


Nachhaltigkeit.

Nachhaltigkeit bei Daimler

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie. Wir wollen den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern. Deshalb müssen wir Wertschöpfung in einem umfassenden Sinne verstehen und dürfen den Erfolg unserer Geschäftstätigkeit nicht nur anhand von finanziellen Kennzahlen messen. Um das zu erreichen, haben wir Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil in unseren Zielen und als Grundprinzip in der Unternehmensstrategie verankert. Der Grundsatz der Nachhaltigkeit bestimmt unser unternehmerisches Handeln: in den Bereichen Ökonomie, Corporate Governance, Umweltschutz und Sicherheit sowie in unseren Beziehungen zu Mitarbeitern, Kunden und der Gesellschaft insgesamt.  [vgl. S. 26](#)

Von grundsätzlicher Bedeutung sind für uns die zehn Prinzipien des Global Compact, dem wir als Gründungsmitglied und seit 2011 als Mitglied des LEAD-Teams besonders verbunden sind. Unsere Umwelt- und Energieleitlinien definieren den Rahmen für unser Engagement und unsere Ziele im Umweltschutz. Darüber hinaus orientieren wir uns an den Arbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) und den OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen.

Effektive und aufeinander abgestimmte Strategien und Initiativen sorgen dafür, dass Nachhaltigkeit in unserer Geschäftstätigkeit ihren festen Platz hat. In unserem konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagementsystem sind diese Strategien mit Maßnahmen hinterlegt und mit messbaren Zielen verbunden. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist unser »Nachhaltigkeitsprogramm 2020«. Darin sind die wesentlichen Handlungsfelder für die kommenden Jahre festgelegt. So wollen wir Schadstoffe und Emissionen weiter verringern, die Sicherheit unserer Fahrzeuge nochmals erhöhen, den Dialog mit unseren Lieferanten und Händlern ausbauen sowie unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken.

Konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement. Nachhaltigkeit ist bei uns thematisch und organisatorisch in die konzernweite Corporate Governance eingebettet.  [vgl. S. 178 ff.](#) Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Corporate Sustainability Board (CSB). Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern. Als Instrument zur Steuerung der wesentlichen Nachhaltigkeitsziele setzen wir seit dem Jahr 2011 eine Sustainability Scorecard ein. Sie signalisiert über eine Ampelsystematik Handlungsbedarf und Erfolge sowohl für quantitative Indikatoren als auch für qualitative Ziele. Mit direkter Einbindung der Konzernführung können so gezielt Maßnahmen ergriffen werden.

Umfassende Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Jahr 2013 erschien zum neunten Mal unser konzernweiter Daimler-Nachhaltigkeitsbericht. Er liefert eine detaillierte und umfassende Nachhaltigkeitsbilanz des zurückliegenden Geschäftsjahres und wird ergänzt durch einen online-basierten interaktiven Nachhaltigkeitsbericht mit vertiefenden und weiterführenden Informationen.  nachhaltigkeit.daimler.com

Der neue Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2013, der zur Daimler-Hauptversammlung Anfang April 2014 präsentiert wird, orientiert sich bereits an den Reporting-Anforderungen 4.0 der Global Reporting Initiative (GRI). In diesem Zusammenhang werden wesentliche Nachhaltigkeitsbelange des Unternehmens gezielt herausgearbeitet. Das betrifft vor allem Themenschwerpunkte wie die Reduzierung der CO₂-Emissionen unserer Produkte und in der Produktion, den Einsatz von »Senior Experts«, unser Engagement in China und die Mobilitätskonzepte von Daimler. Darüber hinaus berichten wir über spezifische Anliegen, beispielsweise den Umgang mit Werkverträgen und Daimlers Position zum Thema Kältemittel.  [vgl. S. 112](#)

Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung als wichtiger Erfolgsfaktor. Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen zentralen Stellenwert. Unsere Forschung antizipiert Trends, Kundenwünsche und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft, die von der Entwicklung konsequent in serienreife Produkte umgesetzt werden. Es ist unser Ziel, unseren Kunden faszinierende Produkte und maßgeschneiderte Lösungen für eine bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität anzubieten. Darauf richten wir unser Technologieportfolio und unsere Kernkompetenzen aus.

Wesentliche Faktoren für den Markterfolg unserer Fahrzeuge sind das Know-how, die Kreativität und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung. Zum Jahresende 2013 arbeiteten bei Daimler weltweit 21.300 (i. V. 21.100) Personen in Forschungs- und in Entwicklungsbereichen. 13.600 (i. V. 13.400) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.600 (i. V. 5.600) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.000 (i. V. 1.000) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.100 (i. V. 1.100) Daimler Buses.

Internationales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk.

Unser Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk, das 22 Standorte in zehn Ländern umfasst, haben wir im Berichtsjahr gezielt erweitert. Unsere größten Standorte sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. In Sunnyvale, Kalifornien, der neuen Zentrale unserer Forschungseinrichtungen in Nordamerika, sind derzeit rund 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, eine Verdopplung der Kapazitäten ist geplant. Wichtige Standorte in Asien sind Bangalore, Indien, das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan, und unser Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking, das im Jahr 2012 den Betrieb aufgenommen hat. Im Januar 2013 wurde unser neues Forschungszentrum in Bangalore eröffnet: Mit rund 1.300 Mitarbeitern ist der neue Standort das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Im März 2013 hat die Fujian Benz Automotive Corporation, unser Van-Joint-Venture in China, in Fuzhou das erste Produktentwicklungszentrum von Mercedes-Benz Vans außerhalb Deutschlands eröffnet. Darüber hinaus arbeiten wir weltweit mit verschiedenen renommierten Forschungsinstituten zusammen und beteiligen uns an internationalen Austauschprogrammen für Nachwuchswissenschaftler.

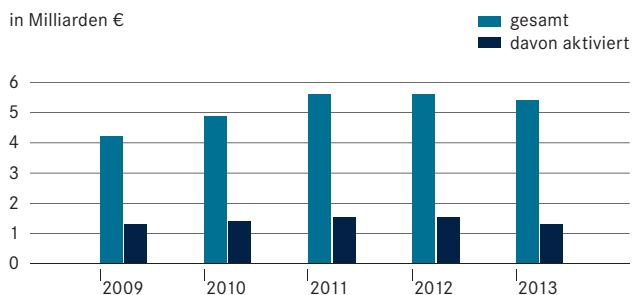
Zielgerichtete Einbindung der Zulieferindustrie. Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen der Zulieferindustrie zusammen. Gerade mit Blick auf den rasanten technologischen Wandel in der Automobilindustrie und die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Marktreife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unabdingbar. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit stellen wir sicher, dass die Kernkompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Automobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

Schutzrechte sichern die Technologie- und Innovationsführerschaft. Auch 128 Jahre nach der Erfindung des Automobils melden unsere Forscher und Entwickler laufend neue Ideen zum Patent an. Zum Jahresende 2013 umfasste das Patentportfolio der Daimler AG einschließlich seiner Tochtergesellschaften mehr als 21.800 (i. V. 21.800) Patente und Patentanmeldungen. Allein in der neuen S-Klasse finden mehr als 800 dieser Schutzrechte Anwendung. Sie sichern nicht nur unsere Handlungsspielräume beim Einsatz innovativer Technologien, sondern auch die Exklusivität von Innovationen wie dem Komfortfahrwerk MAGIC BODY CONTROL. Über die technischen Schutzrechte hinaus wird die Einzigartigkeit des Produktdesigns mit über 6.100 Geschmacksmustern geschützt. Mit weltweit rund 32.500 Markenschutzrechten vervollständigt sich das Schutzrechtsportfolio. Hierzu zählt auch die Marke Mercedes-Benz, die nach der international renommierten Markenberatung Interbrand wertvollste Premium-Automobilmarke der Welt. Zunehmend wichtig wird unser Schutzrechtsportfolio auch im Hinblick auf künftige Allianzen und Kooperationen. Die Schutzrechte ergänzen das Know-how der Forscher und Entwickler und machen Daimler zu einem gesuchten Partner bei Technologie- und Produktkooperationen.

C.38

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

in Milliarden €



C.39

Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

	2013	2012	13/12
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	5.385	5.644	-5
davon aktiviert	1.284	1.465	-12
Mercedes-Benz Cars	3.751	3.863	-3
davon aktiviert	1.063	1.125	-6
Daimler Trucks	1.140	1.197	-5
davon aktiviert	79	180	-56
Mercedes-Benz Vans	321	371	-13
davon aktiviert	139	137	+1
Daimler Buses	181	222	-18
davon aktiviert	3	23	-87

5,4 Mrd. € für Forschung und Entwicklung. Wir wollen den in der Automobilbranche anstehenden technologischen Wandel auch künftig mit richtungweisenden Innovationen aktiv mitgestalten. Deshalb haben wir im Jahr 2013, wie bereits im Geschäftsbericht 2012 angekündigt, mit 5,4 (i. V. 5,6) Mrd. € wiederum einen sehr hohen Betrag in Forschungs- und Entwicklungsleistungen investiert. Davon wurden 1,3 (i. V. 1,5) Mrd. € als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 24 (i. V. 26) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,1 (i. V. 1,0) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 4,6 (i. V. 4,9) % weiterhin auf einem hohen Niveau. Schwerpunkte waren neue Fahrzeugmodelle, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebe sowie neue Sicherheitstechnologien. Um die Effizienz unserer Fahrzeuge weiter zu steigern, setzen wir an allen wichtigen Stellhebeln an – vom Energiemanagement über die Aerodynamik bis hin zum Leichtbau.

Die wichtigsten Projekte bei Mercedes-Benz Cars waren die Nachfolgemodelle der C-, E- und S-Klasse, die neuen Kompakten und die neuen smart Modelle. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an neuen Motorengenerationen, alternativen Antriebssystemen und innovativen Sicherheitstechnologien. Insgesamt erreichten die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars 3,8 (i. V. 3,9) Mrd. €. Daimler Trucks hat 1,1 (i. V. 1,2) Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Wesentliche Projekte waren hier die

kontinuierliche Weiterentwicklung der Motoren mit einem Schwerpunkt bei der Verbrauchsoptimierung und Erfüllung neuer Abgasnormen, die Arbeit an alternativen Antriebssystemen sowie Nachfolgenerationen bestehender Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen Aufwendungen für die Nachfolgemodelle des Vito und des Viano im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme konzentriert.

➔ C.38 ➔ C.39

Innovation und Sicherheit

Innovation aus Tradition. Schon seit der Erfindung des Automobils durch Carl Benz und Gottlieb Daimler spielen Innovationen eine Schlüsselrolle in unserem Unternehmen. Dies gilt heute mehr denn je – denn angesichts des beschleunigten technologischen Wandels und aktueller Herausforderungen wie Klimawandel und Umweltschutz stehen wir vor der Aufgabe, das Auto neu zu erfinden. Unsere Kundinnen und Kunden erwarten sichere, komfortable und leistungsfähige Fahrzeuge, die gleichzeitig immer sparsamer und umweltverträglicher werden. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, treiben wir die Arbeit in unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen mit Nachdruck voran.

Auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität. Endliche Ölreserven, steigende Energiepreise, eine vor allem in den Städten wachsende Bevölkerung und die ungebrochene Nachfrage nach Mobilität verlangen nach neuen Lösungen in allen Bereichen des Straßenverkehrs. Unser Ziel ist es, mit einem intelligenten Antriebs-Mix für jeden Bedarf den Verbrauch und den Schadstoffausstoß unserer Fahrzeuge schon heute deutlich zu verringern und langfristig ganz zu vermeiden. Im Rahmen unserer Strategie »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« setzen wir dies für unsere Pkw und Nutzfahrzeuge um. Dabei haben wir die folgenden Schwerpunkte festgelegt:

1. Unsere Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren entwickeln wir weiter und optimieren sie für deutlich weniger Verbrauch und Emissionen.
2. Durch maßgeschneiderte Hybridisierung, also die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor, erzielen wir weitere, spürbare Effizienzsteigerungen.
3. Mit Elektrofahrzeugen mit Batterie oder Brennstoffzelle ermöglichen wir ein lokal emissionsfreies Fahren. ➔ C.40

Mit neuen Produkten und Technologien haben wir auf unserem »Weg zum emissionsfreien Fahren« im Berichtsjahr wiederum erhebliche Fortschritte gemacht. Anhand einzelner Beispiele soll dies im Folgenden gezeigt werden.

Effiziente Pkw und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Ein Großteil unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ist weiterhin darauf ausgerichtet, unsere Pkw und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch effizienter zu machen. Mit den besonders sparsamen BlueEFFICIENCY-Modellen verringern wir den Verbrauch und die CO₂-Emissionen unserer Mercedes-Benz Pkw und Transporter im Vergleich zu den Vorgängerfahrzeugen bei einzelnen Modellen um bis zu 30%. Dazu tragen zum Beispiel Motoren mit kleinem Hubraum und Turbolader, Leichtbau, aerodynamische Optimierungen, rollwiderstandsarme Reifen, ein bedarfsgerechtes Energiemanagement und eine Start-Stopp-Automatik bei. Ein gutes Beispiel hierfür ist der A 180 CDI BlueEFFICIENCY Edition¹, den wir seit März 2013 an unsere Kunden ausliefern: Er benötigt nur 3,6 l Diesel auf 100 km und erreicht einen CO₂-Wert von lediglich 92 g/km. Auch bei der neuen S-Klasse konnten wir den Kraftstoffverbrauch durch eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Maßnahmen an der Karosserie, den Motoren und den Nebenaggregaten deutlich verringern. Die neue C-Klasse, die ab dem Frühjahr 2014 an unsere Kunden ausgeliefert wird, überzeugt mit hervorragenden Verbrauchswerten. Dank intelligentem Leichtbau ist das Gesamtfahrzeug etwa 100 Kilogramm leichter als der Vorgänger. Die Gewichtseinsparung senkt den Verbrauch signifikant auf neue Bestwerte in diesem Segment.

¹ A 180 CDI BlueEFFICIENCY Edition: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,2/außerorts 3,2/kombiniert 3,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 92.

C.40

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität

Optimierung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren

Weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung

Lokal emissionsfreies Fahren mit Elektrofahrzeugen mit Brennstoffzelle oder Batterie


Energiequellen für die Mobilität der Zukunft



Saubere Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren



Energiequellen für lokal emissionsfreies Fahren

Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch mit den jüngsten Modellen weiter reduziert. Unsere neuen Actros-, Arocs-, Antos- und Atego-Baureihen sowie der Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution sind die saubersten und wirtschaftlichsten Fahrzeuge ihrer Klasse, und auch unsere neuen Busse überzeugen durch herausragende Verbrauchswerte.  vgl. S. 110f.

Innovationspreis für NANOSLIDE. Im Dezember 2013 wurde Daimler für NANOSLIDE®, ein neuartiges Beschichtungsverfahren für Zylinderlaufflächen, mit dem Deutschen Innovationspreis für Klima und Umwelt (IKU) 2013 in der Kategorie Prozessinnovationen für den Klimaschutz ausgezeichnet. Mit dem Preis würdigen das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und der Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) Ideen und Entwicklungen, die helfen, Klima und Umwelt zu schützen. NANOSLIDE-Technologien, wie wir sie bereits bei neuen Mercedes-Benz Sechszylinder-Motoren und bei ausgewählten AMG-Motorisierungen einsetzen, optimieren die Reibung im Motor. Weil mit NANOSLIDE auf eingegossene Zylinderlaufbuchsen aus Grauguss verzichtet werden kann, lässt sich gleichzeitig das Motorgewicht um mehrere Kilogramm verringern. Beides spart Kraftstoff – bei den Sechszylinder-Motorisierungen zum Beispiel rund 3%. Und so funktioniert NANOSLIDE: In einem elektrisch erzeugten Lichtbogen werden Drähte aus einer Eisen-Kohlenstoff-Legierung aufgeschmolzen und mittels eines Gasstroms auf die Innenwand der Zylinder der Aluminium-Leichtbau-Kurbelgehäuse gespritzt. Anschließend wird die dadurch entstandene Laufbahn extrem geglättet – die eigentliche Schicht ist danach nur 0,1 bis 0,15 mm dick. Durch die beim Glätten freigelegten Mikro-Poren kann die Oberfläche außergewöhnlich viel Öl aufnehmen. Das Ergebnis sind nicht nur sehr geringe Reibwerte, sondern, bedingt durch die ultrafeine bis nanokristalline Werkstoffstruktur, auch eine sehr hohe Verschleißbeständigkeit. Im Ergebnis ist die NANOSLIDE-Technologie damit ein ebenso klimaverträgliches wie extrem wirtschaftliches Verfahren.

Innovative Hybridtechnologie in der neuen S-Klasse.

Bereits im Jahr 2009 hat Mercedes-Benz mit dem S 400 HYBRID¹ den weltweit ersten serienmäßigen Pkw-Hybridantrieb mit Lithium-Ionen-Batterie vorgestellt. Mit der neuen S-Klasse erweitern wir das Hybridangebot in dieser Baureihe nun auf drei Modelle: den S 400 HYBRID¹, den S 300 BlueTEC HYBRID² und den S 500 PLUG-IN HYBRID³, den wir auf der IAA 2013 präsentiert haben und der ab September 2014 an die ersten Kunden ausgeliefert wird. Gemeinsam ist den Hybridantrieben der zweiten Generation die nahtlose Integration in den Antriebsstrang. Während die Batterien des S 400 HYBRID¹ und des S 300 BlueTEC HYBRID² ausschließlich beim Bremsen, im Schubbetrieb oder vom Verbrennungsmotor geladen werden, verfügt der neue Hochvolt-Lithium-Ionen-Akku des S 500 PLUG-IN HYBRID³ zusätzlich über die Möglichkeit, extern über eine Ladedose rechts im hinteren Stoßfänger geladen zu werden. Mithilfe der elektrischen Synchronmaschine kann die S-Klasse längere Strecken rein elektrisch fahren. So erzielt sie Verbrauchswerte, die noch vor wenigen Jahren in der Oberklasse unerreichbar schienen. Sie erreicht diese Bestwerte ohne Einschränkungen bei Leistung, Komfort oder Reichweite und bietet mit den Vorklimatisierungsfunktionen einen hohen Klimakomfort. Die S-Klasse Hybride der zweiten Generation verfügen über ein vorausschauendes Energiemanagement und

verbessern so die Energieeffizienz. Die Betriebsstrategie des Hybridantriebs berücksichtigt nicht nur den aktuellen Fahrzustand und die Fahrerwünsche, sondern stellt sich auch auf den wahrscheinlichen Streckenverlauf (Steigungen, Gefälle, Kurven oder Geschwindigkeitsbegrenzungen) der nächsten acht Kilometer ein. Der »intelligente Hybrid« verwendet die Navigationsdaten von COMAND Online, um Ladung und Entladung der Hochvolt-Batterie zu steuern. Ziel ist es beispielsweise, vor einer Gefällstrecke den Energieinhalt der Batterie für den Antrieb zu nutzen, da sie bergab durch Rekuperation wieder geladen werden kann.

Die neue Mercedes-Benz B-Klasse Electric Drive⁴. Auf der New York International Auto Show präsentierte Mercedes-Benz erstmals die neue B-Klasse Electric Drive⁴, die im Jahr 2014 zunächst im US-Markt und dann auch in Europa eingeführt werden soll. Der Mercedes unter den Elektrofahrzeugen setzt deutliche Maßstäbe in puncto Komfort, Qualität und Sicherheit. Für die B-Klasse Electric Drive⁴ nutzen wir erneut das Know-how von TESLA Motors und integrieren den dort entwickelten Antriebsstrang. Für den leisen und lokal emissionsfreien Antrieb sorgt ein 130 kW starker Elektromotor, der bereits ab dem ersten Antippen des Gaspedals sein maximales Drehmoment von 340 Newtonmetern bereitstellt – das entspricht in etwa dem Drehmoment eines modernen Benzinmotors mit drei Liter Hubraum. Die Energieversorgung des elektrischen Antriebs übernimmt eine leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie. Sie ist platzsparend und sicher im sogenannten »Energy Space« im Unterboden des Fahrzeugs untergebracht. Durch dieses intelligente Packaging behält der Fünfsitzer den bekannt großzügigen Innen- und Kofferraum der B-Klasse. Die Höchstgeschwindigkeit ist zugunsten der Reichweite elektronisch auf 160 km/h begrenzt. Diese liegt – je nach Fahrzyklus – bei rund 200 Kilometern.

Einzigartiges Spektrum an Fahrzeugen mit Elektroantrieb.

Unser Spektrum an lokal emissionsfreien Fahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle reicht vom Pkw über Transporter und leichte Lkw bis hin zum Bus, sodass wir damit nahezu alle Mobilitätsanforderungen auf der Straße abdecken können. Seit Juni 2012 produzieren wir den neuen smart fortwo electric drive⁵, der mittlerweile in 16 Märkten weltweit erhältlich ist – unter anderem auch in China und den USA. Mit einem Anteil von rund 30% am Markt für Elektrofahrzeuge ist der smart fortwo electric drive⁵ in Deutschland führend. Mehr als 1.200 e-smarts sind rund um die Uhr bei unserem innovativen Mobilitätsdienst car2go im Dauereinsatz. Die Technik bewährt sich dabei tagtäglich in verschiedenen Metropolen rund um den Globus. Unsere Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL⁶ und der Mercedes-Benz Stadtbus Citaro FuelCELL-Hybrid sind die weltweit am besten erprobten Brennstoffzellenfahrzeuge. Die Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL⁷ ist bereits seit Herbst 2010 auf der Straße, im Transporterbereich liefern wir seit Mitte 2010 den Mercedes-Benz Vito E-CELL⁸ in den Varianten Kastenwagen und Kombi an Kunden aus, und bei den leichten Lkw haben wir den FUSO Canter E-CELL und den Freightliner Custom Chassis MT E-Cell im Angebot. Seit Mitte 2013 wird der Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Electric Drive⁹ an Kunden ausgeliefert. Er richtet sich an technikaffine Supersportwagen-Fans, die sich für Hightech-Lösungen der Zukunft begeistern. In China werden wir im Jahr 2014 das erste Elektroauto der Marke DENZA einführen, das wir gemeinsam mit unserem Partner BYD entwickeln und produzieren.

Unser »Weg zum unfallfreien Fahren«. Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Seit über 60 Jahren sind unsere Ingenieure bei der Entwicklung neuer Sicherheitstechnologien stets ihrer Zeit voraus. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Autonomes Fahren mit dem S 500 INTELLIGENT DRIVE.

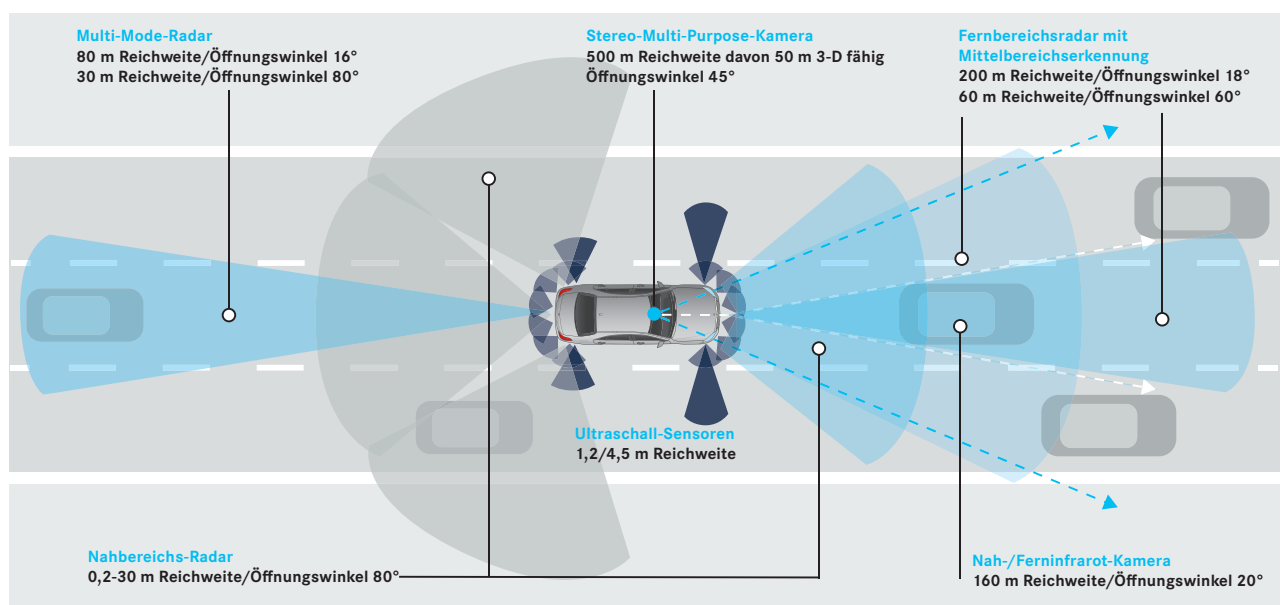
Ein Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien Fahren ist der S 500 INTELLIGENT DRIVE. Als erster Autohersteller der Welt hat Mercedes-Benz mit diesem Forschungsfahrzeug im August 2013 gezeigt, dass auch im Überland- und Stadtverkehr autonomes Fahren möglich ist. Die rund 100 Kilometer lange Route von Mannheim nach Pforzheim folgte den Spuren der Pionierin Bertha Benz, die auf dieser Strecke vor genau 125 Jahren die erste automobile Fernfahrt gewagt hatte. Im dichten Verkehr des 21. Jahrhunderts musste die selbstständig fahrende Mercedes-Benz S-Klasse hochkomplexe Situationen autonom meistern – mit Ampeln, Kreisverkehren, Fußgängern, Radfahrern und Straßenbahnen. Die Besonderheit: Dieser wegweisende Erfolg wurde nicht durch den Einsatz extrem teurer Spezialtechnologie, sondern mithilfe seriennaher Technik realisiert, wie sie ähnlich bereits in der neuen E- und S-Klasse sowie ab 2014 auch in der neuen C-Klasse verfügbar ist.

Aktives vorausschauendes Fahrwerk. Für zusätzliche Sicherheit und mehr Komfort sorgt die neue Stereo Multi Purpose Camera (SMPC), kurz Stereokamera. Dank zweier »Kameraaugen« kann sie im Bereich bis circa 50 Meter vor dem Fahrzeug dreidimensional sehen und hat insgesamt bis zu einer Entfernung von 500 Metern das Umfeld vor dem Fahrzeug im Blick. Ausgefeilte Algorithmen werten diese Informationen aus und können damit in einem großen Sichtbereich entgegenkommende, vorausfahrende und querende Fahrzeuge, aber auch Fußgänger sowie verschiedene Arten von Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen erkennen und räumlich einordnen. Die neue Kamera liefert damit Daten, die von unterschiedlichen Systemen weiterverarbeitet werden. Dazu zählt auch die Weltneuheit ROAD SURFACE SCAN, die in der neuen S-Klasse erstmalig eingeführt wurde und das ABC-Fahrwerk zum MAGIC BODY CONTROL erweitert. ROAD SURFACE SCAN erkennt und vermisst die Fahrbahnoberfläche vorausschauend, und ACTIVE BODY CONTROL, das verbesserte aktive Federungssystem, gleicht auf dieser Basis Karosseriebewegungen beim Überfahren der Straße weitgehend aus. Das Fahrwerk wird innerhalb von Sekundenbruchteilen auf die jeweilige Situation eingestellt, und die Aufbaubewegung kann deutlich verringert werden. Die Folge ist ein Fahrkomfort, wie es ihn bisher nicht gab. [↗ C.41](#)

- 1 S 400 HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 7,4 – 6,6/außerorts 6,5 – 6,1/kombiniert 6,8 – 6,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 159 – 147.
- 2 S 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,8 – 4,7/außerorts 4,6 – 4,3/kombiniert 4,7 – 4,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 124 – 115.
- 3 S 500 PLUG-IN HYBRID: Markteinführung im 2. Halbjahr 2014.
- 4 B-Klasse Electric Drive: Markteinführung zunächst in den USA im 2. Quartal 2014.
- 5 smart fortwo electric drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 15,1; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 6 B-Klasse F-CELL: H₂-Verbrauch in kg/100km 0,97; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 7 A-Klasse E-CELL: Stromverbrauch in kWh/100 km 17,5; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 8 Vito E-CELL: Stromverbrauch in kWh/100 km 25,2; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 9 SLS AMG Coupé Electric Drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 26,8; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

C.41

Rundumsicht in der S-Klasse



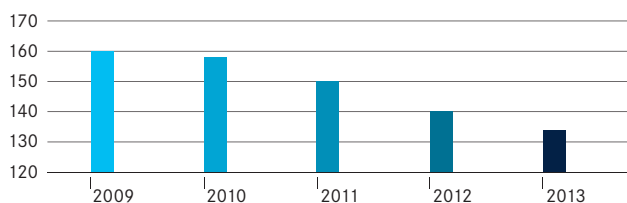
Fünf neue Assistenzsysteme im Mercedes-Benz Sprinter.

Einen Schwerpunkt bei der Entwicklung des neuen Sprinter bildete ein ganzes Bündel neuer Assistenzsysteme – darunter Weltneuheiten im Transportersegment. Premiere feierten zum Beispiel der Seitenwind-Assistent (Crosswind Assist), der Abstands-Warnassistent (COLLISION PREVENTION ASSIST), der Totwinkel- und Fernlicht-Assistent (Blind Spot Assist und Highbeam Assist) sowie der Spurhalte-Assistent (Lane Keeping Assist). Mercedes-Benz Vans unterstreicht mit dieser Vielzahl neuer Assistenzsysteme seine Rolle als Innovationstreiber und als Vorreiter in der Sicherheitstechnik. Ein Meilenstein in der Sicherheitstechnik ist der Seitenwind-Assistent. Er kompensiert Einflüsse von Windböen auf das Fahrzeug im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten nahezu vollständig. Das erforderliche Gegenlenken bei plötzlichen Böen ist reduziert, der Fahrer wird deutlich entlastet. Der Seitenwind-Assistent erkennt über die Sensoren des serienmäßigen ESP® auf das Fahrzeug einwirkende Kräfte durch Seitenwind und Windböen. Das Assistenzsystem bremst daraufhin gezielt einzelne Räder auf der dem Wind zugewandten Seite ab. Dies hat einen Lenkeffekt zur Folge und wirkt einem möglichen gefährlichen Abdriften des Fahrzeugs entgegen.

C.42

CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in der EU

CO₂/km



Umweltschutz

Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz. Daimler setzt sich entschieden für die Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität in den geografischen und gesellschaftlichen Umfeldern ein, in denen wir tätig sind. Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen des Daimler-Konzerns. Umweltschutz steht dabei nicht losgelöst neben anderen Zielen, sondern ist integraler Bestandteil der auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Die Ausrichtung auf eine höchstmögliche Produktqualität beinhaltet für Daimler die Erfüllung anspruchsvoller Umweltstandards und einen schonenden Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen. Maßnahmen zur umweltgerechten Produktgestaltung berücksichtigen daher den vollständigen Produktlebenszyklus, vom Design über die Produktion und Produktnutzung bis hin zur Entsorgung und Wiederverwertung. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definiert Daimler seine Umwelt- und Energiepolitik und bekennt sich zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und der die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht.

2,9 Mrd. € für den Umweltschutz. Auch im Jahr 2013 haben wir mit Nachdruck das Ziel verfolgt, die Ressourcen zu schonen und alle relevanten Emissionen zu reduzieren. Von der Fahrzeugentwicklung über die Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung haben wir dabei die Auswirkungen aller Prozesse im Blick. Im Jahr 2013 haben wir unsere Aufwendungen für den Umweltschutz um 4% auf 2,9 Mrd. € gesteigert.

CO₂-Ausstoß bei Pkw weiter gesenkt. Mercedes-Benz hat schon frühzeitig intensiv daran gearbeitet, den Verbrauch seiner Fahrzeuge zu senken und gleichzeitig die Leistung zu steigern – für mehr Fahrspaß und mehr Sicherheitsreserven. Mit einem Flottendurchschnitt von 134 (i. V. 140) g/km haben wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der in der Europäischen Union verkauften Pkw auch im Jahr 2013 erneut deutlich verringert. Mehr als 50 Mercedes-Benz Modelle emittieren weniger als 120 g CO₂/km, und über 100 Modelle tragen das Energieeffizienzlabel A+ oder A. ➔ [C.42](#)

Dazu zählt zum Beispiel auch der E 220 BlueTEC BlueEFFICIENCY Edition¹. Mit 114 Gramm CO₂ pro Kilometer ist er nicht nur das effizienteste Fahrzeug in seinem Segment, sondern er erfüllt auch die Abgasnorm Euro 6 und ist folgerichtig in die beste Effizienzklasse A+ eingestuft. Noch weniger CO₂ emittiert der E 300 BlueTEC Hybrid². Er kombiniert einen 150-kW-Vierzylinder-Dieselmotor mit einem 20-kW-Elektromotor und begnügt sich mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,1 Litern (NEFZ kombiniert). Das entspricht einer CO₂-Emission von 107 Gramm pro Kilometer.

1 E 220 BlueTEC BlueEFFICIENCY Edition: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 5,6 – 5,4/außerorts 4,1 – 3,7/kombiniert 4,6 – 4,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 122 – 114.

2 E 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,2 – 4,2/außerorts 4,2 – 4,1/kombiniert 4,2 – 4,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 110 – 107.

Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität wird Daimler die Verbrauchs- und CO₂-Werte künftig weiter reduzieren. Unser Ziel ist es, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf 125 g/km zu senken. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert: um mehr als 80% seit 1995 und um 23% in den vergangenen fünf Jahren. Noch darüber hinausgehende Reduktionen erreichen wir mit unseren BlueTEC-Diesel-Pkw. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt. Darüber hinaus ist der Anteil unserer Neufahrzeuge mit moderner Euro-VI-Technologie deutlich höher als bei jedem anderen Hersteller.

Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den CO₂-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Dies gelang, einhergehend mit der Einführung der BLUETEC-Technologie, durch neue und effizientere Motoren, eine bedarfsgerechtere Achsübersetzung sowie Verbesserungen bei den Reifen und in der Aerodynamik. Als erster Hersteller bietet Daimler sein komplettes europäisches Produktportfolio in Euro-VI-Version an. Den Anfang machte 2011 der neue Actros für den Fernverkehr. 2012 folgte der Antos für den schweren Verteilerverkehr. 2013 wurden der Arocs für das Baugewerbe sowie der Atego für den leichten Verteilerverkehr eingeführt. Mit den Sonderfahrzeugen Mercedes-Benz Unimog und Mercedes-Benz Econic, die seit dem vierten Quartal 2013 in Würth mit BLUETEC-6-Technologie vom Band rollen, haben wir die Produktoffensive von Mercedes-Benz Lkw abgeschlossen. Trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung liegt der Verbrauch unserer neuen Euro-VI-Motoren um bis zu 4% unter dem der Euro-V-Vorgängermotoren. Auch im Busbereich sind wir bei der Einführung neuester Abgastechnologien wegweisend: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra sind inzwischen mit Euro-VI-Technik verfügbar. Auf dem nordamerikanischen Markt setzen wir seit dem Jahr 2013 mit dem Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution neue Maßstäbe im Verbrauch: Dank seines neuen Detroit DD15 Motors mit bewährter Daimler BLUETEC Abgastechnologie sowie aerodynamischer Verbesserungen benötigt der neue Schwer-Lkw 7% weniger Kraftstoff als das Vorgängermodell. Dies wurde im Rahmen einer einwöchigen Verbrauchsfahrt quer durch die USA gemessen und von unabhängiger Seite bestätigt.

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr und bei Bussen kann der Dieserverbrauch auch durch den Einsatz der Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbraucht der FUSO Canter Eco Hybrid je nach Einsatzprofil bis zu 23% weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw, und der Freightliner M2e Hybrid benötigt im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 sogar bis zu 30% weniger Kraftstoff. Kein anderer Nutzfahrzeughersteller kann mehr Erfahrung, Erprobung und Serienreife in Sachen alternative Antriebe und Elektromobilität aufweisen – vom Transporter über den Lkw bis hin zum Bus. Weltweit sind mehr als 1,2 Mio. umweltfreundliche Daimler-Nutzfahrzeuge mit SCR-Technologie sowie weitere 21.000 mit alternativer Antriebstechnik auf der Straße.

In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20% reduzieren. Wir haben gegenüber dem Jahr 2005 mit Einführung der neuen Actros-Baureihe im Jahr 2011 bereits 10% Reduktion beim Verbrauch und bei den CO₂-Emissionen erreicht und arbeiten konsequent an der Realisierung der nächsten 10%.

Erster Serien-Linienbus nach Euro VI. Der neue Mercedes-Benz Citaro ist der erste Linienbus, der mit Motoren der strengen Abgasstufe Euro VI bereits deutlich vor Inkrafttreten der neuen Abgasnorm in Serie produziert wurde. Gegenüber den Vorgängern konnten die Emissionen des Citaro mit der neuen Euro-VI-Abgastechnologie um 80% reduziert werden; dies verbessert die Umweltqualität in Städten deutlich. Gleichzeitig werden die Kraftstoffkosten der Verkehrsbetriebe reduziert, da die neuen Stadtbusse mit rund 8% weniger Dieselmotorkraftstoff auskommen. Zur Sparsamkeit tragen die intelligente Kombination einer komplett neuen Motorengeneration und der Versorgung von Nebenverbrauchern aus rekuperativer Energiespeicherung beziehungsweise -nutzung bei. Bis zum Jahresende 2013 wurden bereits rund 1.200 Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra mit der umweltfreundlichen Euro-VI-Abgastechnologie ausgeliefert.

FUSO Canter Eco Hybrid und Daimler FleetBoard erhalten Nachhaltigkeitspreis. Im November 2013 erhielt Daimler Trucks gleich für zwei Produkte den »Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2014«. Die internationale Auszeichnung vergibt die Redaktion der Zeitung für den Güterverkehr »Transport«. Eine siebenköpfige Fachjury mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Medien beurteilte dabei die eingereichten Bewerbungen nach den Kriterien Ökonomie, Ökologie und soziale Verantwortung. In der Kategorie »Verteiler-Lkw bis 12 Tonnen« siegte der FUSO Canter Eco Hybrid mit deutlichem Vorsprung. Grundlage seiner hohen Wirtschaftlichkeit ist die weiterentwickelte, hocheffiziente Hybrid-Antriebstechnik. Sie basiert auf der im Global Hybrid Center in Japan entwickelten Architektur eines Parallelhybrids mit dem zusätzlichen Elektromotor zwischen Kupplung und Getriebe. Basis der Fahrstrategie des neuen Canter Eco Hybrid ist ein elektrisches und damit geräuscharmes Anfahren. Bei einer Geschwindigkeit von circa 10 km/h wird der Dieselmotor zugeschaltet. Je nach Leistungsanforderung unterstützt der Elektromotor den Dieselmotor beim Beschleunigen auch in höheren Geschwindigkeiten.

Die Consulting-Dienstleistung Daimler FleetBoard wurde mit dem ersten Preis in der Kategorie »Fahrer- und Transport-Management-Systeme« ausgezeichnet. Zahlreiche Transportunternehmen nutzen die FleetBoard Consultants, um Telematik und Transportmanagement nachhaltig in die existierende IT-Landschaft zu integrieren und damit Transportabläufe zu verbessern. Darüber hinaus verhilft FleetBoard zu einer dauerhaften Senkung des Kraftstoffverbrauchs und geringerem Verschleiß dank einer wirtschaftlichen Fahrweise. Insgesamt handeln Unternehmen so spürbar nachhaltiger und erzielen damit eine verbesserte CO₂-Bilanz entlang ihrer Logistikkette.

Der modernste Windkanal der Welt. Durch vielfältige Verbesserungen haben wir auch die Geräuschemissionen unserer Pkw, Lkw und Busse in den vergangenen Jahren deutlich verringert – und wir reduzieren sie weiter. Dazu trägt auch der neue Aeroakustik-Windkanal bei, der 2013 in Sindelfingen in Betrieb ging. Auf 4.200 Quadratmetern Fläche setzt die Anlage Maßstäbe bei der Strömungsqualität und Messtechnik. Wir führen dort Luftwiderstandsmessungen, akustische Untersuchungen und Strömungsfeldvermessungen bei Geschwindigkeiten von bis zu 265 km/h durch. Die Versuche im neuen Aeroakustik-Windkanal liefern die Basis dafür, über den Luftwiderstand Verbrauch und CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge weiter zu verringern und Windgeräusche – ein zentrales Komfortmerkmal bei höheren Geschwindigkeiten – erst gar nicht entstehen zu lassen.

Mercedes-Benz ist in der Disziplin Aerodynamik Taktgeber und stellt fast in allen Fahrzeugklassen die Autos mit den Bestwerten. Aktuelle Beispiele sind der CLA mit dem weltbesten Luftwiderstandsbeiwert für Serienfahrzeuge von 0,22 cW und die neue S-Klasse mit einem cW-Wert von 0,23.

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

Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs weiter reduzieren, ohne Abstriche an Sicherheit und Komfort. Dabei spielen neben der Materialauswahl auch die Bauteilkonstruktion sowie die Fertigungstechnik eine wichtige Rolle: Nicht jedes Material eignet sich für jedes Bauteil. Der höchste Anteil am Gesamtgewicht eines Fahrzeugs entfällt mit 35% auf den Rohbau. Es folgen das Fahrwerk mit 25%, die Komfort- und Sicherheitsausstattungen mit 20% sowie Motor und Getriebe mit 20%. Damit ist es am effektivsten, am Rohbau anzusetzen. Hier verwenden wir anstelle der herkömmlichen Stahlsorten zunehmend hoch- und ultrahochfeste Legierungen. Bei der neuen S-Klasse ist es uns gelungen, durch Leichtbauverbesserungen im Rohbau wie auch in anderen Komponenten das Fahrzeuggewicht im Vergleich zum Vorgängermodell um fast 100 Kilogramm zu reduzieren.

Kohlendioxid als künftiges Kältemittel. Die Debatte um Kältemittel für Klimaanlage in Automobilen stand im Jahr 2013 mehrere Monate im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Das einzige derzeit verfügbare Kältemittel, das den gesetzlich vorgegebenen Grenzwert erfüllt, ist eine chemische Verbindung mit der Bezeichnung R1234yf. Die von Daimler bei diesem Kältemittel durch mehrere Tests identifizierten Sicherheitsrisiken führten letztlich zu der Entscheidung, künftig das gleichermaßen sichere und umweltfreundliche Kältemittel CO₂ zu verwenden. CO₂ ist weder brennbar noch hochgiftig, und es kühlt sehr schnell. Deshalb arbeiten wir mit Hochdruck an der Entwicklung von CO₂-Klimaanlagen. Bis zur Serieneinführung der neuen Technik befüllt Daimler die Klimaanlage seiner Fahrzeuge unverändert mit dem sicherheitstechnisch bewährten Kältemittel R134a – so wie der Großteil aller anderen Automobilhersteller auch. Laut einer EU-Richtlinie ist dies je nach Zeitpunkt und Art der Typzulassung bis Ende 2016 erlaubt. Alle Modelle der Marken Mercedes-Benz und smart verfügen über eine entsprechende europaweit gültige Typgenehmigung.

Weitreichende Verwertbarkeit von Altfahrzeugen. Um die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge zu erhöhen, verringern wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Schon bei der Entwicklung achten wir deshalb auf eine recyclinggerechte Konstruktion. Alle Mercedes-Benz Modelle sind zu 85% stofflich recyclingfähig und zu insgesamt 95% wiederverwertbar.

Bewährte Bausteine unseres Recyclingkonzepts sind auch der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchteile, die Aufbereitung sogenannter Tauschteile sowie das Werkstattentsorgungssystem MeRSy Recycling Management.

Vermeidung von Abfällen. In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als entsorgen. Das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist deshalb in unseren Werken seit Jahren selbstverständlich. Um Abfälle von vornherein zu vermeiden, setzen wir auf innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung. Der Abfall, den wir nicht vermeiden können, wird weitgehend wiederverwertet. So liegt die Recyclingquote der Abfälle aus unseren Werken im Durchschnitt bei über 90%. In einzelnen Werken wird der Abfall mittlerweile fast zu 100% der Wiederverwertung zugeführt, sodass Deponieabfall nahezu vollständig vermieden wird.

Um unsere Aktivitäten im Umweltschutz zielgerichtet voranzutreiben, setzen wir auf umfassende Umweltmanagementsysteme: Mehr als 98% unserer Beschäftigten weltweit arbeiten heute in Werken, deren Umweltmanagementsysteme nach den Umweltnormen ISO 14001 beziehungsweise EMAS zertifiziert sind.

Umfangreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in der Produktion. Mithilfe umweltschonender Produktionsverfahren ist es uns gelungen, den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittel-emissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren zu begrenzen. So stieg der Energieverbrauch im Zeitraum von 2008 bis 2013 deutlich unterproportional zum Produktionszuwachs nur um 1,2% auf 11,1 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum aufgrund der Umstellung auf CO₂-ärmere Energieträger und einer effizienteren Energieerzeugung um 11,2% auf insgesamt 3,4 Mio. Tonnen zurück. Mit den laufenden Energieeinsparprojekten konnten wir auch den Energiemehrverbrauch, der aus dem deutlichen Produktionsanstieg und dem Hochlauf der beiden neuen Werke in Indien und Ungarn resultierte, zumindest teilweise kompensieren. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Energieverbrauch daher deutlich unterproportional um 2,7%, während die CO₂-Emissionen nahezu unverändert blieben. Mit ressourcenschonenden Techniken, zum Beispiel Kreislaufsystemen, haben wir den Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2008 und 2013 trotz deutlich steigender Produktion stabil halten können.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand stabil. Zum 31. Dezember 2013 waren im Daimler-Konzern insgesamt 274.616 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Damit lag der Personalstand erwartungsgemäß auf dem Niveau von Ende 2012. Während sich in Deutschland die Zahl der Beschäftigten auf 167.447 (i. V. 166.363) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöhte, gab es in den USA einen Rückgang auf 20.993 (i. V. 21.720), 14.091 (i. V. 14.610) Beschäftigte waren Ende 2013 in Brasilien und 11.275 (i. V. 11.286) in Japan tätig. **➔ C.43** Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 1.966 (i. V. 2.730). Der Belegschaftsrückgang in China resultiert aus der Integration der Vertriebsorganisationen im Pkw-Bereich in einer nicht konsolidierten Joint-Venture-Gesellschaft. Außerdem werden in Südafrika 2.274 Mitarbeiter in Vertriebsfunktionen, die bisher dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars zugeordnet waren, nun innerhalb der Vertriebsorganisation berichtet. In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahres 150.605 (i. V. 149.644) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Einen Belegschaftsaufbau verzeichneten im Jahr 2013 das Geschäftsfeld Daimler Financial Services und aufgrund des oben beschriebenen Struktureffekts unser Fahrzeugvertrieb. Während die Zahl der Beschäftigten bei Mercedes-Benz Vans gegenüber Ende 2012 weitgehend konstant blieb, verringerte sich die Belegschaft bei Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Daimler Buses. **➔ C.44**

Um auch bei administrativen Funktionen und verschiedenen Serviceleistungen weitere Qualitäts- und Effizienzsteigerungen zu realisieren, haben wir weltweit interne Dienstleistungen in sogenannten Shared Service Centern gebündelt. Dazu gehören Finanzprozesse, IT- und Entwicklungsaufgaben, Vertriebsfunktionen und bestimmte Standortdienstleistungen. In diesen Shared Service Centern, die aufgrund des fehlenden Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht konsolidiert werden, waren Ende 2013 rund 4.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Ebenfalls nicht in der Gesamtbelegschaft des Konzerns enthalten sind die Beschäftigten unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen; hier waren am 31. Dezember 2013 rund 17.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Hohe Ergebnisbeteiligung. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat vereinbarten für das erfolgreiche Geschäftsjahr 2012 erneut eine Ergebnisbeteiligung für unsere Tarifmitarbeiter: Ende April 2013 wurde allen anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG ein Betrag von 3.200 € ausbezahlt. Damit haben wir ein sichtbares Zeichen der Anerkennung für den Einsatz und das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesetzt.

Auch für das Geschäftsjahr 2013 werden die anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland wieder eine faire und angemessene Ergebnisbeteiligung erhalten. Deren Ermittlung erfolgte auf Basis einer neuen, transparenten Systematik, die zwischen Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat vereinbart wurde. Daraus ergab sich ein Wert von 2.541 €. Zusätzlich hat die Unternehmensleitung beschlossen, einen einmaligen Sonderbonus in Höhe von 500 € zu bezahlen. Dieser Sonderbonus steht für den ausdrücklichen Dank an die Belegschaft für das besondere Engagement im vergangenen Jahr. Die gesamte Beteiligung am Unternehmenserfolg in Höhe von 3.041 € wird im April 2014 ausbezahlt.

Altersdurchschnitt leicht gestiegen. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2013 weltweit bei 42,3 (i. V. 41,9) Jahren. In Deutschland waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 43,5 (i. V. 43,1) Jahre alt. In der Stammbeflegschaft der Daimler AG liegt der Anteil der Mitarbeiter, die 50 Jahre oder älter sind, derzeit bei rund 34%. Dieser Anteil wird auf Basis heutiger Annahmen in den nächsten zehn Jahren auf etwa 50% anwachsen. Veränderte tarifliche und gesetzliche Rahmenbedingungen wie die Rente mit 67 verstärken diesen demografischen Trend.

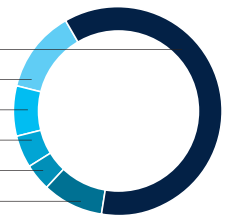
Im Rahmen unseres Diversity-Managements adressieren wir die Herausforderungen, die mit einer älter werdenden Belegschaft verbunden sind. Dazu gehört, dass wir die Voraussetzungen für eine noch bessere Einbeziehung älterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen und zugleich eine gezielte Nachwuchssicherung betreiben.

C.43

Mitarbeiter am 31.12. 2013

nach Regionen

Deutschland	61,0%
Europa, ohne Deutschland	12,7%
USA	7,6%
Brasilien	5,1%
Japan	4,1%
Sonstige	9,4%



C.44

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

	2013	2012	13/12 Veränd. in %
Beschäftigte (31.12.)			
Daimler-Konzern	274.616	275.087	-0
Mercedes-Benz Cars	96.895	98.020	-1
Daimler Trucks	79.020	80.519	-2
Mercedes-Benz Vans	14.838	14.916	-1
Daimler Buses	16.603	16.901	-2
Vertrieb Fahrzeuge	52.455	50.683	+3
Daimler Financial Services	8.107	7.779	+4
Sonstige	6.698	6.269	+7


Im Mai 2013 führte Daimler ein neues personalpolitisches Konzept ein, das auf das Erfahrungswissen ehemaliger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand setzt: Senior Experts können auf freiwilliger Basis zeitlich befristet wieder in das Unternehmen zurückkehren. Voraussetzung ist, dass Fachbereiche Bedarf an diesen Einsätzen haben. Gezielt wird dabei auf die Zusammenarbeit der verschiedenen Generationen mit ihren spezifischen Stärken gesetzt; Innovationskraft und umfangreicher Erfahrungsschatz werden vereint. Die ersten guten Erfahrungen mit den Senior Experts bestätigen diese Zielsetzung.

Betriebszugehörigkeit. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten lag im Berichtsjahr mit 16,2 Jahren über Vorjahresniveau (i. V. 15,8 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2013 im Durchschnitt seit 19,2 (i. V. 18,8) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 19,5 (i. V. 19,1) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,3 (i. V. 11,0) Jahren.

Diversity-Management-Aktivitäten. Diversity-Management ist ein strategischer Erfolgsfaktor für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Gemischt zusammengesetzte Teams lösen komplexe Aufgaben besser. Deshalb sind die Diversity-Management-Aktivitäten vor allem auf die Sensibilisierung von Vorgesetzten ausgerichtet. Darüber hinaus setzen wir Mentoring-Programme, Kommunikationsaktivitäten, Konferenzen, Workshops und eLearning-Tools ein. Durch die permanente Auseinandersetzung mit Diversity-Management wird so die Unternehmenskultur weiterentwickelt.

Frauenanteil gestiegen. Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebsnahen Krippenplätzen und speziellen Mentoring-Programmen. Daimler hat sich verpflichtet, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis zum Jahr 2020 konzernweit auf 20% zu erhöhen. Diese Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2013 bei 12,7% (i. V. 11,9%). Als technisch orientiertes Unternehmen haben wir bei der Zielvorgabe branchenspezifische Gegebenheiten sowie den aktuellen Frauenanteil in der Belegschaft berücksichtigt. Im Daimler-Konzern erreichte der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft weltweit 16,3% (i. V. 16,2%). In der Daimler AG betrug der Anteil der Frauen zum Ende des Berichtsjahres 14,6% (i. V. 14,4%).

Mitarbeiterqualifizierung. Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Für die betriebliche Qualifizierung kommen dabei unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, wie beispielsweise arbeitsplatznahes Lernen, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder das Lernen mit neuen Medien. Allein in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 107 (i. V. 112) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt 4,1 (i. V. 4,0) Tage im Jahr qualifiziert.

Nachwuchssicherung. Daimler geht bei seiner Nachwuchssicherung ganzheitlich vor. Unsere Initiative Genius vermittelt bereits Kindern und Jugendlichen wertvolle Einblicke in Zukunftstechnologien und Berufsbilder in der Automobilindustrie  genius-community.com. Schulabgänger können sich an unseren Standorten für eine technische oder kaufmännische Berufsausbildung oder für ein Studium an der Dualen Hoch-

schule Baden-Württemberg bewerben. Nach dem Studium bietet der Direkteinstieg oder unser globales Trainee-Programm CAREer attraktive Möglichkeiten, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Mit CAREer haben wir im Jahr 2013 weltweit rund 300 Absolventinnen und Absolventen technischer und kaufmännischer Studiengänge mit überdurchschnittlichem Studienabschluss sowie Bewerbern mit Praxiserfahrung einen Einstieg ins Berufsleben bei Daimler ermöglicht. Der Frauenanteil in CAREer liegt aktuell bei rund einem Drittel, und unsere Trainees und Alumni kommen aus rund 30 verschiedenen Nationen.

Zusätzlich internationalisieren wir unsere Ausbildungsaktivitäten, um auch in den Wachstumsregionen hohe Ausbildungsstandards zu etablieren und qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen. 2013 haben wir für unsere internationalen Pkw-Standorte das Mercedes-BenzQualificationSystem (MBQS) entwickelt. Es beschreibt die Rahmenbedingungen für einen effizienten Aufbau benötigter Qualifikationen im Ausland, einschließlich der Entwicklung von Meistern. In verschiedenen Projekten etablieren wir zudem Elemente einer dualen Ausbildung außerhalb Deutschlands.

Ende 2013 beschäftigten wir weltweit 8.630 Auszubildende (i. V. 8.267); in Deutschland haben im Berichtsjahr 2.014 (i. V. 2.109) junge Menschen eine Ausbildung bei uns aufgenommen. Dabei richten wir die Ausbildungs- und Übernahmezeiten konsequent am Bedarf und an der künftigen Entwicklung des Unternehmens aus. Die Übernahmequote lag in Deutschland im Jahr 2013 bei 89% (i. V. 91%).

Hohe Standards für die Vergabe von Werkverträgen. Werkverträge sind wichtige Instrumente für Unternehmen, um in ihrem wirtschaftlichen Handeln flexibel und wettbewerbsfähig bleiben zu können. Daimler bezieht über Werkverträge Leistungen, die von Spezialisten des jeweiligen Auftragnehmers besser und effizienter ausgeführt werden können als durch den Konzern selbst. Diese reichen beispielsweise von Gebäudeservices und dem Betrieb der Werkskantinen über die spezialisierte Logistik bis hin zu sehr komplexen Leistungen in Bereichen wie Entwicklung, Computertechnik und Beratung.

In Werkverträgen wird die Erbringung einer genau definierten Leistung gegen eine feste Vergütung geregelt. Um für alle Partner transparente und faire Bedingungen bei der Erfüllung solcher Verträge zu sichern, hat Daimler im Herbst 2013 neue Standards für die Vergabe und Ausführung von Werk- und Dienstverträgen auf dem Werksgelände beschlossen. Diese betreffen insbesondere die Arbeitsbedingungen und die Vergütung der von den Vertragsunternehmen eingesetzten Arbeitnehmer und gehen deutlich über die gesetzlich vorgeschriebenen Regelungen hinaus.

Damit die neuen sozialen Grundsätze auch nachhaltig wirken, wird Daimler ihre Einhaltung konsequent überwachen. Daimler prüft deshalb nicht nur bei der Zulassung zu einer Ausschreibung, ob die sich bewerbenden Unternehmen die Standards erfüllen, sondern auch regelmäßig während der Leistungserbringung.

Gesellschaftliche Verantwortung

Schwerpunkte unseres gesellschaftlichen Engagements.

Wirtschaftlicher Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung gehören für uns untrennbar zusammen. Deswegen engagieren wir uns weltweit für die Zukunft unserer Gesellschaft und orientieren uns dabei an unseren Werten und den Bedürfnissen vor Ort.

Im Jahr 2013 haben wir mit Spenden an gemeinnützige Institutionen und Sponsorings für gesellschaftliche Projekte einen Beitrag zur gesellschaftlichen Entwicklung in Höhe von über 60 Mio. € geleistet. Hinzu kommen unsere Corporate-Volunteering- und Stiftungsaktivitäten sowie eigeninitiierte Projekte.

Wir konzentrieren uns auf Handlungsfelder, die unserer Rolle als »guter Nachbar« an den Standorten weltweit förderlich sind, und auf Projekte, die von unserer Kernkompetenz als Automobilhersteller ebenso wie von unserem spezifischen Wissen profitieren können. Dazu gehören insbesondere Projekte aus den Themengebieten Wissenschaft, Technologie, Umwelt, Bildung, Verkehrssicherheit sowie Kunst und Kultur. Daneben fördern wir karitative Projekte und Projekte für das Gemeinwesen sowie den gesellschaftlichen und politischen Dialog.

Steuerung und Transparenz. Der Spenden- und Sponsoringausschuss des Vorstands steuert alle Spenden- und Sponsoringaktivitäten weltweit. Er stützt sich dabei auf die Spenden- und Sponsoringrichtlinie, die verbindliche Regelungen hinsichtlich der Kriterien, rechtlichen Bestimmungen und ethischen Standards schafft. Transparenz wird zudem durch unsere Spenden- und Sponsoringdatenbank geschaffen, in der sämtliche Spenden und Sponsorings des Konzerns weltweit erfasst werden. Regelmäßige Kommunikationsmaßnahmen tragen zur Einhaltung der Richtlinien durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit bei und sensibilisieren diese für die Risiken bei Spenden und Sponsoring.

Förderung politischer Parteien. Im Jahr 2013 haben wir ausschließlich in Deutschland die demokratischen Parteien mit insgesamt 320.000 € gefördert (i. V. 435.000 €). Davon erhielten CDU und SPD je 100.000 € (i. V. 150.000 €) sowie FDP, CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 € (i. V. 45.000 €).

Stiftungsförderung. Zur nachhaltigen Förderung des internationalen Wissensaustauschs und von Innovationen unterstützen wir weltweit gezielt Universitäten, Forschungseinrichtungen und interdisziplinäre Wissenschaftsprojekte. Unsere diesbezüglichen Aktivitäten haben wir in Stiftungen gebündelt.

Die Daimler und Benz Stiftung ist mit einem Stiftungsvolumen von 125 Mio. € ausgestattet. Sie fördert als Impulsgeber der Wissensgesellschaft die wissenschaftliche Vertiefung von Forschungsideen in den Bereichen Umweltschutz und Techniksicherheit sowie eine spezielle Expertengruppe zum Thema Mobilität, die die Auswirkungen und gesellschaftlich relevanten Aspekte des autonomen Fahrens erforschen soll. daimler-benz-stiftung.de

Mit dem Daimler-Fonds unterstützen wir im Rahmen des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft unter anderem die Vergabe des Deutschen Zukunftspreises für Technik und Innovation. Des Weiteren fördert die Stiftung im Rahmen von MINTernational den akademischen Nachwuchs auf dem Gebiet der Naturwissenschaften sowie die Internationalisierung der Universitäten. stifterverband.org

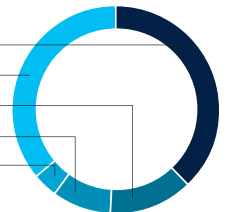
Wissenschaft, Technologie und Umwelt. Schon seit Jahren unterstützt Daimler die Arbeit von Umweltorganisationen bei verschiedenen Projekten. So hat der Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Baden-Württemberg, in Kooperation mit Daimler im Jahr 2012 ein Moor-Renaturierungsprojekt gestartet. Da in den vergangenen Jahrhunderten fast alle Moore in Baden-Württemberg entwässert und damit massiv geschädigt wurden, sollen zwei dieser Moore renaturiert werden. Davon profitieren viele bedrohte Pflanzen- und Tierarten wie auch das Klima insgesamt.

Bildung und Verkehrssicherheit. Zum Thema Sicherheit und Mobilität der Zukunft sind wir seit 2001 erfolgreich mit MobileKids unterwegs. Die Initiative vermittelt Verkehrssicherheit in der Schule auf spannende und spielerische Weise. Die Ideen und Inhalte von MobileKids werden unter anderem auch in China, der Türkei und Ungarn vermittelt. Mehr als eine Million Kinder weltweit konnten bereits fit für den Straßenverkehr gemacht werden. mobilekids.net

C.45


Spenden und Sponsoring im Jahr 2013

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




Ein verbesserter Zugang zu Bildung ist eine der nachhaltigsten Investitionen in die Gesellschaft und auch in unser Unternehmen. Mit unserer Bildungsinitiative Genius haben wir verschiedene Bildungsprojekte für Kinder und Jugendliche in den Schwerpunktbereichen Zukunftstechnologien, Mobilität und Umwelt gebündelt. Mit altersgerechten Angeboten und kostenfreien Workshops setzen wir an außerschulischen Lernorten auf praxisnahes und spielerisches Lernen. Darüber hinaus wurden bildungsplan-gerechte Unterrichtsmaterialien für die Fächer Naturwissen-schaft und Technik entwickelt. Hierzu bieten wir für Lehrkräfte Lehrerkongresse und -fortbildungen an.

 genius-community.com

Kunst und Kultur. Die Förderung von Kunst und Kultur mit ihrem Schwerpunkt in der regionalen Kulturförderung ist bei Daimler ein fester Bestandteil des unternehmerischen Selbst-verständnisses. So unterstützen wir beispielsweise die Berliner Philharmoniker und die Festspiele Mecklenburg-Vorpommern. In China unterhalten wir eine strategische Partnerschaft mit dem National Center for the Performing Arts und unterstützen Art Beijing sowie das International Music Festival. In Südafrika sind wir Partner des nationalen Projekts »21 icons«, einer Initiative, die es sich zum Ziel gesetzt hat, mit nationalen Vorbildern wie beispielsweise Nelson Mandela jüngere Generationen zu inspirieren, in deren Fußstapfen zu treten.  21icons.com

Karitative Projekte. Gemeinsam mit der Hilfsorganisation »Luftfahrt ohne Grenzen e.V.« transportierten zwei Konvois, bestehend aus mehreren neuen Mercedes-Benz Actros Sattel-zügen, Hilfsgüter für syrische Flüchtlinge in der Türkei. Die Lkw brachten rund 35.000 Decken, Winterkleidung für 120.000 Menschen, Kindernahrung für 150.000 Kinder, Impfstoff, Zelte, Rollstühle, Krankenwagen und mobile Krankenstationen auf dem fast 4.000 km langen Landweg in das türkisch-syrische Grenzgebiet.


Nach dem verheerenden Taifun auf den Philippinen im November 2013 hat Daimler kurzfristig 500.000 € für die notleidende Bevölkerung zur Verfügung gestellt und die Mitarbeiter zu Spenden aufgerufen. Die Spende an das Deutsche Rote Kreuz wurde in die Trinkwasserauf-bereitung und Seuchenvorsorge investiert.

Im Rahmen unseres nationalen Spendenengagements haben wir auch im Jahr 2013 karitative Initiativen in Deutschland mit besonderem Fokus auf Familien und Kinder gefördert. Dazu gehört das Projekt brotZeit e.V., das soziale Kinderbetreuung und aktive Seniorenförderung verbindet: Bedürftige Schulkinder erhalten ein kostenloses, ausgewogenes Frühstück, während Senioren Kinder mit Lernschwächen ehrenamtlich und individuell unterstützen.  brotzeitfuerkinder.com

Corporate Volunteering. Daimler Financial Services führt den »Day of Caring« inzwischen in mehr als 20 Ländern durch. Im Jahr 2013 waren weltweit über 2.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz, um in Gemeinschaftsaktionen einen Tag lang karitative Einrichtungen zu unterstützen. Höhepunkt der Aktionen war die sogenannte »Week of Caring« in den USA: Rund 1.000 Mitarbeiter waren eine Woche lang in über 30 verschiedenen Institutionen für gemeinnützige Projekte tätig.

Unsere Initiative ProCent haben wir im Berichtsjahr weiter ausgebaut: Hierbei spenden Daimler-Beschäftigte den Cent-betrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt und in einem Förderfonds angespart. Daraus unterstützt Daimler auf Vorschlag unserer Beschäftigten ökologische und soziale Projekte in Deutschland und weltweit. 2013 haben wir 175 Projekte mit über 1 Mio. € gefördert. Seit Beginn der Initiative im Jahr 2012 konnten insgesamt über 1,7 Mio. € für gemeinnützige Vorhaben zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Weihnachtsaktion »Schenk ein Lächeln« haben Daimler-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter im Raum Stuttgart 7.700 Päckchen mit Spielzeug, Schulsachen, Süßigkeiten oder Kleidung an Kinder und Jugendliche aus sozial schwachen Familien zusammengestellt. Die Weihnachtskartons hierfür stiftete das Unternehmen. Ein FUSO Lkw hat die Päckchen an verschie-denen Standorten eingesammelt; die Verteilung erfolgte über die gemeinnützige Organisation »Die Tafeln e.V.«.

Weiterführende Details zu den Förderprojekten und gesell-schaftlichen Aktivitäten des Konzerns finden Sie im Daimler-Nachhaltigkeitsbericht und auf unseren Internetseiten unter dem Stichwort Nachhaltigkeit.  daimler.com/nachhaltigkeit