, sich aus kritischen Ländern nicht zurückziehen, folgt sie dabei dem Prinzip »Befähigung vor Rückzug«. Dieses ist beispielsweise im Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) als Grundsatz regulatorisch verankert. Ziel ist es, die Situation vor Ort für die Menschen zu verbessern und deren Rechte zu stärken. Hierzu arbeitet die Mercedes-Benz Group eng mit relevanten Stakeholdern in den rohstoffspezifischen Lieferketten zusammen.

Die Ergebnisse dieser Überprüfungen veröffentlicht der Konzern in seinem [»Mercedes-Benz Raw Materials Report« \(Rohstoff-Report\)](#).

Auch von ihr beanspruchte Dienstleistungen werden von der Mercedes-Benz Group sorgfältig überprüft. Aus menschenrechtlicher Sicht besonders kritische Dienstleistungen wurden im Rahmen eines Impact Assessments identifiziert. Die Analyse ergab eine Liste von 27 Dienstleistungen, die menschenrechtlich potenziell kritisch sind. Sie verteilen sich auf die folgenden fünf Kategorien:

- Baudienstleistungen
- Eventservices
- Sicherheitsdienstleistungen
- Instandhaltungsdienstleistungen
- Logistikdienstleistungen

Menschenrechte

Dieses Risiko-Mapping wird regelmäßig durchgeführt, um aktuelle Entwicklungen aufzugreifen und die Klassifizierung der Risiken gegebenenfalls anzupassen. Für die identifizierten Dienstleistungen werden im Anschluss schrittweise und lieferkettenspezifisch die wesentlichen menschenrechtlichen Risiken identifiziert und angemessene Maßnahmen definiert.

Stakeholder-Einbindung**GRI 2-29**

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert darauf, ihr HRRS gemeinsam mit externen Stakeholdern weiterzuentwickeln und umzusetzen. Ihr ist es besonders wichtig, sich mit potenziell betroffenen Stakeholdern – beispielsweise mit Beschäftigten – sowie deren Vertreterinnen und Vertretern auszutauschen, um menschenrechtliche Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Aber auch mit externen Dritten wie zivilgesellschaftlichen Gruppen oder der lokalen Bevölkerung vor Ort tritt sie in den Dialog und berücksichtigt deren Anregungen.

Im Rahmen des jährlich stattfindenden  »Sustainability Dialogue« in Sindelfingen diskutierte die Arbeitsgruppe Menschenrechte im Berichtsjahr über die Herausforderungen bei der Umsetzung von Standards und Maßnahmen in der tieferen Lieferkette. Zudem fand ein Austausch mit Lieferanten zu den RSS statt. Ziel der Arbeitsgruppe Menschenrechte beim »Sustainability Dialogue« ist es, Feedback und Expertise von externen Stakeholdern in die Weiterentwicklung des HRRS einzubringen.

➤ Nachhaltigkeitsmanagement – Dialog mit Stakeholdern

Zudem bindet der Konzern potenziell betroffene Stakeholder bei der Überprüfung ihrer 24 als kritisch identifizierten Rohstoffe systematisch ein, um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu implementieren. Hierbei stellen regionale und lokale NGOs eine wichtige Interessengruppe dar, da sie ein genaueres Bild über die Situation vor Ort geben und die Anliegen der potenziell Betroffenen kennen. Zusätzlich fanden im Berichtszeitraum Reisen in Abbaugelände, u. a. nach Brasilien und Guinea, statt, von wo die Mercedes-Benz AG  **Bauxit und Aluminium** bezieht. Die Besuche vor Ort dienen dem Kontaktaufbau zu potenziell Betroffenen und deren Einbezug in die Gestaltung von Maßnahmen. Die Mercedes-Benz AG setzt sich zudem für die stärkere Beteiligung potenziell Betroffener, beispielsweise der lokalen Bevölkerung, bei Auditierungen durch Standardsysteme ein.

Beschwerdemanagement

Das Hinweisgebersystem BPO ermöglicht es Beschäftigten und externen Hinweisgebenden weltweit, Regelverstöße zu melden. So kann die Mercedes-Benz Group auf mögliche menschenrechtliche Risiken aufmerksam werden und Schaden vom Konzern, seinen Mitarbeitenden sowie Dritten abwenden und durch Fehlverhalten geschädigte Personen schützen.

Mit Blick auf die Lieferketten können auch Verstöße gegen die »Responsible Sourcing Standards« über das

BPO gemeldet werden. Sofern das Fehlverhalten oder der Missstand im Verantwortungsbereich des Lieferanten liegt, ist er angewiesen, diese umgehend zu beseitigen. Der Lieferant ist darüber hinaus verpflichtet, die vorhandenen Beschwerdemöglichkeiten in seiner Lieferkette bekannt zu machen. Zudem muss er sicherstellen, dass die Informationen auch in die tiefere Lieferkette weitergegeben werden. Gleichzeitig fordert die Mercedes-Benz Group von ihren Lieferanten, ein gleichwertiges Beschwerdeformat für ihre eigenen Lieferketten einzurichten. Ebenso sollen sie darauf hinwirken, eine gleichartige Meldepflicht in Verträgen mit Sublieferanten aufzunehmen. Demnach haben entsprechende Informationen und Meldungen über Verstöße oder Verdachtsmomente durch Sublieferanten an den Partner zu erfolgen.

➤ Social Compliance – Das Hinweisgebersystem BPO

Darüber hinaus beteiligt sich die Mercedes-Benz Group an der Konzeptionierung und dem geplanten regionalen Test eines unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte der Bundesrepublik Deutschland.

Menschenrechte

Maßnahmen und Ergebnisse

Schulungen zum Thema Menschenrechte

GRI 410-1

Die Verhaltensrichtlinie und die »Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte« sind für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften bindend. Beide sind Gegenstand des verpflichtenden webbasierten Basismoduls »Integrity@Work«, das Themen rund um Integrität und Compliance aufgreift und von allen Mitarbeitenden in der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften alle drei Jahre absolviert werden muss. Daneben absolvieren neue Mitarbeitende bei ihrer Einarbeitung je nach Tätigkeitsbereich ergänzende funktionspezifische, menschenrechtsbezogene Schulungen.

Im Jahr 2023 wurde zudem ein Human Rights Compliance Training für alle Führungskräfte weltweit eingeführt, das diese mit den Anforderungen an menschenrechtliche Sorgfaltspflichten entsprechend ihrer Funktion vertraut macht.

Die Mercedes-Benz AG schult gezielt ihre Mitarbeitenden im Einkauf. Auch im Berichtsjahr haben entsprechende Nachhaltigkeitsschulungen stattgefunden. Dabei wurden Beschäftigte des Einkaufsbereichs für Produktionsmaterial der Mercedes-Benz AG im Kern zu den Anforderungen, die Lieferanten im Rahmen der Vertragsvergabe akzeptieren müssen, geschult.

Der Einkaufsbereich für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen der Mercedes-Benz Group führte darüber hinaus weitere Schulungstermine im Berichtsjahr durch. Im Fokus der Schulungen standen die Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

Als Teil des kontinuierlichen Compliance-Trainingsprogramms absolvierten die Mitarbeitenden der Mercedes-Benz Group AG sowie der konsolidierten Konzerngesellschaften im Berichtsjahr 151.428 webbasierte Trainings(-module), die einen Bezug zu Menschenrechtsthemen hatten; das entspricht 22.736 Stunden.

[➤ Compliance Management – Kommunikation und Training](#)

Maßnahmen und Ergebnisse in den Konzerngesellschaften

GRI 410-1

Die Mercedes-Benz Group AG überwacht und kontrolliert die Achtung und Wahrung der Menschenrechte in allen ihren Konzerngesellschaften. Deshalb prüft sie risikobasiert und systematisch mögliche Risikoschwerpunkte in den Konzerngesellschaften. Die Ergebnisse werden sorgfältig ausgewertet und dokumentiert.

[➤ Social Compliance – Social Compliance Management System](#)

Basierend auf der Risikoeinstufung der Konzerngesellschaften werden den Geschäftseinheiten spezifische Maßnahmenpakete zugeteilt. Die Konzerngesellschaften

setzen diese Maßnahmen um. Die Maßnahmenpakete zahlen auf die vier identifizierten Risikoschwerpunkte Arbeitnehmerrechte, Diversität und Nichtdiskriminierung, Sicherheit sowie lokale Risiken an den Standorten ein und regeln, wer für die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlich ist.

Im Berichtsjahr wurden 100 % aller Konzerngesellschaften im Rahmen des Social CMS überprüft. Dabei wurde für 7 % der Konzerngesellschaften ein hohes Risiko festgestellt.

Spezifische Maßnahmen zur Minimierung der wesentlichen menschenrechtlichen Risiken umfassten beispielsweise konkrete Vorgaben zu Arbeitnehmerrechten, wie das Recht auf Kollektivvereinbarung und Arbeitnehmervertretung, Arbeitszeit- und Entlohnungsvorgaben sowie Vorgaben mit Blick auf die Sicherstellung von Gleichberechtigung und Antidiskriminierung.

Die Angemessenheit und Wirksamkeit der Maßnahmen wurden im Berichtsjahr auf Basis der Vorgaben konzerninterner Bewertungsprozesse überprüft.

Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten

GRI 3-3 GRI 407-1 GRI 410-1 GRI 414-2

Die Mercedes-Benz Group setzt auf vielfältige Maßnahmen und Konzepte, um ihrer Sorgfaltspflicht in der Lieferkette nachzukommen. Hierzu gehören Schulungen, Präventiv- und Abhilfemaßnahmen, Risikoanalysen, Dokumentation zu Tracking- und Berichtszwecken

Menschenrechte

sowie Effektivitätsprüfungen. Mit diesen Instrumenten will die Mercedes-Benz Group die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und auch bei Geschäftspartnern darauf hinwirken, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten und weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden. Die Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen spielen hierbei eine zentrale Rolle.

➤ Klimaschutz – Klimaschutz in der Lieferkette

Allgemeine Präventionsmaßnahmen und Schulungen

Um Nachhaltigkeitsthemen wie die Achtung der Menschenrechte in der Lieferkette erfolgreich zu managen, ist nicht nur ein gemeinsames Werteverständnis wichtig. Ebenso nötig ist das Wissen, wie die geltenden Anforderungen konkret umgesetzt werden können. Dementsprechend sensibilisiert und informiert die Mercedes-Benz Group ihre Lieferanten schon seit vielen Jahren durch entsprechende Schulungsmodulare und – wo sinnvoll – auch im Rahmen ihrer Zusammenarbeit mit Nachhaltigkeits- und Menschenrechtsinitiativen.

Seit 2018 führt die Mercedes-Benz AG für Produktionsmaterial-Lieferanten gemeinsam mit der Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability« Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen für Lieferanten in verschiedenen Fokusbereichen durch. Die jeweiligen Länder wählte sie gemeinsam mit der Initiative aus. Im Rahmen der Trainings werden Lieferanten u. a. zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen geschult –

darunter Themen wie Arbeitszeiten, faire Entlohnung, Versammlungsfreiheit und Zwangsarbeit.

Auf Grundlage ihrer Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und ihrer Verhaltensrichtlinie hat die Mercedes-Benz Group zudem das  **Compliance Awareness Module** entwickelt. Zuletzt hat sie es im Berichtsjahr überarbeitet und u. a. um Umweltthemen ergänzt. Das öffentlich verfügbare Training unterstützt Lieferanten dabei, mit möglichen Integritäts- und Compliance-Risiken verantwortungsvoll umzugehen. Alle Lieferanten können über das Supplier-Portal rund um die Uhr auf das Modul zugreifen.

Maßnahmen in den Rohstoff-Lieferketten mit direkter Wirkung auf die Menschen vor Ort umfassen u. a. zwei im Berichtszeitraum verlängerte Projekte mit Bon Pasteur in der Demokratischen Republik Kongo in Abbauregionen von Kobalt sowie terre des hommes in Indien in Abbauregionen von Glimmer. Beide Projekte unterstützen die lokale Bevölkerung durch Bildungsangebote insbesondere für Kinder sowie im Aufbau alternativer Einkommensquellen abseits des Kleinbergbaus.

➤ Corporate Citizenship

Risikoanalysen über Fragebogen, Audits und Screenings

GRI 308-1

Die Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen untersuchen systematisch, ob und inwieweit ihre Lieferanten Menschenrechte beachten. Tier-1-Lieferanten mit einem

als erhöht festgestellten Risiko für Menschenrechts- und Umweltverstöße werden schriftlich zu diesen Themen befragt. Die Antworten dienen der Mercedes-Benz Group dazu, mögliche höhere menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken bestimmter Lieferanten und Dienstleister aufzudecken und befähigen sie, mit diesen in den Dialog zu treten.

Um Vergleichbarkeit zu gewährleisten, nutzt der Konzern hierbei auch standardisierte Instrumente aus externer Quelle: Ein Beispiel ist der branchenweite Nachhaltigkeitsfragebogen zu sozialen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten (Sustainability Assessment Questionnaire) der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative Drive Sustainability. Mit dieser Grundlage überprüft die Mercedes-Benz Group Dienstleistungslieferketten mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen.

Zusätzlich wurden im Berichtsjahr durch den Einsatz Künstlicher Intelligenz Tier-1-Lieferanten kontinuierlich auf Menschenrechtsverletzungen und Verstöße gegen Umweltstandards gescreent. Ziel ist es, mögliche Verstöße anhand aktueller Lieferantendaten frühzeitig zu erkennen. Kommen Verdachtsmomente auf, veranlasst der zuständige Einkaufsbereich eine tiefere Überprüfung. Darüber hinaus führte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2023 ihre Audits bei direkten Lieferanten fort. Insgesamt vollzog sie 744 Vor-Ort-Überprüfungen. Dabei gab es u. a. Auffälligkeiten in den Bereichen Arbeitszeiten, Weitergabe der Nachhaltigkeitsforderungen und Business Ethics. Zeigen sich anhand von Vor-Ort-Überprüfungen bei einem Lieferanten Mängel, fordert die Mercedes-Benz Group ihn dazu auf, die

Menschenrechte

entsprechenden Prozesse zu verbessern. Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, entscheidet der Konzern individuell über die weiteren Schritte – in besonders schweren Fällen auch in Managementgremien. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass sich die Mercedes-Benz Group von einem Lieferanten trennt.

Je nachdem wie ein Fall gelagert ist, kann für Lieferanten von Produktionsmaterial auch ein spezifisches Nachhaltigkeits-Assessment etwa bei der [Responsible Supply Chain Initiative \(RSCI\)](#) beauftragt werden.

➤ Social Compliance – Branchenverbände, Initiativen und Standards

Die Instrumente und Prozesse zur Überprüfung von Tier-1-Lieferanten im Allgemeinen sowie ihrer Risiko-Rohstofflieferketten im Speziellen entwickelt die Mercedes-Benz Group laufend weiter.

Seit 2018 schafft das Audit- und Beratungsunternehmen RCS Global für Mercedes-Benz Transparenz über die komplexen [Kobaltlieferketten](#) von Batteriezellen und auditiert diese über alle Stufen hinweg nach OECD-[Due-Diligence](#)-Leitlinien. Nach ersten Audits in den Kobaltlieferketten wurde das Engagement im Jahr 2022 auf weitere Batterierohstoffe ausgeweitet – konkret auf Lithium, Nickel, Graphit, Kobalt, Mangan und Kupfer. Auch in diesen Lieferketten erhöht Mercedes-Benz die Transparenz sukzessive und führt Audits durch. Zudem wurde der Auditumfang mit menschenrechtlichem

Schwerpunkt um umweltspezifische Aspekte erweitert und für ausgewählte Audits angewendet.

➤ Klimaschutz in der Lieferkette – Batterie

Im Berichtsjahr konnte die Mercedes-Benz Group den Prozess zur Überprüfung aller 24 kritischen Rohstoffe zu 57% abschließen und hat damit ihr anvisiertes Ziel für 2023 erreicht. Die Zielerreichung beschreibt den Fortschritt beim Prozess zur Überprüfung aller 24 Rohstoffe, wobei vollständig abgeschlossene und teilweise abgeschlossene Assessments einbezogen werden.

Im Berichtszeitraum schloss sie die Überprüfung von Nickel, Kupfer sowie der [Platingruppenmetalle \(PGMs\)](#) ab. Unter den identifizierten Risikofeldern bilden u. a. die Rechte lokaler Gemeinschaften und indigener Gruppen einen Schwerpunkt, wie auch Kinderarbeit und mangelnder Arbeits- und Gesundheitsschutz. Sie stehen damit im Fokus weiterer geplanter Maßnahmen. Detaillierte Informationen zur Überprüfung der einzelnen Rohstoffe, identifizierter Risiken sowie eingeleiteter Maßnahmen sind dem [Rohstoffbericht](#) zu entnehmen.

Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, alle [24 kritischen Rohstoffe](#) bis 2028 zu überprüfen. Auch für Rohstoffe, die noch nicht abschließend überprüft sind, hat sie im Berichtszeitraum Fortschritte erzielt: So hat sie wichtige Daten gesammelt, die für die Überprüfung notwendig sind – über Vorkommen, Fördermengen, Abbau und Verarbeitung der Rohstoffe sowie über den Handel mit ihnen.

Branchenverbände, Initiativen und Standards

GRI 2-28

Die Mercedes-Benz Group engagiert sich seit Langem in verschiedenen Branchen- und Industrieverbänden sowie Initiativen und Netzwerken, die sich mit den Themen Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette auseinandersetzen. Diese Mitgliedschaften helfen ihr, komplexe Lieferketten durch gemeinsame Maßnahmen verantwortungsvoller zu gestalten. Zu ihnen gehören:

- **UN Global Compact:** Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied im UN Global Compact.
- **Deutsches Global Compact Netzwerk:** Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied des Vereins UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V. und nimmt als aktives Mitglied an der Peer Learning Group Menschenrechte teil.
- **econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V.:** Die Mercedes-Benz Group ist Themenpatre für Menschenrechte und beteiligt sich u. a. am Cluster Menschenrechte & Wertschöpfung.
- **World Business Council for Sustainable Development (WBCSD):** Die Mercedes-Benz Group ist Mitglied dieser globalen Wirtschaftsinitiative für nachhaltige Entwicklung und beteiligt sich u. a. an Programmen zu Klimamaßnahmen und zur sozialen Gerechtigkeit.

Menschenrechte

- **Responsible Supply Chain Initiative RSCI e.V. (RSCI):** Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied des vom Verband der Automobilindustrie (VDA) ins Leben gerufenen Vereins. Ziel ist es, alle Akteure im Automobilsektor dabei zu unterstützen, die Nachhaltigkeit in ihren Lieferketten mittels Vor-Ort-Überprüfungen und entsprechender Nachverfolgung zu verbessern und weiterzuentwickeln. Unter anderem entwickelt die RSCI einen standardisierten Prüfmechanismus, um die Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen zu bewerten.
- **Drive Sustainability:** Die Mercedes-Benz Group ist LEAD-Partner der europäischen Brancheninitiative der Automobilindustrie Drive Sustainability, die sich für Nachhaltigkeit in der Lieferkette einsetzt. Eine wichtige Rolle spielen dabei gemeinsame Leitlinien:
 - die Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain
 - der [Raw Material Outlook](#), ein auf Initiative von Mercedes-Benz entwickeltes Angebot, das Lieferanten und Stakeholder entlang von Rohstofflieferketten bei der Durchführung effektiver Due Diligence unterstützen soll
- **Branchendialog Automobilindustrie im Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP):** Die Mercedes-Benz Group nimmt aktiv am NAP-Branchendialog der Automobilindustrie teil. Ziel ist es, gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern

aus Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Politik, Wirtschaft und Verbänden Lösungen zu erarbeiten, um Menschenrechte in Wertschöpfungsketten zu stärken. Beispielsweise wurden im Berichtsjahr als Bestandteil des Pilotprojekts Lithium länderübergreifende [Qualitäts- und Handlungsempfehlungen für einen verantwortungsvollen Lithiumabbau](#) erarbeitet und veröffentlicht. Die Qualitätsempfehlungen richten sich direkt an lithiumabbauende Unternehmen und beschreiben die gemeinsamen Erwartungen der Akteure des Branchendialogs Automobilindustrie an einen verantwortungsvollen Lithiumabbau. Die Handlungsempfehlungen zeigen auf, wie die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie in den Abbaubereichen eine ambitionierte Umsetzung der Qualitätsempfehlungen im Sinne der UN-Leitprinzipien unterstützen können.

- **Catena-X:** Seit 2021 engagiert sich die Mercedes-Benz Group beim Kooperationsprojekt [Catena-X](#). Ziel ist es, einen sicheren und unternehmensübergreifenden Datenaustausch aller Beteiligten der automobilen Wertschöpfungskette zu ermöglichen. Im Berichtsjahr haben sich über 70 Unternehmen diesem gemeinsamen Projekt angeschlossen, um die Digitalisierung der Automobillieferketten voranzutreiben. Catena-X soll die Mercedes-Benz Group u. a. dabei unterstützen zu überprüfen, ob und inwiefern Lieferanten vorgegebene Nachhaltigkeitsanforderungen einhalten. Dies gelingt, indem die Datenkette bis in die vor- und nachgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette, also von den Minen der Rohstoffe bis zum Recycler, mit Informationen vervollständigt wird, die

Aufschluss über menschenrechtlich relevante Aspekte geben – z. B. den Ursprung des Rohmaterials, Bergbauzertifizierungen oder Angaben zur CO₂-Bilanz.

[➔ Ressourceneffizientere Fahrzeuge – Engagement in Rohstoff-Initiativen](#)

[➔ Weitere Informationen – Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen](#)

Standards gewinnen bei menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten bzgl. der Lieferketten zunehmend an Bedeutung. Heute gibt es eine Vielzahl verschiedener Systeme, die sich in ihrer Wirksamkeit unterscheiden. Während sich die Standardlandschaft weiterentwickelt, ist die Mercedes-Benz AG bestrebt, die Lieferanten von Produktionsmaterial bei der Identifizierung der für ihren Zweck geeigneten Standards zu unterstützen. Aus diesem Grund hat die Mercedes-Benz AG eine [Guidance for Suppliers: Navigating Quality and Effectiveness of Mining and Supply Chain Standards](#) entwickelt. Auf Basis des Leitfadens setzt sich die Mercedes-Benz AG im direkten Austausch mit den betrachteten Standardinitiativen dafür ein, dass eine möglichst effektive Identifizierung und Minderung von umweltbezogenen und menschenrechtlichen Risiken stattfindet.

Verkehrssicherheit

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 2-23 GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont
Fahrzeug- und Umgebungssicherheit	
Systeme zur Unfallvermeidung weiter verbessern	laufend
Fahrzeuge für die Insassen während eines Unfalls und danach noch sicherer machen	laufend
Fahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmende, beispielsweise Fußgängerinnen und Fußgänger, sicherer machen	laufend
Die allgemeine Sicherheit im Straßenverkehr durch Sicherheitsinitiativen erhöhen	laufend
Automatisiertes Fahren	
Automatisierung von Fahrfunktionen im Bereich SAE-Level 2-4 ausbauen	laufend
Integration gesellschaftlicher und ethischer Aspekte in das automatisierte Fahren SAE-Level 2-4 fortführen	laufend

Sicherheit gehört zum Markenkern von Mercedes-Benz. Unfallfreies Fahren – diese Vision treibt die Mercedes-Benz Group an und gehört fest zu ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die Fahrassistenzsysteme des Konzerns sollen Fahrenden sowie weiteren Insassinnen und Insassen schon heute ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Sie können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden und sicher zu bewältigen, um die Menschen in der Fahrzeugkabine, aber auch andere Verkehrsteilnehmende zu schützen.

Automatisiertes Fahren hat das Potenzial, die Mobilität grundlegend zu verändern. Es bieten sich große Chancen für Verbesserungen – gleichzeitig gilt es aber, mögliche Risiken zu beachten: Entscheidend ist, dass die Produktentwicklung über zertifizierungs- und sicherheitsrelevante Fragen hinaus von Anfang an auch rechtliche und ethische Aspekte berücksichtigt.

Die Mercedes-Benz Group unterstützt die »Vision Zero« der EU mit dem Ziel, bis 2030 die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten gegenüber 2020 zu halbieren und die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf null zu senken. Mit ausgereiften Sicherheits- und Assistenzsystemen kann ein Fahrzeughersteller wie die Mercedes-Benz Group Entscheidendes dazu beitragen, dass die »Vision Zero« erreicht wird. Der Auftrag ist klar: bestmögliche Unfallsicherheit mit hohem Insassen- und [Partnerschutz](#). Um ihn zu erfüllen, ist eine Kooperation vieler Akteure nötig, die sich intensiv mit der [Sicherheit im Straßenverkehr](#) befassen – auch über das eigene Kerngeschäft hinaus.

Fahrzeug- und Umgebungssicherheit

Strategie und Konzepte

Sicherheit für alle Beteiligten

GRI 3-3

»Real-Life Safety« – so lautet die Sicherheitsphilosophie der Mercedes-Benz Group. Seit Jahrzehnten ist die konzerneigene, in die Fahrzeugentwicklung integrierte systematische Unfallforschung der Mercedes-Benz Group die Grundlage für innovative, leistungsfähige Sicherheitssysteme. Denn die Mercedes-Benz Group will Fahrzeuge bauen, die nicht nur in der Crashhalle in Sachen Sicherheit überzeugen, sondern auch auf der Straße. Ihre Fachkräfte arbeiten kontinuierlich an der Erhöhung der [Verkehrssicherheit](#) und statten die Fahrzeuge – über mehrere Levels bis hin zum [automatisierten Fahren](#) – mit immer leistungsfähigeren Assistenzsystemen aus, die zur Vermeidung von Unfällen beitragen oder deren Schwere vermindern können. Sie analysieren hierfür auch reale Unfälle und nutzen die Erkenntnisse, um neue Technologien mit Blick auf die [Fahrzeugsicherheit](#) bewerten zu können. In Bildungsprogrammen sensibilisiert die

Verkehrssicherheit

Mercedes-Benz Group außerdem die Öffentlichkeit für die Themen Fahrzeugsicherheit und [Sicherheit im Straßenverkehr](#).

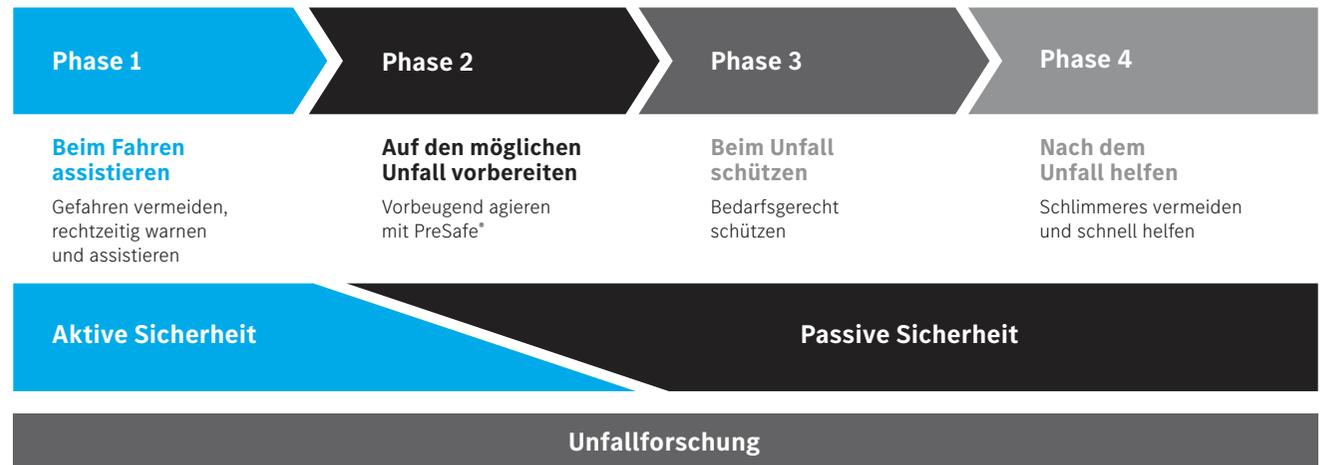
Die Ziele und Entscheidungen im Bereich Verkehrssicherheit werden über den Lenkungskreis Integrale Sicherheit (LK IS) sichergestellt und gemeinsam mit den Beteiligten der Produktprojekte getroffen. Dieser berichtet direkt an das Research & Development Executive Committee von Mercedes-Benz Cars.

[Fahrzeug- und Umgebungssicherheit – Unfallforschung und Crashtests](#)

Ganzheitliches Sicherheitskonzept

GRI 3-3

Die Sicherheitsphilosophie von Mercedes-Benz



Maßnahmen und Ergebnisse

Assistenz- und Sicherheitssysteme

GRI 416-1

Innovationen in Assistenz- und Sicherheitssystemen werden daran gemessen, welchen Beitrag sie zur Verkehrssicherheit leisten, sowohl auf Fahrzeugebene als auch für die Sicherheit im Straßenverkehr.

So können Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz, die mit Fahrassistenzsystemen ausgestattet sind, die

Fahrenden beispielsweise beim Lenken, Bremsen und Beschleunigen unterstützen ([SAE-Level 2](#)).

[Automatisiertes Fahren – Führungsrolle beim automatisierten Fahren](#)

Fahrassistenzsysteme können bei Kollisionsgefahr je nach Situation unterschiedlich reagieren. Ein Beispiel hierfür ist der serienmäßige Aktive Brems-Assistent bei Mercedes-Benz Pkw: Er kann helfen, Unfälle mit vorausfahrenden Fahrzeugen sowie mit Fußgängerinnen und Fußgängern oder Fahrradfahrerinnen und

Verkehrssicherheit

Fahrradfahrern, die die Fahrbahn überqueren, in ihrer Schwere zu mindern oder zu vermeiden. Wird eine Kollisionsgefahr erkannt, kann das System die Person am Lenkrad optisch und akustisch warnen. Reagiert diese trotz Warnung nicht, kann der Aktive Brems-Assistent bis zu einer gewissen Geschwindigkeit autonom bremsen.

Der Geschwindigkeitslimit-Assistent soll auf die gültige Höchstgeschwindigkeit hinweisen. Er wird seit 2018 serienmäßig in der Mercedes-Benz A-Klasse verbaut und wurde seit dessen Einführung in weitere Modelle integriert und erweitert: Die Warnung vor zu hoher Fahrzeuggeschwindigkeit ist heute bei Fahrzeugstart immer aktiv. Sie erfolgt über akustische und optische Signale und erfüllt damit die Anforderungen der  [General Vehicle Safety Regulation der EU](#).

Nach der Einführung des »automatischen Spurwechsels« in den USA plant die Mercedes-Benz Group, diese Funktion künftig auch in anderen Regionen anzubieten. Das Feature erweitert den Funktionsumfang des Aktiven Lenkassistenten (SAE-Level 2), der einen Spurwechsel auf der Autobahn initiieren kann.

Auch im Van-Bereich knüpft Mercedes-Benz an hohe Sicherheitsstandards an. Die Transporter von Mercedes-Benz Vans verfügen über eine Vielzahl moderner Sicherheits- und Assistenzsysteme.

So ist der Mercedes-Benz Sprinter u. a. mit dem radarbasierten Abstands-Assistenten DISTRONIC sowie serienmäßig mit einem Seitenwind-Assistenten ausgestattet, der v. a. das Fahren bei höheren

Geschwindigkeiten sicherer machen kann. Die neue T-Klasse verfügt über zahlreiche serienmäßige Fahrerassistenzsysteme. Dazu gehören der Berganfahr-Assistent, der Seitenwind-Assistent, ATTENTION ASSIST, der Aktive Brems-Assistent mit Kreuzungsfunktion, der Aktive Spurhalte-Assistent sowie der Totwinkel-Assistent und der Geschwindigkeitslimit-Assistent.

Unfallforschung und Crashtests

GRI 3-3

Grundlage für leistungsfähige Sicherheitssysteme und einen besseren Schutz von Insassinnen und Insassen ist eine systematische Unfallforschung, in die reale Verkehrsunfälle einbezogen werden. Im Sinne des »Real-Life Safety«-Ansatzes untersuchen die Expertinnen und Experten der Mercedes-Benz Group deshalb fortlaufend Unfälle, bei denen Fahrzeuge ihrer Marke beteiligt waren. Der Konzern will verstehen, wie Unfälle entstehen und durch welche Schutzsysteme sie hätten verhindert werden können. Mit diesem Ziel vor Augen wurde beispielsweise die Ausstiegswarnfunktion als Teil des Aktiven Totwinkel-Assistenten entwickelt. Die Mercedes-Benz Group beabsichtigt, ihr Engagement in diesem Bereich weiter auszubauen, und will darüber hinaus noch stärker mit bestehenden und neuen Partnern zusammenarbeiten. Unter Einhaltung des Datenschutzes sollen weltweit verfügbare, anonymisierte Unfalldaten ausgewertet werden.

Mit der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte von Mercedes-Benz stellen sich auch neue Aufgaben für die Unfallforschung.

Im Berichtsjahr führte die Mercedes-Benz Group mit dem EQA und dem EQS SUV den weltweit ersten öffentlichen Crashtest von zwei vollelektrischen Fahrzeugen gegeneinander durch. Das Test-Setting ging sowohl über die gesetzlichen als auch die Anforderungen der Rating-institute hinaus. An Bord von EQA und EQS SUV waren je zwei Erwachsenen-Dummys: insgesamt drei weibliche und ein männlicher Frontalaufpralldummy, um zu zeigen, dass die Mercedes-Benz Group alle Geschlechter berücksichtigt. Die auf den Crash folgende Analyse zeigte, dass die Energie des Aufpralls auch bei erheblicher Deformation der Fahrzeuge wirksam abgebaut werden kann. Die Sicherheitsfahrgastzelle beider Elektromodelle blieb intakt; die Türen ließen sich öffnen. Im Ernstfall können die Insassinnen und Insassen den Innenraum so selbstständig verlassen oder von Ersthelfenden und Rettungspersonal erreicht werden. Außerdem lösten alle Sicherheitsvorkehrungen wie Airbags und Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzern wie vorgesehen aus. Gleichzeitig schaltete sich das Hochvoltssystem von EQA und EQS SUV automatisch aus. Die Befunde sprechen damit für ein hohes Sicherheitspotenzial der Fahrzeuge auch bei schweren Kollisionen.

Die Mercedes-Benz Group testet darüber hinaus die Crashtestsicherheit weiterer Fahrzeugmodelle und Teilsysteme mit modernster Prüftechnik im Technologiezentrum für Fahrzeugsicherheit (TFS) in Sindelfingen (Deutschland). Durch Computersimulationen kann der Konzern außerdem den Reifegrad der Testfahrzeuge und der Sicherheitssysteme bereits vor dem ersten Crashtest verbessern – und damit die Entwicklungseffizienz erhöhen. Auf den Crashtest-Bahnen des TFS

Verkehrssicherheit

können jährlich rund 900 Crashtests sowie rund 1.700 [Schlittenversuche](#) durchgeführt werden.

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

Kooperation für mehr Fahrzeugsicherheit

Das Ziel, den Straßenverkehr sicherer zu machen, lässt sich nur gemeinsam erreichen. Daher setzt die Mercedes-Benz Group auf Kooperationen und beteiligt sich an Forschungsprojekten. Zusammen mit externen Partnern arbeitet der Konzern daran, Standardverfahren zu ermitteln, mit denen das Potenzial neuer Schutzsysteme vorhergesagt werden kann. Weiterhin will er noch enger mit bestehenden und neuen Partnern zusammenarbeiten, um die Erhebung von Unfall- und Verkehrsdaten kontinuierlich zu verbessern und auszubauen.

Seit 2016 engagiert sich die Mercedes-Benz Group für das strategische Kooperationsprojekt »Tech Center i-protect« aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Gemeinsam forscht sie mit der Robert Bosch GmbH, den Fraunhofer-Instituten für Kurzzeitdynamik und Werkstoffmechanik, dem Leistungszentrum Nachhaltigkeit Freiburg, dem Exzellenzcluster SimTech der Universität Stuttgart sowie den Technischen Universitäten Dresden und Graz an Sicherheitslösungen für Fahrzeuge. Innerhalb der Kooperation befasst sich die Mercedes-Benz Group beispielsweise mit Projekten wie

neuen Rückhaltesystemen für zukünftige Fahrzeuginnenräume, nutzt digitale Möglichkeiten in der Unfallforschung und erprobt neue Ansätze wie den Einsatz von Verletzungssimulationen mit digitalen Menschmodellen. Ziel dieser interdisziplinären Zusammenarbeit ist es, durch die agile Vernetzung verschiedener Projekte Ideen und Technologien von der Grundlagenforschung bis zur marktnahen Anwendung voranzutreiben.

Neue Ansätze und Lösungen

Mit dem sog. Experimental-Sicherheits-Fahrzeug (ESF) 2019 präsentierte Mercedes-Benz der Fachwelt mehr als 20 neue Ideen sowie neue Ansätze im Bereich der [aktiven und passiven Sicherheit](#) – darunter serien-nahe Entwicklungen wie den Fondairbag, der inzwischen in der S-Klasse verfügbar ist.

Das ESF 2019 ist ein Forschungsfahrzeug, das ein Sicherheitskonzept für zukünftige Modelle zeigt, die assistiert und teilautomatisiert (SAE-Level 0–2) oder vollautomatisiert ([SAE-Level 4](#)) betrieben werden können. Daher bleibt das ESF 2019 auch für die kommenden Jahre relevant. Beispiele für zukünftige Entwicklungsschwerpunkte sind etwa die Anpassung der Rückhaltesysteme an neue Sitzpositionen und das kooperative Verhalten beim vollautomatisierten Fahren (SAE-Level 4) – also die Kommunikation zwischen dem Fahrzeug und seinem Umfeld.

Durch die extrem hohe Vernetzungsfähigkeit von Fahrzeugsystemen, Sensoren und Aktoren erleichtert Mercedes-Benz die Entwicklung und Implementierung anspruchsvoller Sicherheitsfunktionen. Ein Beispiel

dafür ist ein neues, mit über 20 Schnittstellen ausgestattetes System, das erkennt, ob sich Kinder im Fahrzeug aufhalten (Child Presence Detection – CPD). CPD wurde erstmalig im Concept CLA Class als künftiges Feature vorgestellt. Es soll bei kommenden Fahrzeuggenerationen das Risiko mindern, dass kleine Kinder bei warmem Wetter versehentlich im Fahrzeug zurückgelassen werden – mit manchmal tragischen Folgen.

Das System erkennt die Anwesenheit eines Kindes im Fahrzeug anhand dessen charakteristischem Atemmuster. Die beteiligten Sensoren sind so empfindlich, dass sie sogar die sanfte Atmung eines schlafenden Neugeborenen erkennen können. Gleichzeitig können Kameras die Anwesenheit eines Erwachsenen beispielsweise auf dem Beifahrersitz erfassen. Wenn das System feststellt, dass sich ein Kind allein in einem geparkten Fahrzeug befindet, löst es einen Eskalationsprozess aus, um die Fahrerin oder den Fahrer beim Verlassen des Fahrzeugs bzw. beim Entfernen vom Fahrzeug zu warnen. Außerdem versendet das System in regelmäßigen Abständen Nachrichten an ihr bzw. sein Smartphone, sofern das Fahrzeug und das Smartphone mit demselben Mercedes me Account verknüpft sind.

Zudem überwacht das System die Innentemperatur des Fahrzeugs. Überschreitet sie einen kritischen Wert, werden weitere Maßnahmen in Gang gesetzt: Die Außenbeleuchtung des Fahrzeugs blinkt, begleitet von einem akustischen Signal. Das Signal soll Passanten auf das Fahrzeug aufmerksam machen. Deshalb unterscheidet es sich von dem typischen schrillen Hupen. Gleichzeitig schaltet sich die Klimaanlage ein, um die

Verkehrssicherheit

Temperatur im Innenraum auf ein erträglicheres Niveau zu senken. Zu diesem Zeitpunkt werden auch Warnmeldungen an alle Smartphones gesendet, die mit demselben Mercedes me Account wie das Fahrzeug verknüpft sind. Die letzte Eskalationsstufe ist die Auslösung des Mercedes-Benz Notrufs oder die Alarmierung der regionalen Notrufzentrale.

Spezielles Sicherheitskonzept für Fahrzeuge mit Hochvoltssystemen

Mercedes-Benz hat für seine elektrischen Fahrzeuge ein mehrstufiges Hochvolt-Schutzkonzept entwickelt. Es umfasst acht wesentliche Elemente für die Sicherheit der Batterie und aller Komponenten mit einer Spannungslage von mehr als 60 Volt. Dazu gehören beispielsweise separate Plus- und Minusleitungen und ein sich selbst überwachendes Hochvoltssystem, das sich im Falle einer schweren Kollision automatisch abschaltet. Die hohen internen Sicherheitsvorgaben gehen in vielen Fällen über die gesetzlichen Vorgaben oder die der Verbraucherschutzorganisationen hinaus. Für Rettungskräfte ist zudem eine [👁️ Rettungstrennstelle](#) eingebaut, wodurch sie die Stromversorgung auch manuell unterbrechen können. Der Ort der Rettungstrennstelle unterscheidet sich je nach Fahrzeug und ist in der jeweiligen Rettungskarte hinterlegt.

Bewertungen und Auszeichnungen

Die Modelle von Mercedes-Benz Cars erhalten von unabhängigen Instituten immer wieder Bestnoten bei Sicherheitstests. Hervorzuheben sind die Bewertungen,

die Mercedes-Benz vom US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) bekommt: Beim IIHS-Rating¹ werden neben der Crashesicherheit auch Systeme zur Unfallvermeidung und das Lichtsystem bewertet.

Für das Modelljahr 2023 wurden die Mercedes-Benz C-Klasse, die GLC-Klasse und die GLE-Klasse mit dem Prädikat »2023 TOP SAFETY PICK+« ausgezeichnet.

Darüber hinaus erhielt der Mercedes EQE zweimal Topbewertungen von Euro NCAP²: die höchstmögliche Bewertung von fünf Sternen im »Euro NCAP«-Sicherheitsrating und die Gesamtnote »sehr gut« mit dem optionalen Fahrassistenz-Paket bei der Sonderwertung für Assistenzsysteme. Auch die E-Klasse erhielt die Gesamtnote »sehr gut« bei der Sonderwertung für Assistenzsysteme. Hinzu kamen Bestnoten für die C-Klasse von Korea-NCAP³ und C-NCAP⁴.

Initiativen für Sicherheit im Straßenverkehr

Die Mercedes-Benz Group setzt sich neben der Fahrzeugsicherheit für vielfältige Projekte im Bereich der Verkehrssicherheit ein. Da Kinder weltweit zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden gehören, hat der Konzern bereits 2001 die Initiative [🌐 »MobileKids«](#) gegründet. Das Projekt richtet sich nicht nur an die jüngsten Verkehrsteilnehmenden,

sondern auch an Erwachsene und pädagogische Einrichtungen. Mit umfangreichen Informationen und Lernmaterial, darunter Erklärvideos und Arbeitsblätter für den Verkehrsunterricht in verschiedenen Sprachen, schult es Kinder im Alter zwischen sechs und zehn Jahren, sich im Straßenverkehr sicher zu verhalten.

Beispielsweise in [🌐 China](#) bietet sie seit einigen Jahren Verkehrssicherheitstrainings für Schulkinder an. Inzwischen haben 210 Partnerschulen in Beijing, Shanghai, Chengdu und Guangzhou teilgenommen. Darüber hinaus hat »MobileKids« zusammen mit Mercedes-Benz Händlern, ebenfalls in China, bereits mehr als 800 Verkehrssicherheitskurse in Kommunen organisiert und das sog. Blue Book herausgebracht. Dabei handelt es sich um einen Bericht für Grundschüler in chinesischen Städten. Er bereitet die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zielgruppengerecht auf und macht Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder.

Ein weiteres Beispiel ist die Initiative »SAFE ROADS«. Mit ihr will der Konzern das Thema Sicherheit im Straßenverkehr anhand von Fachberichten und Exponaten erlebbar machen und, v. a. in Ländern mit vielen Verkehrsunfällen, das Bewusstsein der Bevölkerung für Sicherheitsaspekte schärfen. »SAFE ROADS« wurde u. a. im Dezember 2023 bei der Produktvorstellung der E-Klasse in Verbindung mit der Sicherheitsstrategie von Mercedes-Benz kommuniziert. Im Mittelpunkt standen dabei für einen sichereren Straßenverkehr bedeutsame Ergebnisse der Unfallforschung sowie die in den Fahrzeugen integrierten Sicherheitssysteme einschließlich des »Intelligent Drive Demonstrator«.

¹ Weitere Informationen IIHS: [🌐 C-Klasse](#); [🌐 GLC-Klasse](#); [🌐 GLE-Klasse](#).

² Weitere Informationen Testergebnisse lt. Euro NCAP: [🌐 EQE SUV](#); [🌐 Sonderwertung für Assistenzsysteme](#).

³ [🌐 Testergebnis Korea-NCAP](#).

⁴ [🌐 Testergebnis C-NCAP](#).

Automatisiertes Fahren

Strategie und Konzepte

Vorteile und Risiken der neuen Systeme

GRI 3-3

Weniger Unfälle, mehr Verkehrssicherheit: Das ist eine der Zielrichtungen, die mit dem Einsatz automatisierter und autonomer Systeme in Fahrzeugen einhergehen. Doch eine potenzielle Verbesserung beim Thema Verkehrssicherheit ist nicht der einzige Vorteil automatisierten Fahrens: Die Technologie kann auch eine effiziente Verkehrssteuerung ermöglichen.

Aber bei allen Vorteilen ist auch Vorsicht geboten: Bei der Zielverfolgung werden ethische und rechtliche Risiken automatisierter Systeme mitgedacht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt diese daher bereits in der Produktentwicklung.

Im Bereich des automatisierten Fahrens müssen bestehende gesetzliche Regelungen auf automatisierte Systeme angewendet werden. Die daraus resultierenden Fragestellungen der Anwendung und Auslegung der regulatorischen Vorgaben hat die Mercedes-Benz Group in interdisziplinären Experten- und Entscheidungsgremien bearbeitet sowie eigene interne Regeln für die Produktgestaltung im automatisierten Fahren definiert. Im Jahr 2023 standen hierbei die Sicherheits- und

Compliance-Anforderungen für künftige Produkte ebenso im Mittelpunkt.

Die Mercedes-Benz Group beobachtet zudem fortlaufend das Geschehen am Markt und leitet daraus im Bedarfsfall weitere Maßnahmen für die Sicherheit ihrer Automatisierungssysteme ab – wenn erforderlich, auch in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden.

Führungsrolle beim automatisierten Fahren

Die Mercedes-Benz Group hat den Anspruch, eine führende Rolle auf dem Gebiet automatisierter Fahrsysteme einzunehmen und erzielte im Berichtsjahr einen wichtigen Erfolg in diesem Bereich: Mit dem automatisierten Fahrsystem DRIVE PILOT⁵ hat der Konzern als einziger Hersteller ein nach den Vorgaben der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) zugelassenes und zertifiziertes [SAE-Level-3-System⁶](#) auf dem Markt in Deutschland, Nevada und Kalifornien (beide USA).

➤ Automatisiertes Fahren – Assistenz- und Automatisierungsfunktionen im Fahrzeug

Beim weiteren Ausbau der automatisierten Fahrsysteme geht die Mercedes-Benz Group Schritt für Schritt vor, wobei die Sicherheit immer im Vordergrund steht. Am Ende dieses Jahrzehnts soll die Maximalgeschwindigkeit

für das Fahren mit ihren SAE-Level-3-Systemen auf der Autobahn 130 km/h erreichen. Auf dem Weg dorthin möchte der Konzern u. a. für Deutschland ein SAE-Level-3-System entwickeln, mit dem bis zu 90 km/h realisierbar sind, sofern einem vorausfahrenden Fahrzeug gefolgt wird. Ziel ist es, den Kundennutzen und damit die Attraktivität der Fahrsysteme laufend zu erhöhen. Bis Ende der Dekade will die Mercedes-Benz Group Kunden auch ein SAE-Level-4-System mit Fahrfunktionen anbieten.

Um den beschriebenen Führungsanspruch einzulösen, berücksichtigt die Mercedes-Benz Group weitere Aspekte, die über rein technische Fragen hinausgehen. So implementiert sie datenschutzrechtliche Grundsätze und Standards nach der Maxime [»Privacy by Design«](#) entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Zudem integriert der Konzern mit dem Prinzip [»Ethics by Design«](#) ethische Aspekte in seine Konzepte für das hoch- und vollautomatisierte Fahren und entwickelt diese kontinuierlich weiter. Schwerpunkte waren 2023 u. a. ethische Aspekte der Nutzung [Künstlicher Intelligenz \(KI\)](#) in automatisierten Fahrzeugen sowie beim Einsatz personenbezogener Bilddaten aus dem Straßenverkehr für Assistenz- und Automatisierungsfunktionen im Fahrzeug.

⁵ Verfügbarkeit und Nutzung der DRIVE PILOT Funktionen auf der Autobahn sind abhängig von Ausstattungen, Ländern und geltenden Gesetzen.

⁶ Die automatisierte Fahrfunktion übernimmt bestimmte Fahraufgaben. Dennoch muss weiterhin eine Person jederzeit bereit sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn sie durch das Fahrzeug zum Eingriff aufgefordert wird.

Verkehrssicherheit

Die Technologiestufen auf dem Weg zum autonomen Fahren

Fahrer 						Automatisiertes Fahren 	
Stufe 0 ¹	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ¹	Stufe 3 ¹	Stufe 4 ¹	Stufe 5 ¹		
							
Driver only	Assistiert	Teilautomatisiert	Hochautomatisiert	Vollautomatisiert	Fahrerlos		
Fahrer führt dauerhaft Längs- und Querführung aus. Kein eingreifendes Fahrzeugsystem aktiv.	Fahrer führt dauerhaft Längs- oder Querführung aus. System übernimmt die jeweils andere Funktion.	Fahrer muss das System dauerhaft überwachen. System übernimmt Längs- und Querführung in einem spezifischen Anwendungsfall ² .	Fahrer muss das System nicht mehr dauerhaft überwachen. Fahrer muss potenziell in der Lage sein zu übernehmen. System übernimmt Längs- und Querführung in einem spezifischen Anwendungsfall ² . Es erkennt Systemgrenzen und fordert den Fahrer zur Übernahme mit ausreichender Zeitreserve auf.	Kein Fahrer erforderlich im spezifischen Anwendungsfall. System kann im spezifischen Anwendungsfall² alle Situationen automatisch bewältigen.	Von »Start« bis »Ziel« ist kein Fahrer erforderlich. Das System übernimmt die Fahraufgabe vollumfänglich bei allen Straßentypen, Geschwindigkeitsbereichen und Umfeldbedingungen.		

1 Die automatisierte Fahrfunktion übernimmt bestimmte Fahraufgaben. Dennoch muss weiterhin eine Person jederzeit bereit sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn sie durch das Fahrzeug zum Eingriff aufgefordert wird.

2 Verfügbarkeit und Nutzung der DRIVE PILOT Funktionen auf der Autobahn sind abhängig von Ausstattungen, Ländern und geltenden Gesetzen.

Standards und Rechtsrahmen für automatisierte Fahrsysteme

Neue Technologien erfordern Rechtssicherheit: Daher engagiert sich die Mercedes-Benz Group in nationalen und internationalen Gremien und Verbänden, die sich genau dafür starkmachen. Ziel ist es, spezielle Fahr- und Systemanforderungen zu definieren. Sie helfen dem Konzern dabei, vielfältige juristische, ethische sowie die Produktsicherheit und Zertifizierung betreffende Vorgaben systemseitig umzusetzen.

Automatisiertes Fahren – Gremien und Verbände

2023 kam es auf internationaler Ebene zu einem wichtigen Fortschritt im Hinblick auf rechtliche Regelungen für den Einsatz automatisierter Systeme. Das World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations der UNECE erweiterte die technische Zulassungsvorschrift für automatisierte Spurhaltesysteme (ALKS). Diese erlaubt grundsätzlich, ein hochautomatisiertes Fahrsystem (SAE-Level 3) international anzubieten, und dient zudem als Basis für Systemgenehmigungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt in Deutschland. Folgende Neuerung wurde beschlossen: Ab 2023 beträgt die Höchstgeschwindigkeit für hochautomatisierte Fahrsysteme (SAE-Level 3) mit ALKS 130 km/h auf der Autobahn inkl. Spurwechsel.

Weitere Länder haben inzwischen ebenfalls rechtliche Regelungen für den Einsatz automatisierter Systeme geschaffen oder entsprechende Gesetzgebungsprozesse angestoßen.

Verkehrssicherheit

Nach Ansicht der Mercedes-Benz Group ist es auch in anderen Ländern erforderlich, das jeweilige nationale Verkehrs- und Verhaltensrecht weiterzuentwickeln. Nur so sei ein rechtssicherer Einsatz von automatisierten bzw. hoch- oder vollautomatisierten Systemen (SAE-Level 3 bzw.  SAE-Level 4) möglich.

Um einen grenzüberschreitenden Einsatz von automatisiert fahrenden Autos zu ermöglichen, bedarf es darüber hinaus einer internationalen Harmonisierung der entsprechenden gesetzlichen Regelungen. Diese sollten möglichst kompatibel miteinander sein und gleiche Anforderungen an die Technologie stellen. Das betrifft auch die Frage, welche Vorschriften für die zum automatisierten Fahren nötige Datensammlung gelten sollen und wie mit Daten in automatisierten Fahrzeugen umzugehen ist.

Zudem muss das nationale Verkehrs- und Verhaltensrecht in den Ländern, in denen ein Roll-out geplant ist, in Systemsprache übersetzt werden. Zwar definiert das nationale Verkehrs- und Verhaltensrecht die geltenden Verkehrsvorschriften im jeweiligen Land, sie sind jedoch größtenteils nicht als unmittelbare Vorlage für die Programmierung von technischen Systemen ausgelegt.

Verantwortungsvolle Produktentwicklung

Die Entwicklung von automatisierten Systemen geht mit besonderen Herausforderungen einher. Entsprechend greift die Mercedes-Benz Group in den automobilen Geschäftsfeldern auf die Instrumente des »technical

Compliance Management System« (tCMS) zurück. Ziel ist es, Risiken im Produktentstehungsprozess frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen.

Compliance Management – Einhaltung der Produkthanforderungen sicherstellen

Technische, rechtliche, ethische sowie zertifizierungs- und sicherheitsrelevante Fragen rund um das automatisierte Fahren bei Mercedes-Benz Cars beantwortet der Konzern in einem integrierten Ansatz, der Bestandteil des tCMS ist. Hierzu wurde eine interdisziplinäre Gremienstruktur eingerichtet, die sich u. a. mit der verantwortungsvollen Nutzung von Daten oder der Berücksichtigung der Bedürfnisse all jener Verkehrsteilnehmenden beschäftigt, die den automatisierten Fahrzeugen unterwegs begegnen. Auf diesem Weg will der Konzern sowohl die Sicherheit als auch die Akzeptanz der Produkte steigern.

Sollten Fahrzeuge, die bereits in Kundenhand sind, Auffälligkeiten in Bezug auf Sicherheit, Konformität oder Emissionen aufweisen, greifen etablierte Bewertungs- und Regulierungsprozesse. Dann führt der Konzern u. a. Kundendienstmaßnahmen durch oder ruft Fahrzeuge – sofern notwendig – zurück.

Neben den rechtlichen, zertifizierungsrelevanten und technischen Vorgaben befolgt die Mercedes-Benz Group auch weiterführende interne Regelwerke und orientiert sich an ethischen Prinzipien. Hierzu gehören z. B. das Daten-Leitbild und die KI-Prinzipien, die bei Softwareanforderungen und der Ausgestaltung der

Hardware angewendet werden. Die Prinzipien bauen auf den Grundsätzen der Mercedes-Benz Group auf und sind in der  [Verhaltensrichtlinie](#) verankert.

Neben den eigenen Richtlinien und Prinzipien orientiert sich der Konzern an nationalen und internationalen Leitlinien und Standards. Maßgeblich sind hierfür z. B. die  [20 Regeln der Ethikkommission](#) der deutschen Bundesregierung zum automatisierten und vernetzten Fahren sowie ein unabhängiger Expertenbericht der EU-Kommission namens  »[Ethics of Connected and Automated Vehicles: recommendations on road safety, privacy, fairness, explainability and responsibility](#)«.

Maßnahmen und Ergebnisse

Assistenz- und Automatisierungsfunktionen im Fahrzeug

Internationalisierung des SAE-Level-3-Systems DRIVE PILOT



Während des hochautomatisierten Fahrens ermöglicht der DRIVE PILOT⁷ es der Fahrerin oder dem Fahrer, sich vom Verkehrsgeschehen ab- und bestimmten Nebentätigkeiten zuzuwenden – sei es der Kommunikation mit den Kolleginnen und Kollegen via In-Car Office, dem Surfen im Internet oder dem Schauen eines Films.

⁷ Verfügbarkeit und Nutzung der DRIVE PILOT Funktionen auf der Autobahn sind abhängig von Ausstattungen, Ländern und geltenden Gesetzen.

Verkehrssicherheit

Seit Mai 2022 ist der DRIVE PILOT in Deutschland bestellbar. Das System ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen hochautomatisiertes Fahren auf der Autobahn (SAE-Level 3).

In den USA wurde die Serienversion von DRIVE PILOT Ende 2023 in Kalifornien und Nevada mit einer begrenzten Flotte von EQS Limousinen eingeführt. Anfang 2024 wurden die ersten Fahrzeuge mit DRIVE PILOT ausgeliefert. Die speziellen EQS Limousinen und S-Klassen des Modelljahrs 2024 werden über teilnehmende autorisierte Mercedes-Benz Vertragshändler in Kalifornien und Nevada verfügbar sein.

DRIVE PILOT übernimmt die dynamische Fahraufgabe bei hohem Verkehrsaufkommen oder in Stausituationen auf geeigneten Autobahnabschnitten bis 40 mph (bis 60 km/h in Deutschland).

Der integrierte Ansatz spielte eine wichtige Rolle bei der Markteinführung des DRIVE PILOT in den USA (Kalifornien und Nevada). Die Aufgabe bestand darin, den Paradigmenwechsel in der Mobilität am Beispiel eines SAE-Level-3-Systems verantwortungsvoll zu begleiten. Mercedes-Benz USA plant, ihren Kundinnen und Kunden hierzu spezifische Informationsangebote, Beratungen und Begleitmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Außerdem werden Schulungsmaßnahmen für Vertrieb und Aftersales durchgeführt, die spätestens 2024 abgeschlossen sein sollen.

In Deutschland wurden ausgewählte Kundinnen und Kunden, die ein Fahrzeug mit DRIVE PILOT erworben haben, zu einem speziellen Fahr-Event auf der Teststrecke in Immendingen eingeladen, um sich mit dem System vertraut zu machen.

Fahrerloses Ein- und Ausparken

Mit der Vorrüstung für den INTELLIGENT PARK PILOT⁸ bietet die Mercedes-Benz Group Kundinnen und Kunden in ausgewählten Modellreihen auch die Voraussetzung für Parken nach SAE-Level 4. Zusammen mit dem entsprechenden Mercedes me connect Dienst⁹ kann Automated Valet Parking, das weltweit erste behördlich für den Serienbetrieb zugelassene vollautomatisierte und fahrerlose Parksystem von Bosch und Mercedes-Benz, im Parkhaus P6 am Flughafen Stuttgart genutzt werden. Ziel ist es, das fahrerlose Ein- und Ausparken sukzessive in weiteren Parkhäusern anzubieten.

Sicher durch redundante Systeme und verantwortungsvolle Nutzung von KI

Ein hochautomatisierter Fahrzeugbetrieb nach SAE-Level 3 erfordert einen Systemaufbau, der es ermöglicht, dass Störungen sicher beherrscht werden. Dazu müssen zahlreiche Komponenten doppelt vorhanden sein.

Automatisiertes Fahren erfordert darüber hinaus den Einsatz von KI, v. a. in Form von  **Machine Learning (ML)**. Unter anderem unterstützt sie das System dabei, Objekte auf und neben der Fahrbahn schnell und sicher zu identifizieren und Situationen richtig einzuschätzen. Bei sicherheitsrelevanten Funktionen – dazu gehört die Steuerung des Fahrzeugs beim automatisierten Fahren – verzichtet die Mercedes-Benz Group jedoch bewusst auf Algorithmen, die noch beim Betrieb des Fahrzeugs, z. B. durch selbstlernende Ansätze, das Fahrzeugverhalten verändern. Der Fokus liegt vielmehr auf überwachtem Lernen (Supervised Learning) unter Verwendung von zuvor gesammeltem Datenmaterial. Bevor die KI-Software im DRIVE PILOT zum Einsatz kommt, wird mit umfangreichen Freigabetests sichergestellt, dass die eingesetzte KI im realen Verkehrsumfeld das vorgesehene Verhalten zeigt.

Datenverantwortung – Verantwortungsvoller Umgang mit Künstlicher Intelligenz

⁸ Die Nutzung des INTELLIGENT PARK PILOT ist nur möglich, wenn nationale Gesetze den Automated-Valet-Parking-Betrieb erlauben, Parkhäuser mit der nötigen Infrastruktur ausgestattet sind und der entsprechende Mercedes me connect Dienst für die jeweilige Fahrzeugvariante verfügbar und gebucht ist. Weitere Informationen unter <https://www.mercedes-benz.de/passengercars/technology/intelligent-park-pilot.html>

⁹ Für die Nutzung der Mercedes me connect Dienste muss die Halterin/der Halter des Fahrzeugs eine Mercedes me ID anlegen und den Nutzungsbedingungen für die Mercedes me connect Dienste zustimmen.

Verkehrssicherheit

Offener Dialog

Die Mercedes-Benz Group fördert den offenen Dialog zwischen Wirtschafts- und Verbraucherverbänden, Politik, Behörden, Industrie, Wissenschaft und Zivilgesellschaft – denn eine breite gesellschaftliche Diskussion ist Voraussetzung für die Akzeptanz des automatisierten Fahrens. Für den Austausch über ethische, rechtliche und gesellschaftliche Fragen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren nutzt der Konzern deshalb seit 2015 die im Rahmen des jährlichen »Sustainability Dialogue« stattfindende Arbeitsgruppe Traffic Safety.

[➔ Nachhaltige Unternehmensführung – Dialog mit Stakeholdern](#)

Das Arbeitsgruppen-Treffen auf dem  »Sustainability Dialogue 2023« am 22. November galt dem Thema »Nutzung von personenbezogenen Bilddaten aus dem Straßenverkehr für Assistenz- und Automatisierungsfunktionen im Fahrzeug als Beitrag zur Verkehrssicherheit«. Im Einzelnen diskutierten die Teilnehmenden die Vorteile einer verstärkten Datennutzung wie die Verbesserung der Erkennung vulnerabler Verkehrsteilnehmer, aber auch die Bedenken und Nachteile. Darauf aufbauend wurden Ansatzpunkte für Lösungen entwickelt. Die Ergebniszusammenfassung wurde veröffentlicht.

Gremien und Verbände

Die Mercedes-Benz Group ist Mitglied in zahlreichen internationalen und nationalen Gremien und Verbänden. Sie bringt sich dort ein, um zuverlässige rechtliche Rahmenbedingungen, technische Standards und ethische Leitlinien für den Einsatz der neuen Technologie zu etablieren. Im Folgenden einige Beispiele hierfür:

- Im Rahmen der Arbeitsgruppe Vernetztes und automatisiertes Fahren des Verbands der Automobilindustrie (VDA) beteiligt sich die Mercedes-Benz Group an einem laufenden interdisziplinären Diskurs zu rechtlichen und zertifizierungsrelevanten Aspekten.
- Seit 2019 beteiligt sich die Mercedes-Benz Group am Forschungsverbund Verifikations- und Validierungsmethoden (VVM) für automatisierte Fahrzeuge SAE-Level 4 und 5. Dieses vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderte Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, eine Systematik und Methoden für den Sicherheitsnachweis von vollautomatisierten und fahrerlosen Fahrfunktionen und Fahrzeugen im städtischen Raum zu entwickeln. Im Rahmen eines Abschlussevents, das im November 2023 in Stuttgart stattgefunden hat, wurden die Ergebnisse des Projekts vorgestellt. Wichtige Ergebnisse betrafen den Einsatz von realistischen Prüfdummys mit natürlichen Bewegungen von Armen und Beinen, von Prüftechnik für Schlechtwetterperformance, z. B. für die verbesserte Detektion von verlorener Ladung anderer

Fahrzeuge, sowie eine weiterentwickelte, durchgängig szenariobasierte Validierungs- und Verifikationsmethodik.

- Seit 2019 wirkt die Mercedes-Benz Group über eine Arbeitsgruppe des VDA in dem DIN-Normenausschuss Automobiltechnik an der Erstellung der Norm ISO TC//241 WG6 mit. Deren Thema ist die »Entwicklung von Empfehlungen zu ethischen Abwägungen für autonome Fahrzeuge«. Mit ihnen soll eine ethische Perspektive im Entwicklungsprozess für automatisierte Fahrzeugsysteme verankert werden. Die internationale Organisation für Normung (ISO) veröffentlichte die Empfehlungen im Juli 2023.
- Seit 2023 beteiligt sich Mercedes-Benz an dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr einberufenen Runden Tisch Automatisiertes Fahren im Themenfeld »Sicherheit und Risiko« unter Koordination des Instituts für Regelungstechnik der TU Braunschweig.

Gesellschaftliches Engagement

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont
Einen erkennbaren Nutzen für das Gemeinwohl an den eigenen Standorten und für die globale Gesellschaft stiften	laufend
Die positive Wahrnehmung in der Öffentlichkeit stärken	laufend

Mobilität hat die Menschen schon immer bewegt. Sie steht für Freiheit, Unabhängigkeit und wirtschaftlichen Aufschwung. Doch Mobilität bewegt nicht nur, sie verbindet auch Menschen und Kulturen auf der ganzen Welt – und trägt so zu einer offeneren Gesellschaft bei.

Auch die Mercedes-Benz Group ist als Konzern Teil der Gesellschaft. Um erfolgreich zu sein, ist sie auf ein Umfeld angewiesen, in dem die Menschen ihre Vorstellungen von einem guten Leben verwirklichen können. Insbesondere ein hohes Bildungsniveau, ökonomische und soziale Stabilität sowie ein gesundes Ökosystem sind wesentliche Voraussetzungen dafür. Deshalb engagiert sich der Konzern gemeinsam mit seinen Beschäftigten für eine nachhaltige und zukunftsfähige Gesellschaft.

Corporate Citizenship

Strategie und Konzepte

Corporate Citizenship Engagement

GRI 3-3 GRI 203-1

Die Mercedes-Benz Group ist sich ihrer Rolle in der Gesellschaft und der damit verbundenen sozialen Verantwortung bewusst. Über verschiedene Corporate-Citizenship-Initiativen und die Zusammenarbeit mit ihren Stakeholdern engagiert sie sich »Rund um den Globus«, »Mit den Mitarbeitenden« und »Für die Standorte«. Im Berichtsjahr hat der Konzern die Handlungsfelder seiner globalen Corporate-Citizenship-Strategie, die derzeit erarbeitet wird, weiter geschärft. Sie dient bereits heute als Leitplanke für die Corporate-Citizenship-Tätigkeiten der Mercedes-Benz Group AG. Im Zentrum der Strategie steht zum einen der Einsatz für Initiativen, die sich für die Umwelt engagieren – durch Dekarbonisierung oder den Erhalt der Biodiversität und der natürlichen Ökosysteme. Zum anderen werden Initiativen unterstützt, die sich für die Stärkung der Gemeinschaft einsetzen, indem sie zu verbesserten Lebensbedingungen und hochwertigen Bildungsmöglichkeiten beitragen. Nach wie vor leistet der Konzern

außerdem Katastrophenhilfe in Ausnahmesituationen. Die Corporate-Citizenship-Strategie soll im Jahr 2024 auf die Tochter- und Landesgesellschaften ausgerollt werden.

Gemäß ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie fördert die Mercedes-Benz Group im Rahmen ihres gesellschaftlichen Engagements vorzugsweise Projekte und Aktivitäten im Umfeld ihres Kerngeschäfts. Darüber hinaus ermutigt der Konzern seine Beschäftigten, sich in ökologischen und sozialen Projekten einzubringen, das gesellschaftliche Umfeld der Standorte mitzugestalten und weltweit Hilfsprojekte zu initiieren und zu unterstützen.

Umfangreiches Engagement – von Spenden bis Corporate Volunteering

GRI 2-23/-24 GRI 3-3

Das Engagement der Mercedes-Benz Group im Bereich Corporate Citizenship umfasst Spenden an gemeinnützige Institutionen, das Sponsoring ökologischer und gesellschaftlicher Projekte, den persönlichen Einsatz der Mitarbeitenden, eigeninitiierte Projekte sowie Stiftungen. Der Spenden- und Sponsoringausschuss des Vorstands steuert die Spenden und Sponsorings des Konzerns.

Gesellschaftliches Engagement

Die Spenden und Sponsorings werden konzernweit gemäß den Kriterien und Standards der eigenen Spenden- und Sponsoringrichtlinie ausgewählt. Die Richtlinie wurde zuletzt im Mai 2021 inhaltlich aktualisiert. Zweck der Richtlinie ist, dass alle getätigten Spenden und Sponsorings mit dem jeweils geltenden Recht übereinstimmen, ethische Vorgaben erfüllen und den Werten des Konzerns entsprechen. Der Vergabeprozess ist sowohl bei Sach- als auch bei Geldleistungen nachvollziehbar gestaltet – so werden beispielsweise sämtliche Spenden und Sponsorings des Konzerns weltweit in einer zentralen Datenbank erfasst.

Die Mercedes-Benz Group beachtet die Spenden- und Sponsoring-Richtlinie und orientiert sich bei der Umsetzung von Spenden, Sponsorings, Corporate Volunteering und eigeninitiierten Projekten an den Prinzipien des  [UN Global Compact \(UNGC\)](#). Zudem informiert sie die Mitarbeitenden regelmäßig über die geltenden Richtlinien. Auch sensibilisiert sie diese für mögliche Risiken im Bereich Spenden und Sponsorings.

Maßnahmen und Ergebnisse

Messung und Bewertung der Aktivitäten

GRI 3-3

Im Rahmen ihres Corporate-Citizen- Engagements fördert die Mercedes-Benz Group global zahlreiche Initiativen. 2023 unterstützte sie rund 1.300 Projekte (siehe Tabelle: Engagement mit Wirkung).

Engagement mit Wirkung

	2023
Europa	916
Nord- und Mittelamerika	195
Südamerika	21
Asien	71
Australien und Pazifik	11
Afrika	91
Summe	1.305

Dabei hat die Mercedes-Benz Group im Berichtsjahr rund 47 Mio. € an gemeinnützige Institutionen gespendet sowie in Sponsorings für gesellschaftliche und ökologische Projekte investiert (siehe Tabelle: Spenden und Sponsorings nach Themenbereich). In diese Summe nicht eingerechnet sind eigene Stiftungsaktivitäten und vom Konzern selbst initiierte Projekte.

Spenden und Sponsorings nach Themenbereich (in %)

	2023
Soziales und Gemeinwesen	63%
Bildung	26%
Wissenschaft und Umwelt	8%
Kunst und Kultur	2%
Politischer Dialog	1%
Summe	100%

Die Wirksamkeit ihres gesellschaftlichen Engagements überprüft die Mercedes-Benz Group auf unterschiedliche Weise: Unter anderem begleitet sie die Projekte und tritt regelmäßig in den Dialog mit Partnern und Geförderten. Anhand von Berichten zum Projektstand, Geschäftsberichten und vereinbarten Kennzahlen macht sich der Konzern ein Bild zum Projektverlauf. Im Einzelfall überprüft und bewertet er die Projektergebnisse und die Wirksamkeit der Fördertätigkeiten vor Ort.

Rund um den Globus

Das gesellschaftliche Engagement der Mercedes-Benz Group erstreckt sich über den gesamten Globus. Mit seinen Aktivitäten möchte der Konzern v. a. die Zukunftsperspektiven nachfolgender Generationen verbessern – und sieht hierfür insbesondere in der Bildung einen zentralen Schlüssel.

Fellowship-Programm für junge Menschen

 »beVisioneers – The Mercedes-Benz Fellowship« – unter diesem Namen hat die gemeinnützige The DO School Fellowships gGmbH (The DO School) ein Förderprogramm konzipiert, das junge Menschen bei der Umsetzung konkreter Ideen für den Umweltschutz und für die Stärkung der Gemeinschaft unterstützt. Das langfristige Ziel des Programms ist, ein globales Netzwerk von Menschen aufzubauen, deren Nachhaltigkeitsprojekte einen positiven Einfluss auf die Umwelt und Gesellschaft haben. Damit reflektiert »beVisioneers« wichtige Elemente der Corporate-Citizenship-Strategie von Mercedes-Benz.

Gesellschaftliches Engagement

Auf der Suche nach Talenten hat The DO School im Berichtsjahr die ersten 102 Teilnehmenden aus Indien, Südafrika und einigen europäischen Ländern ausgewählt. Diese haben nun die Möglichkeit, ihre nachhaltigen Visionen mit finanzieller und/oder fachlicher Unterstützung über einen Zeitraum von zwölf Monaten in die Tat umzusetzen. Ab Mai 2024 soll eine zweite Gruppe mit 500 Teilnehmenden aus allen EU-Ländern, Großbritannien, Indien, Kenia, Mexiko, der Schweiz, Südafrika, Südkorea, Uganda und den USA durch das Fellowship gefördert werden. Mittelfristig ist geplant, das Programm schrittweise auf noch mehr Regionen und bis zu 1.000 Teilnehmende pro Jahr auszuweiten.

Auch Mitarbeitende des Konzerns können sich beteiligen: als Mentorinnen und Mentoren. Über ein spezielles Training erwerben sie die benötigten Fähigkeiten und Nachhaltigkeitswissen. Das Erlernte können sie auch in einem breiteren Kontext anwenden, etwa bei anderen Corporate-Citizenship-Projekten innerhalb ihres eigenen Teams oder persönlichen Engagements.

Auch über das erste Jahr hinaus sollen die Fellows durch ihre Mentorinnen und Mentoren sowie Fachleute weiter unterstützt werden – bei der Durchführung ihrer Projekte und in der Entwicklung von Führungsqualitäten.

»beVisioneers« wird von The DO School unabhängig umgesetzt. Die Mittel für das Programm stammen aus der Versteigerung eines Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupés Baujahr 1955 im Jahre 2022. Das Fahrzeug wurde für 135 Mio. € verkauft. Der Großteil der

Versteigerungserlöse soll nach erfolgter Vorstandsentscheidung verwendet werden, um durch halbjährliche Spenden an die The DO School die Programmfinanzierung zu sichern.

Hilfe für die Ukraine und die Region Nahost

Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz Group ihre Unterstützung für die Menschen in und aus der Ukraine fortgesetzt. Insgesamt beliefen sich die Geld- und Sachspenden der Mercedes-Benz AG für die Ukraine-Hilfe im Berichtsjahr auf 2 Mio. €.

In enger Abstimmung mit lokalen Hilfsorganisationen hat die Mercedes-Benz AG 14 Sprinter im Wert von 1 Mio. € an die SOS-Kinderdörfer und die Caritas gespendet, um auch 2023 einen Beitrag zur Minderung der Folgen des Kriegs zu leisten. Die Fahrzeuge wurden für die Verteilung von humanitären Hilfsgütern genutzt. Zudem spendete das Unternehmen 1 Mio. € für die traumapädagogische Arbeit der SOS-Kinderdörfer.

Zudem spendete die Mercedes-Benz AG im Berichtsjahr insgesamt 2 Mio. € an die israelische Hilfsorganisation United Hatzalah und das Deutsche Rote Kreuz e.V. (DRK). Die Spenden dienen der humanitären Nothilfe in Nahost.

Soforthilfe für Erdbeben-Betroffene in der Türkei und Syrien

Die Mercedes-Benz AG spendete für Menschen in der Türkei und in Syrien, die im Februar 2023 Opfer von schweren Erdbeben wurden, 1 Mio. € an das Deutsche Rote Kreuz e.V. (DRK). Die Spende galt der humanitären

Soforthilfe vor Ort, um die notleidende Bevölkerung schnell mit dem Nötigsten zu versorgen. Das Unternehmen regte zudem eine Spendenaktion für die Mitarbeitenden an. Die von Beschäftigten gesammelten Spenden von knapp 100.000 € verdoppelte das Unternehmen auf insgesamt 200.000 €. Die Landesgesellschaften vor Ort, Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S. und Mercedes-Benz Finansman Türk A.S., spendeten zudem 100 Containerhäuser für die Menschen aus den schwer getroffenen türkischen Städten Hatay und Malatya.

Menschenrechte stärken, Kinderarbeit verhindern

Die Mercedes-Benz AG will sich über die Einhaltung des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) hinaus für einen positiven Einfluss in den Beschaffungsregionen der Produktion einsetzen. Die Mercedes-Benz AG fördert daher soziale Projekte im Umfeld der Lieferkette mit dem Schwerpunkt, Kinderarbeit zu verhindern. Hierfür kooperiert der Konzern mit zwei [Nichtregierungsorganisationen \(NGOs\)](#): zum einen mit Bon Pasteur in der Demokratischen Republik Kongo – wobei der Fokus auf der Kobalt-Bergbauregion liegt – und zum anderen mit Terre des Hommes in Indien. Dort stehen die [Glimmer-Minen](#) in Jharkhand im Zentrum.

Ziel beider Kooperationen ist es, den Menschen der lokalen Bergbau- bzw. Minen-Gemeinden alternative Einkommensmöglichkeiten aufzuzeigen – beispielsweise in der (nachhaltigen) Landwirtschaft. Der inhaltliche Schwerpunkt der Projekte liegt darauf, Bildungsangebote und verbesserte Lernbedingungen zu schaffen.

Gesellschaftliches Engagement

So werden die Gemeindemitglieder etwa über ihre Rechte und insbesondere über die Rechte der Kinder informiert. Dadurch soll die Einhaltung der Menschenrechte in der lokalen Bevölkerung insgesamt gestärkt werden. Außerdem unterstützt Terre des Hommes die lokalen Institutionen und arbeitet mit Medien zusammen, um das Thema Kinderarbeit auf die politische Ebene zu heben.

➤ Social Compliance – Grundsatzserklärung

Kinder für Verkehrssicherheit sensibilisieren

Für mehr Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr engagiert sich die Mercedes-Benz Group im Rahmen ihrer internationalen Initiative  »MobileKids«. Das Projekt adressiert sowohl Schulkinder als auch Erwachsene sowie pädagogische Einrichtungen und stellt ihnen umfangreiche Informationen und Lernmaterial zum Thema Verkehrssicherheit zur Verfügung.

➤ Verkehrssicherheit – Initiativen für Sicherheit im Straßenverkehr

Mangroven wiederaufforsten – für Mensch und Umwelt

Viele Mangrovenwälder wurden in den vergangenen Jahren übernutzt und zerstört. Daher unterstützt die Mercedes-Benz AG das Projekt »Sustainable Aquaculture in Mangrove Ecosystems« (SAIME) des Global Nature Fund zum Schutz und zur Wiederherstellung der Mangrovenwälder in Südasien (Indien, Bangladesch, Sri Lanka und Malediven).

Ziel des Projekts ist es, die Wälder wiederherzustellen und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten sowie alternative Einkommensmöglichkeiten für die Bevölkerung vor Ort zu schaffen. In 45 Baumschulen haben Unterstützende von »SAIME« bereits mehr als 645.000 Mangrovensetzlinge aufgezogen – davon über 300.000 an 70 projekteigenen Standorten in Bangladesch, Indien, Sri Lanka und den Malediven. Die restlichen Setzlinge wurden an weitere regionale Aufforstungsprojekte abgegeben. Maßnahmen zur Förderung der natürlichen Sukzession ergänzen die Pflanz- und Aufforstungsmaßnahmen.

Weltweite Stiftungsarbeit

Mit den vom Konzern gegründeten Stiftungen fördert die Mercedes-Benz Group auf der ganzen Welt Projekte in den Bereichen Wissenschaft, Forschung, Technik sowie Bildung.

So fördert die  »Daimler und Benz Stiftung« den fachübergreifenden wissenschaftlichen Dialog und interdisziplinäre Forschungsvorhaben. Sie unterstützt in ihrem Stipendienprogramm herausragende junge Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sämtlicher Disziplinen. Im Berichtszeitraum wurden zwölf neue Stipendien vergeben und insgesamt 40 Postdoktorandinnen und -doktoranden sowie Juniorprofessorinnen und -professoren gefördert. In verschiedenen Formaten untersucht die Stiftung zukunftsrelevante Forschungsfragen und trägt durch Vortragsreihen dazu bei, die Sichtbarkeit und Akzeptanz von Wissenschaft in der Öffentlichkeit zu stärken.

Dem Konzern ist es außerdem wichtig, wissenschaftliche Forschung unabhängig von ökonomischen Interessen zu fördern. Deshalb gibt es den  »Mercedes-Benz Fonds«, als nicht rechtsfähige Stiftung im Stifterverband – eine Gemeinschaftsinitiative von Unternehmen und Stiftungen, die ganzheitlich in den Bereichen Bildung, Wissenschaft und Innovation berät, vernetzt und fördert. Im Berichtsjahr wurden die Förderaktivitäten des Fonds neu ausgerichtet: Nun sollen sie dazu beitragen, Deutschlands Zukunftsfähigkeit, Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, indem notwendige Kompetenzen für eine Welt im Wandel ausgebildet und angewendet werden können. Seit 1993 wurden über den »Mercedes-Benz Fonds« 27 Stiftungs- bzw. Juniorprofessuren im In- und Ausland geschaffen.

Mit den Mitarbeitenden

Nicht nur die Mercedes-Benz Group engagiert sich für die Gesellschaft, sondern auch ihre Mitarbeitenden: Sie setzen sich freiwillig für zahlreiche soziale und ökologische Projekte ein – beispielsweise im Rahmen des oben vorgestellten »beVisioneers«-Förderprogramms.

Mitarbeitende spenden Teil ihres Monatsgehalts (ProCent)

Ein weiteres Beispiel für das Engagement der Belegschaft ist die Initiative »ProCent«: Dabei können die Mitarbeitenden die Cent-Beträge ihres Monatsgehalts spenden. Die Mercedes-Benz Group verdoppelt diese und sammelt sie in einem Förderfonds. Die Mitarbeitenden schlagen Projekte vor, die Gelder aus diesem Fonds erhalten sollen. Das Spendenvolumen je Einzelprojekt

Gesellschaftliches Engagement

betrug bislang zwischen 250 € und 60.000 €. Seit dem Start der Initiative im Dezember 2011 hat »ProCent« insgesamt rund 1.950 Projekte mit mehr als 13,5 Mio. € gefördert. Mit 80.000 Mitarbeitenden spendeten rund drei Viertel der Belegschaft in Deutschland die Cent-Beträge ihres Nettoeinkommens.

ProCent-Förderung im Überblick

	2023
ProCent-Förderschwerpunkte	
Kinder- und Jugendhilfe	59%
Karitative Projekte	28%
Behindertenhilfe	9%
Tier-, Umwelt- und Naturschutz	4%
ProCent-Projekte weltweit	
Europa	31
Deutschland	1.651
Nord-/Südamerika	29
Afrika	161
Asien	76
Summe	1.948

Mitarbeitende im Einsatz für Kinder und Jugendliche

Im Jahr 2023 hat sich die Mercedes-Benz Mobility AG gemeinsam mit den SOS-Kinderdörfern weltweit für eine bessere Zukunft von Kindern und Jugendlichen eingesetzt – neben finanzieller Unterstützung für die Digitalisierung dreier SOS-Kinderdörfer auch durch das Engagement der Mitarbeitenden. So arbeiteten diese in einzelnen Gesellschaften mit nahe gelegenen SOS-Kinderdörfern vor Ort zusammen – etwa in Österreich: In der Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH in

Eulendorf fand im Oktober 2023 ein gezieltes Jobcoaching für Jugendliche statt. Darüber hinaus bauten Mitarbeitende in Salzburg Hochbeete für den Garten des lokalen SOS-Kinderdorfs. An diesen beiden Projekten beteiligten sich 2023 etwa 20 Mitarbeitende. Außerdem nahmen zum Jahresende etwa 290 Beschäftigte an der »Schenk ein Lächeln«-Aktion an den Standorten Berlin, Saarbrücken und Stuttgart (Deutschland) teil: Sie erfüllten Wünsche der Kinder und Jugendlichen aus den ansässigen SOS-Kinderdörfern.

Für die Standorte

GRI 413-1

Die Mercedes-Benz Group will die Bevölkerung im Umkreis ihrer Standorte weltweit auch über die eigene Geschäftstätigkeit hinaus stärken. Deshalb engagiert sie sich in unterschiedlichen Initiativen und fördert Projekte im gemeinnützigen Bereich.

Dabei kommt dem Raum Stuttgart als Hauptstandort des Konzerns eine besondere Bedeutung zu. Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz AG entschieden, die Region bis 2028 zusätzlich mit insgesamt 24 Mio. € zu fördern – über das bereits bestehende Engagement etwa für den Ausbildungscampus Stuttgart oder die Internationale Bachakademie Stuttgart hinaus. Abgeleitet aus der globalen Corporate-Citizenship-Strategie sowie lokalen Bedarfen sollen mit dem Förderkonzept Projekte in den Bereichen Soziales, Umwelt und Kultur unterstützt werden.

Mit den zusätzlichen Mitteln fördert die Mercedes-Benz AG u. a. den Beteiligungsprozess »Mittendrin – Chancen für morgen gestalten« der Bürgerstiftung Stuttgart. Unter den Überschriften »Teilhabe von Kindern und Jugendlichen«, »Integration« und »Wege aus der Armut« wurde im Austausch mit weiteren Partnerinnen und Partnern aus der Zivilgesellschaft und der Stadt Stuttgart eine Förderausschreibung entwickelt. Ein Fachgremium wählte 23 Projekte aus, die ab 2024 für bis zu fünf Jahre unterstützt werden. Um sich zudem für das bürgerschaftliche Engagement einzusetzen, wird sich das Unternehmen ab 2024 für fünf Jahre am geplanten Aufbau des Stuttgarter Hauses des Ehrenamts finanziell beteiligen. Bis 2028 stellt es insgesamt rund 12,5 Mio. € für die Projekte zur Förderung der Teilhabechancen bereit und will damit zur Stärkung der Gemeinschaft beitragen.

Darüber hinaus möchte die Mercedes-Benz AG einen relevanten Beitrag zur CO₂-Speicherung, zum Ressourcenschutz und für den Erhalt der Biodiversität in der Region leisten. Dafür ist zum einen vorgesehen, die Wiedervernässung von Moorflächen im Raum Baden-Württemberg schrittweise auszuweiten. Zum anderen soll eine Vernetzungsstelle am Naturschutzzentrum Wilhelmsdorf der Stiftung Naturschutz Pfrunger-Burgweiler Ried geschaffen werden, damit die Aktivitäten des Moorschutzes koordiniert und verbundene Umweltziele effektiver und schneller erreicht werden können. Für den Moorschutz in der Region stellt das Unternehmen bis 2028 5 Mio. € zur Verfügung.

Gesellschaftliches Engagement

Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen gemeinsam mit Akteurinnen und Akteuren der regionalen Kunst- und Kulturlandschaft derzeit daran, Talenten Möglichkeiten zum Experimentieren und Wachsen zu geben. Gleichzeitig möchte die Mercedes-Benz AG eine Brücke zwischen dem kulturellen Erbe und innovativen Elementen schlagen. Das Ziel: eine vielfältige und dynamische kulturelle Landschaft formen. Hierfür werden bis 2028 6,5 Mio. € bereitgestellt.

Nachhaltigere urbane Mobilität

Wesentlichkeit und Ziele

GRI 3-3

Ziel	Zielhorizont
Die Straßensicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden in urbanen Räumen verbessern	laufend
Den Verkehrsfluss in Städten effizienter gestalten sowie den Ressourcen- und Infrastrukturbedarf optimieren	laufend
Die nachhaltigere Mobilität durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur und zyklische Nutzungskonzepte für Verkehrssysteme ausweiten	laufend

Die Mehrheit der Weltbevölkerung lebt bereits heute in Städten. Das hat Folgen für das Verkehrsaufkommen: Ein cleverer Mobilitätsmix, der weitere Ausbau der Elektromobilität und zusätzlicher emissionsfreier Antriebsformen sowie Lösungen für einen effizienteren Warentransport sind deshalb wichtiger denn je.

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, mit nachhaltigeren elektrifizierten Fahrzeugen sowie Mobilitäts- und Transportlösungen die Lebensqualität in den Städten zu steigern. Elektromobilität ist dabei ein zentraler Stellhebel – aber nicht der einzige. Es braucht ein umfassendes  **elektromobiles Ökosystem** aus Produkten, Services, Technologien und Innovationen.

Die Mercedes-Benz Group stellt sich diesen Herausforderungen und gestaltet mit intelligenten Mobilitätslösungen die Verkehrswende von morgen.

Mobilität für lebenswerte Städte

Strategie und Konzepte

Urbane Mobilität

GRI 3-3

Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategie und somit fest in das Managementsystem der Mercedes-Benz Group integriert ist das Handlungsfeld »Nachhaltigere urbane Mobilität«. Für dieses Handlungsfeld hat der Konzern sich zum Ziel gesetzt, Quartiere, Städte und Regionen in den Bereichen »Sicherheit«, »Nachhaltigkeit« und »Effizienz der Mobilität« zu unterstützen. Die einzelnen Aktivitäten innerhalb des Handlungsfelds werden in Verbindung mit den jeweiligen Zielen der verantwortlichen Geschäftsfelder evaluiert.

Mobilität ist kontextbasiert: Die Mercedes-Benz Group vertritt die Ansicht, dass es für jede Situation die passende Mobilitätslösung gibt. Um sie anbieten zu können, will der Konzern bestehende Produkte weiterentwickeln, bündeln und gleichzeitig neue Konzepte erarbeiten. Zu diesem Zweck tauscht sich der Konzern u. a. kontinuierlich mit Städten aus, um so ihre Mobilitätsanforderungen noch besser zu verstehen.

Um neue Impulse und Trends der urbanen Mobilität frühzeitig aufzugreifen und zu implementieren, sind Partnerschaften essenziell. Diese Überzeugung leitete die Mercedes-Benz Group beim gezielten Aufbau eines Teams für Urban Mobility Solutions (UMS). Die Fachkräfte arbeiten eng mit Vertreterinnen und Vertretern von Städten, Partnern aus der Industrie, Fachleuten aus Planung und Forschung sowie weiteren Mercedes-Benz Geschäftsbereichen zusammen. Mit dem Ziel, erfolgversprechende urbane Mobilitätskonzepte im industriellen Maßstab zu skalieren, wurde das Team im Berichtsjahr in die Linienorganisation der Mercedes-Benz Group überführt.

[➤ Vertrauenswürdiger Partner – Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und Verbänden](#)

Nachhaltigere urbane Mobilität

Drei Mobilitätsanforderungen

Mit dem Ziel, die Mobilität in Städten sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten, setzt sich die Mercedes-Benz Group mit den nachfolgenden Mobilitätsanforderungen auseinander:

Um den städtischen Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten und den Verkehrsfluss zu verbessern, stellt die Mercedes-Benz Group Städten – mit Einwilligung der Fahrzeugbesitzerinnen und -besitzer – umfangreiche anonymisierte Fahrzeugdaten zur Verfügung. So will sie den Verantwortlichen für Infrastruktur und Verkehrssicherheit helfen, datenbasierte Entscheidungen zu treffen.

➤ Mobilität für lebenswerte Städte – Analytics für mehr Verkehrssicherheit und intakte Straßen

Darüber hinaus will der Konzern nachhaltigere Mobilität durch Emissionsvermeidung und Ressourcenschonung ermöglichen und setzt hierfür auf elektrifizierte Fahrzeuge und den Ausbau der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur.

Ein weiteres Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, den Stadtverkehr stressfreier und nachhaltiger für Kundinnen und Kunden sowie für weitere Verkehrsteilnehmende zu gestalten. Der Konzern will dazu beitragen, Staus zu vermeiden und die Parkplatzsuche zu optimieren, aber auch die Betriebskosten in der Verkehrsinfrastruktur zu senken. So arbeitet der Fachbereich UMS, der mittlerweile in die Linienfunktion integriert wurde,

an neuen Datenprodukten u. a. zur Parkdatenanalyse. Mithilfe der Produkte sollen die Transparenz und Effizienz in der Verwaltung des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden.

➤ Mobilität für lebenswerte Städte – Projekte der Urban Mobility Solutions

Investitionen

Die Mercedes-Benz Group betätigt sich über die Mercedes-Benz Mobility AG als Investor im wachsenden Markt für urbane Mobilitätsdienstleistungen: So halten die Mercedes-Benz Mobility AG und die BMW Group paritätisch Beteiligungen an den Joint Ventures FREE NOW und CHARGE NOW. FREE NOW ist als Mobilitätsplattform tätig, CHARGE NOW operiert im Bereich des Ladens von Elektrofahrzeugen. An CHARGE NOW ist das Energieunternehmen BP seit 2021 als dritter Shareholder beteiligt.

Mobilitätsdienste als wichtige Säule für die Verkehrswende

Die Dienste FREE NOW und CHARGE NOW können dazu beitragen, die Mobilität in der Stadt nachhaltiger zu gestalten.

Innerhalb des Berichtszeitraums hat FREE NOW in allen Märkten insgesamt 34 % mehr Fahrten mit einem Elektrofahrzeug zurückgelegt als im Vorjahr; in Großbritannien hat sich die Anzahl der Fahrten um 33 % gesteigert und in Deutschland sogar um mehr als 100 %. 46 % der genutzten Fahrzeuge hatten Ende 2023 entweder einen

batterieelektrischen (🔋 [Battery Electric Vehicles – BEV](#)) oder einen Hybrid- bzw. [Plug-in-Hybrid-](#)Antrieb. Im ersten Halbjahr 2023 konnte FREE NOW darüber hinaus die Zahl der monatlichen Fahrten mit Elektrofahrzeugen und Hybridfahrzeugen kontinuierlich steigern. Insgesamt fuhren knapp 11.200 BEV-Taxis und lizenzierte BEV-Mietwagen sowie mehr als 81.200 Taxis und lizenzierte Mietwagen mit Hybrid- oder Plug-in-Hybrid-Antrieb für FREE NOW. Im Bereich der [multi-modalen](#) Mobilität ermöglichte der Dienst zusammen mit verschiedenen Partnern über die eigene App Fahrerinnen und Fahrern den Zugang zu über 230.000 E-Scootern, E-Bikes, E-Mopeds und Carsharing-Fahrzeugen. Nutzerinnen und Nutzer der FREE NOW App haben darüber hinaus Zugang zu Fahrzeugvermietungen und Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs.

Hinter der Marke CHARGE NOW mit ihren Ladelösungen für Automobilhersteller, Flottenbetreiber sowie Elektroautofahrerinnen und -fahrer steht die [Digital Charging Solutions GmbH](#). Das Unternehmen erbringt u. a. die Ladedienstleistung für Mercedes me Charge. Mit mehr als 680.000 Ladepunkten in 31 nationalen Märkten (Europa und Japan) bietet es Zugang zu einem der größten europäischen Ladenetzwerke und zusätzlich zur Ladeinfrastruktur von mehr als 1.200 Betreibern. Die Digital Charging Solutions GmbH hat sich zum Ziel gesetzt, sukzessive 100 % Grünstrom in das Ladeangebot zu integrieren, um allen Kundinnen und Kunden Zugang zur bilanziell CO₂-freien Mobilität zu ermöglichen. Wie schnell das Unternehmen dieses Ziel erreichen wird, hängt von der Energiewende und der jeweiligen Verfügbarkeit im Netz ab.

Maßnahmen und Ergebnisse

Projekte der Urban Mobility Solutions

GRI 3-3 | GRI 203-1

Mit dem Ziel, zur Verbesserung der Verkehrssituation in Städten beizutragen, hat der Fachbereich UMS im Jahr 2023 zahlreiche Projekte umgesetzt.

Diverse E-Mobilität-Services aus einer Hand

Bei Mercedes-Benz USA, LLC in Südkalifornien (USA) gibt es seit April 2023 das  [EQS Angebot »City Edition«](#): Beim Kauf eines EQS können Kundinnen und Kunden das Fahrzeugmodell u. a. zwei Jahre lang unbegrenzt häufig für je 30 Minuten im Netzwerk des Anbieters Electrify America aufladen. Außerdem erhalten sie Guthaben zur Installation einer Lademöglichkeit zu Hause sowie einen Gutschein, mit dem sie ein Jahr lang einen E-Scooter nutzen können. Mercedes-Benz USA, LLC spendet zudem je verkaufter City Edition einen festgelegten Betrag an den kalifornischen Ableger von Safe Kids Worldwide – einer Organisation, die sich u. a. für mehr Verkehrssicherheit bei Kindern einsetzt.

Pilotprojekt: Urbane Verkehrshinweise in Echtzeit

Nach erfolgreichem Abschluss verschiedener Pilotprojekte in Amsterdam (Niederlande), Helsinki (Finnland) und Stuttgart (Deutschland) startete der Fachbereich UMS 2022 die Entwicklung einer Serienlösung für Benachrichtigungen während der Fahrt. Das Projekt wurde im Jahr 2023 fortgeführt. In seinem Rahmen plant UMS, Anfang 2024 in Stuttgart den Mercedes-Benz Digital Co-Driver als erweitertes Pilotprojekt zu

verproben und Kundenfeedbacks zu sammeln. Pilotiert werden vorrangig sicherheitsrelevante Aspekte in urbanen Räumen – etwa in Schulzonen und an anderen Gefahrenpunkten, die durch Mercedes-Benz Fahrzeuge identifiziert werden. Je nach Situation wird das System unterschiedliche Hinweise geben, z. B. über den Navigationsbildschirm des Fahrzeugs. Eine Ausweitung des Pilotprojekts auf weitere ausgewählte Städte Europas soll 2024 geprüft werden.

Analytics für mehr Verkehrssicherheit und intakte Straßen

Seit 2022 analysiert die Mercedes-Benz Group im Auftrag des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft den Zustand von Straßen und weiterer Verkehrsinfrastruktur anhand von Fahrzeugdaten. Das bis Herbst 2024 laufende Projekt namens  [»Road Monitor«](#) deckt die Bereiche »Wintermanagement«, »Straßenzustandsanalyse« und »Verkehrssicherheit« ab. Alle Provinzen der Niederlande mit einem Straßennetz von mehr als 130.000 km sind darin einbezogen. UMS steuert hochwertige und einfach zu nutzende Informationen zu dem Projekt bei, um die Mobilität in niederländischen Städten und Gemeinden für alle am Verkehr teilnehmenden Personen sicherer sowie effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Zusammen mit weiteren Projektpartnern wird zur Auswertung der Daten moderne Analysesoftware eingesetzt. Um hierbei auch dem Datenschutz Rechnung zu tragen, werden die Daten aus der  [Car-to-X-Kommunikation](#) und weiteren Systemen der vernetzten Mercedes-Benz Fahrzeuge vor der Analyse anonymisiert und nur verwendet, wenn eine ausdrückliche Zustimmung erteilt wurde.

Von Februar 2023 bis Dezember 2024 unterstützt die Mercedes-Benz AG die schwedische Verkehrsbehörde »Trafikverket« durch das Sammeln von Fahrzeugdaten dabei, die Überwachung der Straßenoberflächen zu verbessern. Für gewöhnlich misst und beurteilt »Trafikverket« den Zustand von Straßenbelag und Verkehrsraum einmal im Jahr. Mithilfe von Fahrzeugen der Mercedes-Benz Kundenflotte, die über eine Cloud vernetzt und mit Sensoren ausgestattet sind, kann die Behörde Veränderungen an der Infrastruktur, etwa Schlaglöcher, Frost- oder Winterschäden, nun auch auf regelmäßiger Basis erfassen und früher als bisher die notwendigen Reparaturen einleiten. Im Rahmen des Projekts wird somit die kontinuierliche Entwicklung von Schäden wie Schlaglöchern, Frostschäden und anderen Winterschäden untersucht. Die im Rahmen der Kooperation mit Mercedes-Benz gesammelten Daten werden vollständig anonymisiert und nur von Fahrzeugen gesendet, deren Besitzerinnen und Besitzer die Weitergabe in der Mercedes me App ausdrücklich genehmigt haben.

In Nordamerika beteiligte sich Mercedes-Benz von Mai bis Oktober 2023 an einem weiteren Pilotprojekt mit dem Ziel, den Zustand der Infrastruktur anhand von anonymisierten Fahrzeugdaten zu verbessern und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und angenehmer zu gestalten. Die Mercedes-Benz USA, LLC stellte der Stadt Boston (USA) hierzu Daten aus Fahrzeugen der Mercedes-Benz Kundenflotte bereit, anhand derer Schäden der Fahrbahnoberfläche im über 3.000 km langen städtischen Straßennetz bewertet werden können. Sie ermöglichen der Verkehrsbehörde der Stadt, ihr Verständnis der Infrastruktur zu vertiefen und zu

Nachhaltigere urbane Mobilität

analysieren, wie sich Schäden an der Straßenoberfläche im Laufe der Zeit verändern.

Effizientere Parkraumnutzung durch digitales Register

Gemeinsam mit der Stadt Freiburg kartierte die Mercedes-Benz Group 2023 mithilfe anonymisierter Parkdaten ihrer Fahrzeuge und [Künstlicher Intelligenz \(KI\)](#) alle Stellplätze am städtischen Straßenrand und übertrug sie in ein digitales Parkplatzverzeichnis. Das KI-generierte Register wurde mit manuell erfassten und bei Begehungen erhobenen Daten von ausgewählten Standorten abgeglichen, um eine hohe Datengenauigkeit zu gewährleisten. Ziel war es, der Stadt einen aktuellen Überblick über den verfügbaren urbanen Parkraum zu vermitteln und sie zu befähigen, belastbare Antworten auf stadtteilspezifische Fragen zu finden. Dies wäre im gleichen Umfang durch rein manuelle Erhebungen um ein Vielfaches aufwendiger gewesen. Für 2024 plant die Mercedes-Benz Group im Rahmen eines Serientests die Ausweitung des Projekts auf weitere Städte.

Digitale Modellierung von Infrastrukturmaßnahmen

Im Oktober 2023 startete das von der Frankfurt University of Applied Sciences koordinierte Forschungsprojekt »DZwEI« unter Beteiligung der Mercedes-Benz Group. Ziel des Projekts ist die Entwicklung eines [digitalen Zwillings](#) für Echtzeitanalysen von Infrastrukturveränderungen im urbanen Raum. Mithilfe von Datenquellen wie z. B. anonymisierten Fahrzeugdaten der Mercedes-Benz Kundenflotte soll analysiert werden, welche Auswirkungen Infrastrukturmaßnahmen auf Verkehr, Emissionen,

Parksuchverkehr und viele weitere Bereiche haben. Das Projekt hat eine Laufzeit bis September 2025.

Mobilitätskonzept für das Klinikum Stuttgart

2022 hatte das Urban Mobility Solutions Team bereits eine Mobilitätsanalyse für das Klinikum Stuttgart durchgeführt. Im Berichtsjahr vertiefte es die Zusammenarbeit und erarbeitete ein Elektromobilitätskonzept mit Fokus auf Ladeinfrastruktur: Urban Mobility Solutions hat eine Prognose zum erforderlichen Aufbau von Ladepunkten in den Klinikums-Tiefgaragen bis 2040 erstellt und darüber hinaus zu Installation und Nutzung beraten. Das Team schlussfolgerte, dass das Klinikum durch seine vielen Parkflächen im zentralen Stuttgarter Stadtgebiet stark zu einer erfolgreichen Elektrifizierung des innerstädtischen Verkehrs beitragen kann.

Mobilitätsfragen im Stakeholder-Dialog

Unter dem Motto »Future roads. Future cars. Future partnerships. Coming together to create balance« veranstaltete UMS im Juni 2023 am Standort Sindelfingen (Deutschland) den internationalen »Mercedes-Benz Inspiration Day«. Dort trafen sich ca. 80 Vertreterinnen und Vertreter von Städten und Regionen, Behörden, Start-ups und Forschungsinstituten sowie der Mercedes-Benz Group, um sich über die Förderung öffentlich-privater Zusammenarbeit auszutauschen. Außerdem debattierten die Teilnehmenden über Mobilitätsfragen im urbanen Raum und darüber hinaus. Weiterhin legten sie mit den Gesprächen den Grundstein für zukünftige Kooperationen.

Nachhaltigerer Lieferverkehr in Städten

Wie nachhaltigerer Lieferverkehr in Städten zukünftig aussehen kann, zeigt der SUSTAINEEER von Mercedes-Benz Vans. Der [Technologieträger](#) auf Basis des Mercedes-Benz eSprinter bündelt eine Vielzahl innovativer Lösungen, um die Lebensqualität in Städten zu verbessern, Klima und Umwelt zu schonen sowie die Sicherheit und [Wohlbefinden](#) der Fahrerinnen und Fahrer wie auch anderer Verkehrsteilnehmender zu erhöhen. In der Praxis umfasst dies v. a. die leise und effiziente Anlieferung von Waren und Paketen. Unter anderem ist der Mercedes-Benz SUSTAINEEER mit einem geräuscharmen Elektroantrieb, rollwiderstandssarmen Reifen und digitalen Seitenspiegeln unterwegs. Zudem ist der SUSTAINEEER mit intelligenten Software- und Kommunikationslösungen ausgestattet, die eine effiziente Routenplanung in Echtzeit ermöglichen. Das reduziert nicht nur die gefahrenen Kilometer, sondern auch den Energieverbrauch. Der SUSTAINEEER wird kontinuierlich um neue Ideen und Lösungen zum Thema Nachhaltigkeit erweitert und dient dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans gleichzeitig zu deren Erprobung.

[➔ Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – Elektrifizierte Produktpalette bei Mercedes-Benz Vans](#)

Kennzahlen

Betrieblicher Umweltschutz

Elektrifizierte Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars

	2023	2022
Weltweit		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	401.943	333.490
Plug-in-Hybrid Electric Vehicle (PHEV)	161.275	184.263
Vollelektrische Fahrzeuge (BEV)	240.668	149.227
MBC Absatz gesamt¹	2.044.051	2.040.719
Europa²		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	254.038	236.678
Plug-in-Hybrid Electric Vehicle (PHEV)	134.230	142.022
Vollelektrische Fahrzeuge (BEV)	119.808	94.656
MBC Absatz gesamt¹	658.604	618.904

1 Konzernabsatz von Mercedes-Benz Cars (inkl. smart).

2 Europäische Union, Großbritannien, Schweiz und Norwegen.

Elektrifizierte Fahrzeuge Mercedes-Benz Vans

	2023	2022
Weltweit		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	22.666	15.003
MBV Absatz gesamt¹	447.790	415.344
Europa²		
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	22.280	14.847
MBV Absatz gesamt¹	279.408	259.436

1 Konzernabsatz von Mercedes-Benz Vans.

2 Europäische Union, Großbritannien, Schweiz und Norwegen.

CO₂-Emissionen Scope 1-, Scope 2- und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Cars

GRI 305-1/-2/-3

Aktivitäten (Scope-3-Kategorie nach GHG Protocol)	2023 ^{1,10}		2022 ¹⁰		2021 ¹⁰	
	spezifisch CO ₂ in t je Pkw	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Pkw	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Pkw	absolut CO ₂ in Mio. t
Eingekaufte Güter (3.1) ²	9,0	18,0	8,7	17,7	8,4	17
Logistik ³	1,0	2,0	1,1	2,2	1,1	2,2
Vorgelagerte Logistik (3.4)	0,35	0,7	-	-	-	-
Nachgelagerte Logistik (3.9)	0,65	1,3	-	-	-	-
Abfall (3.5) ⁴	0,1	0,2	-	-	-	-
Dienstreisen (3.6) ⁵	0,03	0,07	0,028	0,057	0,009	0,019
Mitarbeiterverkehr (3.7) ⁶	0,05	0,11	0,052	0,107	0,053	0,107
Nutzungsphase unserer Produkte - Well-to-Tank (3.11) ⁷	6,6	13,1	6,6	13,6	6,3	12,7
Nutzungsphase unserer Produkte - Tank-to-Wheel (3.11) ⁸	29,1	58,2	30,7	62,7	32,2	65,5
Demontage und Aufbereitungsprozess (3.12) ⁹	0,4	0,8	0,4	0,8	0,4	0,8
Scope 1, 2						
Herstellung	0,3	0,4	0,3	0,4	0,7	0,7
Gesamt	46,5	93,0	47,9	97,8	49,1	99,2

- 1 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen. Geprüft wurden die in der Tabelle genannten Scope-3-Kategorien nach GHG Protocol. Die Kategorien Kapitalgüter (3.2), angemietete oder geleaste Vermögensgegenstände (3.8), vermietete oder verleaste Vermögensgegenstände (3.13), Franchisegeschäfte (3.14) und Investitionen (3.15) werden aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit nicht berichtet. Die Kategorien brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten (3.3) und Verarbeitung verkaufter Produkte (3.10) sind teilweise in Kategorie 3.1 enthalten, können jedoch aufgrund der Bilanzierungsmethode auf Basis von Produkt-Ökobilanzen nicht separat ausgewiesen werden. Werte sind gerundet.
- 2 Die CO₂-Emissionen der eingekauften Güter beziehen sich auf Emissionen der Vorkette aller verkauften PKW (Retail) im Berichtsjahr. Sie werden mithilfe von nach ISO 14040/44 geprüften und internen Ökobilanzen kalkuliert und nach Fahrzeuggewicht skaliert. Datengrundlage ist die jeweilige Ökobilanz-Datenbank, die in den [360°-Umweltchecks](#) verwendet wurde.
- 3 Standard und Herangehensweise zur Bilanzierung der Scope-3-Emissionen für die vorgelagerte und nachgelagerte Logistik sind durch das GHG Protocol vorgegeben. Die Berechnung der CO₂-Emissionen von Transportdienstleistungen erfolgt nach der distance-based Methode und unter Berücksichtigung der Standards GLEC Framework V2.0, DIN EN 16258 und CleanCargo. Prognosewerte.
- 4 Die durch die Beseitigung und Verwertung der konzernweiten Abfallmengen entstehenden CO₂-Emissionen werden mithilfe von generischen Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallbehandlungsarten berechnet. Die entstehenden Schrotte zur Verwertung sind hiervon ausgenommen und sind in Kategorie 3.1 mitberücksichtigt.
- 5 Die Ermittlung der Scope-3-Emissionen für die Kategorie Geschäftsreisen basiert auf Buchungsdaten, die beim Global Travel Management (BCD) von Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr eingegangen sind. Die zurückgelegten Kilometer werden je Verkehrsmittel mit entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Die Emissionsfaktoren basieren für Mietwagen auf Daten von Mietwagenanbietern, für Flugreisen auf dem GHG Protocol 2015 je nach Fluglänge sowie Klasse und für Bahnfahrten auf den länderspezifischen worst case Emissionsfaktoren der jeweiligen Bahngesellschaften.
- 6 Die Scope-3-Emissionen für die Kategorie Mitarbeiterverkehr werden anhand der Mitarbeiterzahl, der durchschnittlichen Anwesenheit und dem Emissionsbeitrag der verwendeten Verkehrsträger berechnet. Für europäische Standorte wurde die folgende Aufteilung der Verkehrsträger angenommen: 70 % Pkw, 12 % ÖPNV und 18 % sonstige Verkehrsträger; für nicht-europäische Standorte die Aufteilung: 90 % Pkw, 5 % ÖPNV und 5 % Sonstige.
- 7 Die ausgewiesenen [Well-to-tank](#)-Emissionen basieren auf den Strom-/Kraftstoff-Herstellpfaden der jeweiligen Märkte. Mittels CO₂-Emissionsfaktoren zur marktspezifischen Stromerzeugung erfolgt die Bestimmung des absoluten CO₂-Beitrags der Ladestrommengen aller Fahrzeuge. Der CO₂-Reduktionsbeitrag durch Green Charging für die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars wird durch die Kombination verschiedener marktspezifischer Ansätze ermittelt. Der CO₂-Reduktionsbeitrag beträgt im Jahr 2023 0,12 t CO₂/Fahrzeug.
- 8 Die Berechnung der CO₂-Emissionen basiert auf den gewichteten durchschnittlichen CO₂-Flottenwerten unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Fahrzyklen in den jeweiligen Märkten und beinhaltet alle Fahrzeuge mit einer unterstellten Laufleistung von 200.000 km.
- 9 Das in den Ökobilanz hinterlegte End-of-Life-Modell des Pkw umfasst die Demontage, den Schredderprozess und die nachgelagerte Behandlung der Schredderleichtfraktion. Die bei den Prozessen entstehenden CO₂-Emissionen durch den Stromverbrauch des Schredders und die Verwertung der Schredderleichtfraktion werden in der Scope-3-Kategorie Entsorgung verkaufter Produkte berücksichtigt. Für die erzeugten Materialfraktionen (z. B. Stahl, Aluminium) werden keine Gutschriften erteilt (Cut-off Ansatz).
- 10 Absolute Scope 3-Emissionen beziehen sich auf den Retail-Absatz (2021: 2.032.663; 2022: 2.041.705; 2023: 2.002.734). Absolute Scope 1-, 2-Emissionen beziehen sich auf produzierte Fahrzeuge aus voll konsolidierten Standorten, ohne Fremdfabrikate (2021: 1.132.213; 2022: 1.261.106; 2023: 1.306.966; ungeprüft).

CO₂-Emissionen Scope 1-, Scope 2- und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Vans

GRI 305-1/-2/-3

Aktivitäten (Scope-3-Kategorie nach GHG Protocol)	2023 ^{1,10}		2022 ¹⁰		2021 ¹⁰	
	spezifisch CO ₂ in t je Van	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Van	absolut CO ₂ in Mio. t	spezifisch CO ₂ in t je Van	absolut CO ₂ in Mio. t
Eingekaufte Güter (3.1) ²	8,5	3,8	8,7	3,6	8,6	3,4
Logistik ³	0,88	0,39	0,9	0,4	0,9	0,4
Vorgelagerte Logistik (3.4)	0,49	0,22	-	-	-	-
Nachgelagerte Logistik (3.9)	0,38	0,17	-	-	-	-
Abfall (3.5) ⁴	0,07	0,03	-	-	-	-
Dienstreisen (3.6) ⁵	0,008	0,004	0,008	0,003	0,007	0,003
Mitarbeiterverkehr (3.7) ⁶	0,036	0,016	0,038	0,016	0,039	0,015
Nutzungsphase unserer Produkte - Well-to-Tank (3.11) ⁷	4,6	2,1	4,7	2,0	4,9	1,9
Nutzungsphase unserer Produkte - Tank-to-Wheel (3.11) ⁸	45,9	20,5	47,5	19,7	47,8	18,9
Demontage und Aufbereitungsprozess (3.12) ⁹	0,5	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2
Scope 1, 2						
Herstellung	0,3	0,1	0,3	0,1	0,5	0,2
Gesamt	60,8	27,2	62,7	26,0	63,3	25,0

- 1 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit («Limited Assurance») unterzogen. Geprüft wurden die in der Tabelle genannten Scope-3-Kategorien nach GHG Protocol. Die Kategorien Kapitalgüter (3.2), angemietete oder geleaste Vermögensgegenstände (3.8), vermietete oder verleaste Vermögensgegenstände (3.13), Franchisegeschäfte (3.14) und Investitionen (3.15) werden aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit nicht berichtet. Die Kategorien brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten (3.3) und Verarbeitung verkaufter Produkte (3.10) sind teilweise in Kategorie 3.1 enthalten, können jedoch aufgrund der Bilanzierungsmethode auf Basis von Produkt-Ökobilanzen nicht separat ausgewiesen werden. Werte sind gerundet.
- 2 Die CO₂-Emissionen der eingekauften Güter beziehen sich auf Emissionen der Vorkette aller verkauften Vans (Retail) im Berichtsjahr. Sie werden mithilfe von internen Ökobilanzen kalkuliert und nach Fahrzeuggewicht skaliert.
- 3 Standard und Herangehensweise zur Bilanzierung der Scope-3-Emissionen für die vorgelagerte und nachgelagerte Logistik sind durch das GHG Protocol vorgegeben. Die Berechnung der CO₂-Emissionen von Transportdienstleistungen erfolgt nach der distance-based Methode und unter Berücksichtigung der Standards GLEC Framework V2.0, DIN EN 16258 und CleanCargo. Prognosewerte.
- 4 Die durch die Beseitigung und Verwertung der konzernweiten Abfallmengen entstehenden CO₂-Emissionen werden mithilfe von generischen Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallbehandlungsarten berechnet. Die entstehenden Schrotte zur Verwertung sind hiervon ausgenommen und sind in Kategorie 3.1 mitberücksichtigt.
- 5 Die Ermittlung der Scope 3-Emissionen für die Kategorie Geschäftsreisen basiert auf Buchungsdaten, die beim Global Travel Management (BCD) von Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr eingegangen sind. Die zurückgelegte Kilometer werden je Verkehrsmittel mit den entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert. Die Emissionsfaktoren für Mietwagen stammen von Mietwagenanbieter, Flugreisen vom GHG Protocol 2015 je nach Fluglänge und Klasse und Bahnfahrten werden mit den jeweiligen länderspezifischen worst case Emissionsfaktor der jeweiligen Bahngesellschaften berechnet.
- 6 Die Scope 3-Emissionen für die Kategorie Mitarbeiterverkehr werden anhand der Mitarbeiterzahl, der durchschnittlichen Anwesenheit und dem Emissionsbeitrag der verwendeten Verkehrsträger berechnet. Für europäische Standorte wurde die folgende Aufteilung der Verkehrsträger angenommen: 70 % Pkw, 12 % ÖPNV und 18 % sonstige Verkehrsträger; für nicht-europäische Standorte die Aufteilung: 90 % Pkw, 5 % ÖPNV und 5 % Sonstige.
- 7 Die ausgewiesenen Well-to-tank-Emissionen basieren auf den Strom-/Kraftstoff-Herstellpfaden der jeweiligen Märkte. Mittels der CO₂-Emissionsfaktoren zur marktspezifischen Stromerzeugung erfolgt die Bestimmung des absoluten CO₂-Beitrags der Ladestrommengen aller Fahrzeuge. Der CO₂-Reduktionsbeitrag durch Green Charging für die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Vans wird durch die Kombination verschiedener marktspezifischer Ansätze ermittelt. Der CO₂-Reduktionsbeitrag beträgt im Jahr 2023 0,03 t CO₂/Fahrzeug.
- 8 Die Berechnung der CO₂ Emissionen basiert auf den gewichteten durchschnittlichen CO₂ Flottenwerten unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Fahrzyklen in den jeweiligen Märkten und beinhaltet alle Fahrzeuge mit einer unterstellten Laufleistung von 200.000 km.
- 9 Das in den Ökobilanz hinterlegte End-of-Life Modell des Vans umfasst die Demontage, den Schredderprozess und die nachgelagerte Behandlung der Schredderleichtfraktion. Die bei den Prozessen entstehenden CO₂-Emissionen durch den Stromverbrauch des Schredders und die Verwertung der Schredderleichtfraktion werden in der Scope-3-Kategorie Entsorgung verkaufter Produkte berücksichtigt. Für die erzeugten Materialfraktionen (z. B. Stahl, Aluminium) werden keine Gutschriften erteilt (Cut-off Ansatz).
- 10 Absolute Scope 3-Emissionen beziehen sich auf den Retail Absatz (2021: 394.978 ; 2022: 415.335 ; 2023: 447.793). Absolute Scope 1-, 2-Emissionen beziehen sich auf produzierte Fahrzeuge aus voll konsolidierten Standorten, ohne Fremdfabrikate (2021: 336.847; 2022: 360.874; 2023: 397.996; ungeprüft).

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Pkw-Flotte in Europa (in g/km)

GRI 302-5								
	2023	2022	2021	2020	2015	2010	2005	2000
CO ₂ -Emissionen	109^{1,2,5}	115 ^{1,5}	114 ^{3,5}	104 ⁶	123 ^{4,6}	158 ⁶	178 ⁶	204 ⁶

- 1 Interner Wert.
- 2 Inkl. Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.
- 3 Nachträgliche Anpassung aufgrund finaler EU-Daten.
- 4 Bis 2015 exkl. der als M1-Fahrzeuge zugelassenen Transporter.
- 5 Berechnung erfolgt nach WLTP (exkl. UK).
- 6 Berechnung erfolgt nach NEFZ (inkl. UK).

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Transporter-Flotte in Europa (in g/km)

GRI 302-5							
	2023	2022	2021	2020	2015	2013	
CO ₂ -Emissionen	204^{1,2}	209 ^{1,2}	216 ^{2,3}	184 ⁴	193 ⁴	206 ⁴	

- 1 Interner Wert.
- 2 Berechnung erfolgt nach WLTP (exkl. UK).
- 3 Nachträgliche Anpassung aufgrund finaler EU-Daten.
- 4 Berechnung erfolgt nach NEFZ (inkl. UK).

Mercedes-Benz GHG-Werte für Pkw, leichte und mittelschwere Nutzfahrzeuge USA (in g CO₂/mi)

	2023	2022	2021	2020	2019
Pkw	170¹	241 ²	254	260	263
Leichte Nutzfahrzeuge	259¹	296 ²	300	301	310
Mittelschwere Nutzfahrzeuge	436¹	471	525	483	485

- 1 Interner Wert.
- 2 Nachträgliche Anpassung aufgrund finaler USA-Daten.

Mercedes-Benz Flottenverbrauch Pkw in China (in l/100 km)

GRI 302-5						
	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Flottenverbrauch	8,46^{1,2,3}	8,17 ^{2,3}	8,08 ^{2,3}	7,77 ^{2,4}	8,07 ⁴	7,65 ⁴

- 1 Interner Wert.
- 2 Wert inkl. Einberechnung von Off Cycle-Technologien.
- 3 Verbrauch gemessen nach WLTP.
- 4 Verbrauch gemessen nach NEFZ.

CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch (in 1.000 t)

GRI 305-1/-2	2023 ³	2022	2021 ²
Scope 1: direkte CO ₂ -Emissionen	538	569	681
– Kraftstoffe	85		
– Heizöl	20		
– Flüssiggas	8		
– Erdgas	424		
Scope 2: indirekte CO ₂ -Emissionen – market-based	83	94	466
– Wasserstoff	5		
– Fernwärme	78		
– Strom	0		
Scope 2: indirekte CO ₂ -Emissionen – location-based	933	1.121	1.123
Summe – market-based¹	621	663	1.148
Davon Summe in der Produktion	511	539	947
Summe – location-based¹	1.471	1.690	1.805
Davon Summe in der Produktion	1.278	1.445	1.542
Weitere Angaben zur Treibhausgasbilanzierung			
Biogene Emissionen – Scope 1	5		
Biogene Emissionen – Scope 2	2		
Weitere Treibhausgase [Einheit: CO ₂ e] ⁴	5		
CO ₂ Kompensation für unvermeidbare Emissionen	626		

1 Die Market-based- und die Location-based-Methode sind gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance seit 2016 implementiert. Seither bildet der Market-based-Ansatz die Standardbilanzierungsmethode.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

3 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

4 Wesentliche Nicht-CO₂ Treibhausgase wie z. B. CH₄, N₂O und Kältemittel (Scope 1).

Spezifische CO₂-Emissionen in der Produktion (in kg/Fahrzeug)¹

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Cars						
CO ₂ direkt (Scope 1)	228	258	349	326	279	267
CO ₂ indirekt (Scope 2) – market-based ²	51	57	306	426	431	562
Summe – Scope 1 & 2	279	316	655	752	711	829
Vans						
CO ₂ direkt (Scope 1)	250	269	353	333	346	355
CO ₂ indirekt (Scope 2) – market-based ²	9	9	141	147	160	196
Summe – Scope 1 & 2	259	279	493	479	506	551

1 Exkl. CO₂ aus Kraftstoffen.

2 Die Market-based- und die Location-based-Methode sind gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance seit 2016 implementiert. Seither bildet der Market-based-Ansatz die Standardbilanzierungsmethode.

Spezifische Lösemittelemissionen (VOC) (in kg/Fahrzeug)

	2023	2022	2021	2020	2019
Cars	1,97	2,10	2,09	1,77	1,47
Vans	2,62	3,86	4,16	3,37	3,98

Luftemissionen in der Produktion (in t)

	2023	2022	2021 ¹
GRI 305-7			
Lösemittel (VOC)	3.642	4.036	3.780
Schwefeldioxid (SO ₂)	20	20	13
Kohlenmonoxid (CO)	892	1.121	1.269
Stickoxide (NO _x)	435	455	625
Staub (gesamt)	122	108	149

1 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

Werkstattentsorgung mit MeRSy (in t)

Abfälle nach Kategorie	2023	2022	2021	2020	2019
Fahrzeugaltteile	22.500	24.600	23.700	23.100	21.900
Flüssigkeiten	2.100	2.800	2.200	2.200	2.100
Verpackungen	4.500	5.000	5.500	5.600	6.100
Gesamt	29.100	32.400	31.400	30.900	30.100

Spezifischer Energieverbrauch in der Produktion (in MWh/Fahrzeug)¹

	2023 ⁵	2022	2021	2020	2019
GRI 302-3					
Cars ²	2,97	3,36	4,09	3,72	3,22
davon Aggregate Werke ³	1,17	1,31	1,59	-	-
davon Aufbau Werke ⁴	1,80	2,06	2,28	-	-
Vans	2,26	2,47	2,90	2,77	2,84

1 Inkl. Strom, Erdgas, Fernwärme, Heizöl und Flüssiggas.

2 Separate Berichterstattung für Aggregate- und Aufbauwerke ab 2021.

3 Herstellung von Komponenten für Fahrzeuge.

4 Endmontage von Fahrzeugen.

5 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Energieverbrauch (in GWh)

	2023 ³	2022	2021 ²
GRI 302-1			
Strom	2.340	2.481	2.492
Erdgas	2.331	2.531 ⁴	3.101 ⁴
Biogas	29		
Fernwärme	567	597	733
Heizöl	78	78	39
Flüssiggas	38	37	52
Wasserstoff	15	0	-
Kraftstoffe ¹	331	363	370
Summe	5.729	6.087	6.786
davon Summe in der Produktion	4.943	5.294	5.741

1 Seit 2017 wird zusätzlich zum Kraftstoffeinsatz in Prüfständen und Notstromaggregaten auch der Kraftstoffverbrauch in firmeneigenen Fahrzeugen bilanziert.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

3 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

4 Bis 2022 wurde Biogas mit unter Erdgas berichtet.

Spezifischer Wasserverbrauch in der Produktion (in m³/Fahrzeug)**Mercedes-Benz Bilanzierung**

	2023 ¹	2022	2021	2020	2019
Cars	4,03	4,36	4,87	4,65	4,06
Vans	3,32	3,53	4,09	4,15	3,70

Bilanzierung nach GRI / CDP

	2023 ¹
Cars	1,15
Vans	0,91

1 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Wasserentnahme (in 1.000 m³)**GRI 303-3**

	2023 ²	2022	2021 ¹
Fremdbezug (Trinkwasser)	5.116	5.111	5.128
Brunnenwasser (Eigenförderung)	2.106	2.053	2.133
Oberflächenwasser	144	110	152
genutztes Niederschlagswasser	16	21	42
Summe	7.382	7.295	7.454
davon Summe in der Produktion	6.738	6.776	6.890

1 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

2 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Abwassermengen (in 1.000 m³)**GRI 303-4**

	2023	2022	2021
Direkteinleiter	340	226	259
Indirekteinleiter	4.938	4.655	4.756
Summe	5.278	4.881	5.015

Abwasserdirekteinleitungen**GRI 303-4**

	2023	2022	2021
Chemischer Sauerstoffbedarf (CSB) (in t)	6	7	9
Zink (Zn) (in kg)	2	0	2
Nickel (Ni) (in kg)	44	24	19
Gesamtchrom (Cr) (in kg)	0	0	0

Abfälle nach Abfallkategorie (in 1.000 t)**GRI 306-3/-4/-5**

	2023 ²	2022	2021 ¹
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	3	5	7
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung ³	145	135	151
Schrott zur Verwertung	403	427	433
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	6	8	8
Gefährlicher Abfall zur Verwertung ³	48	47	51
Summe	605	622	651
davon Summe in der Produktion	565	584	610

1 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

2 Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

3 Inkl. energetischer Verwertung.

Spezifische Abfälle in der Produktion (in kg/Fahrzeug)**GRI 306-3**

	2023 ¹	2022	2021	2020	2019
Abfall Cars					
nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	1,5	2,0	3,1	6,0	11,6
nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	83,2	86,2	112,5	87,2	75,4
Schrott zur Verwertung	285,2	315,5	357,0	377,2	346,1
gefährlicher Abfall zur Beseitigung	2,0	4,0	3,5	4,9	2,1
gefährlicher Abfall zur Verwertung	29,3	30,9	37,8	35,0	32,0
Summe Produktionsabfall Cars	401,2	438,7	513,9	510,2	467,2
davon Summe Abfall zur Beseitigung Cars	3,5	6,0	6,7	10,8	13,7
Abfall Vans					
nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	1,7	3,1	4,5	5,3	7,0
nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	55,2	39,1	30,1	33,6	41,0
Schrott zur Verwertung	27,3	26,3	27,9	33,8	39,7
gefährlicher Abfall zur Beseitigung	7,4	8,3	11,0	10,7	11,5
gefährlicher Abfall zur Verwertung	11,8	12,3	12,2	12,2	12,3
Summe Produktionsabfall Vans	103,3	89,2	85,8	95,8	111,5
davon Summe Abfall zur Beseitigung Vans	9,1	11,4	15,6	16,1	18,5

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Flächen

	2023	2022	2021
Werksflächen (in km ²)	33	28	28
Versiegelungsgrad (in %)	60	61	60

Produktionszahlen (in Stück)¹

	2023 ²	2022	2021	2020	2019
Cars	1.306.966	1.261.106	1.132.213	1.230.733	1.593.476
Vans	397.996	360.874	336.847	323.907	369.191

¹ Nur aus voll konsolidierten Standorten, ohne Fremdfabrikate.

² Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Beschäftigte

Belegschaft¹

GRI 2-7			
	2023	2022 ²	2021 ²
Europa	137.109	139.973	144.139
NAFTA	14.468	13.886	13.194
Lateinamerika	2.052	2.195	2.286
Afrika	3.160	3.159	4.019
Asien	8.766	9.072	8.313
Australien/Ozeanien	496	512	474
Summe	166.051	168.797	172.425

- 1 Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Belegschaft nach Geschäftsfeld¹

	2023	2022 ²	2021 ²
Belegschaft Mercedes-Benz Cars	132.558	135.388	138.906
Belegschaft Mercedes-Benz Mobility	9.768	9.850	9.531
Belegschaft Mercedes-Benz Vans	19.132	19.137	19.322
Belegschaft Zentrale Funktionen und Services	4.593	4.422	4.666

- 1 Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Beschäftigte nach Gruppen¹

GRI 2-7/-8			
	2023	2022 ²	2021 ²
Direkte Funktionen (Beschäftigte Produktion)	65.181	67.331	67.430
Indirekte Funktionen (Beschäftigte der Verwaltung und Beschäftigte produktionsnah)	100.870	101.466	104.995
Auszubildende	4.311	4.467	4.817
Studierende im Praktikum/ Abschlussarbeitsschreibende/ Promovierende/Werkstudierende/ Senior Experts	4.885	4.728	4.223
Ferienbeschäftigte	5	18	19

- 1 Stand: 31.12.2023, Beschäftigungsgruppen der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Durchschnittliche Beschäftigte nach Beschäftigungsverhältnis¹

GRI 2-7			
	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Vollzeit	95.875	96.365	117.703
davon Männer	83.250	84.260	103.597
davon Frauen	12.625	12.106	14.107
Teilzeit	9.297	9.597	11.675
davon Männer	3.281	3.544	4.506
davon Frauen	6.016	6.054	7.169
Summe	105.172	105.963	129.378

- 1 Aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 3 Da es sich hier um Durchschnittswerte handelt, ist in Q1-Q3 Daimler Trucks & Buses enthalten.

Fluktuationsrate (in %)¹

GRI 401-1			
	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	5,7	6,1	7,5
davon Deutschland	5,4	5,6	7,2
NAFTA	13,2	17,7	13,9
Asien	7,1	10,2	11,0
Rest der Welt	8,4	6,9	9,1
Gesamt	6,5	7,3	8,7

- 1 Stammbesellschaft (unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.
- 2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.
- 3 Da es sich hier um Durchschnittswerte handelt, ist in Q1 bis Q3 2021 Daimler Trucks & Buses enthalten.

Fluktuationsrate weiblicher Beschäftigter (in %)¹

GRI 401-1	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	5,2	5,7	8,3
davon Deutschland	4,7	4,6	7,9
NAFTA	16,9	19,9	13,3
Asien	6,7	9,0	12,7
Rest der Welt	7,3	7,7	7,8
Gesamt	6,8	7,6	9,4

1 Stammbesellschaft (weibliche unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sogenannte Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

3 Da es sich hier um Durchschnittswerte handelt, ist in Q1 bis Q3 2021 Daimler Trucks & Buses enthalten.

Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte und Beschäftigte in Elternzeit

GRI 401-3	2023	2022 ⁴	2021 ⁴
Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte¹	104.679	105.369	106.699
davon Männer	85.900	87.128	88.605
davon Frauen	18.779	18.241	18.094
Beschäftigte in Elternzeit^{1,2}	3.752	4.089	4.017
davon Männer	2.878	3.017	2.922
davon Frauen	874	1.072	1.095
Anteile in %³			
davon Männer	3,4	3,5	3,3
davon Frauen	4,7	5,9	6,1

1 Aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG.

2 Rückkehrquote 99,9%.

3 Prozentualer Anteil der zur Elternzeit berechtigten Beschäftigten, die Elternzeit in Anspruch genommen haben.

4 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Weitere Personalstatistiken

	2023	2022	2021 ³
Beschäftigte mit befristeten Arbeitsverhältnissen ¹	6.117	6.705	6.630
Teilzeitquote ² zum Stichtag 31.12.2023 (in %)	8,8	9,1	9,1
Personalaufwand in Mrd. Euro	16,63	16,50	22,89

1 Mercedes-Benz Group.

2 Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG und Mercedes-Benz Bank AG.

3 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Externe unbefristete Eintritte¹

GRI 401-1	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	4.373	5.085	4.496
davon Deutschland	3.158	3.245	2.165
NAFTA	1.990	3.794	7.827
davon USA	1.847	3.647	4.639
Asien	974	1.106	1.329
davon China	623	732	461
Rest der Welt	188	328	626
Summe	7.525	10.313	14.278

1 Eintritte in die Stammbesellschaft (unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sogenannte Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

3 Bis einschließlich November inkl. Daimler Trucks & Buses.

Externe unbefristete Eintritte weiblich¹

GRI 401-1	2023	2022 ²	2021 ^{2,3}
Europa	1.374	1.549	1.159
davon Deutschland	962	916	325
NAFTA	806	1.467	1.741
davon USA	750	1.408	1.288
Asien	353	417	317
davon China	200	259	159
Rest der Welt	76	113	145
Summe	2.609	3.546	3.362

1 Weibliche externe Eintritte in die Stammbesellschaft (unbefristet Beschäftigte) der Mercedes-Benz Group.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

3 Bis einschließlich November inkl. Daimler Trucks & Buses.

Weibliche Belegschaft¹ (in %)

	GRI 2-9	GRI 405-1		
	2023	2022 ³	2021 ³	
Frauenanteil	22,2	21,7	21,1	
Frauenanteil in leitenden Führungspositionen der Ebene 1 bis 3 ²	25,7	24,7	22,5	
Frauenanteil im Vorstand	37,5	37,5	37,5	
Frauenanteil im Aufsichtsrat	30,0	35,0	30,0	

- Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (weibliche Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Weibliche Belegschaft¹

	GRI 405-1			
	2023	2022 ²	2021 ²	
Europa	28.059	28.093	28.379	
NAFTA	4.125	3.992	3.353	
Lateinamerika	237	256	278	
Afrika	1.145	1.090	1.382	
Asien	3.004	2.920	2.719	
Australien	213	224	206	
Summe	36.783	36.575	36.317	

- Stand: 31.12.2023, aktive Belegschaft (weibliche Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Weibliche Belegschaft nach Gruppen¹

	GRI 405-1			
	2023	2022 ²	2021 ²	
Direkte Funktionen (Beschäftigte Produktion)	8.045	8.091	7.528	
Indirekte Funktionen (Beschäftigte der Verwaltung & Beschäftigte produktionsnah)	28.738	28.484	28.789	
Auszubildende	825	919	1.042	
Studierende im Praktikum/ Abschlussarbeitschreibende/ Promovierende/Werkstudierende/ Senior Experts	1.783	1.671	1.511	
Ferienbeschäftigte	3	5	16	

- Stand: 31.12.2023, weibliche Beschäftigungsgruppen der Mercedes-Benz Group.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Anteile der Altersgruppen (in %)¹

	GRI 405-1			
	2023	2022 ²	2021 ²	
unter 25 Jahre	7,5	7,7	7,3	
25 bis unter 35 Jahre	21,3	21,7	21,8	
35 bis unter 45 Jahre	26,1	25,3	25,1	
45 bis unter 50 Jahre	12,2	12,3	12,5	
50 bis unter 55 Jahre	12,8	13,2	13,7	
ab 55 Jahre	20,1	19,8	19,6	

- Aktive Belegschaft (Beschäftigte ohne Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Weitere Diversitätsindikatoren

	2023	2022 ²	2021 ²
Anteil Schwerbehinderter			
Mercedes-Benz Group AG	3,43	3,77	4,06
Mercedes-Benz AG	6,27	6,31	6,42
Mercedes-Benz Mobility AG	0,82	0,74	0,99
Mercedes-Benz Bank AG	3,87	3,34	2,93
Durchschnittsalter der Belegschaft ¹	42,5	42,4	42,5
Anzahl Nationen ¹	142	143	147

- Gesamtbelegschaft (unbefristet und befristet Beschäftigte inkl. Ferienbeschäftigte, Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Qualifizierung, Weiterbildung sowie Duales Studium und Ausbildung

	GRI 404-1			
	2023	2022	2021 ⁵	
Kosten für Ausbildung (inkl. Duale Hochschule) in Mio. € ¹	95	97	93	
Kosten für Weiterbildung in Mio. € ^{2,3}	81	69	62	
Qualifizierungstage Beschäftigte/Jahr ⁴	2,0	2,0	1,6	
davon Qualifizierungstage Frauen/Jahr ⁴	1,9	1,7	1,2	
Qualifizierungsstunden Beschäftigte/Jahr ⁴	16,0	16,0	11,2	

- Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz AG.
- 2021 Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz AG, ab 2022 inkl. Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG und Mercedes-Benz Mobility AG.
- Rückgang bedingt durch die COVID-19-Pandemie (in Verbindung mit Lockdowns und Kurzarbeit an den Standorten sowie dezimierten Vor-Ort-Qualifizierungen).
- Hinweis: Da verstärkt Lernformate genutzt werden, die in den Arbeitsprozess integriert sind, entsprechen die Qualifizierungstage und -stunden nicht zwingend dem tatsächlichen Qualifizierungsumfang.
- Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Berufseinsteigende¹

	2023	2022 ²	2021 ²
Auszubildende	1.036	1.032	1.164
Duale Hochschule	137	147	135
Berufseinsteigende gesamt	1.173	1.179	1.299

1 Auszubildende und Studierende der Dualen Hochschule der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG, Mercedes-Benz Bank AG und weitere Tochtergesellschaften in Deutschland.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Arbeitsunfälle und Unfallhäufigkeit¹

	2023	2022 ⁴	2021 ⁴
Arbeitsunfälle ²	937	1.171	1.277
Unfallhäufigkeit ³	3,8⁵	4,8	5,5

1 Erfassungsquote Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem Globalen Logistikcenter: 100% (Scope entspricht dem der Vorjahre).

2 Anzahl aller im System gemeldeten Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag.

3 Anzahl aller im System gemeldeten Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden.

4 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

5 Die Kennzahl wurde einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Arbeitsausfall aufgrund von Arbeitsunfällen¹

	2023	2022 ²	2021 ²
Arbeitsausfall in Stunden aufgrund von Arbeitsunfällen (weltweit)	107.720	122.168	130.624
Arbeitsausfall in Tagen aufgrund von Arbeitsunfällen (weltweit)	13.465	15.271	16.328
Unfallbelastung (weltweit, Anzahl der Ausfalltage pro 1 Million Anwesenheitsstunden)	53	63	70

1 Erfassungsquote Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem Globalen Logistikcenter: 100% (Scope entspricht dem der Vorjahre).

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

Todesfälle aufgrund von Arbeitsunfällen¹

	2023	2022	2021 ²
Todesfälle von Beschäftigten aufgrund von Arbeitsunfällen	1	0	2
Todesfälle von Fremd-arbeitskräften aufgrund von Arbeitsunfällen	0	0	3

1 Erfassungsquote Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inkl. ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem Globalen Logistikcenter: 100% (Scope entspricht dem der Vorjahre).

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

**Teilnehmende an 6- und 12-tägigen Gesundheitstrainings¹
(Trainings zu den Themen Bewegung, Ernährung und Entspannung)**

	2023 ⁶	2022 ²	2021 ²
Beschäftigte im Schichtbetrieb (6täglich)	264	270	- ⁴
Beschäftigte mit ärztlicher Empfehlung (6täglich)	146	- ⁵	- ⁵
Führungskräfte (6täglich)	135	258	- ⁴
Leitende Führungskräfte (6täglich)	183	172	- ⁴
Beschäftigte im Schichtbetrieb (12täglich)	185	- ³	- ⁴
Führungskräfte (12täglich)	128	- ³	- ⁴

1 Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH und Mercedes-Benz Mobility AG (mit einzelnen deutschen Tochtergesellschaften), Mercedes-Benz Bank AG.

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

3 Aufgrund der Pandemie war im Jahr 2022 die Planungssicherheit für dieses Angebot nicht gegeben.

4 Pandemiebedingt waren die Gesundheitsprogramme 2021 ausgesetzt.

5 Aufgrund der Pandemie erfolgte keine Einsteuerung über ärztliche Empfehlung.

6 Inkl. Mercedes-AMG GmbH.

Leistungen des Werkärztlichen Dienstes¹

GRI 403-3	2023⁴	2022³	2021³
Durchgeführte/angebotene Sprechstunden (Anzahl)	14.567	14.914	15.507
Arbeitsmedizinische Vorsorgen	30.592	29.185	18.484
Impfungen und reisemedizinische Beratungen	9.868	19.175	52.389
Notfallmedizinische Behandlungen	2.198	2.162	1.972
Diagnostik (Hör/-Sehtest, EKG etc.)	35.856	22.192	23.377
Laboruntersuchungen	15.559	10.685	17.986
Wiedereingliederungen Langzeitkranker	731	557	628
Check-ups für leitende Führungskräfte ²	195	228	14
GesundheitsCheck ²	5.892	338	75

1 Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG und Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH.

2 Pandemiebedingt waren der GesundheitsCheck bzw. die Gesundheitsprogramme 2021 ausgesetzt sowie 2022 teilweise ausgesetzt.

3 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

4 Inkl. Mercedes-AMG GmbH.

Altersvorsorge in der Mercedes-Benz Group (in Mrd. €)

GRI 201-3	GRI 401-2	2023	2022	2021²
Verpflichtungen/Rückstellungen zur betrieblichen Alters- und Gesundheitsvorsorge		1,1	1,0	5,4
Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31.12.2023 ¹		22,0	20,4	28,5
Kosten der Altersversorgung		0,4	0,6	1,0
Aufwendungen für die gesetzliche Rentenversicherung		1,0	1,0	1,3
Zahlungen an Pensionäre		0,9	0,9	1,1

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

2 Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen bereinigt, enthalten jedoch noch geringfügige Unschärfen, da sog. Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden konnten.

WEITERE INFORMATIONEN

193 **Berichtsprofil**

199 **KPMG Prüfvermerk**

203 **GRI-Inhaltsindex**

243 **Mitgliedschaften,
Verbände und Initiativen**

249 **Glossar**

258 **Impressum**

Berichtsprofil

GRI 2-2/-3

In diesem Nachhaltigkeitsbericht bilanziert die Mercedes-Benz Group die wesentlichen Auswirkungen ihrer Konzerntätigkeit im Jahr 2023 und stellt ihr aktuelles Zielprogramm vor. Der Bericht steht als PDF zur Verfügung und enthält zahlreiche Verlinkungen zu weiterführenden Online-Informationen sowie zum Geschäftsbericht 2023. Leserinnen und Leser finden zudem einen ausführlichen GRI-Index, SASB- und TCFD-Reports zum Download, ein Glossar mit Fachbegriffen sowie Kennzahlen.

Konzernstruktur

GRI 2-1/-2/-3/-6

Die Mercedes-Benz Group blickt auf eine mehr als 135-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Karl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist der Konzern ein Automobilhersteller, der global tätig ist und zu den größten Anbietern von (High-End-)Pkw und Premium-Transportern zählt. Die Marke Mercedes-Benz gehört dabei zu den

wertvollsten Marken der Welt¹. Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler, Flottenmanagement, die Vermittlung von Versicherungen sowie innovative und digitale Mobilitätsdienstleistungen, das Angebot einer Ladeinfrastruktur und nahtloser Zahlungsmethoden ergänzen das Leistungsspektrum.

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart. Sie umfasst neben der Mercedes-Benz Group AG sämtliche Tochterunternehmen, auf die die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Die Mercedes-Benz Group AG entscheidet über die Strategie des Konzerns, übernimmt die Steuerung des Konzerns und stellt als Konzernobergesellschaft konzernweit die Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen sicher.

Die operative Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group wird in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility geführt.

[↗ Geschäftsmodell – Geschäftsbericht 2023](#)

Die Mercedes-Benz Group vertreibt Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat mehr als 30 Produktionsstätten in Europa, Nord- und Lateinamerika, Asien und Afrika. Der Konzern entwickelt das weltweite Produktionsnetzwerk auf diesen vier Kontinenten kontinuierlich weiter und richtet dabei sein globales Produktionsnetzwerk auf die Fertigung des Produktportfolios mit Schwerpunkt auf Elektrofahrzeugen im Luxussegment aus. Parallel dazu wird das globale Batterie-Produktionsnetzwerk auf drei Kontinenten aufgebaut.

Die Angaben in diesem Nachhaltigkeitsbericht beziehen sich wie in der Finanzberichterstattung auf die gesamte Mercedes-Benz Group mit ihren Geschäftsfeldern. Dabei werden alle produktionsrelevanten Mehrheitsbeteiligungen des Konzerns zu jeweils 100 % in die Berechnung einbezogen.

Der Berichtszeitraum entspricht dem Geschäftsjahr der Mercedes-Benz Group, das vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 reicht. Er entspricht ebenfalls dem Zeitraum des Geschäftsberichts.

¹ Untersuchung des US-amerikanischen Markenberatungsunternehmens Interbrand im November 2023.

GRI-Standards

Seit 2006 gehört die Mercedes-Benz Group (damals DaimlerChrysler) zunächst als »Organizational Stakeholder«, dann als »Gold Community Member« und heute als Mitglied der »GRI Community« dem Multi-Stakeholder-Netzwerk der Global Reporting Initiative (GRI) an. Die Mercedes-Benz Group berichtet in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023.

[➤ Weitere Informationen – GRI-Inhaltsindex](#)

Was hat sich im Bericht verändert?

GRI 2-4 **GRI 3-2**

Der vorliegende Bericht basiert auf der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group. Um den Leserinnen und Lesern einen Überblick zu geben, gliedert sich die inhaltliche Struktur nach den ESG-Themenfeldern »Governance«, »Umwelt« und »Soziales« sowie in die Bereiche »Vorwort«, »Kennzahlen« und »Weitere Informationen«.

Diesen wurden die sechs Handlungsfelder sowie die drei sog. Enabler-Themen der Mercedes-Benz Group zugeordnet, die als Querschnittsthemen auch Einfluss auf die Handlungsfelder haben können. Zu den Handlungsfeldern gehören: »Klimaschutz & Luftreinhaltung«,

»Ressourcenschonung«, »Nachhaltige urbane Mobilität«, »Verkehrssicherheit«, »Datenverantwortung« und »Menschenrechte«. Die Enabler-Themen lauten: »Integrität«, »Beschäftigte« und »Partnerschaften«. Das übergreifende Management der Nachhaltigkeitsaktivitäten der Mercedes-Benz Group wird im Abschnitt »Nachhaltige Unternehmensführung« beschrieben. Neben den strategischen Handlungsfeldern und Enablern stellt die Mercedes-Benz Group ihre Maßnahmen im Bereich »Gesellschaftliches Engagement« in einem weiteren separaten Kapitel dar. Innerhalb der Kapitel erfolgt die detaillierte Darstellung von Zielen, Due-Diligence-Ansatz, Maßnahmen und Erreichtem im Jahr 2023.

[➤ Nachhaltigkeitsmanagement – Wesentlichkeitsanalyse](#)

Aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen im Dezember 2021 sind die Werte der Geschäftsjahre 2021, 2022 und 2023 nicht mit denen früherer Jahre vergleichbar. Daher bildet dieser Bericht überwiegend die Kennzahlen der Jahre 2022 und 2023 ab. Abweichungen sind aufgrund von gesetzten Basisjahren möglich. Berechnet die Mercedes-Benz Group spezifische Werte für die einzelnen Geschäftsfelder, so können auch mehr Berichtszeiträume dargestellt sein.

Prinzipien der Berichterstattung

GRI 2-14 **GRI 3-1**

Die Mercedes-Benz Group erkennt ihre Verantwortung für den Inhalt des Nachhaltigkeitsberichts 2023 an. Der Vorstand der Mercedes-Benz Group hat das Disclosure Committee, das auch für die finanzielle Berichterstattung verantwortlich ist, beauftragt, die Zusammenstellung der Informationen im Nachhaltigkeitsbericht 2023 nach bestem Wissen und Gewissen und frei von wesentlichen Fehlern oder Auslassungen zu beaufsichtigen. Das erfolgte unter Berücksichtigung der Art der Geschäftstätigkeit, des jeweiligen Informationsprozesses, der Art der Informationen und der angewandten Mess-, Berechnungs- oder Schätzmethode. Um die Vollständigkeit der Informationen zu gewährleisten, wurden im etwaigen Falle unzureichender Datenlagen entsprechende Auslassungserläuterungen gemäß GRI-Anforderungen verfasst.

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für die Mercedes-Benz Group und ihre Stakeholder besonders relevant sind, führte die Mercedes-Benz Group 2022 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch.

[➤ Nachhaltigkeitsmanagement – Wesentlichkeitsanalyse](#)

Die auf dieser Grundlage dargestellten Informationen sind der Auffassung der Mercedes-Benz Group nach ausgewogen, angemessen und vollständig in Bezug auf die wesentlichen Themen. Sachverhalte, die entsprechend der gesetzlichen Wesentlichkeitsdefinition als

relevant eingestuft wurden, sind Bestandteil der Nicht-finanziellen Erklärung 2023. Diese veröffentlicht die Mercedes-Benz Group nach den Vorschriften der §§ 315b, 315c HGB i. V. m. §§ 289b–289e HGB. Sie ist Teil des zusammengefassten Lageberichts der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns.

➤ Nichtfinanzielle Erklärung – Geschäftsbericht 2023

Geprüft nach ISAE 3000 (Revised)

GRI 2-5

Die Mercedes-Benz Group hat die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, eine Teilprüfung mit begrenzter Sicherheit für den Mercedes-Benz Group Nachhaltigkeitsbericht durchzuführen. Die Prüfung erfolgt in Übereinstimmung mit dem International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) »Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information« und dem International Standard on Assurance Engagements ISAE 3410 »Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements«, herausgegeben vom IAASB. Der Schwerpunkt der Überprüfung lag auf der Konzernebene. Ergänzend wurden Stichproben in einzelnen Werken durchgeführt. Beurteilt wurden die folgenden Informationen:

- Angaben zu CO₂-Emissionen (Scope 1, Scope 2 und ausgewählte Scope 3) in den folgenden Tabellen

- CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch«, inkl. den weiteren Angaben zur Treibhausgasbilanzierung,
- Scope 1-, Scope 2- und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Cars,
- Scope 1-, Scope 2- und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Vans,

➤ Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – CO₂-Emissionen Scope 1-, Scope 2- und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Cars

- Angaben zum Energieverbrauch in den Tabellen »Energieverbrauch« und »Spezifischer Energieverbrauch in der Produktion«,

➤ Ressourcenschonung in der Produktion – Senkung des Energieverbrauchs

- Angaben zu Wasser in den Tabellen »Wasserentnahme« und »Spezifischer Wasserverbrauch in der Produktion«, inkl. der Bilanzierung nach GRI/CDP,

➤ Ressourcenschonung in der Produktion – Effiziente Wassernutzung

- Angaben zu Abfallmengen in den Tabellen »Abfälle nach Abfallkategorie« und »Spezifische Abfälle in der Produktion«,

➤ Ressourcenschonung in der Produktion – Weniger Abfall

- Relative Änderung der obengenannten spezifischen Verbräuche zwischen 2022 und 2023 in %,

➤ Kennzahlen – Betrieblicher Umweltschutz

- Angaben zu den Produktionszahlen in der Tabelle »Produktionszahlen«,

➤ Ressourcenschonung in der Produktion – Produktionszahlen (in Stück)

- Angaben zur »Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen« im Kapitel »Klimaschutz«,

➤ Klimaschutz bei den Fahrzeugen und Dienstleistungen – Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen

- Angabe zur Unfallhäufigkeit an Produktionsstandorten in der Tabelle »Arbeitsunfälle und Unfallhäufigkeit« sowie

➤ Gesundheit und Arbeitsschutz – Unfalldokumentation

- Kennzahlen zur EU-Taxonomie im Fließtext und in den Tabellen des Kapitels »EU-Taxonomie«.

➤ Nachhaltigkeitsmanagement – EU-Taxonomie

Nach Abschluss der Untersuchung erhielt die Mercedes-Benz Group einen Prüfvermerk. Er belegt Ziel, Zweck und Grundlagen der Prüfung, die durchgeführten Arbeiten sowie die Schlussfolgerungen. Die

interne Berichterstattung hierzu erfolgt über das Group Sustainability Committee (GSC). Geprüfte Tabellen sind über Fußnoten entsprechend im Nachhaltigkeitsbericht ausgewiesen. Die geprüften Inhalte der Nichtfinanziellen Erklärung sind Teil des Nachhaltigkeitsberichts, werden entgegen dem Vorjahr im Fließtext aber nicht explizit kenntlich gemacht. Die Nichtfinanzielle Erklärung wurde im Rahmen der Prüfung des Konzernabschlusses der Mercedes-Benz Group von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit Ausnahme der o. g. Angaben mit hinreichender Sicherheit geprüft.

[➤ Weitere Informationen – KPMG Prüfvermerk](#)

[➤ Nichtfinanzielle Erklärung, Geschäftsbericht 2023](#)

Fortschrittsberichterstattung UN Global Compact

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact. Die Mercedes-Benz Group (damals DaimlerChrysler) gehörte zu den Erstunterzeichnern und engagiert sich in thematischen und regionalen Arbeitsgruppen und Initiativen des UN Global Compact. Den nächsten Fortschrittsbericht ihrer Nachhaltigkeitsaktivitäten will die Mercedes-Benz Group 2024 vorlegen.

Reporting-Prozess und Qualitätssicherung

Die Mercedes-Benz Group überprüft in einem internen Prozess ihre Ziele, Maßnahmen und Handlungsfelder und nimmt ausführliche Benchmark-Analysen vor. Der Vorstand der Mercedes-Benz Group hat das Disclosure Committee, das auch für die finanzielle Berichterstattung verantwortlich ist, beauftragt, die Zusammenstellung der Informationen im Nachhaltigkeitsbericht 2023 nach bestem Wissen und Gewissen und frei von wesentlichen Fehlern oder Auslassungen zu beaufsichtigen – unter Berücksichtigung der Art der Geschäftstätigkeit, des jeweiligen Informationsprozesses, der Art der Informationen und der angewandten Mess-, Berechnungs- oder Schätzmethode.

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

GRI 2-2 **GRI 2-4**

Wirtschaftsdaten

Die Informationen zu wirtschaftlichen Zusammenhängen im Nachhaltigkeitsbericht 2023 basieren auf den Angaben des Geschäftsberichts der Mercedes-Benz Group 2023. Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz

Group sowie der für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2023 sind von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

[➤ Geschäftsbericht 2023](#)

Daten zu Beschäftigten

Die Zahlen und Fakten im Kapitel »Beschäftigte« entsprechen den Zahlen und Fakten im Geschäftsbericht der Mercedes-Benz Group 2023. Für die Personaldatenberichterstattung werden die beiden Personalplanungs- und Reporting-Systeme »HR eData« und »HR ePARS« genutzt. In beide Systeme fließen die Daten aller konsolidierten Gesellschaften des Konzerns weltweit ein. Basis hierfür bilden die jeweiligen lokalen HR-Systeme. Für Deutschland ist dies »ePeople«. In den Texten und Grafiken macht die Mercedes-Benz Group deutlich, ob sich Angaben auf den gesamten Konzern oder nur auf Teilbereiche beziehen.

Datenerfassung betrieblicher Umweltschutz

Einbezogen sind neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM,

proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) sowie deutsche und europäische Standorte der Bereiche Logistik, Service und Vertrieb. Die Standorte der Mercedes-Benz Mobility AG bleiben unberücksichtigt. Insofern können die Zeitreihen von früher veröffentlichten Daten abweichen. Neue Standorte sind ab dem Zeitpunkt der Serienproduktion berücksichtigt. Die Umweltdaten für 2023 beziehen sich auf insgesamt 40 produzierende Standorte sowie weitere Bereiche aus Forschung und Entwicklung, Logistik und Vertrieb.

Spezifische Umwelt- und Energiedaten

Ressourcenverbrauch und Emissionen hängen größtenteils von der Produktionsmenge ab. Daher berechnet die Mercedes-Benz Group spezifische Werte für die einzelnen Geschäftsfelder. Hierzu wird die Stückzahl der in den konsolidierten Werken produzierten Fahrzeuge des Segments auf die entsprechenden Daten der Produktionswerke bezogen. Die spezifischen Werte der Bereiche Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans erhebt die Mercedes-Benz Group gemäß der Geschäftsfeldzuordnung, die seit 2006 gilt. Einzelne Zahlenreihen beinhalten auch Daten vorgelagerter Jahre, dies ist dann entsprechend ausgewiesen. 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 Produktionsverbunds.

Redaktionelle Hinweise

GRI 2-3

Als international agierendes Unternehmen zählen Chancengleichheit, Vielfalt, Offenheit und Respekt zu den Grundüberzeugungen von Mercedes-Benz. Das spiegelt sich auch in der Art und Weise, wie die Mercedes-Benz Group denkt, handelt und kommuniziert. Grundsätzlich schließen alle gewählten Begriffe selbstverständlich alle Geschlechter und Identitäten ein. Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache verwendet die Mercedes-Benz Group im Bericht bevorzugt geschlechtsneutrale Bezeichnungen sowie an verschiedenen Stellen sowohl die weibliche als auch die männliche Form. Eine Ausnahme bilden im Interesse der besseren Lesbarkeit Komposita. Dabei sind jedoch ausdrücklich alle Geschlechter und Identitäten gemeint.

Der Bericht ist auf Deutsch und Englisch verfügbar. Im Falle von Abweichungen zwischen den Versionen ist das deutsche Dokument maßgebend.

Den letzten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichte die Mercedes-Benz Group am 14. März 2023. Der Bericht für das Berichtsjahr 2023 erscheint am 14. März 2024 unter dem Titel »Mercedes-Benz Group Nachhaltigkeitsbericht 2023«. Der Konzern plant für das Berichtsjahr 2024 keinen eigenständigen Nachhaltigkeitsbericht. Die Nachhaltigkeitsberichterstattung soll ab dem Berichtsjahr 2024 im Zusammenhang mit der Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und den European Sustainability Reporting Standards

(ESRS) als »Sustainability Statement« im zusammengefassten Lagebericht der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns erfolgen. Die Veröffentlichung ist im März 2025 geplant.

EU-Taxonomie

Die  EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte sowie die ergänzenden Interpretationsdokumente der EU-Kommission enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Diese betreffen unter anderem Auslegungsfragen zur Klassifikation von Wirtschaftstätigkeiten, zu Do-No-Significant-Harm-Kriterien und zur Bewertung der wirtschaftlichen Substanz finanzieller Beteiligungen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet.

Angaben zu Strom- und Kraftstoffverbrauch sowie CO₂-Emissionen

Der Stromverbrauch wurde auf Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem [»Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen«](#) entnommen werden.

Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zur aktuellen Einschätzung des Konzerns 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 den wichtigsten Absatzmärkten des Konzerns, eine Verschlechterung seiner Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen,

Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf die Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge, eine eingeschränkte Nachfrage nach batterieelektrischen Fahrzeugen oder ein möglicher Akzeptanzverlust der Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen, Rohstoffen und Energie, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Material- oder Energieengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen der Konzern bedeutende Beteiligungen hält, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien (oder Änderungen in deren Auslegung), insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit oder die Berichterstattung zu ESG-Themen (Umwelt-, Sozial-, und Governance-Themen) 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 im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder

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

Ansprechpartnerin des Berichts

GRI 2-3

Mirjam Bendak

E-Mail: mirjam.bendak@mercedes-benz.com

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

An die Mercedes-Benz Group AG,
Stuttgart

Wir haben ausgewählte Nachhaltigkeitsinformationen, veröffentlicht im Nachhaltigkeitsbericht 2023 der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart (im Folgenden auch kurz »Gesellschaft«), für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023, einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit (im Folgenden auch »Limited Assurance«) unterzogen.

Die von uns mit begrenzter Sicherheit geprüften Inhalte, die in Tabellen oder im Fließtext des Kapitels »EU-Taxonomie« dargestellt werden, sind im Nachhaltigkeitsbericht 2023 durch Fußnoten kenntlich gemacht. Weitere von uns mit begrenzter Sicherheit geprüfte Inhalte, die im Fließtext dargestellt sind, sind nicht explizit kenntlich gemacht.

Bei den Inhalten handelt es sich um die folgenden ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung (im Folgenden auch »Nachhaltigkeitsangaben«):

- Angaben zu CO₂ Emissionen (Scope 1, Scope 2 und ausgewählte Scope 3) in den folgenden Tabellen
 - »CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch«, inkl. den weiteren Angaben zur Treibhausgasbilanzierung,
 - »CO₂-Emissionen Scope 1, Scope 2 und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Cars«,
 - »CO₂-Emissionen Scope 1, Scope 2 und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Vans«,
- Angaben zum Energieverbrauch in den Tabellen »Energieverbrauch« und »Spezifischer Energieverbrauch in der Produktion«,
- Angaben zu Wasser in den Tabellen »Wasserentnahme« und »Spezifischer Wasserverbrauch in der Produktion«, inkl. der Bilanzierung nach GRI / CDP,
- Angaben zu Abfallmengen in den Tabellen »Abfälle nach Abfallkategorie« und »Spezifische Abfälle in der Produktion«,
- Relative Änderung der obengenannten spezifischen Verbräuche zwischen 2022 und 2023 in %,
 - Angaben zu den Produktionszahlen in der Tabelle »Produktionszahlen«,
 - Angaben zur »Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen« im Kapitel »Klimaschutz«,
 - Angabe zur Unfallhäufigkeit an Produktionsstandorten in der Tabelle »Arbeitsunfälle und Unfallhäufigkeit« sowie
 - Kennzahlen zur EU-Taxonomie im Fließtext und in den Tabellen des Kapitels »EU-Taxonomie«.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Mercedes-Benz Group AG sind verantwortlich für die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts und den darin enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 in Übereinstimmung mit den dort genannten Berichtskriterien und Artikel 8 der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung

(EU) 2019/2088 (im Folgenden die »EU-Taxonomieverordnung«) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt »EU-Taxonomie« des Nachhaltigkeitsberichts dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung der Nachhaltigkeitsangaben zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der Nachhaltigkeitsangaben) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte in Abschnitt »EU-Taxonomie« des Nachhaltigkeitsberichts niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte

Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Sicherung der Unabhängigkeit und Qualität des Wirtschaftsprüfers

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an Unabhängigkeit und Qualitätssicherung aus den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) beachtet.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die oben beschriebenen Nachhaltigkeitsangaben abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information« und dem International Standard on Assurance Engagements ISAE 3410 »Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements«, herausgegeben vom IAASB, für die oben beschriebenen Nachhaltigkeitsangaben als Limited Assurance Engagement durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte

bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die oben genannten Nachhaltigkeitsangaben der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt »EU-Taxonomie« des Nachhaltigkeitsberichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung der Mercedes-Benz Group in der Berichtsperiode
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Kontrolle der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, einschließlich der Konsolidierung der Daten

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich der betreffenden Daten verantwortlich sind, einschließlich der begleitenden Erläuterungen
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von ausgewählten Einheiten/Standorten gemeldet wurden
- Einschätzung ausgewählter lokaler Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an den Standorten Sindelfingen (Deutschland), Buenos Aires (Argentinien), Tuscaloosa (USA) und Vitoria (Spanien)
- Befragungen von verantwortlichen Mitarbeitern auf Gruppenebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung relevanter Wirtschaftsaktivitäten gemäß EU-Taxonomie zu erlangen
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der im Prüfungsumfang enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die

Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die folgenden ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung

- CO₂-Emissionen (Scope 1, Scope 2 und ausgewählte Scope 3) in den folgenden Tabellen
 - »CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch«, inkl. den weiteren Angaben zur Treibhausgasbilanzierung,
 - »CO₂-Emissionen Scope 1, Scope 2 und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Cars«,
 - »CO₂-Emissionen Scope 1, Scope 2 und ausgewählte Scope 3-Kategorien weltweit für Mercedes-Benz Vans«,
- Energieverbrauch in den Tabellen »Energieverbrauch« und »Spezifischer Energieverbrauch in der Produktion«,
- Wasser in den Tabellen »Wasserentnahme« und »Spezifischer Wasserverbrauch in der Produktion«, inkl. der Bilanzierung nach GRI / CDP,

- Abfallmengen in den Tabellen »Abfälle nach Abfallkategorie« und »Spezifische Abfälle in der Produktion«,
 - Relative Änderung der obengenannten spezifischen Verbräuche zwischen 2022 und 2023 in %,
 - Produktionszahlen in der Tabelle »Produktionszahlen«,
 - Angaben zur »Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen« im Kapitel »Klimaschutz«,
 - Unfallhäufigkeit an Produktionsstandorten in der Tabelle »Arbeitsunfälle und Unfallhäufigkeit« sowie
 - Kennzahlen zur EU-Taxonomie im Fließtext und in den Tabellen des Kapitels »EU-Taxonomie«.
- der Mercedes-Benz Group AG für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den im Nachhaltigkeitsbericht 2023 der Mercedes-Benz Group AG genannten Berichtskriterien und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt »EU-Taxonomie« des Nachhaltigkeitsberichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind.

Verwendungsbeschränkung / AAB-Klausel

Dieser Prüfungsvermerk ist an die Mercedes-Benz Group AG gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die Mercedes-Benz Group AG erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 zugrunde (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>).

Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Prüfungsvermerk 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 14. März 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Engelmann Herold
Wirtschaftsprüfer

GRI-Inhaltsindex

Die Mercedes-Benz Group hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 berichtet. Relevante Indikatoren werden direkt in den Texten und gebündelt im GRI-Inhaltsindex ausgewiesen.

GB – Mercedes-Benz Group Geschäftsbericht 2023

NB – Mercedes-Benz Group Nachhaltigkeitsbericht 2023

NFE – Nichtfinanzielle Erklärung 2023 (Bestandteil des Mercedes-Benz Group Geschäftsberichts 2023)

GRI 2: Allgemeine Angaben 2021

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-1 Organisationsprofil	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung <li style="padding-left: 20px;">▶ Mercedes-Benz Group auf einen Blick ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance ➤ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Konzernstruktur ➤ NB ▶ Impressum 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht ▶ Grundlagen des Konzerns 🌐 Standorte Mercedes-Benz Group 		nein
2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung <li style="padding-left: 20px;">▶ Mercedes-Benz Group auf einen Blick ➤ NB ▶ Berichtsprofil ➤ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Konzernstruktur ➤ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Berichtsgrenzen und Datenerfassung 🌐 GB ▶ Geschäftsbericht 2023 		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	↗ NB ▶ Berichtsprofil ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Konzernstruktur ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Redaktionelle Hinweise ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Ansprechpartnerin des Berichts		nein
2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Mercedes-Benz Group auf einen Blick ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Was hat sich im Bericht verändert? ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Berichtsgrenzen und Datenerfassung		nein
2-5 Externe Prüfung	↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Geprüft nach ISAE 3000 (Revised) ↗ NB ▶ KPMG Prüfvermerk		ja, anteilig
2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Mercedes-Benz Group auf einen Blick ↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Entlang der Wertschöpfungskette ↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Konzernstruktur 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht ▶ Wichtige Ereignisse 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht ▶ Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht ▶ Automobilmärkte 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht ▶ Geschäftsmodell 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht ▶ Weltwirtschaft und Automobilmärkte		anteilig, GB

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-7 Angestellte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Belegschaft ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Beschäftigte nach Gruppen ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Durchschnittliche Beschäftigte nach Beschäftigungsverhältnis 	<p>2-7 b) Die Mercedes-Benz Group berichtet nach den Regionen Europa, NAFTA, Lateinamerika, Afrika, Asien, Australien/Ozeanien und berichtet separat nach befristeten und unbefristeten Arbeitsverhältnissen, Voll- und Teilzeitbeschäftigten sowie nach Geschlecht.</p> <p>2-7 c) Die Ermittlung der Daten erfolgt in »Head Count« für die Gesamtbelegschaft ohne Ferienbeschäftigte im Personalreportingsystem HReData.</p> <p>Aus Vertraulichkeitsgründen kann eine Differenzierung nach dem Geschlecht »divers« bei den »Kennzahlen Beschäftigte« derzeit nicht erfolgen, da es sich um Einzelfälle handelt. Um die Rückverfolgbarkeit personenbezogener Daten zu vermeiden, werden diese daher nicht gesondert berichtet.</p>	nein
2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Beschäftigte nach Gruppen ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Zeitarbeit als zusätzliche Flexibilitätsreserve 	<p>Fremdarbeitskräfte (FAK), die im Rahmen eines Werk- oder Dienstvertrags tätig werden, sind nicht im Konzern eingegliedert. Sie dürfen nach den gesetzlichen Regelungen in Deutschland vom Auftraggeber nicht kontrolliert werden. Die Personaldisposition obliegt der Verantwortung des Auftragnehmers. Informationen zu den ausgeführten Tätigkeiten oder der Anzahl der eingesetzten FAK liegen daher nicht vor.</p>	nein
2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance 🌐 GB ▶ Ziele und Strategie 🌐 GB ▶ Grundlagen des Konzerns 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit 🌐 GB ▶ Corporate Governance 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht 		anteilig, GB
2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	<ul style="list-style-type: none"> 🌐 GB ▶ Corporate Governance ▶ Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und seiner Ausschüsse 🌐 GB ▶ Corporate Governance ▶ Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse 		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-11	Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance 🌐 Vergütungsbericht 2023 	nein
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Dialog mit Stakeholdern ➤ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Risikomanagement 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit 🌐 GB ▶ Corporate Governance 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht 🌐 GB ▶ Zusammengefasster Lagebericht ▶ Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem 	nein
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 	anteilig, NFE
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance ➤ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Prinzipien der Berichterstattung 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 	anteilig, NFE
2-15	Interessenkonflikte	<ul style="list-style-type: none"> 🌐 GB ▶ Corporate Governance ▶ Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat 	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Dialog mit Stakeholdern ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Umgang mit rechtlichen Verfahren ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Hinweisgeber-system BPO ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Gemeldete Verstöße 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Integrität und Compliance	anteilig, NFE
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Kommunikation und Training	nein
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance 🌐 Vergütungsbericht 2023	nein
2-19	Vergütungspolitik	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Attraktive und transparente Vergütung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System 🌐 Vergütungsbericht 2023	ja, im separaten Vergütungs-bericht
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Grafik Governance ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Attraktive und transparente Vergütung 🌐 Vergütungsbericht 2023	ja, im separaten Vergütungs-bericht
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Attraktive und transparente Vergütung 🌐 Vergütungsbericht 2023	nein
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	↗ NB ▶ Vorwort	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Richtlinien, Standards und Prinzipien ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Organisation und Verantwortlichkeiten ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Verhaltensrichtlinie und Unternehmensgrundsätze ➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Interne Regelungen zur Data Compliance ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Vollelektrische Zukunft ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Klimaziel: Bilanzielle CO₂-Neutralität ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Nachhaltige Transformation bei den Lieferanten ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Umwelt- und Energiemanagementsysteme ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanziell CO₂-neutrale Produktion ➤ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Die Personalstrategie der Mercedes Benz Group ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Verankerung von Arbeits- und Sozialstandards ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Vereinbarungen ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Diversität als Erfolgsfaktor ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Strategische Handlungsfelder ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Aktives Management von Vielfalt und Chancengleichheit im Konzern ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vorgaben und Richtlinien ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Wesenlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Umfangreiches Engagement – von Spenden bis Corporate Volunteering 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Integrität und Compliance 		anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-24 Einbeziehung der Verpflichtungserklärungen zu Grundsätzen und Handlungsweisen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Richtlinien, Standards und Prinzipien ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Organisation und Verantwortlichkeiten ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Verhaltensrichtlinie und Unternehmensgrundsätze ➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Interne Regelungen zur Data Compliance ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Verantwortlichkeiten und Datentransparenz ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Nachhaltige Transformation bei den Lieferanten ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Umwelt- und Energiemanagementsysteme ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Verantwortlichkeiten und Organisation ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien ➤ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Die Personalstrategie der Mercedes Benz Group ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Verankerung von Arbeits- und Sozialstandards ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Vereinbarungen ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Diversität als Erfolgsfaktor ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Strategische Handlungsfelder ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Aktives Management von Vielfalt und Chancengleichheit im Konzern ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vorgaben und Richtlinien ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Umfangreiches Engagement – von Spenden bis Corporate Volunteering 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 		anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Wertebasiertes Compliance Management ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Compliance Management System ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Hinweisgeber-system BPO 🌐 GB ▶ Risiko- und Chancenbericht 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 		anteilig, NFE
2-26 Verfahren für die Einholung von Rat-schlägen und die Meldung von Anliegen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Information, Dialog und Training 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Integrität und Compliance 		anteilig, NFE
2-27 Einhaltung von Gesetzen und Ver-ordnungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Umgang mit rechtlichen Verfahren ➤ NB ▶ Luftreinhaltung ▶ Dieselmotoren verursachen weniger Stickstoffoxid-Emissionen 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Integrität und Compliance 🌐 GB ▶ Risiko- und Chancenbericht ▶ Rechtliche Risiken 🌐 GB ▶ Konzernanhang ▶ Rückstellungen für sonstige Risiken 🌐 GB ▶ Konzernanhang ▶ Rechtliche Verfahren 		nein
2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement ▶ Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und Verbänden ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Branchenverbände, Initiativen und Standards ➤ NB ▶ Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen 		nein
2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Dialog mit Stakeholdern ➤ NB ▶ Partnerschaften ▶ Dialog mit Anspruchsgruppen ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Stakeholder-Einbindung 		anteilig, NFE
2-30 Tarifverträge	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Attraktive und transparente Vergütung ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Dialog mit der Arbeitnehmer-vertretung 	Unternehmensweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Ver-einbarungen. In der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie in weiteren Unternehmenseinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten. Konkrete prozentuale Angaben werden derzeit nicht erhoben.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Wesentlichkeitsanalyse ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Prinzipien der Berichterstattung 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung		anteilig, NFE
3-2 Liste der wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Handlungsfelder und Grundlagen der Nachhaltigkeit ↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Wesentlichkeitsanalyse ↗ NB ▶ Berichtsprofil ▶ Was hat sich im Bericht verändert?		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

Wesentliche Themen: GRI 200 Ökonomie

GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement 🌐 GB ▶ Ziele und Strategie 🌐 GB ▶ Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität als Grundlage des Handelns bei der Mercedes-Benz Group		nein
201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	🌐 GB ▶ Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 🌐 GB ▶ Weitere Informationen ▶ Kennzahlen		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement 🌐 GB ▶ Risiko- und Chancenbericht	ja, Risiko- und Chancenbericht
201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Altersvorsorge in der Mercedes-Benz Group (in Mrd. Euro) 🌐 GB ▶ Risiko- und Chancenbericht ▶ Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	201-3 b) + d) + e): Die Daten werden derzeit nicht in der geforderten Form erhoben. nein
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement ▶ Parteispenden und politische Zuwendungen 🌐 GB ▶ Ertrags-, Finanz- und Vermögensanlage ▶ Refinanzierung 🌐 GB ▶ Konzernanhang ▶ Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 202: Marktpräsenz 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3	Management von wesentlichen Themen	🌐 Vergütungsbericht 2023	anteilig, im separaten Vergütungsbericht
202-1	Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standardeintrittsgehalts zum lokalen gesetzlichen Mindestlohn	Die Informationen zu den Mindestlöhnen der Angestellten über alle Länder, in denen kontrollierte Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen angesiedelt sind, liegen nicht zentral vor. Die »Standardeintrittsgehälter« sind belegschafts-/gruppenspezifisch (z. B. Gewerbliche, Hochschulabsolventinnen und -absolventen, Ferienbeschäftigte etc.). Da viele Gesellschaften tarifgebunden sind und darüber hinaus die Vergütung marktorientiert erfolgt, liegt sie grundsätzlich oberhalb der Mindestlöhne. Nichtangestellte werden im Sinne der Arbeitnehmerüberlassung erfasst. Die Entlohnung der Arbeitnehmerüberlassung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der gesetzlichen Parameter inklusive Mindestlohnschwellen, soweit marktorientiert vorhanden.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
202-2	Anteil der aus der lokalen Gemeinschaft angeworbenen oberen Führungskräfte	Der Anteil der aus der lokalen Gemeinschaft angeworbenen oberen Führungskräfte wird lokal in den jeweiligen Absatzmärkten oder am Produktionsstandort definiert. Der prozentuale Anteil kann derzeit nicht zentral für den Konzern erhoben werden.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3	Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ➤ NB ▶ Nachhaltigere urbane Mobilität ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Nachhaltigere urbane Mobilität ▶ Urbane Mobilität ➤ NB ▶ Nachhaltigere urbane Mobilität ▶ Projekte der Urban Mobility Solutions ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Corporate Citizenship Engagement 	nein
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Ladeinfrastruktur und digitale Ladedienste ➤ NB ▶ Nachhaltigere urbane Mobilität ▶ Projekte der Urban Mobility Solutions ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Corporate Citizenship Engagement 	nein
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	Umfassende Daten zu den indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen sind derzeit nicht verfügbar. Der Konzern arbeitet ständig daran, seine Erkenntnisse über indirekte externe Auswirkungen zu verbessern.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten		nein
204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten		Die Zusammenarbeit mit den Lieferanten an den Standorten der Mercedes-Benz Group ist variabel und richtet sich nach ihren zentralen Einkaufsstandards, an denen sich die Einkaufsbereiche für Produktionsmaterialien und Nichtproduktionsmaterialien orientieren. Spezifische Angaben zu spezifischen Beschaffungsvolumen können auf der aktuellen Datenbasis nicht geliefert werden.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Wertebasiertes Compliance Management ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Compliance Management System ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Compliance Risiken ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Compliance-Organisation ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Korruption bekämpfen ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Umgang mit rechtlichen Verfahren ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Hinweisgeber-system BPO ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Gemeldete Verstöße ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Kommunikation und Training 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Integrität und Compliance 		anteilig, NFE
205-1 Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Compliance Risiken ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Korruption bekämpfen ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Hinweisgeber-system BPO ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Gemeldete Verstöße 	Die Informationen sind nicht nach Betrieb/Geschäftsaktivität aufgeschlüsselt, weil der Bezugspunkt der konzerneigenen Risikobewertung die Ebene der Entität, d.h. der juristischen Einheit oder der Verwaltungseinheit, ist. Im Rahmen der Risikobewertung werden alle kontrollierten Einheiten der Mercedes-Benz Group auf Korruptionsrisiken geprüft.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Korruption bekämpfen ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Kommunikation und Training ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Kennzahlentabelle Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2023 – webbasiert ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Kennzahlentabelle Trainingsprogramm Integrität und Compliance 2023 – in Präsenz	<p>Eine Differenzierung bzw. Aufschlüsselung der Angaben nach Region ist nicht aussagekräftig, da die Mercedes-Benz Group nach Geschäftsfeldern (und nicht nach Regionen) aufgestellt ist.</p> <p>205-2 a) und d) Dies gilt auch für den Aufsichtsrat, das zentrale Kontrollorgan der Mercedes-Benz Group AG.</p> <p>205-2 b) In der Verhaltensrichtlinie werden die Unternehmens- und Verhaltensgrundsätze von der Mercedes-Benz Group beschrieben. Ein Verhaltensgrundsatz ist die Einhaltung von Gesetzen, z. B. zur Prävention von Korruption. Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group und der kontrollierten Konzerngesellschaften bindend und wird über die interne Einheitliche Regelungsdatenbank bereitgestellt. Eine Differenzierung der Angaben bzw. Aufschlüsselung nach Region und Beschäftigtenkategorie erübrigt sich dadurch.</p> <p>205-2 c) Über die Business Partner Standards (BPS) formuliert die Mercedes-Benz Group klare Compliance-Anforderungen auch an die Geschäftspartner. In den Responsible Sourcing Standards (RSS) konkretisieren sie diese Erwartungen an ihre Lieferanten. In den BPS und RSS befinden sich auch die Grundsätze zur Korruptionsbekämpfung. Aus strategischen Gründen kommuniziert die Mercedes-Benz Group keine spezifischen Kennzahlen der Geschäftspartner bezüglich der Korruptionsbekämpfung. Die BPS und RSS sind auf der Website veröffentlicht und damit für jeden einsehbar.</p> <p>205-2 e) Es werden die absoluten Zahlen der Beschäftigten veröffentlicht, die im Berichtsjahr in Methoden zur Vorbeugung von Korruption geschult wurden. Die definierten Zyklen für diese Trainings orientieren sich an dem regelmäßig ermittelten Bedarf. Dieser baut auf Kriterien wie dem Geschäftsmodell sowie der Zugehörigkeit zu definierten Hochrisikoländern und Funktionen auf. Aufgrund dieser systematischen Trainingsstrategie hält die Mercedes-Benz Group die Angabe von Prozentzahlen, die sich auf die Gesamtzahl aller Beschäftigten beziehen, sowie die Aufschlüsselung nach Regionen für nicht aussagekräftig, da nicht alle Beschäftigten denselben Trainingsbedarf haben und deshalb auch nicht als Basis zur Ermittlung der Quote der Korruptionstrainings herangezogen werden sollten.</p>	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
205-3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Korruption bekämpfen ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Hinweisgebersystem BPO ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Gemeldete Verstöße	<p>205-3 a) Die Anzahl an Korruptionsfällen wird im Kapitel »Compliance Management« berichtet. Weitergehende Angaben zur Art der Korruptionsfälle sind nicht vorgesehen. Aus Gründen des Betroffenen- und Hinweisgeberschutzes legt die Mercedes-Benz Group grundsätzlich keine Details zu Fällen offen.</p> <p>205-3 b) und d) Die Mercedes-Benz Group macht grundsätzlich keine Angaben zu Personalmaßnahmen gegen Beschäftigte. Der Konzern ist überzeugt, dass das Persönlichkeitsrecht seiner Beschäftigten in Verbindung mit der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers einer Veröffentlichung entgegensteht. Wegen der geringen Anzahl von Korruptionsfällen, die öffentlich berichtet wird, wären Rückschlüsse auf Personalmaßnahmen einzelner Betroffener möglich. Unabhängig davon erhält die Mercedes-Benz Group keine Informationen über den Ausgang etwaiger Strafverfahren gegen Beschäftigte. Der Konzern zählt nicht zu den Beteiligten des Strafverfahrens. Im Ergebnis kann die Mercedes-Benz Group insoweit keine Aussage dazu treffen, ob sich ein Korruptionsvorwurf aus strafrechtlicher Sicht bestätigt hat.</p> <p>205-3 c) Die Mercedes-Benz Group macht grundsätzlich keine Angaben zu der Gesamtanzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Geschäftspartner außerordentlich bzw. aus Gründen des Verstoßes im Zusammenhang mit Korruption gekündigt bzw. ihre Verträge nicht verlängert werden. Der Hintergrund hierfür ist, dass aufgrund weniger Einzelfälle – in Relation zu dem gesamten Vertriebsnetz des Unternehmens – Rückschlüsse auf den betroffenen Geschäftspartner in einer bestimmten Region möglich wären. Dies wäre nicht mit den allgemeinen Verschwiegenheitsbestimmungen mit den Geschäftspartnern vereinbar.</p>	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Wertebasiertes Compliance Management ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Compliance Management System ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Fairen Wettbewerb fördern ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Umgang mit rechtlichen Verfahren		nein
206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Fairen Wettbewerb fördern ↗ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Umgang mit rechtlichen Verfahren 🌐 GB ▶ Risiko- und Chancenbericht		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 207: Steuern 2019

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerpflicht 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Steuerpflicht		anteilig, NFE
207-1 Steuerkonzept	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerpflicht 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Steuerpflicht		anteilig, NFE
207-2 Tax Governance, Kontrolle und Risikomanagement	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerpflicht 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Steuerpflicht		anteilig, NFE
207-3 Einbeziehung von Stakeholdern und Management von steuerlichen Bedenken	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerpflicht 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Steuerpflicht		anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
207-4	Country-by-Country-Reporting	Beginnend für das Wirtschaftsjahr 2016 reicht die Mercedes-Benz Group AG (damals Daimler AG) den auf Basis von OECD-Richtlinien zu erstellenden länderbezogenen Bericht (sog. Country-by-Country Reporting (»CbCR«)) als »Ultimate Parent Entity« für das gesamte Unternehmen beim Bundeszentralamt für Steuern ein. Das CbCR wird über bi-/multilaterale Abkommen weltweit an teilnehmende Steuerbehörden verteilt. Den OECD-Richtlinien folgend – und auch im Einklang mit der bestehenden EU-Richtlinie (2016/881) und dem deutschen Steuerrecht stehend –, sieht die Mercedes-Benz Group von einer generellen Veröffentlichung des CbCR ab, da die erforderliche Transparenz bei den Finanzverwaltungen, welche die Zahlen und Daten entsprechend inhaltlich würdigen können, bereits sichergestellt ist.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

Wesentliche Themen: GRI 300 Ökologie

GRI 301: Materialien 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3	Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourcenverbrauch und Wachstum entkoppeln ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourceneinsatz ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourcenschonendere Produktion ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement 	nein
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	<ul style="list-style-type: none"> ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourceneinsatz ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Sekundärrohstoffe einsetzen <p>Der Konzern misst den Einsatz von Metallen und Nichtmetallen in den Fahrzeugen. Eine Aufschlüsselung des Gesamtgewichts in erneuerbare und nicht erneuerbare Materialien ist momentan für das Gesamtunternehmen noch nicht möglich. Zukünftig will die Mercedes-Benz Group den Einsatz erneuerbarer Materialien kontinuierlich ausbauen und deren Einsatz in die Berechnungsmethoden integrieren.</p>	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Sekundärmaterialien und nachwachsende Rohstoffe	Die Mercedes-Benz Group berichtet die Daten auf Einzelfahrzeugebene. Eine Angabe über alle Materialien und Flotten ist aktuell nicht verfügbar.	nein
301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kreislaufwirtschaft	Die Mercedes-Benz Group berichtet die Daten auf Einzelfahrzeugebene. Eine Angabe über alle Materialien und Flotten ist aktuell nicht verfügbar.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 302: Energie 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
3-3	Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Umwelt- und Energiemanagementsysteme ↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourcenschonendere Produktion		nein
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanzierung der CO₂-Emissionen ↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Senkung des Energieverbrauchs ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Energieverbrauch (in GWh)		anteilig, Kennzahlen
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanzierung der CO₂-Emissionen	Den Energieverbrauch außerhalb des Unternehmens erfasst das Unternehmen über die Scope 3-Emissionen. Die Ermittlung der Scope-3-Emissionen folgt dem internationalen Leitfaden nach dem Greenhouse Gas Protocol.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
302-3	Energieintensität	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Senkung des Energieverbrauchs ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Spezifischer Energieverbrauch in der Produktion (in MWh/Fahrzeug)	ja, anteilig
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Senkung des Energieverbrauchs	nein
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Kennzahlentabelle Entwicklung der CO ₂ -Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Pkw-Flotte in Europa ↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Kennzahlentabelle Entwicklung der CO ₂ -Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Transporter-Flotte in Europa ↗ NB ▶ Klimaschutz ▶ Kennzahlentabelle Mercedes-Benz Flottenverbrauch Pkw in China ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Senkung des Energieverbrauchs	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 303: Wasser und Abwasser 2018

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3	Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourcenschonendere Produktion	nein
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	↗ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Steuerung von Nachhaltigkeit ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Effiziente Wassernutzung	nein
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Effiziente Wassernutzung	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
303-3	Wasserentnahme	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Effiziente Wassernutzung ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Wasserentnahme (in 1.000 m3)	303-3b) + c): Die Daten zu Wasserentnahme und Wasserverbrauch sowie Wasserrückführung für Produktionsstandorte mit Wasserstress werden systemseitig nicht in der geforderten Form dargestellt und die Informationen sind somit nicht verfügbar.	anteilig, Kennzahlen
303-4	Wasserrückführung	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Effiziente Wassernutzung ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Abwassermengen (in 1.000 m3) ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Abwasserdirekteinleitungen	Siehe GRI 303-3 Wasserentnahme zur Erläuterung der Datenlage.	nein
303-5	Wasserverbrauch	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Effiziente Wassernutzung	Siehe GRI 303-3 Wasserentnahme zur Erläuterung der Datenlage.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 304: Biodiversität 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
3-3	Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Biologische Vielfalt		nein
304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Biologische Vielfalt	Eine differenziertere Betrachtung auf Standortebene ist aktuell nicht verfügbar.	nein
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Biologische Vielfalt		nein
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Biologische Vielfalt	Auf Basis der Datenlage 2023 können nur Aussagen über einzelne Maßnahmen zu geschützten und renaturierten Lebensräumen getätigt werden. Eine Gesamtübersicht über die Größe und Lage aller geschützten oder renaturierten Lebensräume ist nicht möglich.	nein
304-4	IUCN Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Biologische Vielfalt	Quantitative Daten aufgeschlüsselt nach Arten sind für alle Standorte weltweit 2023 nicht verfügbar.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 305: Emissionen 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Regulatorischer Rahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Umweltaspekte bei der Produktentwicklung ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Verantwortlichkeiten und Datentransparenz ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Klimaziel: Bilanzielle CO₂-Neutralität ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Nachhaltige Transformation bei den Lieferanten ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Absichtserklärung zur bilanziellen CO₂-Neutralität ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanziell CO₂-neutrale Produktion ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Verantwortlichkeiten und Organisation ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien ➤ NB ▶ Luftreinhaltung ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Luftreinhaltung ▶ Weniger Luftschadstoffe – bei Fahrzeugen und Produktion ➤ NB ▶ Luftreinhaltung ▶ Maßnahmen im Entwicklungsprozess ➤ NB ▶ Luftreinhaltung ▶ Dieselmotoren verursachen weniger Stickstoffoxid-Emissionen 		nein
305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ CO₂-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanzierung der CO₂-Emissionen ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Kennzahlentabelle CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch (in 1.000 t) ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Scope-1-, -2- und -3 Emissionen weltweit Mercedes-Benz Cars ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Scope-1-, -2- und -3 Emissionen weltweit Mercedes-Benz Vans 		anteilig, Kennzahlen

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ CO₂-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanzierung der CO₂-Emissionen ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Kennzahlentabelle CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch (in 1.000 t) ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Scope-1-, -2- und -3 Emissionen weltweit Mercedes-Benz Cars ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Scope-1-, -2- und -3 Emissionen weltweit Mercedes-Benz Vans 		anteilig, Kennzahlen
305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ CO₂-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Berechnung und Dokumentation der CO₂-Emissionen ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanzierung der CO₂-Emissionen ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Scope-1-, -2- und -3 Emissionen weltweit Mercedes-Benz Cars ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Scope-1-, -2- und -3 Emissionen weltweit Mercedes-Benz Vans 	305-3a) + c): Die CO ₂ -Emissionen (Scope 3) werden gemäß Greenhouse Gas (GHG) Protocol bilanziert und ausgewiesen. Im Abschnitt »Berechnung und Dokumentation der CO ₂ -Emissionen« werden der Bilanzierungsansatz sowie die getroffenen Annahmen und Bilanzgrenzen erläutert. Weitere Treibhausgase (Scope 3) sowie die separate Darstellung der biogenen CO ₂ -Emissionen (Scope 3) werden im Berichtsjahr aufgrund geringen Umfangs sowie zur Sicherstellung der Komparabilität nicht ausgewiesen.	anteilig, Kennzahlen
305-4 Intensität der THG-Emissionen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Bilanzierung der CO₂-Emissionen 		nein
305-5 Senkung der THG-Emissionen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Entwicklung der CO₂-Emissionen in Europa ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Reduktion produktionsbedingter CO₂-Emissionen 		nein
305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)		Die gesetzlichen Regelungen bez. Emissionen ozonabbauender Substanzen werden in allen Werken der Mercedes-Benz Group eingehalten. Der Konzern kann jedoch nicht ausschließen, dass sehr niedrige Mengen an ozonabbauenden Emissionen anfallen. Diese bewegen sich im Rahmen der gesetzlich zulässigen Grenzwerte und werden vom Konzern nicht gesondert erhoben.	nein
305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Luftreinhaltung ▶ Kennzahlentabelle Luftemissionen in der Produktion (in t) 	An den Produktionsstandorten der Mercedes-Benz Group werden in Abhängigkeit von den Produktionsprozessen die Parameter NO _x , SO ₂ , Staub- und VOC-Emissionen in Kilogramm ermittelt. Es werden jedoch keine Daten zu schwer abbaubaren organischen Stoffen an den Standorten erhoben.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

GRI 306: Abfall 2020

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
3-3	Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Konzernweites Ressourcenmanagement	nein	
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Weniger Abfall	nein	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Weniger Abfall	nein	
306-3	Angefallener Abfall	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Abfälle nach Abfallkategorie (in 1.000 t) ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Spezifische Abfälle (in kg/Fahrzeug)	nein	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Recycling – das Ende am Anfang mitdenken ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Abfälle nach Abfallkategorie (in 1.000 t)	306-4b+c+d) Da im Berichtsjahr keine von der Entsorgung umgeleiteten gefährlichen oder ungefährlichen Abfallströme innerhalb der Mercedes-Benz Group existieren, liegen auch keine Daten zu den verschiedenen Verfahren zur Rückgewinnung vor oder darüber, ob die Abfälle zur Verwertung vor Ort/nicht vor Ort weiterbehandelt werden.	anteilig, Kennzahlen
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Werkstattentsorgung mit MeRSy ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Weniger Abfall ↗ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Kennzahlentabelle Abfälle nach Abfallkategorie (in 1.000 t)	In der Regel erfolgen die Abholung der Abfälle durch einen Entsorger und die Verwertung durch einen zugelassenen Verwerter nicht vor Ort. Darüber hinaus liegen keine Daten zu den verschiedenen Entsorgungsverfahren des Entsorgers vor.	anteilig, Kennzahlen

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Klimaziel: Bilanzielle CO₂-Neutralität ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Nachhaltige Transformation bei den Lieferanten ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Absichtserklärung zur bilanziellen CO₂-Neutralität ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Umwelt- und Energiemanagementsysteme ➤ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourcenschonung entlang der Lieferkette 		nein
308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Absichtserklärung zur bilanziellen CO₂-Neutralität ➤ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourcenschonung entlang der Lieferkette ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Risikoanalysen über Fragebogen, Audits und Screenings 	Im Jahr 2023 wurden bei Lieferanten von Produktionsmaterial insgesamt 744 Vor-Ort-Überprüfungen durchgeführt. Kontrolliert wurde, ob ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 vorliegt. Mittelfristig plant die Mercedes-Benz Group, noch stärker mit den Lieferanten zusammenzuarbeiten und sie für Umweltthemen zu sensibilisieren.	nein
308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Klimaschutz ▶ Datentransparenz ➤ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Ressourcenschonung entlang der Lieferkette ➤ NB ▶ Ressourcenschonung ▶ Engagement in Rohstoff-Initiativen 	Aufgrund der hohen Anzahl der Lieferanten und der Komplexität der gesamten Lieferkette sowie der Herausforderung, diese zu überblicken, können keine absoluten und prozentualen Angaben über tatsächliche und potenzielle negative Umweltauswirkungen der Lieferanten gemacht werden. Im Rahmen der Bestrebungen nach mehr Transparenz in der Lieferkette strebt die Mercedes-Benz Group nach wie vor auch eine bessere Übersicht über die negativen Umweltauswirkungen an.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

Wesentliche Themen: GRI 400 Soziales

GRI 401: Beschäftigung 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Steuerung ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Zeitarbeit als zusätzliche Flexibilitätsreserve ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Verankerung von Arbeits- und Sozialstandards		nein
401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Flexible Arbeitszeitmodelle ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Fluktuationsrate (in %) ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Fluktuationsrate weiblicher Beschäftigter (in %) ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Externe unbefristete Eintritte ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Externe unbefristete Eintritte weiblich	Das Personalsystem erfasst derzeit die Einstellung neuer Beschäftigter sowie die Fluktuationsrate nach Altersgruppen nicht.	nein
401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Atraktive und transparente Vergütung ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Flexible Arbeitszeitmodelle ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Altersvorsorge in der Mercedes-Benz Group (in Mrd. Euro)		nein
401-3 Elternzeit	↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Flexible Arbeitszeitmodelle ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben ↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte und Beschäftigte in Elternzeit	Die Gesamtzahl der Beschäftigten, die zwölf Monate nach ihrer Rückkehr aus der Elternzeit an den Arbeitsplatz noch beschäftigt waren, sowie die Verbleibrate dieser Beschäftigten werden im Personalsystem derzeit nicht erfasst. Die Mercedes-Benz Group stellt jedoch für alle Elternzeit-Rückkehrer die Sicherheit ihres Arbeitsplatzes und ihre weiteren beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten durch zahlreiche Maßnahmen sicher.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Steuerung ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Verankerung von Arbeits- und Sozialstandards		nein
402-1 Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Dialog mit der Arbeitnehmervertretung	Nach dem deutschen Betriebsverfassungsgesetz muss der Betriebsrat über größere betriebliche Veränderungen rechtzeitig informiert werden. Eine Frist ist im Gesetz jedoch nicht genau festgelegt.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Management von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vorgaben und Richtlinien ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Verantwortlichkeiten ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Unfalldokumentation 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Arbeitnehmerbelange		anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
403-1 Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Management von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vorgaben und Richtlinien ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Zertifizierung und Überprüfung des SGA-Managementsystems ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Unfalldokumentation ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Arbeitnehmerbelange 🌐 Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte 	<p>In der Mercedes-Benz Group gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Richtlinie »Arbeits- und Gesundheitsschutz (A30.2)« sowie die Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz (KBV 774) dienen hierbei als übergreifende, international gültige Unternehmensregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards und nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie aber auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten. Durch die »Richtlinie A30.2« sind alle Unternehmensgesellschaften abgedeckt. Sie gilt für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Mercedes-Benz Group und aller kontrollierten Unternehmensgesellschaften (100 % der Beschäftigten inkl. Angestellte und Mitarbeitende, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden).</p> <p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzerklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	antellig, NFE
403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Verantwortlichkeiten ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Risikomanagement ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Gefährdungsbeurteilung ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Unfalldokumentation ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung 🌐 Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte 	<p>Im Sinne einer offenen Fehlerkultur fördert der Konzern die Meldung von unsicheren Zuständen. Zugleich erkennt die Mercedes-Benz Group das Recht der Mitarbeitenden an, sich aus gefährlichen Arbeitssituationen sofort zu entfernen, ohne Repressalien fürchten zu müssen (Inhalt der bindenden Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz).</p> <p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzerklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein
403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Verantwortlichkeiten ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Betriebliches Gesundheitsmanagement und psychische Gesundheit ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Medizinische und psychosoziale Unterstützung ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Leistungen des werkärztlichen Dienstes ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung 🌐 Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte 	<p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzerklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Verantwortlichkeiten ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Management von Arbeitssicherheit ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung 🌐 Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte 	<p>An jedem Standort hat die Mercedes-Benz Group Komitees zur Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen etabliert. Über diese werden Mitarbeitende u. a. zu allen Aspekten des SGA-Managements informiert und entsprechend beteiligt. Dies gilt gleichermaßen für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group sowie für die Zeitarbeitskräfte des Konzerns.</p> <p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzerklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein
403-5 Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Betriebliches Gesundheitsmanagement und psychische Gesundheit ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Management von Arbeitssicherheit ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Teilnehmende an 6- und 12-tägigen Gesundheitstrainings (Training zu den Themen Bewegung, Ernährung & Entspannung) ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung 🌐 Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte 	<p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzerklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein
403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Betriebliches Gesundheitsmanagement und psychische Gesundheit ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Teilnehmende an 6- und 12-tägigen Gesundheitstrainings (Training zu den Themen Bewegung, Ernährung & Entspannung) ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Medizinische und psychosoziale Unterstützung ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung 🌐 Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte 	<p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzerklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vorgaben und Richtlinien ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Risikomanagement ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Gefährdungsbeurteilung ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Social Compliance Management System 🌐 Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte	<p>Mithilfe der Methode zur Standortevaluation bzgl. Arbeitssicherheit (Safety Due Diligence) ermittelt die Mercedes-Benz Group wesentliche Arbeits- und Gesundheitsschutzrisiken, die den Unternehmenswert beeinflussen könnten. Grundlage bilden u. a. das Aktienrecht (z. B. KonTraG) und die Corporate Governance zur sozialen Verantwortung der Mercedes-Benz Group. Die Methode kommt an allen Produktionsstandorten mit mehr als 500 eigenen Beschäftigten weltweit zum Einsatz.</p> <p>Um negative Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit in Fremdfirmen zu verhindern und abzumildern, werden diverse Sicherheitsbestimmungen wie die unternehmensinterne Richtlinie »A 30 – Arbeits- und Gesundheitsschutz« sowie die geltenden gesetzlichen Regelungen eingehalten.</p> <p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein
403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Vorgaben und Richtlinien ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Risikomanagement ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Zertifizierung und Überprüfung des SGA-Managementsystems ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzklärung 🌐 Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte	<p>Durch den Geltungsbereich der Richtlinie »Arbeits- und Gesundheitsschutz (A 30)« sind alle Beschäftigten durch ein Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erfasst. Fremdfirmen werden gemäß der Richtlinie eingewiesen und kontrolliert.</p> <p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein
403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Unfallhäufigkeit ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Arbeitsausfall aufgrund von Arbeitsunfällen ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Todesfälle aufgrund von Arbeitsunfällen ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzklärung 🌐 Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte	<p>403-9 b): Das SGA-Managementsystem gilt für Angestellte und Mitarbeitende, die keine Angestellten sind, gleichermaßen. Die Kennzahlen werden aber nicht gesondert für beide Beschäftigtengruppen erhoben.</p> <p>Die Anzahl und Rate arbeitsbedingter Verletzungen werden für Beschäftigte (Unfallhäufigkeit in Bezug auf 1.000.000 Arbeitsstunden) erhoben und die Unfälle werden nach Art der Verletzung ausgewertet.</p> <p>Arbeitsbedingte Verletzungen für Mitarbeitende, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden (1000-Mann-Quote) werden erfasst, aber fließen nicht in die Kennzahl ein.</p> <p>403-9 c) + d): Gefahren und Maßnahmen werden im jeweiligen Verantwortungsbereich im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung mit geeigneten Instrumenten individuell bestimmt.</p> <p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	ja, anteilig

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	➔ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung 🌐 Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte	<p>Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen im Gesundheitsschutz erfolgt in Deutschland keine Differenzierung zwischen Erkrankungen und arbeitsbedingten Erkrankungen. Ergänzend gibt es in Deutschland ein Berufskrankheitenrecht, das in der Hoheit der Berufsgenossenschaft liegt und aus Datenschutzgründen keine Datenübermittlung zulässt.</p> <p>Die Menschenrechtsrisiken werden in der 🌐 Grundsatzerklärung von der Mercedes-Benz Group beschrieben.</p>	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Weiterentwicklung von Aus- und Weiterbildung ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Vereinbarungen 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung		anteilig, NFE
404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Digitaler Kompetenzaufbau ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Qualifizierung, Aus- und Weiterbildung (Voll- und Teilzeitkräfte)	Die Mercedes-Benz Group berichtet Kennzahlen zur Aus- und Weiterbildung bzw. Qualifizierungstage pro Beschäftigten im Durchschnitt für die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG, die Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG sowie die Mercedes-Benz Mobility AG. Darüber hinaus gibt der Konzern auch den Durchschnitt für Qualifizierungstage pro Beschäftigten für die weibliche Belegschaft an. Im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht erfolgt keine zusätzliche Aufschlüsselung nach weiteren Beschäftigtenkategorien.	nein
404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Flexible Arbeitszeitmodelle ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Führungskräfteentwicklung ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Die Stärken von Jung und Alt nutzen 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Arbeitnehmerbelange		anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Führungskultur ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Vereinbarungen	Der genaue Prozentsatz wird derzeit nicht ermittelt. Die Mercedes-Benz Group stellt die regelmäßige Beurteilung der Leistung ihrer Beschäftigten durch verschiedene Maßnahmen auf verschiedenen Führungsebenen umfassend sicher.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
3-3	Management von wesentlichen Themen	➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Diversität als Erfolgsfaktor ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Strategische Handlungsfelder ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Management von Vielfalt und Chancengleichheit im Konzern ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kulturelle Vielfalt und Internationalität fördern ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Diversität und Chancengleichheit über Konzerngrenzen hinaus 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Arbeitnehmerbelange		anteilig, NFE
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Frauenförderung ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Weibliche Belegschaft ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Weibliche Belegschaft (in %) ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Weibliche Belegschaft nach Gruppen ➔ NB ▶ Beschäftigte ▶ Kennzahlentabelle Anteile der Altersgruppen (in %) ➔ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzklärung 🌐 GB ▶ Corporate Governance ▶ Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat	Die Mercedes-Benz Group berichtet in anderen Altersklassen und Kategorien als vom Standard gefordert. Berichtet werden der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft, der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen sowie der Anteil von Frauen im Vorstand und im Aufsichtsrat. Die Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats wird detailliert im Geschäftsbericht offengelegt.	anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Attraktive und transparente Vergütung	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 406: Diskriminierungsfreiheit 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
3-3	Management von wesentlichen Themen	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Diversität als Erfolgsfaktor ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Strategische Handlungsfelder ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Management von Vielfalt und Chancengleichheit im Konzern	nein	
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Hinweisgeber-system BPO ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Umgang mit Regelverstößen ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzserklärung	Da es sich bei den identifizierten Diskriminierungsvorfällen um wenige Einzelfälle handelt, können aus Gründen der Vertraulichkeit keine Statusmeldungen oder konkreten Maßnahmen beschrieben werden. Der zentral organisierte Umgang mit Diskriminierungsvorfällen wird im Berichtsteil »Integrität und Compliance« beschrieben.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
3-3	Management von wesentlichen Themen	➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Beschäftigte ▶ Organisation und Steuerung ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Arbeitnehmerbelange		anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	↗ NB ▶ Beschäftigte ▶ Dialog mit der Arbeitnehmervertretung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzserklärung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Anforderungen an Lieferanten	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 408: Kinderarbeit 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3	Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten	nein
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzserklärung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Anforderungen an Lieferanten	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten		nein
409-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Grundsatzerklärung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Anforderungen an Lieferanten		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Wesentlichkeit und Ziel ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI-Inhaltsindex

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
410-1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Schulungen zum Thema Menschenrechte ➤ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten	<p>Der Prozentsatz der Mitarbeitenden, die zu spezifischen Menschenrechtsverfahren der Organisation und deren Anwendung im Sicherheitsbereich geschult werden, wird aktuell nicht erfasst.</p> <p>Die Mercedes-Benz Group arbeitet bei Sicherheitsleistungen mit Dienstleistern zusammen. Diese sind über die konzerneigenen Nachhaltigkeitsstandards angehalten, Menschenrechte zu achten. Alle externen Dienstleister haben Zugriff auf das Compliance-Awareness-Modul, in dem unternehmerische Verantwortung im Bereich Menschenrechte in einem eigenen Kapitel thematisiert wird. Angaben zur Absolvierung des Compliance-Awareness-Moduls durch externe Dienstleister (absolut und in Prozent) veröffentlicht der Konzern nicht. Er will sicherstellen, dass die betreffenden Führungskräfte, ihre Mitarbeitenden sowie die Anbieter von Sicherheitsdienstleistungen die konzerneigenen Menschenrechtsanforderungen voll und ganz kennen, indem er diese Richtlinien in die üblichen internen Regelungen und die bestehenden Verträge mit Lieferanten und Anbietern von Sicherheitsdienstleistungen aufnimmt und diese Verträge kontinuierlich überprüft.</p>	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verantwortungsvolle und transparente Interessensvertretung ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Dialog mit Anspruchsgruppen ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Governance ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Positionen zu relevanten Nachhaltigkeitsthemen ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und Verbänden ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Corporate Citizenship Engagement ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Umfangreiches Engagement – von Spenden bis Corporate Volunteering ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Messung und Bewertung der Aktivitäten 		nein
413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Dialog mit Anspruchsgruppen ➤ NB ▶ Gesellschaftliches Engagement ▶ Für die Standorte 	Die Mercedes-Benz Group ist an allen größeren Betriebsstätten aktiv. Das gesellschaftliche und soziale Engagement der Betriebsstätten erfolgt größtenteils dezentral. Daher gibt es keine zentrale Datenerfassung, auf deren Grundlage der Prozentsatz der Betriebsstätten berechnet werden kann, an denen Maßnahmen zur Einbindung lokaler Gemeinschaften umgesetzt wurden. Alle Aktivitäten werden in der Spenden- und Sponsoringdatenbank festgehalten. Zentral koordinierte Aktivitäten finden sich im Berichtsteil »Gesellschaftliches Engagement«.	nein
413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Nachhaltige Unternehmensführung ▶ Risiko- und Chancenmanagement ➤ GB ▶ Risiko- und Chancenbericht 		nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Wesentlichkeit und Ziele ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Pflicht und Selbstanspruch ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Organisatorische Verankerung ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Gemeldete Verstöße		anteilig, NFE
414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Human Rights Respect System ↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Ermittlung von Risikorohstoffen und -dienstleistungen 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Gemeldete Verstöße		anteilig, NFE
414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	↗ NB ▶ Menschenrechte ▶ Maßnahmen und Ergebnisse in den Lieferketten 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Gemeldete Verstöße	Aufgrund der hohen Anzahl der Lieferanten und aufgrund der Komplexität der gesamten Lieferkette und der Herausforderung, diese zu überblicken, können keine prozentualen Angaben über tatsächliche und potenzielle Menschenrechtsverstöße der Lieferanten gemacht werden. Im Rahmen der Bestrebungen nach mehr Transparenz in den Lieferketten strebt der Konzern auch eine bessere Übersicht über die sozialen Auswirkungen an.	anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 415: Politische Einflussnahme 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verantwortungsvolle und transparente Interessensvertretung ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Governance ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Positionen zu relevanten Nachhaltigkeitsthemen 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Verantwortungsvolle und transparente Interessensvertretung 		anteilig, NFE
415-1 Parteispenden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Partnerschaften und politisches Engagement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Parteispenden und politische Zuwendungen 🌐 GB ▶ Nichtfinanzielle Erklärung ▶ Verantwortungsvolle und transparente Interessensvertretung 		anteilig, NFE

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*	
3-3	Management von wesentlichen Themen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Das Compliance Management System ➤ NB ▶ Nachhaltigere urbane Mobilität ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Sicherheit für alle Beteiligten ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Ganzheitliches Sicherheitskonzept ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Unfallforschung und Crashtests ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Vorteile und Risiken der neuen Systeme ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Verantwortungsvolle Produktentwicklung ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Internationalisierung des SAE Level-3-Systems DRIVE PILOT ➤ NB ▶ Nachhaltigere urbane Mobilität ▶ Wesentlichkeit und Ziele 		nein
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Assistenz und Sicherheitssysteme 	Alle Fahrzeuge von Mercedes-Benz werden durch die Anwendung strenger Qualitätsmanagementsysteme und Kontrollen auf ihre Sicherheit hin überprüft.	nein
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NB ▶ Integrität und Compliance ▶ Einhaltung der Produkthanforderungen sicherstellen ➤ NB ▶ Luftreinhalte ▶ Technical Compliance Management System ➤ NB ▶ Verkehrssicherheit ▶ Verantwortungsvolle Produktentwicklung 🌐 Compliance Management 	Sollten bei Fahrzeugen in Kundenhand Auffälligkeiten in Bezug auf Sicherheit, Konformität oder Emissionen bestehen, greifen die konzerneigenen Prozesse zur Bewertung und Regulierung solcher Sachverhalte im Feld. Im Ergebnis führt die Mercedes-Benz Group beispielsweise Kundendienst-Maßnahmen oder Rückrufe durch, soweit notwendig.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016

Angabe	Verweise	Zusätzliche Informationen und Auslassungserläuterungen	Externe Prüfung*
3-3 Management von wesentlichen Themen	➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Wesentlichkeit und Ziele ➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Datenschutz und Informationssicherheit ➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Ganzheitliche Datenverantwortung ➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Data Compliance Management System ➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Wirksamkeitsprüfung des Data CMS		nein
418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes oder den Verlust von Kundendaten	➤ NB ▶ Datenverantwortung ▶ Umgang mit Datenschutzverletzungen	Die Gesamtzahl der eingegangenen begründeten Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes der Kundendaten liegt nicht auf globaler Ebene vor, da sie für den Konzern als abstrakte Größe nicht entscheidend ist.	nein

* Die externe Prüfung erfolgte auf Basis der entsprechenden PDF-Dokumente und der Kennzahlenübersicht.

Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen

GRI 2-28

Übergreifende Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V.	2011	Deutschland	Mitglieder sind führende deutsche (insbesondere im DAX vertretene) Unternehmen und Organisationen aus unterschiedlichen Branchen.	Freiwillig
Global Reporting Initiative (GRI)	2006	Weltweit	Gründung durch Ceres & UNEP; Unterstützung durch ein breites Netzwerk von Unternehmen, zivilgesellschaftlichen Akteuren, öffentlichen Agenturen, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, Beratungsunternehmen etc.	Freiwillig
United Nations Global Compact	2000	Weltweit	Daimler Gründungsmitglied. UN-Initiative für Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsprävention; weltweite Teilnehmer sind Unternehmen und Organisationen aus Zivilgesellschaft, Politik und Wissenschaft.	Freiwillig
UN Global Compact Netzwerk Deutschland e.V.	2000	Deutschland	Netzwerk deutscher Global-Compact-Mitglieder, koordiniert durch die GIZ.	Freiwillig
World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)	2013	Weltweit	Wurde 1992 im Vorfeld des Rio Earth Summit gegründet, mit dem Ziel, das Konzept der nachhaltigen Entwicklung in der Geschäftswelt zu verankern; der WBCSD wird von seinen Mitgliedsfirmen geführt; Mitglieder sind knapp 200 Firmen aus unterschiedlichen Sektoren.	Freiwillig

Wirtschaft und Arbeit

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
Alliance for Automotive Innovation (AAI)		USA	Verband der Automobilhersteller	Freiwillig
AmCham Germany	1950	Deutschland	Netzwerk deutscher und amerikanischer Unternehmen mit Präsenz in Deutschland	Freiwillig
AmCham EU	2003	EU	Netzwerk europäischer und amerikanischer Unternehmen mit Präsenz in Europa	Freiwillig

Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
Berlin Center of Corporate Governance e.V.	2002	Deutschland	Kompetenzzentrum zwischen Wissenschaft und Wirtschaft auf dem Gebiet der Corporate Governance	Freiwillig
Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA)	1949	Deutschland	Spitzenverband der Arbeitgeber	Keine direkte Mitgliedschaft
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)		Deutschland	Spitzenverband der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister in Deutschland	Keine direkte Mitgliedschaft
BusinessEurope (BE)	2006	EU	Mitgliedschaft von 41 zentralen Industrie- und Arbeitgeberverbänden aus 35 Ländern	Freiwillig
Deutscher Investor Relations Verband e.V. (DIRK)	1999	Deutschland	Deutscher Berufsverband für Investor Relations	Freiwillig
Deutsches Aktieninstitut (DAI)	1967	Deutschland	Verband der börsennotierten deutschen Aktiengesellschaften und Institutionen	Freiwillig
Deutsche Vereinigung für Internationales Steuerrecht (IFA)	2005	Deutschland	Zweck der IFA sind das Studium und die Förderung des internationalen und des vergleichenden Steuerrechts.	Freiwillig
European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)	1974			
Gründungsmitglied Task Force Data Protection (ACEA)	2015	EU	ACEA repräsentiert die Interessen der 18 europäischen Automobil-, Lkw- und Bushersteller auf EU-Ebene	Freiwillig
European Round Table (ERT)	2020	Europa	Netzwerk europäischer Unternehmen im Industrie- und Technologiesektor	Freiwillig
Institut für Digitalisierung im Steuerrecht e.V.	2021	Deutschland	Gemeinnütziger Verein, der die Wissenschaft und Forschung auf dem Gebiet der Digitalisierung steuerlicher Prozesse fördert	Freiwillig
International Chamber of Commerce (ICC)	1946	Weltweit	Weltweit größte Wirtschaftsorganisation mit mehr als 7.000 Mitgliedern, Nationalkomitees und Gruppen in über 90 Ländern	Freiwillig
Unternehmer Baden-Württemberg e.V. (UBW)	1951	Deutschland	Spitzenverband der Industrie und industrienahen Dienstleistungen in Baden-Württemberg. Bündelt und moderiert die wirtschafts-, sozial-, arbeits-, gesellschafts- und bildungspolitischen Interessen von Mitgliedsverbänden sowie Einzelunternehmen aus Industrie, Dienstleistung, Handel, Handwerk und Landwirtschaft.	Freiwillig
Unternehmensverband Südwest e.V.	2014	Deutschland	Der Unternehmensverband Südwest (USW) ist ein Interessenverband mit sozialpolitischer Ausrichtung.	Freiwillig
UmsatzsteuerForum e.V. Vereinigung zur wissenschaftlichen Pflege des Umsatzsteuerrechts	2006	Deutschland	Förderung von Wissenschaft und Forschung, insbesondere die wissenschaftliche Pflege des Umsatzsteuerrechts und der diesem Ziel dienende fachliche Austausch.	Freiwillig
Südwestmetall - Verband der Metall- und Elektroindustrie Baden-Württemberg e.V.	1948			
Mitglied im Arbeitskreis Datenschutz	2014	Deutschland	Arbeitgeberverband der Metall- und Elektroindustrie Baden-Württemberg	Freiwillig
AmCham American Chamber of Commerce	1950	USA	Handelskammer der USA, repräsentiert Unternehmen, Wirtschaftszusammenschlüsse, staatliche und regionale Kammern und die amerikanische Handelskammer international.	Freiwillig
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)	1954	Deutschland	Im VDA sind über 600 Unternehmen organisiert, die innerhalb der Bundesrepublik Deutschland in der Produktion für die Automobilindustrie tätig sind; als Vertreter dieser Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft steht der VDA in regem Dialog mit Industrie, Öffentlichkeit, Politik und Kundschaft.	Freiwillig

Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
Responsible Supply Chain Initiative RSCI e. V.	2021	Weltweit	Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat gemeinsam mit 14 weiteren Gründungsmitgliedern den Verein »Responsible Supply Chain Initiative RSCI e. V.« gegründet. Gemeinsam mit Herstellern, Zulieferern und anderen Verbänden entwickelt der VDA einen standardisierten Prüfmechanismus zur Evaluierung der Nachhaltigkeitsperformance von Unternehmen in automobilen Lieferketten.	Freiwillig
Verband der Automobilindustrie (VDA) – Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V. (FAT)	1974	Deutschland	In der FAT haben sich alle deutschen Pkw- und Nfz-Hersteller sowie zahlreiche Zulieferer zusammengeschlossen, um unter dem Dach des VDA vorwettbewerblich und gemeinschaftlich zu forschen.	Freiwillig

Umweltschutz

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
Aluminium Stewardship Initiative	2018	Weltweit	Zusammenschluss verschiedener Stakeholder aus der Aluminiumindustrie; die Initiative ist offen für alle Akteure der Aluminiumwertschöpfungskette, Unternehmen, die maßgeblich im Aluminiumsektor aktiv sind, sowie zivilgesellschaftliche Organisationen und Verbände.	Freiwillig
Clean Energy Partnership (CEP)	2002	Deutschland	Größtes Demonstrationsprojekt für Wasserstoffmobilität in Europa und Leuchtturmprojekt des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) im Verkehrsbereich. Seit 2008 wird die CEP durch das Bundesverkehrsministerium gefördert; Partner der CEP sind Technologie-, Mineralöl- und Energiekonzerne sowie große Automobilhersteller und zwei führende Betriebe des öffentlichen Nahverkehrs.	Freiwillig
Cross-border Mobility for EVs (CROME)	2011	EU	Entwicklung und Erprobung eines neuen Mobilitätskonzepts in Form eines Flottenversuchs mit Elektrofahrzeugen in der Grenzregion zwischen Deutschland und Frankreich; Ziel ist es, Antworten auf Fragestellungen und Empfehlungen zum europäischen Standardisierungsprozess der Elektromobilitätsinfrastruktur sowie Dienstleistungen geben zu können.	Freiwillig
e-mobil BW	2007	Deutschland	Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie Baden-Württemberg; zentrale Anlauf- und Beratungsstelle des Landes für alle Belange rund um das Thema Elektromobilität.	Freiwillig
Großabnehmerverband Energie	2016	Deutschland	Zusammenschluss von Unternehmen zum fachkundigen Austausch und zu gemeinsamer Gremienarbeit mit Fokus auf Elektrizitätserzeugung und -verteilung	Freiwillig
Health Effects Institute	1992	USA	Unabhängige Forschungsorganisation, unterstützt von der US-Umweltschutzbehörde und der Automobilindustrie	Freiwillig
IONITY GmbH	2017	Europa	Die IONITY GmbH ist ein Joint Venture der Automobilhersteller BMW Group, Mercedes-Benz Group AG, Ford Motor Company sowie des Volkswagen-Konzerns mit den Marken Audi und Porsche; Aufbau und Betreiben eines Netzes von öffentlich zugänglichen 350-kW-High-Power-Charging (HPC)-Ladestationen für Elektroautos entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen; Ziel: Elektromobilität langstreckentauglich machen.	Freiwillig

Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA)	2020	Weltweit	Multi-Stakeholder-Initiative mit gleichberechtigter Beteiligung aus sechs Bereichen: Bergbau, verarbeitende Industrie, Zivilgesellschaft, Gewerkschaften, Investoren, betroffene Bevölkerung	Freiwillig
Responsible Minerals Initiative	2018	Weltweit	Gegründet wurde die Initiative von Mitgliedern der Responsible Business Alliance und der Global e-Sustainability Initiative; Mitglieder sind Unternehmen und Organisationen aus über zehn verschiedenen Branchen, die Rohmaterialien nutzen oder bei denen Rohmaterialien Teil ihres Kerngeschäfts sind.	Freiwillig
Responsible Steel Initiative	2018	Weltweit	Mitglieder sind Unternehmen aus allen Teilen der Stahl-Lieferkette sowie zivilgesellschaftliche Gruppen, Verbände und andere Organisationen mit Interesse an einer nachhaltigen Stahlindustrie.	Freiwillig
The Climate Pledge	2020	Weltweit	Ein Zusammenschluss von Unternehmen mit der Selbstverpflichtung, bis 2040 CO ₂ -neutral zu sein – damit zehn Jahre vor dem im Pariser Abkommen vereinbarten Ziel von 2050	Freiwillig
Thinktank »Industrielle Ressourcenstrategien«	2018	Deutschland	Baden-Württemberg – Dialog zwischen Industrie und Politik zu Ressourceneffizienz und -nutzung	Freiwillig
Transform to Net Zero	2020	Weltweit	Initiative von Microsoft – Bündelung renommierter Unternehmen zur Förderung der Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft	Freiwillig
World Wide Fund For Nature (WWF) Deutschland	1974	Deutschland	Internationale Natur- und Umweltschutzorganisation	Freiwillig

Gesellschaft und Soziales

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
aba Arbeitsgemeinschaft für betriebliche Altersversorgung e. V.	2010	Deutschland	Deutscher Fachverband für alle Fragen der betrieblichen Altersversorgung in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst.	Freiwillig
Atlantik-Brücke e. V.	2001	Deutschland, USA	500 Mitglieder aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Medien	Freiwillig
AWV Arbeitsgemeinschaft für wirtschaftliche Verwaltung e. V.	1966	Deutschland	Gemeinnütziger Verein zur Förderung der Kommunikation zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung mit dem Ziel, Verwaltungsprozesse effizienter zu gestalten	Freiwillig
»Branchendialog Automobilindustrie« des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)	2020	Deutschland	Vor dem Hintergrund des von der Bundesregierung im Jahr 2016 verabschiedeten Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) führt das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) NAP-Branchendialoge durch – seit 2020 auch für die Automobilindustrie. Teilnehmende sind insbesondere Unternehmen, Verbände und Nichtregierungsorganisationen.	Freiwillig
Charta der Vielfalt e. V.	2011	Deutschland	Gründungsunternehmen der Charta der Vielfalt	Freiwillig
Deutsch-Amerikanisches Zentrum James-F.-Byrnes-Institut e. V. (DAZ), Stuttgart	2000	Deutschland	Träger ist der Verein Deutsch-Amerikanisches Zentrum James-F.-Byrnes-Institut e. V., in dem neben offiziellen Institutionen wie dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, den Universitäten Hohenheim und Stuttgart und den Fachhochschulen auch deutsch-amerikanische Organisationen, die amerikanische Botschaft in Berlin, korporative Mitglieder und Privatpersonen vertreten sind.	Freiwillig

Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
Deutsche Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V. (DGAP)	1955	Deutschland	Mitgliedschaft wird Einzelpersonen, diplomatischen Vertreterinnen und Vertretern, Unternehmen, Medien angeboten.	Freiwillig
Deutsche Gesellschaft für Recht und Informatik e.V. (DGRI)	1988	Deutschland	Beschäftigung mit den Voraussetzungen und den Folgen der Informationstechnik in Recht, Wirtschaft und Verwaltung	Freiwillig
Deutsches Netzwerk Wirtschaftsethik (DNWE) inkl. Forum Compliance & Integrity	1990	Deutschland	Mehr als 600 Mitglieder; DNWE ist der deutsche Ableger des European Business Ethics Network (EBEN).	Freiwillig
EWMD (European Women's Management Development)	2006	Europa	Netzwerk für Frauen in Führungspositionen	Freiwillig
Gesellschaft für Datenschutz und Datensicherheit e.V. (GDD)	1992	Deutschland	Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Datenschutz und Datensicherheit mit über 2.000 Mitgliedern (meist Unternehmen)	Freiwillig
Förderkreis Betriebswirtschaft an der Universität Stuttgart e.V.	2021	Deutschland	Gemeinnütziger Verein zur Unterstützung des Betriebswirtschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart	Freiwillig
Global Summit of Women	2007	Weltweit	Globales Netzwerk von Frauen in Führungspositionen in Wirtschaft, Politik, Wissenschaft	Freiwillig
Responsible Mica Initiative	2020	Weltweit	Gegründet wurde die Initiative auf der konstituierenden Generalversammlung am 31. Januar 2017 mit 20 Gründungsmitgliedern. Federführend war dabei insbesondere die NGO Terres des hommes. Heute hat die Initiative mehr als 80 Mitglieder aus verschiedensten Industrien, die Glimmer herstellen oder verwenden, sowie aus Industrieverbänden, der Zivilgesellschaft und Nichtregierungsorganisationen.	Freiwillig
Rat der Agora Verkehrswende	2020	Deutschland	Die Mitglieder des Rats vertreten Organisationen, die für das Gelingen der Verkehrswende in Deutschland wichtig sind, von Bundesministerien und Bundestagsfraktionen bis zu Unternehmen, Gewerkschaften, Umwelt- und Verbraucherverbänden.	Freiwillig
Transatlantic Policy Network (TPN)	1993	Deutschland, USA	Überparteiliche Gruppe von Vertreterinnen und Vertretern aus EU- und US-Politik, Gesellschaft, Thinktanks und Wissenschaft	Freiwillig
Transparency International Deutschland e.V.	2000	Deutschland	Transparency Deutschland wurde 1993 gegründet und hat über 1.300 Mitglieder, die ehrenamtlich in Arbeits- und Regionalgruppen organisiert sind. Korporative Mitglieder sind führende deutsche Unternehmen, Kommunen und Organisationen aus unterschiedlichen Sektoren.	Freiwillig
Wittenberg-Zentrum für Globale Ethik e.V.	2004	Weltweit	Initiative von Andrew Young (ehemaliger US-Botschafter bei der UN) und Hans-Dietrich Genscher, unterstützt von Personen aus Politik, Wissenschaft, religiösen Organisationen und Unternehmen.	Freiwillig
Catena-X	2021	Deutschland	Catena-X arbeitet an einem offenen und interoperablen Datenökosystem mit dem Ziel, Transparenz zu schaffen und eine Umgebung für die Erstellung, den Betrieb und die gemeinsame Nutzung von Datenketten entlang der automobilen Wertschöpfungskette bereitzustellen	Freiwillig
FCI – Forum Compliance & Integrity	2012	Deutschland	Das Forum Compliance & Integrity fördert anerkannte Standards guter Compliance- und Integritätsmanagement-Systeme in Unternehmen.	Freiwillig

Mitgliedschaften, Verbände und Initiativen

Verkehrssicherheit

Name	Mitglied/ Unterstützung seit	Wirkungsbereich	Gründungsgruppen und Hauptakteure	Status
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.	1969	Deutschland	Circa 220 Mitglieder, u. a. die für Verkehr zuständigen Ministerien von Bund und Bundesländern, gesetzliche Unfallversicherungsträger, Deutsche Verkehrswacht, Automobilclubs, Automobilhersteller, Personbeförderungsunternehmen, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften, Kirchen und sonstige Institutionen	Freiwillig
Deutsches Verkehrsforum e.V.	1992	Deutschland	Mehr als 160 Mitglieder; die 21 Präsidiumsmitglieder sind Vertreterinnen und Vertreter aus der Wirtschaft.	Freiwillig
IGLAD	2010	Weltweit	Initiative zur weltweiten Harmonisierung von Unfalldaten. Gründungsgruppen: Daimler, ACEA und verschiedene Forschungsinstitute	Freiwillig

Glossar

Abfallhierarchie

Eine Abfallhierarchie definiert verschiedene Herangehensweisen für den Umgang mit Abfällen und priorisiert diese. Den höchsten Stellenwert haben Maßnahmen, die besonders umweltverträglich sind. Das Kreislaufwirtschaftsgesetz beschreibt hierfür die folgenden fünf Hierarchiestufen:

1. Vermeidung
2. Vorbereitung zur Wiederverwendung
3. Recycling
4. Sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung
5. Beseitigung

Aktive und passive Sicherheit von Fahrzeugen

Die »Aktive Sicherheit« umfasst beispielsweise Notbremsysteme in einem Fahrzeug, die dabei helfen, Unfälle in ihrer Schwere zu mindern oder sogar zu vermeiden. Die »Passive Sicherheit« bezeichnet hingegen Maßnahmen, die während oder nach einer Kollision greifen, um die Unfallfolgen abzumindern.

Assignees

Beschäftigte, die im internationalen Einsatz tätig sind. Dazu gehören Beschäftigte, die aus dem Ausland kommen und im internationalen Einsatz in Deutschland sind, Beschäftigte, die von Deutschland aus im internationalen Einsatz im Ausland sind, sowie Beschäftigten, die aus einem Land außerhalb Deutschlands kommen und in einem weiteren Land außerhalb Deutschlands im internationalen Einsatz sind.

Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV)

Ein Batterieelektrisches Fahrzeug (Battery Electric Vehicle – BEV) ist ein Auto, das ausschließlich mit einem Elektromotor ausgestattet ist und seine Energie aus einer im Fahrzeug verbauten Antriebsbatterie bezieht, die über das Stromnetz aufgeladen wird.

Car-to-X-Kommunikation

Die Car-to-X-Kommunikation basiert auf Technologien, mit denen Fahrzeuge in Echtzeit Informationen untereinander sowie mit anderen an der Verkehrsinfrastruktur beteiligten Systemen austauschen (etwa über WLAN oder Mobilfunk).

CDP

Die Nichtregierungsorganisation CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) unterstützt Unternehmen und Kommunen dabei, Umweltdaten zu berichten. Im Rahmen einer jährlichen Umfrage erhebt CDP jährlich Daten zu CO₂-Emissionen, Klimarisiken sowie Reduktionszielen und -strategien. Aus dem Projekt ist eine der weltweit größten Datenbanken für klimabezogene Informationen entstanden.

Completely Knocked Down (CKD)

Bei der CKD-Produktion werden vorgefertigte und separat angelieferte Baugruppen und Komponenten eines Fahrzeugs am Bestimmungsort zusammengebaut.

Corporate Average Fuel Economy Standards (CAFE)

Corporate Average Fuel Economy (CAFE) bezeichnet eine gesetzlich geregelte Begrenzung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs einer Fahrzeugflotte in den USA. Autohersteller müssen die CAFE-Standards für ihre Pkw- und leichten Nutzfahrzeugflotten erreichen, um diese in den USA verkaufen zu können. Die Grenzwerte werden jährlich neu berechnet.

Corporate Citizenship

Corporate Citizenship Bezeichnet das gesellschaftliche Engagement von Unternehmen, das über ihre eigentliche Geschäftstätigkeit hinausgeht. Dazu gehören beispielsweise Spenden und Sponsorings, die Stiftungsarbeit oder das freiwillige Engagement der Beschäftigten für gemeinnützige Zwecke (Corporate Volunteering).

Data Compliance

Data Compliance stellt einen Teilbereich von Data Governance dar und bezieht sich schwerpunktmäßig auf den Schutz personenbezogener Daten (Datenschutz).

Deep Learning

Wiederum ein Teilbereich des Machine Learning (ML) ist das Deep Learning (DL). Es ermöglicht das Finden von komplexen Mustern in sehr großen Datenmengen mittels (tiefer) neuronaler Netze.

Digitaler Zwilling

Bei einem digitalen Zwilling handelt es sich um ein Konzept zum Aufbau der Industrie 4.0. Es modelliert die Produkte, Maschinen und ihre Komponenten anhand digitaler Werkzeuge, bildet so die physischen Anlagen einer realen Fabrik ab und ermöglicht deren Simulation, Steuerung und Verbesserung.

Digitales Ökosystem

Der Begriff digitales Ökosystem bezeichnet ein soziotechnisches System, das ähnlich wie ein biologisches Ökosystem zum Vorteil zahlreicher Systempartner aus sich heraus komplexe Leistungen erbringt. Beteiligte sind zum Beispiel unternehmensinterne Einheiten, IT-Systeme sowie Kundinnen und Kunden, Lieferanten und Dritte.

Direktreduktionsanlage (DRI-Anlage)

Die DRI-Anlage kann im Zusammenspiel mit einem Schmelzaggregat (z. B. einem Elektrolichtbogenofen) den Hochofen als zentrales Aggregat der Stahlbranche ablösen. Der Hochofen ist industrieübergreifend einer der großen CO₂-Emittenten. Direktreduktionsanlagen kommen – anders als Hochöfen – ohne Koks Kohle aus. Heutige Aggregate nutzen vor allem Erdgas und emittieren deshalb abhängig im Zusammenspiel mit einem Schmelzaggregat und in Abhängigkeit des Anteils an Primärmaterial grob gerechnet nur halb so viel CO₂.

Due Diligence

Im Allgemeinen handelt es sich bei Due Diligence-Verfahren um eine sorgfältige Prüfung, Analyse und Bewertung eines Unternehmens. Eine Menschenrechts-Due Diligence umfasst Maßnahmen, die ein Unternehmen ergreift, um Risiken in Bezug auf Menschenrechte im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit, seiner Lieferkette und der von ihm in Anspruch genommenen Leistungen zu erkennen und diesen entgegenzuwirken.

EKOenergie

Das Ökolabel EKOenergie ist ein international anerkanntes Qualitätszeichen für Strom, Gas, Wärme und Kälte aus erneuerbaren Energiequellen.

Elektrolyse

Bei der Elektrolyse werden chemische Verbindungen durch den Einsatz elektrischen Stroms aufgespalten, um die in der Verbindung enthaltenen Stoffe voneinander zu trennen.

Elektromobiles Ökosystem

Der Begriff elektromobiles Ökosystem bezeichnet ein soziotechnisches System, das ähnlich wie ein biologisches Ökosystem zum Vorteil zahlreicher Systempartner sich gegenseitig ergänzende Leistungen erbringt. Dazu gehören zum Beispiel die Bereitstellung von Elektrofahrzeugen sowie von Energie, Ladeinfrastruktur und Ladeservices bis hin zum Home-Energiespeicher. Beteiligte sind etwa unternehmensinterne Einheiten, IT-Systeme, Kundinnen und Kunden sowie Lieferanten und Dritte.

Entgeltrahmenabkommen (ERA)

Das Entgeltrahmenabkommen (ERA) bezeichnet die tarifvertragliche Vereinbarung zur einheitlichen Entgeltgestaltung der Beschäftigten in der Metall- und Elektroindustrie.

Environmental Protection Agency (EPA)

Die Environmental Protection Agency (EPA) ist eine unabhängige Behörde der USA zum Umweltschutz und zum Schutz der menschlichen Gesundheit.

Ethics by Design

Unter dem Prinzip Ethics by Design versteht man die Berücksichtigung von ethischen Fragen bei der Entwicklung von Produkten, in denen beispielsweise Künstliche Intelligenz (KI) zum Einsatz kommt.

EUA-Zertifikate

EU-Emissionsrechte (EU-Allowances – EUA) sind Kernbestandteil des Emissionshandelssystem der EU. Eine EUA berechtigt zur Emission von 1 t Kohlendioxid-Äquivalent (CO₂e) in einem bestimmten Zeitraum. Die EUA werden von den EU-Mitgliedsstaaten ausgegeben an die emissionshandelspflichtigen CO₂-Emittenten (Anlagenbetreiber) und können frei gehandelt werden. Zugleich besteht die Möglichkeit, Gutschriften aus internationalen Klimaschutzprojekten zu erwerben, sodass diese Projekte finanziell gefördert werden. Die handelbaren Mengen werden jeweils durch Zertifikate abgebildet, die geprüft und im Unionsregister der EU hinterlegt sind.

Europäischer Emissionshandel (EU-EHS)

Der EU-Emissionshandel ist ein Klimaschutzinstrument mit dem Ziel, Treibhausgasemissionen zu senken. Eine staatlich festgelegte Obergrenze gibt dafür an, wie viele Tonnen CO₂ insgesamt ausgestoßen werden dürfen. Für jede Tonne CO₂ braucht ein Unternehmen eine Emissionsberechtigung. Die Emissionsberechtigungen können auf dem Markt frei gehandelt werden. Allerdings ist ihre Zahl limitiert. Hierdurch bildet sich ein Preis für den CO₂-Ausstoß, der bei Unternehmen Anreize setzen soll, ihre Emissionen zu reduzieren.

EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie (auch Sustainable Finance Taxonomy) ist ein Klassifizierungssystem, das von der Europäischen Kommission erarbeitet wurde und erstmals ein einheitliches Verständnis der Nachhaltigkeit von wirtschaftlichen Aktivitäten in der EU schaffen soll. Ziel ist es, EU-weit Wirtschaftsaktivitäten nach ihrer Nachhaltigkeit zu beurteilen, um entsprechende Finanzentscheidungen zu erleichtern.

Fahrzeug-Klasse N1

Die Fahrzeug-Klasse N1 umfasst Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t und mindestens vier Rädern, die für die Beförderung von Gütern oder für einen besonderen anderen Zweck gebaut sind.

Fahrzeugsicherheit

Fahrzeugsicherheit umfasst die Konstruktion, den Bau, die Ausrüstung und Regulierung von Kraftfahrzeugen, um das Auftreten und die Folgen von Verkehrsunfällen zu minimieren. Für eine wachsende Fahrzeugsicherheit sorgen moderne Sicherheits- und Assistenzsysteme. Man unterscheidet in aktive und passive Fahrzeugsicherheit.

Feuerungswärmeleistung

Die Feuerungswärmeleistung steht für die Wärmeenergie, die einer Feuerungsanlage im Dauerbetrieb durch Verfeuern eines Brennstoffs zugeführt werden kann. Nach Abzug der Energieverluste ergibt sich die Wärmeleistung der jeweiligen Heizungsanlage.

FOSS

Free and Open Source Software (FOSS) ist eine Software, deren Quellcode öffentlich einsehbar ist und daher für viele Entwicklerinnen und Entwickler Möglichkeiten bietet, individuelle Lösungen zu entwickeln. Voraussetzung ist die Einhaltung entsprechender Lizenzen, die für die Weiterentwicklung das Open-Source-Prinzip einfordern. Akteure und Ressourcen in diesem Bereich können in ihrer Vielfalt als »Ökosystem« angesehen werden, das sich dynamisch und selbstgesteuert weiterentwickelt.

Führungsebenen

Die Führungsebenen eins bis fünf dienen der Einteilung der Führungskräfte in die Organisationshierarchie der Mercedes-Benz Group. Die Ebene eins ist dabei die Managementebene direkt unter dem Vorstand und die Ebene fünf die der Meisterinnen und Meister.

Glimmer-Minen

Als wichtiger Rohstoff für Effektpigmente wird Glimmer häufig in der Automobilindustrie verwendet. In den Abbauregionen bestehen aufgrund sozialer und wirtschaftlicher Faktoren häufig das Risiko für Armut und damit einhergehend Risiken für Menschenrechtsverletzungen und schlechte Arbeitsbedingungen. Durch gesellschaftliches Engagement in diesen Regionen können die Menschen vor Ort ökonomisch gestärkt werden.

Global Reporting Initiative (GRI)

Die gemeinnützige Stiftung Global Reporting Initiative (GRI) unterstützt Organisationen weltweit bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung und stellt zu diesem Zweck u. a. Leitlinien zur Verfügung. Diese sog. GRI-Standards decken relevante Bereiche unternehmerischer Nachhaltigkeit (ESG – Environment, Social, Governance) ab.

Gold Standard

Der Gold Standard ist ein hochwertiger Qualitäts- und Zertifizierungsstandard für CO₂-Kompensationsprojekte. Projekte nach dem Gold Standard tragen neben der Vermeidung oder Speicherung von CO₂ auch zur nachhaltigen ökologischen und sozialen Entwicklung im Projektumfeld bei. Der Gold Standard wurde unter der Federführung des WWF und unter Mitwirkung des Bundesumweltministeriums entwickelt.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol

Das Greenhouse Gas Protocol (kurz: GHG Protocol) ist die aktuell am weitesten verbreitete Standardreihe zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen.

Grundlast

Die Grundlast ist in der Stromversorgung jener Teil der elektrischen Leistung, die mindestens erzeugt werden muss, um die Stabilität eines Stromnetzes sicherzustellen.

Hydrometallurgie

Technologie zur Metallgewinnung aus wässrigen Metallsalzlösungen.

Informationssicherheit

Informationssicherheit zielt darauf ab, alle Arten von Informationen mithilfe von technischen und organisatorischen Maßnahmen zu schützen, unabhängig davon, ob sie digital oder analog sind, von einer natürlichen Person stammen oder nicht. Der Datenschutz befasst sich ausschließlich mit personenbezogenen Daten und wendet neben rechtlichen Regularien auch Maßnahmen der Informationssicherheit an.

Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA)

Die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) reagiert auf die weltweite Nachfrage nach einem sozial- und umweltverträglicheren Bergbau: IRMA bietet eine unabhängige Überprüfung und Zertifizierung anhand eines umfassenden Standards für im Bergbau geförderte Rohstoffe. Der Standard deckt das gesamte Spektrum der mit den Auswirkungen des industriellen Bergbaus verbundenen Risiken unter einem Dach ab.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) – SSP2-4.5 und SSP5-8.5

Gemeinsam genutzte sozioökonomische Pfade (Shared Socioeconomic Pathways – SSP) beschreiben verschiedene ökonomische und gesellschaftliche Entwicklungspfade, die in der Zukunft zu unterschiedlichen Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre führen. Das Klimaszenario SSP5-8.5 basiert auf der verstärkten Nutzung fossiler Brennstoffe. Entsprechend stark erhöhen sich die Treibhausgaskonzentrationen. Das Szenario SSP2-4.5 hingegen repräsentiert einen mittleren Weg.

Internationale Energieagentur (IEA)

Die Internationale Energieagentur (IEA, englisch International Energy Agency) ist eine Kooperationsplattform im Bereich der Erforschung, Entwicklung, Markteinführung und Anwendung von Energietechnologien.

Katalysator

Der Fahrzeugkatalysator (kurz: Katalysator) dient der Abgasnachbehandlung in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Durch den Katalysator können Schadstoffemissionen deutlich reduziert werden.

Kathode

Die Batteriezelle eines Autos besteht aus der positiven Elektrode, der Kathode, und der negativen Elektrode, der Anode, die durch eine Isolationsschicht, den Separator, getrennt werden und einem Medium, in dem sich die elektrisch geladenen Teile (Ionen) zwischen Kathode und Anode bewegen. Bei einer Lithium-Ionen-Batterie besteht die Anode aus Lithium mit Kobalt, Phosphat oder Nickel, während die Kathode, mit Graphit beschichtet ist.

Kreislaufwirtschaft

Bei der Kreislaufwirtschaft (Circular Economy) handelt es sich um einen Ansatz, bei dem vorhandene Materialien und Produkte so lange wie möglich genutzt, repariert, wiederverwendet oder recycelt werden, um ihren Lebenszyklus zu verlängern. Dadurch werden Abfälle und der Bedarf an Primärrohstoffen minimiert. Die Kreislaufwirtschaft gilt als Gegenmodell zum linearen Wirtschaften, bei dem Materialien und Produkte häufig nur einmal genutzt werden, und setzt bereits im Design auf die spätere Wiedergewinnung der verarbeiteten Materialien.

Künstliche Intelligenz (KI)

Der breit gefasste Begriff Künstliche Intelligenz (KI) wird heute oft im engeren Sinn für die aktuellen Fortschritte im Bereich des Machine Learning (ML) benutzt. »ML« stellt eine Teilmenge der KI-Methoden dar und basiert auf mathematischen Verfahren, die in Datenmengen zum Beispiel komplexe Muster finden.

Lastfall

Als Lastfall wird die Konfiguration bezeichnet, in der ein Crashtest durchgeführt wird. Dazu zählen beispielsweise die Anzahl, Art und Positionierung der an Bord befindlichen Crashtest-Dummys, die Aufprallkonfiguration mit Parametern wie Aufprallart, Geschwindigkeit, Winkel.

Lastspitzen

Lastspitzen treten zum Beispiel in Stromnetzen auf, wenn kurzfristig eine deutlich erhöhte Energienachfrage besteht. Um sie zu decken und eine unterbrechungsfreie Versorgung sicherzustellen, muss kurzfristig mehr Strom ins Netz eingespeist werden. Dies nennt man auch Lastspitzenausgleich und kann beispielsweise durch Batteriespeicher oder Pumpspeicherkraftwerke geschehen.

Luftvolumenstrom

Der Volumenstrom bezeichnet das Luftvolumen, das sich innerhalb einer definierten Zeitspanne durch einen Querschnitt bewegt, und wird meist in m^3/s oder m^3/h angegeben.

Machine Learning (ML)

Machine Learning (ML) stellt eine Teilmenge der KI-Methoden dar und basiert auf mathematischen Verfahren, die in Datenmengen zum Beispiel komplexe Muster finden.

Massenbilanz-Ansatz

Um Treibhausgasemissionen zu reduzieren und Primärrohstoffe einzusparen, werden in der Chemieindustrie vermehrt recycelte oder biobasierte Rohstoffe eingesetzt, ohne dabei die Produktqualität und -eigenschaften einzuschränken. Dadurch verbessert sich nicht nur die Klimabilanz der Endprodukte, sondern es können auch bestehende Anlagen und Prozesse wie gewohnt genutzt werden. Nach dem Massenbilanz-Ansatz werden diese am Anfang der Produktion eingespeisten, nachhaltigeren Rohstoffe rechnerisch den Endprodukten zugeordnet.

Menschenrechtliche Sorgfaltspflichten (Human Rights Due-Diligence-Ansatz)

Menschenrechtliche Sorgfaltspflichten bezeichnen die Pflichten, die ein Unternehmen hat, um mögliche negative Auswirkungen des unternehmerischen Handelns auf Menschenrechte zu identifizieren und diesen entgegenzuwirken.

Merger- und Akquisitionsvorhaben

Der englische Begriff Merger beschreibt den Zusammenschluss von zwei oder mehreren Unternehmen mit dem Ziel, durch Synergien effizienter zu wirtschaften und/oder die gemeinsame Marktposition zu verbessern. Der übergeordnete Ausdruck Mergers und Acquisitions (M&A) schließt dabei auch die Übernahme beziehungsweise den Erwerb von Unternehmen in die Betrachtung ein.

MINT

MINT ist eine Abkürzung aus den Anfangsbuchstaben bestimmter Ausbildungsbereiche beziehungsweise Studienfächer und steht als Sammelbegriff für Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik.

Multimodal

Menschen sind multimodal unterwegs, wenn sie auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurückgreifen: Beispielsweise fährt jemand morgens mit dem Bus zur Arbeit und nutzt für die Fahrt zum Baumarkt nachmittags ein Leihauto.

Net Zero Emissions by 2050 Scenario (NZE)

Das Net Zero Emissions by 2050 Scenario (NZE) ist ein normatives IEA-Szenario, das einen Weg für den globalen Energiesektor aufzeigt, bis 2050 Netto-Null-CO₂-Emissionen zu erreichen, wobei fortgeschrittene Volkswirtschaften Netto-Null-Emissionen vor anderen erreichen. Es ist im Einklang mit der Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 1,5 °C ohne oder nur mit begrenzter Temperaturüberschreitung (mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 %).

Nichtregierungsorganisationen (NGOs)

Eine Nichtregierungsorganisation oder Non-Governmental Organization (NGO) ist ein zivilgesellschaftlicher Interessenverband und somit eine nicht staatliche oder nicht gewinnstrebende Organisation, die sich für einen bestimmten Zweck einsetzt.

OECD

Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD) mit Sitz in Paris ist eine internationale Organisation mit 38 Mitgliedsstaaten, die sich Demokratie und Marktwirtschaft verpflichtet fühlen.

Off-Cycle-Technologien

Off-Cycle-Technologien sind Technologien zur realen CO₂-Emissionsminderung, deren Effekt jedoch nicht im Normzyklus gemessen werden kann.

Partnerschutz

Unter Partnerschutz versteht man bei einem Verkehrsunfall mit zwei Fahrzeugen den Schutz der Passagiere des jeweils anderen beteiligten Fahrzeugs.

Platingruppenmetalle (PMG)

Platin (Pt), Palladium (Pd) und Rhodium (Rh) gehören neben Ruthenium (Ru), Osmium (Os) und Iridium (Ir) zu den Platingruppenmetallen. Die drei Erstgenannten werden vorrangig für die Herstellung von Abgaskatalysatoren eingesetzt. Die gemeinsame Benennung dieser Elemente beruht überwiegend auf ähnlichen chemischen Eigenschaften. Bspw. gehen diese Metalle bevorzugt Verbindungen mit Eisen, Nickel, Kupfer und Schwefel, im Gegensatz zu Sauerstoff ein.

Plug-in-Hybride (PHEV)

Ein Plug-in-Hybrid (Plug-in Hybrid Electric Vehicle – PHEV) ist ein Auto mit Hybridantrieb, dessen Akku sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch am Stromnetz geladen werden kann.

Post-Consumer-Rezyklat (PCR)

Die Bezeichnung Post-Consumer-Rezyklat (PCR) beschreibt die Herkunft des Materials, das zu Rezyklat aufbereitet wurde. PCR wird aus Abfällen von Haushalten und anderen Endkunden, aber auch von Industrie oder Gewerbe nach Ende der Nutzung gewonnen. Dagegen besteht Post-Industrial-Rezyklat (PIR) aus Industrieabfällen aus der Herstellung z. B. von Komponenten.

Power Purchase Agreements (PPAs)

Ein Power Purchase Agreement beschreibt einen speziellen, meist langfristigen Stromliefervertrag, der zwischen einem größeren Abnehmer – beispielsweise einem Unternehmen – und einem unabhängigen Stromproduzenten erneuerbarer Energien – dem Independent Power Producer (IPP) – geschlossen wird. Dadurch können Preise und Lieferumfang individuell und unabhängig vereinbart werden, was den Abnehmern stabile Stromversorgung sowie -kosten zusichert.

Powertrain-Verbund

Der Powertrain-Verbund steht für Standorte, die für die Produktion von Motoren, Getrieben, Achsen und Komponenten zuständig sind (Aggregate-Werke). Dazu gehören unter anderem die Standorte Untertürkheim, Hamburg und Berlin.

Privacy by Design

Übersetzt heißt Privacy by Design »Datenschutz durch Technikgestaltung«. Der Grundgedanke des Ansatzes: Personenbezogene Daten lassen sich am besten schützen, wenn Soft- und Hardware von Grund auf datenschutzkonform konzipiert und entwickelt werden.

Pyrolyse

Pyrolyse bezeichnet einen thermochemischen Umwandlungsprozess, bei dem unter Einsatz hoher Temperaturen organische Verbindungen aufgespalten werden. So können Biomasse oder Kunststoffabfälle in höherwertige Produkte wie Brennstoffe oder Chemikalien umgewandelt werden.

Real Driving Emissions

Im Testverfahren Real Driving Emissions (RDE) fährt ein auf der Anhängerkupplung mit Messgeräten ausgestattetes Fahrzeug auf öffentlichen Straßen, um den Ausstoß von Schadstoffen wie Stickoxiden (NO_x) und Partikeln zu erfassen. RDE-Tests sollen sicherstellen, dass Fahrzeuge die Emissionsstandards auch im realen Verkehr einhalten. Im Gegensatz zur Laboruntersuchung folgen RDE-Tests keinem festgelegten Fahrzyklus. Die Bedingungen – Beschleunigung, Außentemperatur, Geländeprofil, Zuladung und Verkehrslage – variieren jeweils zwischen Testläufen. Dennoch darf ein Fahrzeug den jeweiligen Schadstoff-Grenzwert nicht überschreiten.

Rechte-Inhabende

Aus menschenrechtlicher Sicht sind Rechte-Inhabende alle natürlichen Personen, da Menschenrechte jedem Menschen zustehen. Insofern kann jeder Mensch von Menschenrechtsverletzungen betroffen sein.

Rettungstrennstelle

Eine Rettungstrennstelle ist eine Sicherheitsvorkehrung in Elektrofahrzeugen, die das Hochvoltsystem deaktiviert. Beim Betätigen dieser Einrichtung wird automatisch die verbleibende Restspannung im Hochvoltsystem außerhalb der Batterie in wenigen Sekunden auf ein unkritisches Niveau gebracht.

Rezyklate

Rezyklate sind sogenannte Sekundärrohstoffe, die beim Recycling von Kunststoffen gewonnen werden, die vorher mindestens einmal entsorgt wurden. Rezyklate werden anschließend für die Herstellung neuer Produkte genutzt.

SAE-Level/Automatisiertes und autonomes Fahren

Automatisierte Fahrfunktionen unterstützen die Fahrenden bei ihren Fahraufgaben – oder übernehmen diese ganz. Hierbei werden fünf Stufen unterschieden: assistiert (SAE-Level 1), teilautomatisiert (SAE-Level 2), hochautomatisiert (SAE-Level 3), vollautomatisiert (SAE-Level 4) und fahrerlos (SAE-Level 5). Der Grad der Automatisierung nimmt mit jeder Stufe zu, die Verantwortung für die Fahraufgabe durch die Fahrerinnen und Fahrer nimmt dementsprechend ab. Die Mercedes-Benz Group orientiert sich im Deutschen dabei grundsätzlich an den Bezeichnungen des VDA.

Sales Business Partner Due Diligence Process

Die Sales Business Partner Due Diligence Prüfung ist Teil des Business Partner Integrity Management Prozesses der Mercedes-Benz Group. Ziel der risikoorientierten Sales Business Partner Due Diligence Prüfung ist es sicherzustellen, dass die bestehenden und potenziellen neuen Vertriebspartner der Mercedes-Benz Group Gesetze einhalten sowie ethische und unternehmensinterne Werte teilen. Als wichtiger Bestandteil der Geschäftspartnerauswahl soll der Prozess einen aktiven Schutz der Reputation, der Marken und des Vermögens des Konzerns ermöglichen.

Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

Das Sustainability Accounting Standards Board (SASB) ist Teil der Value Reporting Foundation, einer weltweit tätigen gemeinnützigen Organisation, die eine umfassende Reihe von Ressourcen anbietet. Diese sollen Unternehmen und Investoren dabei helfen, ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln, wie ein Unternehmenswert im Laufe der Zeit geschaffen, erhalten oder verringert wird. Die SASB Standards ermöglichen es Unternehmen, finanziell relevante Nachhaltigkeitsinformationen zu identifizieren, zu managen und an Investoren zu kommunizieren.

Schadcode

Als Schadcode oder Schadsoftware bezeichnet man Computerprogramme, die entwickelt wurden, um schädliche Funktionen auszuführen, etwa Passwörter oder andere sensible Daten auszuspähen.

Schlittenversuche

Schlittenversuche sind Crashtests, bei denen das Auto nicht gegen eine Wand oder einen Gegenstand gefahren wird. Stattdessen wird die Rohkarosserie mit den zu prüfenden Komponenten auf einen Schlitten montiert, der dann ruckartig abgebremst wird – es gibt also keinen echten Aufprall.

Science Based Targets initiative (SBTi)

Die Science Based Targets initiative (SBTi) ist eine gemeinsame Initiative des Carbon Disclosure Projects (CDP), des UN Global Compact, des World Resources Institute und des World Wildlife Fund (WWF). Ihr Ziel ist es, Unternehmen dazu zu bewegen, Ziele für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen festzulegen, die mit der von der Wissenschaft geforderten Dekarbonisierung vereinbar sind, um die Erwärmung auf weniger als 1,5 °C/2 °C im Vergleich zu vorindustriellen Temperaturen zu begrenzen.

Sicherheit im Straßenverkehr

Sicherheit im Straßenverkehr ist ein Resultat verschiedenster Maßnahmen, zu denen Fahrzeugsicherheit durch Technologie gehört, das aber über sie hinausgeht. Des Weiteren hängt er von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ab, die durch Trainings und Informationen lernen, sich sicherer zu verhalten.

STOP-Prinzip

Beschreibt die Rangfolge, die ein Arbeitgeber bei der Festlegung und Anwendung von Schutzmaßnahmen beachten muss. Das gilt sowohl für Gesundheits- als auch für Brand- und Explosionsgefahren. STOP steht für Substitution sowie technische, organisatorische und persönliche Maßnahmen.

Sustainable Aviation Fuel (SAF)

Unter Sustainable Aviation Fuels werden Kraftstoffe für die Luftfahrt gefasst, die nicht auf fossilen Rohstoffen basieren, beispielsweise Biokraftstoffe.

Tank-to-wheel

Tank-to-wheel heißt wörtlich übersetzt »vom Kraftstofftank bis zum Rad« und berücksichtigt (anders als bei der umfassenderen well-to-wheel-Betrachtung) die Wirkungskette von der aufgenommenen Energie (Benzin, Strom) bis zur Umwandlung in Bewegungsenergie beim Fahren.

Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Die Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) ist eine vom Financial Stability Board gegründete Initiative zur Unternehmensberichterstattung. Ihr langfristiges Ziel ist es, klimabezogene Chancen und Risiken in die Geschäfts- beziehungsweise Finanzberichte von Unternehmen zu integrieren. Im Jahr 2017 hat sie dazu Empfehlungen zu einer einheitlichen Klimaberichterstattung für Unternehmen herausgegeben.

Technologieträger

Als Technologieträger versteht man in der Automobilbranche ein Konzeptfahrzeug, das innovative Technologien anhand eines seriennahen Fahrzeugs beispielhaft darstellt.

Teillast

Teillast ist ein mittlerer Betriebszustand einer Maschine zwischen Volllast (100% der möglichen Leistung) und Nulllast (die Maschine ist ausgeschaltet).

The Climate Pledge

Das Klimaschutzversprechen Climate Pledge ist eine Selbstverpflichtung von Unternehmen, die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens bereits zehn Jahre früher als gefordert zu erfüllen. Die Teilnehmenden haben zugesagt, ihr Geschäft bis 2040 CO₂-neutral zu machen. Das Klimaschutzversprechen wurde 2020 von Amazon und Global Optimism ins Leben gerufen.

Tier-1

Tier-1 (Ebene 1) bezeichnet die erste vorgelagerte Stufe der Lieferkette, die direkten Zulieferer. Die weiteren Stufen der Wertschöpfungskette, also alle Vorlieferanten, werden als Tier-2 bis Tier-N gekennzeichnet.

Transform to Net Zero

Transform to Net Zero ist eine von Microsoft ins Leben gerufene Unternehmensinitiative. An ihr beteiligen sich neben der Mercedes-Benz Group und Microsoft acht weitere renommierte, global aktive Unternehmen. Ihr Ziel ist es, die klimapolitischen Rahmenbedingungen für die Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft weltweit zu verbessern.

Turboverdichter

Ein Turboverdichter ist eine Maschine, mit der Luft zu Druckluft verdichtet werden kann. Druckluft wird in der industriellen Produktion zum Beispiel zum Antrieb von Maschinen verwendet. Im Gegensatz zu »normalen« Verdichtern sind Turboverdichter nach dem Prinzip der Turbine aufgebaut und besitzen aerodynamische Eigenschaften. Sie arbeiten daher besonders energieeffizient.

UN Global Compact (UNGC)

Als Initiative der Vereinten Nationen (UN) bietet der UN Global Compact einen Rahmen für eine sozialere und ökologischere Ausgestaltung der Globalisierung. Mit geeigneten Aktivitäten können Unternehmen dieses Zielbild verwirklichen sowie darüber berichten.

UN Principles for Responsible Investment (PRI)

Bei den sechs UN Principles for Responsible Investment (Prinzipien für verantwortliches Investieren) handelt es sich um eine Initiative eines internationalen Investorennetzwerks. Ihr Ziel ist es, die Auswirkungen von Investitionsaktivitäten auf ESG-Themen besser zu verstehen und die Unterzeichnenden dabei zu unterstützen, ESG-Kriterien bei ihren Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen.

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein Überbegriff und beschreibt die verschiedenen Komponenten, die dafür sorgen, dass Menschen und Güter sicher bewegt werden können. Um Verkehrssicherheit herzustellen, müssen also Fahrzeugsicherheit, sicherer Straßenverkehr und der sichere Einsatz von Infrastruktur und Technologien zusammenspielen.

Well-to-tank

Well-to-tank heißt wörtlich übersetzt »vom Bohrloch zum Tank« und ist eine Betrachtungsweise des Aufwands zur Bereitstellung der Antriebsenergie bei Kraftfahrzeugen von der Primärenergiegewinnung (Öl, Erdgas, Strom etc.) bis zur Bereitstellung für das Fahrzeug.

Well-to-wheel

Well-to-wheel heißt wörtlich übersetzt »von der Quelle bis zum Rad«. Bei der Well-to-wheel-Betrachtung wird neben dem Fahrbetrieb auch die Produktion des Energieträgers, beispielsweise die Stromproduktion oder die Herstellung von Benzin, berücksichtigt

WLTP-TML/WLTP-TMH

Mit dem Zusatz »TML« beziehungsweise »TMH« wird auf die Bandbreite verschiedener möglicher Bewertungen eines Fahrzeugs im WLTP-Messverfahren hingewiesen. Je nachdem, über welche Sonderausstattungen das Fahrzeug verfügt, verändern sich die Werte für die Aerodynamik, den Rollwiderstand und die Fahrzeugmasse. Im WLTP-Zyklus werden diese Umstände jeweils miterfasst. TML (»test mass low«) steht hierbei für den günstigsten und TMH (»test mass high«) für den ungünstigsten Fall.

Zeitarbeitskräfte

Dabei handelt es sich um Mitarbeitende, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden. Im Deutschen spricht man bei dieser Form von Zeitarbeit in der Regel von »Arbeitnehmerüberlassung« (ANÜ).

Impressum

GRI 2-1

Herausgeber

Mercedes-Benz Group AG
70546 Stuttgart, Deutschland

Verantwortlich für den Herausgeber

Eckehard Mosler

Publications Manager

Mirjam Bendak, Valerie Wehner

Redaktion Mercedes-Benz Group

Katharina Helm, Tanja Oder, Miriam Provazi

Produktionsassistenz

Vincent Rezmann, Manon Stephan

Redaktion und Gestaltung

Stakeholder Reporting GmbH & Co. KG
Elanders Waiblingen GmbH

Fotos

Mercedes-Benz Media

Kontakt

Mercedes-Benz Group AG
HPC F397
70546 Stuttgart, Deutschland
E-Mail: sustainability@mercedes-benz.com
Tel. +49 711 17-0 (Zentrale)

group.mercedes-benz.com/de

group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeitsbericht

©2024 Mercedes-Benz Group AG

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers und mit Bild- und Textverweis »Mercedes-Benz Group AG«

Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit bei Mercedes-Benz Group AG finden Sie unter

group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit