

DAIMLER TRUCK



Nachhaltigkeitsbericht 2021



AUF DIE STRASSE BRINGEN, WAS ZUKUNFT HAT.

Unsere Geschichte beginnt vor mehr als 125 Jahren, und sie beginnt mit unerfüllten Bedürfnissen: Waren mussten transportiert, Entfernungen überwunden werden. Unsere Gründerväter haben die Lösungen dafür gefunden. Sie haben Lkw und Busse entwickelt und damit zu Fortschritt und Wohlstand in der Gesellschaft beigetragen.

Heute sorgen unsere Kunden weltweit für zuverlässigen, sicheren Transport. Wir sagen deshalb nicht ohne Stolz: Wir arbeiten für alle, die die Welt in Bewegung halten. Das macht auch uns zu einem wichtigen Teil der Gesellschaft. Und damit einhergeht eine entsprechend große Verantwortung – gegenüber unseren Mitarbeitern, unseren Kunden und gegenüber allen Menschen, die von unserem wirtschaftlichen Handeln berührt werden.

Unsere größte Verantwortung resultiert jedoch aus der steigenden Nachfrage nach unseren Produkten. Unsere Gesellschaft braucht Transport – aber sie will, dass er nachhaltig ist. Wir stehen also wieder vor einer (noch) ungelösten Aufgabe. Das schreckt uns nicht. Wir haben das Ingenieurwissen, die Erfahrung und den Willen, Neues zu denken und dann auch zu liefern.

Wir bringen auf die Straße, was Zukunft hat – für alle, die die Welt von morgen in Bewegung halten.



We improve.



We pioneer.



We learn.



We care.



We elevate.



We explore.



We trust.



We create.



We progress.



We pioneer.



WIR BRINGEN AUF DIE STRASSE, WAS ZUKUNFT HAT.

We create.



We care.



We deliver.



We orchestrate.



We inspire.



We enable.



We invent.



We protect.



We produce.



We deliver.



We listen.



We aspire.





Vorwort	5	Soziales	52
		Verkehrssicherheit und automatisiertes Fahren	53
		Beschäftigte	59
		Menschenrechte	78
Reporting		Anhang	
Nachhaltige Unternehmensführung	7	Berichtsprofil	84
Daimler Truck auf einen Blick	8	GRI-Index	87
Nachhaltige Geschäftsstrategie	9	Impressum	88
Wesentlichkeitsanalyse	10		
Nachhaltige Unternehmenssteuerung	12		
Risiko- und Chancenmanagement	13		
Steuerpflicht	14		
Compliance	15		
Partnerschaften mit Politik und Gesellschaft	26		
Umwelt	31		
Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung bei unseren Produkten	32		
Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung in der Produktion	43		
Klimaschutz und Ressourcenschonung in der Lieferkette	51		

Redaktioneller Hinweis

Ausschließlich im Interesse der besseren Lesbarkeit verzichten wir an vielen Stellen im Bericht auf geschlechtsspezifische Doppelnennungen wie „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“. Auch bei Verwendung der männlichen Form sind jedoch ausdrücklich alle Geschlechter gemeint.

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

Vorwort

GRI 102-14

Liebe Leserin, lieber Leser

dieser Nachhaltigkeitsbericht ist ein wichtiger Meilenstein für unser Unternehmen. Er ist der erste Bericht, den wir als eigenständiges, börsennotiertes Unternehmen vorlegen. Unsere Eigenständigkeit als Daimler Truck Holding AG bietet uns eine einmalige unternehmerische Chance. Gleichzeitig geht damit auch eine große Verantwortung einher: für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für die Umwelt sowie die Gesellschaft als Ganzes.

Der Rahmen, den wir uns für unser verantwortungsvolles Handeln gesetzt haben, heißt ESG. Diese englische Abkürzung steht für „Umwelt“, „Soziales“ und „Unternehmensführung“. Auf diese drei Themenfelder konzentrieren wir uns. Bereits in den vergangenen Jahren haben wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG viele Initiativen auf den Weg gebracht, die mit ihrem Wirken und ihrem Engagement auf die Themenfelder einzahlen. Was wir konkret als Daimler Truck im Jahr 2021 erreicht haben, lesen Sie in diesem Bericht.

Die größte Verantwortung für uns als Unternehmen ist der Umgang mit dem Klimawandel. Wir als Daimler Truck bekennen uns klar zum Pariser Klimaschutzabkommen. Es ist unser erklärtes Ziel, als führender Nutzfahrzeughersteller für unsere Kunden nachhaltige und damit zukunftsfähige Transportlösungen für den Warenverkehr und die Personenbeförderung auf den Markt zu bringen. In unserer Vision „Leading Sustainable Transportation“ kommt



dies deutlich zum Ausdruck. Ab 2039 wollen wir in Nordamerika, Europa und Japan ausschließlich CO₂-neutrale Fahrzeuge verkaufen – dieses Ziel haben wir uns bereits 2019 gesetzt. Gleichzeitig wollen wir unsere weltweite Produktion bilanziell CO₂-neutral machen. Und da wir gemeinsam mit unseren Lieferanten noch mehr bewirken können, wollen wir sie in unsere Nachhaltigkeitsinitiativen miteinbeziehen.

Darüber hinaus wollen wir auch in anderer Hinsicht Verantwortung für unsere Gesellschaft übernehmen: Wir bekennen uns zu den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Wir wollen ein guter Arbeitgeber sein. Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben höchste Priorität. Die Sicherheit unserer Fahrzeuge für alle Verkehrsteilnehmer immer weiter zu erhöhen, gehört für uns zum Selbstverständnis eines verantwortungsvoll handelnden Nutzfahrzeugherstellers.

Aktuelle Ereignisse wie der Krieg in der Ukraine zeigen, dass wir auch über unser wirtschaftliches Handeln hinaus bereitwillig Verantwortung übernehmen. Geld- und Sachspenden, die kostenfreie Bereitstellung von Lkw und Bussen für Hilfslieferungen sowie die personelle Unterstützung gezielter Hilfsmaßnahmen für die Menschen in der Ukraine sind für uns als Unternehmen, aber auch für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbstverständlich.

Wir haben uns bei Daimler Truck außerdem eine starke, zukunftsorientierte und nachhaltige Corporate Governance gegeben – wie Sie auch diesem Bericht entnehmen können.

Mit Blick nach vorne werden wir an all diesen Themen weiter konsequent arbeiten – und wir werden dabei vor allem auf zwei Dinge großen Wert legen:

Erstens: Transparenz und Nachvollziehbarkeit. Deshalb haben wir diesen Bericht entlang der ESG-Themenfelder gegliedert. Sie sind auch in Zukunft der Bezugsrahmen, um unsere Aktivitäten einzuordnen und bewertbar zu machen.

Zweitens: konkrete Veränderungen. Uns geht es bei Nachhaltigkeit um greifbare Ergebnisse. Unsere Unabhängigkeit als Unternehmen wollen wir von Beginn an nachhaltig gestalten. Wir wollen sicherstellen, dass unser wirtschaftliches Handeln im Einklang mit unserer Umwelt und unserer Gesellschaft steht.

Wir werden Sie, liebe Leserinnen und Leser, regelmäßig über unsere Fortschritte informieren und den Dialog mit Ihnen suchen.



Ihr Martin Daum

Vorsitzender des Vorstands der
Daimler Truck Holding AG



Daimler Truck

Nachhaltige
Unternehmensführung



Nachhaltige Unternehmensführung

Als führender Nutzfahrzeughersteller ist es unser Ziel, nachhaltige und damit zukunftsfähige Transportlösungen für den Warenverkehr und die Personenbeförderung zu entwickeln und auf die Straße zu bringen. Die damit einhergehende Verantwortung für unsere Mitarbeiter, für die Umwelt sowie die Gesellschaft als Ganzes nehmen wir sehr ernst und betrachten Nachhaltigkeit ganzheitlich als einen Bestandteil unseres Kerngeschäfts und unseres unternehmerischen Verhaltens.

Daimler Truck auf einen Blick

GRI 102-1/-2/-5/-6/-10

1 | Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

	2021
Aktive Belegschaft* (31. Dezember)	99.849
Produktionsstandorte	41
Absatz (Einheiten)	455.445
Finanzielle Kennzahlen (in Mio. Euro)	
Umsatz	39.764
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.574
Ertragsteuern	-891
Allgemeine Verwaltungskosten**	1.635
Ergebnis je Aktie (in €)	2,85

* Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft als Vollzeitäquivalent.

** Enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, wie etwa Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Vor rund 125 Jahren haben wir mit unseren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie begründet. Heute sind wir einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller. Wir beschäftigen rund 100.000 Mitarbeiter an über 40 Standorten in Nordamerika, Europa, Asien und Lateinamerika sowie an zahlreichen Vertriebs- und Servicepunkten in den meisten Ländern der Welt.

Das Jahr 2021 war aufgrund der Abspaltung Daimler Trucks von der damaligen Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) für unser Unternehmen eines der bedeutendsten der Geschäftshistorie. Die Bildung des eigenständigen Daimler Truck-Konzerns durch Herauslösung der Daimler Truck AG aus der damaligen Daimler AG wurde im Dezember 2021 mit erfolgreichem Börsengang sichergestellt.

Der Vorstand der Daimler Truck AG, der seit dem 1. Dezember 2021 in gleicher Besetzung auch als Vorstand der Daimler Truck Holding AG im Amt ist, hat hierbei vor allem die rechtliche und

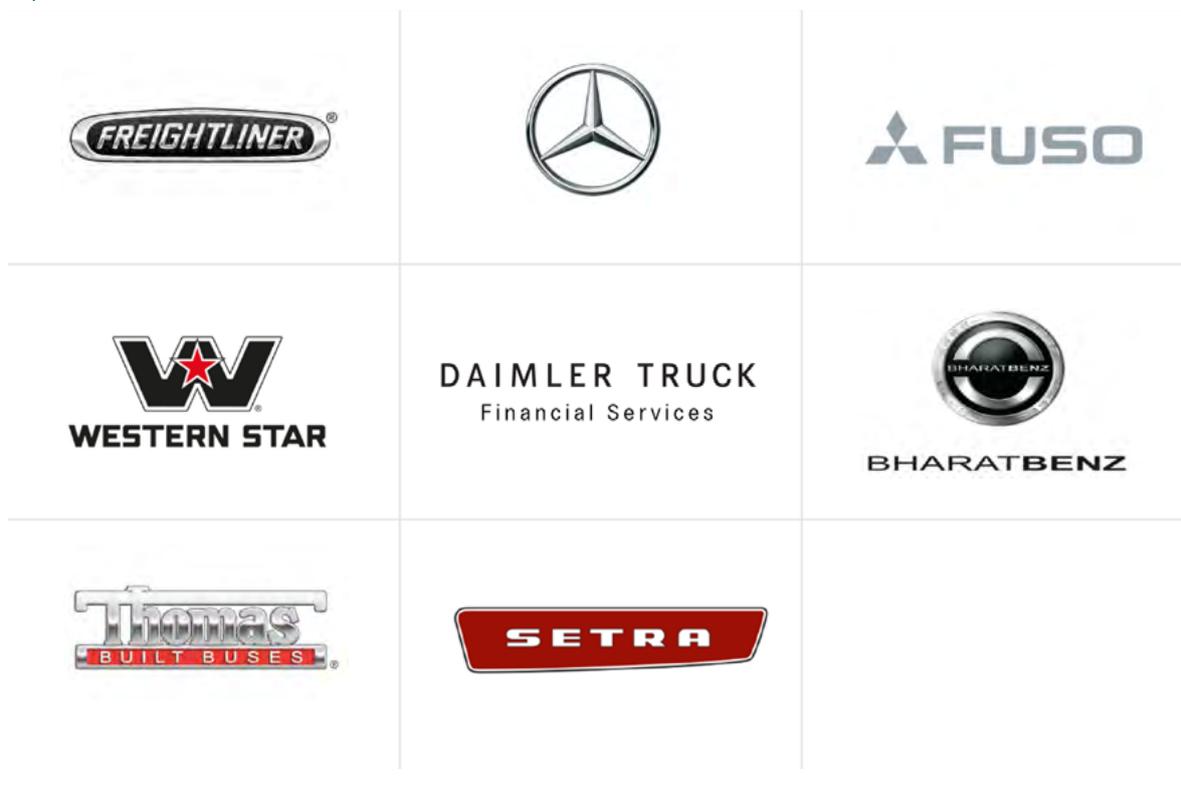
operative Trennung vom ehemaligen Mutterkonzern vorangetrieben und eine eigenständige Governance für die Führung eines global präsenten und agierenden Unternehmens aufgebaut, ohne dabei die Konzentration auf das operative Geschäft und die technische Transformation aufzugeben.

Die Daimler Truck AG ist die operativ tätige Führungsgesellschaft für das Nutzfahrzeuggeschäft. Dieses ist in vier Fahrzeugsegmente aufgeteilt: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia und Daimler Buses.

In unserem globalen Verbund entwickeln und produzieren wir Lkw und Busse, die unter den Marken BharatBenz, Freightliner, FUSO, Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses und Western Star vertrieben werden.

[➤ Geschäftsbericht Daimler Truck 2021](#)

2 | Unsere Marken



Nachhaltige Geschäftsstrategie

GRI 102-15/-47 SDG 8

Die nachhaltige Geschäftsstrategie von Daimler Truck setzt auf einem Fundament auf, das gemeinsam mit der damaligen Daimler AG geschaffen wurde: Demnach ergänzen Nachhaltigkeitsaspekte die Geschäftsstrategie von Daimler Truck nicht nur, sondern sie sind integrale Bestandteile von ihr.

Im Rahmen unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie achten wir auf ökonomische, ökologische und soziale Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit – nicht nur an unseren Produktionsstandorten, sondern entlang der gesamten vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Damit möchten wir den hohen Erwartungen und Ansprüchen unserer Stakeholder – der Kunden, Beschäftigten, Investoren und Geschäftspartner sowie Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und der Gesellschaft insgesamt – gerecht werden.

Unser Handeln werden wir künftig noch stärker auf die drei Aspekte Umwelt, Soziales und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Environment, Social, Governance – ESG) fokussieren. Dabei berücksichtigen wir anerkannte internationale Rahmenwerke, die Anforderungen unserer externen und internen Stakeholder sowie globale Trends. Daraus leiten sich auch die konzernweiten Handlungsfelder sowie Verantwortlichkeiten, geschäftsspezifische Ziele, Prozesse und Maßnahmen ab.

Die damalige Daimler AG legte sich auf sechs wesentliche Handlungsfelder fest: Klimaschutz und Luftreinhaltung, Ressourcenschonung, nachhaltige urbane Mobilität, Verkehrssicherheit, Datenverantwortung und Menschenrechte.

Im Berichtsjahr hat Daimler Truck auf folgende Themen Fokus gelegt:

- **Klimaschutz:** Daimler Truck möchte einen wichtigen Beitrag leisten, um den Klimawandel zu bekämpfen, und konzentriert sich dafür auf die Gestaltung einer CO₂-neutralen Zukunft des Warentransports und der Personenbeförderung. Ein CO₂-neutraler Transport auf den Straßen bis 2050 ist unser vorrangiges Ziel.
- **Verkehrssicherheit:** Wir verfolgen die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickeln automatisiertes Fahren unter Einbezug gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.
- **Datenverantwortung:** Unsere Zukunft sind nachhaltige, datenbasierte Geschäftsmodelle. Mit ihnen stellen wir die Bedürfnisse unserer Kunden in den Mittelpunkt. Dabei gehen wir verantwortungsvoll mit Daten um.
- **Menschenrechte:** Wir haben den klaren Anspruch, dass die Menschenrechte in allen unseren Gesellschaften eingehalten und auch bei unseren Partnern und Lieferanten geachtet werden. Wir wollen nur Produkte anbieten, die im Einklang mit den Menschenrechten produziert wurden.

Strategische Einbindung der Sustainable Development Goals

GRI 102-15

Um die Unternehmensleistung von Daimler Truck als Teil der damaligen Daimler AG im Hinblick auf die 17 Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals – SDGs) der Vereinten Nationen (United Nations – UN) zu bewerten, wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse 2020 zusammen mit TruCost eine SDG-Impact-Analyse durchgeführt. Dabei haben wir untersucht, welche positiven und potenziell negativen Auswirkungen unser Unternehmen auf die verschiedenen Ziele hat. Zudem haben wir jene Nachhaltigkeitsziele identifiziert, die für uns die größten Chancen und Risiken mit sich bringen.

Unsere strategischen Ziele in den konzernweiten Handlungsfeldern orientieren sich insbesondere an den SDGs 8 und 9 sowie 11, 12 und 13, auf die wir uns bereits unter dem Dach der damaligen Daimler AG fokussiert hatten:



SDG 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum: Indem wir in unseren eigenen Einheiten sowie in der Lieferkette einen risikobasierten Managementansatz zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte entwickeln und umsetzen, unterstützen wir die Durchsetzung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen. Durch die Herstellung unserer Produkte, die Erbringung unserer Dienstleistungen und unser großes Einkaufsvolumen schaffen wir zudem attraktive Arbeitsplätze in der ganzen Welt.



SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur: Wir bringen batterie- und wasserstoffbasierte Mobilität ganzheitlich gedacht auf die Straße, setzen auf vernetzte und digitale Services, auf umfassende Sicherheits- und Assistenzsysteme sowie auf automatisiertes Fahren. Damit gestalten wir den nachhaltigen Warentransport und die nachhaltige Personenbeförderung der Zukunft. Mit den damit zu erwartenden Vorteilen, zum Beispiel für Sicherheit und Klimaschutz, demonstrieren wir das Potenzial digitaler Innovationen für unsere Gesellschaft.



SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden: Mit Angeboten wie vollelektrischen Stadtbussen und Lkw sowie ganzheitlichen E-Mobilitäts-Systemen fördern wir den nachhaltigen Transport und die nachhaltige Personenbeförderung in urbanen Räumen.



SDG 12 – Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster: Wir arbeiten daran, die Effizienz unserer Fahrzeuge zu steigern und den Rohmaterialeinsatz erheblich zu senken. Eine der Aufgaben dabei ist, Materialkreisläufe für Primärrohstoffe, die für unsere Elektrofahrzeuge benötigt werden, zu stärken. Auf diese Weise stellen wir die Weichen für nachhaltige Produktionsmuster.



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

4 | UN Sustainable Development Goals



Nachhaltige Unternehmenssteuerung

GRI 102-18/-19/-20/-21/-22/-23/-31/-32 | SDG 16

Daimler Truck übernimmt Verantwortung – ökonomisch, ökologisch und sozial. Eine nachhaltige Unternehmensführung, führende Compliance-Management-Standards und eine transparente Berichterstattung sind dabei für Daimler Truck zentrale Prinzipien.

Management- und Organisationsstrukturen vor der Abspaltung

Das zentrale Managementgremium für Nachhaltigkeit der damaligen Daimler AG, das bis Ende November 2021 auch für die Daimler Truck AG zuständig war, war das Group Sustainability Board (GSB). Es berichtete an den Vorstand der damaligen Daimler AG. Den Vorsitz des GSB teilen sich die beiden Vorstandsmitglieder, die Zuständige für das Ressort Integrität und Recht, und dem Zuständigen Vorstand für das Ressort Entwicklung & Einkauf sowie zugleich Chief Technology Officer. Im GSB vertreten waren der Vorstandsvorsitzende sowie weitere Mitglieder des Vorstands mit den Verantwortlichkeiten Finanzen, Marketing & Vertrieb, Greater China. Die operative Arbeit leistete das Sustainability Competence Office (SCO) der damaligen Daimler AG, das mit Vertretern aus den Bereichen Integrität & Recht, Entwicklung & Einkauf, Konzernstrategie und Konzernkommunikation besetzt war.

Um unsere Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft zu unterstreichen, hat Daimler Truck bereits vor der Abspaltung

von der damaligen Daimler AG eine zukunftsorientierte Corporate Governance aufgestellt. Diese umfasst alle Geschäftsbereiche und legt Verantwortlichkeiten für Themenschwerpunkte der nachhaltigen Geschäftsstrategie fest.

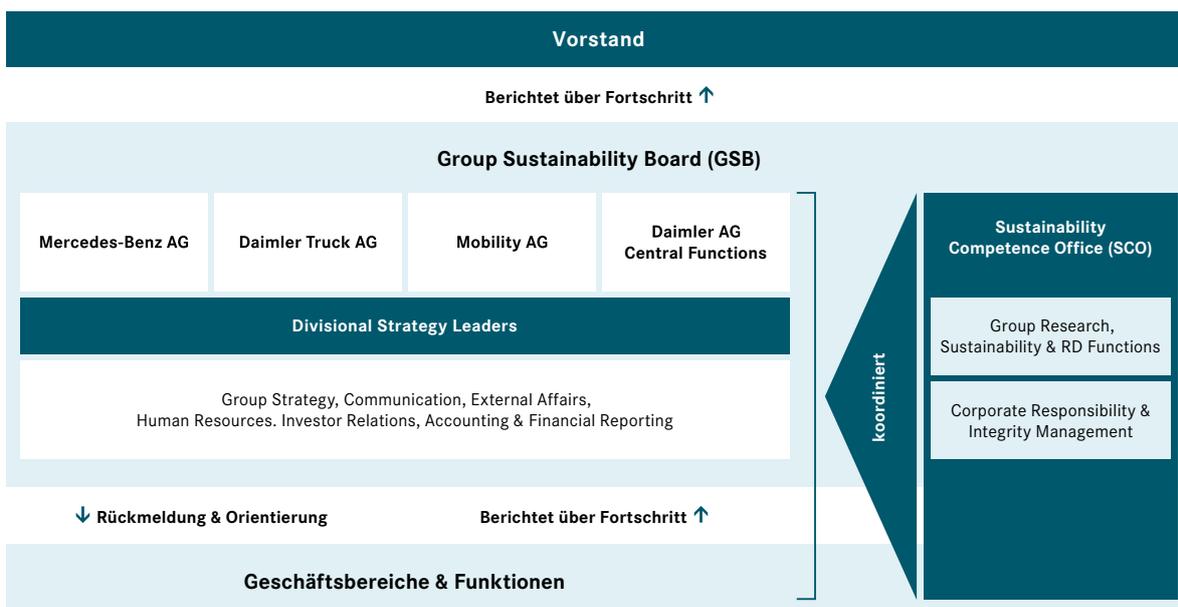
Management- und Organisationsstrukturen nach der Abspaltung

Seit Wirksamwerden der Abspaltung wird der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG über Nachhaltigkeitsthemen informiert. Der Aufsichtsrat und der Prüfungsausschuss der Daimler Truck Holding AG werden sich in ihren Sitzungen regelmäßig mit Nachhaltigkeitsthemen, beispielsweise mit den gesetzlichen Anforderungen des Lieferkettengesetzes und mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung, befassen.

Die Management- und Organisationsstrukturen sollen unsere Nachhaltigkeitsziele mit einer Nachhaltigkeits-Governance unterstützen. Das zentrale Leitungs- und Entscheidungsgremium für alle Nachhaltigkeitsthemen (Corporate Sustainability Board – CSB) ist auf den Vorstandsebenen der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG angesiedelt. Unter der Leitung des Vorstandsvorsitzenden wird das Corporate Sustainability Board zukünftig mindestens zweimal jährlich tagen.

Für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsthemen hat Daimler Truck nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG ein Sustainability Steering Committee (SSC) aufgebaut. Ihm werden Vertreter der oberen Führungsebene der Segmente angehören, die von Vertretern verschiedener

5 | Governance-Struktur vor der Abspaltung von der damaligen Daimler AG



6 | Governance-Struktur nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG



funktionaler Einheiten geleitet werden – darunter Forschung & Entwicklung, Produktion, Einkauf, Konzernstrategie, Personalwesen, Finanz- & Rechnungswesen sowie External Affairs und Konzernkommunikation. Das SSC tagt seit 2022 unter Leitung des Chief Legal & Compliance Officers mindestens einmal pro Quartal.

Die Bearbeitung der Fokusthemen aus der nachhaltigen Geschäftsstrategie wird zukünftig von den jeweils verantwortlichen Fachbereichen organisiert und strukturiert. Die Fortschritte sowie wichtige Entscheidungen werden zukünftig dem Sustainability Steering Committee und dem Corporate Sustainability Board berichtet beziehungsweise vorgelegt.

Innerhalb der Rechts- und Complianceabteilung kümmert sich ein Team für Nachhaltigkeitsmanagement um die Nachhaltigkeits-Governance-Angelegenheiten für Daimler Truck. In seine Verantwortung fallen neben dem Nachhaltigkeitsreporting auch die Nachhaltigkeitsthemen für die nachhaltige Geschäftsstrategie, die Human Rights Compliance sowie das Stakeholdermanagement.

Risiko- und Chancenmanagement

GRI 102-11/-15/-29/-30/-31 GRI 201-2

Daimler Truck ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Daimler Truck Holding AG und ihrer Tochtergesellschaften (insbesondere der Daimler Truck AG) verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko versteht Daimler Truck die Gefahr, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eine der Geschäftseinheiten daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören finanzielle ebenso wie nichtfinanzielle Risiken.

Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit von Daimler Truck zu sichern und auszubauen. Als Chance bezeichnen wir die Möglichkeit, aufgrund

von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Steuerung und Organisation

Unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern, ist Aufgabe der Segmente. Im Rahmen des Strategieprozesses ermitteln sie zudem, welche Risiken mit der geplanten längerfristigen Entwicklung verbunden sind und welche Chancen sich für weiteres profitables Wachstum bieten. Die Ergebnisse werden in die Entscheidungsprozesse eingebracht.

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

Das Risiko- und Chancenmanagement ist fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Es soll die Erreichung der Unternehmensziele nachhaltig unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen schärfen.

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

Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung von Effizienz und Wirksamkeit des Risiko- und Chancenmanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Result Management, der Rechts- und Complianceabteilung, der Konzernsicherheit, Investor Relation und M&A sowie der CFOs der Segmente der Daimler Truck Holding AG zusammen und wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

ESG-bezogene Risiken und Chancen

Nachhaltigkeitsaspekte sind in den konzernweiten Risiko- und Chancenmanagementprozess bei Daimler Truck integriert. Unter Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen werden Sachverhalte verstanden, die sich auf die drei Bereiche E, S und G auswirken und deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation von Daimler Truck auswirken kann.

Unter Sachverhalten bezogen auf den Bereich Umwelt werden unter anderem der CO₂-Ausstoß oder Extremwetterereignisse verstanden. Arbeitsrechtliche Standards, Produktsicherheit und Produkthaftung sowie die Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards bei Lieferanten sind Beispiele für Sachverhalte bezogen auf den Bereich Soziales. Der Bereich Unternehmensführung befasst sich beispielsweise mit Steuerehrlichkeit, Maßnahmen zur Korruptionsprävention sowie der Gewährleistung des Datenschutzes.

Die ESG-bezogenen Risiken und Chancen, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit sowie den Produkten und Dienstleistungen von Daimler Truck verknüpft sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-RUG haben können, sind in der Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation im Geschäftsbericht beschrieben. Schwerwiegende nichtfinanzielle Risiken lagen im Berichtsjahr nicht vor.

➤ Risiko- und Chancenbericht, GB 2021

Darüber hinaus können rechtliche Risiken oder Verstöße gegen Sozialstandards von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation von Daimler Truck, auf die Umwelt sowie auf die bei Partnern und Lieferanten beschäftigten Mitarbeiter haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler Truck deshalb – auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten – besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden.

Steuerpflicht

GRI 103-1/-2/-3 **GRI 207-1/-2/-3**

Daimler Truck versteht sich als verantwortungsbewusstes Unternehmen, das bestrebt ist, die weltweit geltenden steuerrechtlichen Pflichten zu erfüllen. Dabei wollen wir unseren Unternehmenswerten sowie unserer sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Im Rahmen der Konzernsteuerstrategie verfolgen wir insbesondere die folgenden Prinzipien:

- Durch unser Handeln wollen wir sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards durch Maßnahmen wie effiziente, qualitativ hochwertige und verlässliche Expertise, Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen eingehalten werden.
- Wir leben ein aktives Risikomanagement für den Konzern und dessen handelnde Mitarbeiter durch ein angemessenes Tax Compliance Management System (Tax CMS).

- Dem Grundsatz des „Good corporate tax citizen“ entsprechend verfolgen wir eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis wirtschaftlicher Gründe („Tax follows business“). Dies bedeutet, als Unternehmen der Verantwortung als Steuerzahler nachzukommen. Zudem streben wir eine kooperative, transparente und konstruktive Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden an. Dabei wahren wir unsere Rechtspositionen und vertreten unsere Interessen, wo immer wir es für sachgerecht und legitim halten.

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

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen bei Daimler Truck. Zudem machen sie konkrete Umsetzungsvorgaben für die gesetzliche Erfüllung und schärfen damit das Bewusstsein unserer Beschäftigten für steuerliche Sachverhalte. Gemäß dem unternehmerischen Verhaltenskodex 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.

Um konzernweit für Tax Compliance zu sorgen, etablierte die damalige Daimler AG ein Tax CMS, das auch für Daimler Truck Gültigkeit hat. Das Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich unseres allgemeinen Compliance Management Systems und wird seit der Abspaltung auch bei Daimler Truck fortgeführt.

Teil des Tax CMS ist auch ein steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen und zu kontrollieren, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden. Dieses konzernweit konsistente Risikomanagementsystem dient dazu, steuerliche Risiken bei Daimler Truck und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Mitarbeiter zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise eine laufende Überwachung oder Einbindung steuerlicher Risiken in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagementrichtlinie. Im Berichtsjahr sind uns keine wesentlichen Regelverstöße gegen die Steuergesetze bekannt geworden.



Compliance

GRI 103-1/-2/-3 SDG 16

Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt. Integrität und die Einhaltung von Regeln haben daher bei Daimler Truck einen hohen Stellenwert.

Unternehmenskultur der Integrität

GRI 102-16/-17

Neue Geschäftsfelder und innovative Technologien werfen ungewohnte Fragen auf – ethische wie rechtliche. Zusätzlich hat die COVID-19-Pandemie zu tiefgreifenden Veränderungen auf der ganzen Welt geführt. Gerade in solchen Zeiten des Wandels und der Unsicherheit kommt es besonders auf wertegeleitetes Handeln an.

Mit den Integritätsaktivitäten noch unter dem Dach der damaligen Daimler AG hat auch Daimler Truck folgende zentrale Ziele verfolgt:

- Kenntnis und Einhaltung der Verhaltensrichtlinie
- integriertes und verantwortungsvolles Verhalten aller Mitarbeiter und Führungskräfte
- Austausch und Dialog zu aktuellen Integritätsschwerpunkten und Risiken nicht integrierten Verhaltens

Integrität ist damit ein zentrales Element unserer Unternehmenskultur. Das bedeutet für uns nicht nur, geltende Gesetze und Regeln einzuhalten. Ebenso richten wir unser Handeln an gemeinsamen Grundsätzen aus, die von der damaligen Daimler AG entwickelt wurden. Dazu gehören insbesondere Fairness, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

Daimler Truck orientiert sich an den zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen als grundlegende Richtschnur für seine Geschäftstätigkeit. Die internen Grundsätze und Richtlinien von Daimler Truck bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und weiteren internationalen Prinzipien auf. Hierzu zählen die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Unsere konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie, die wir nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG übernommen haben, dient uns als gemeinsamer Wertmaßstab: Sie legt die Leitlinien unseres Handelns fest und hilft uns, richtige Entscheidungen zu treffen – denn insbesondere in Situationen, für die es keine klaren Vorgaben gibt oder in denen diese unterschiedlich ausgelegt werden können, ist integriertes Handeln wichtig.

Unsere Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der kontrollierten Konzerngesellschaften der Daimler Truck Holding AG bindend. Unter dem Dach der damaligen Daimler AG wirkten Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit an ihrer Erstellung mit. Die Verhaltensrichtlinie liegt in zehn Sprachen vor und enthält unter anderem Regelungen zur Prävention von Korruption, zur Achtung der Menschenrechte, zum Umgang mit Daten sowie zur Produktsicherheit und zur Einhaltung technischer Vorschriften. Die Beschäftigten von Daimler Truck können unsere Verhaltensrichtlinie in der Einheitlichen Regelungsdatenbank sowie im Intranet mit allen wichtigen Informationen wie FAQ, Anlaufstellen und Ansprechpartnern abrufen.

In der Verhaltensrichtlinie haben wir auch spezielle Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert: Insbesondere von ihnen erwarten wir, dass sie durch integriertes Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und den Beschäftigten Orientierung geben.

Zudem steht den Beschäftigten von Daimler Truck auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner für Integritäts-, Compliance- und Rechtsfragen zur Verfügung. Es bewertet die Anfragen unserer Beschäftigten und leitet, falls notwendig, entsprechende Maßnahmen ein.

Unsere Beschäftigten in der Zentrale und in den kontrollierten Konzerngesellschaften des Daimler Truck-Konzerns absolvieren regelmäßig ein verpflichtendes webbasiertes Training zur Verhaltensrichtlinie. Führungskräfte sind Vorbilder und nehmen daher eine besondere Rolle in Bezug auf Integrität, Compliance und Recht ein. Um sie dabei zu unterstützen, beinhaltet das Trainingsprogramm auch ein spezielles verpflichtendes Managementmodul.

[Interne Informations-, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen](#)

Compliance Management

GRI 103-1

Mit unserem Compliance Management System (CMS) wollen wir bei Daimler Truck die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen fördern sowie Fehlverhalten vorbeugen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

Das CMS von Daimler Truck umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu fördern. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird bei Daimler Truck weltweit angewendet. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen.

Compliance-Werte und -Ziele

Wir wollen mögliche Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, vermeiden und so einen Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens leisten.

Schwerpunktziele unserer Compliance-Aktivitäten sind

- die Einhaltung von Antikorruptionsvorschriften,
- die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs,
- die Übereinstimmung unserer Produkte mit technisch-regulatorischen Anforderungen,
- die Achtung und Wahrung der Menschenrechte,
- die Beachtung der Datenschutzgesetze,
- die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und
- die Prävention von Geldwäsche.

Compliance-Organisation

GRI 103-2/-3

Die Compliance-Organisation des Daimler Truck-Konzerns ist regional und entlang der Funktionen aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – beispielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale oder regionale Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Compliance-Standards eingehalten werden. Das Netzwerk unterstützt das Management der Konzerngesellschaften dabei, das Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.



Zudem steuert das Compliance Board des Daimler Truck-Konzerns übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob unsere Compliance-Maßnahmen wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und im Geschäftsumfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Compliance Board setzt sich aus Vertretern der Compliance- und Rechtsbereiche zusammen, tagt regelmäßig und wird durch den Chief Legal & Compliance Officer geleitet.

Im Berichtszeitraum berichteten bis zur Abspaltung der Chief Compliance Officer und Vice President Legal Product & Technology sowie der Vice President & Group General Counsel direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der damaligen Daimler AG. Zudem wurde an den Vorstand der damaligen Daimler AG berichtet – unter anderem über den Status des CMS, seine Weiterentwicklung sowie über das Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO).

Darüber hinaus erstattete der Vice President & Group General Counsel der damaligen Daimler AG regelmäßig Bericht an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee innerhalb der damaligen Daimler AG. Unter dem Dach der damaligen Daimler AG berichteten der Chief Compliance Officer sowie der Vice President Legal Product & Technology ebenfalls an das Group Risk Management Committee.

Seit der Abspaltung im Dezember 2021 berichtet bei Daimler Truck der Chief Legal & Compliance Officer regelmäßig an den Vorstand der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG, an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie an das Group Risk Management Committee. Die Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern wird durch die direkte Berichtslinie an die Rechts- und Complianceabteilung sowie den Vorstandsvorsitzenden, der nicht operativ tätig ist, aus Sicht des Unternehmens gewährleistet. Es wird nicht an die CEOs der Geschäftsfelder berichtet.

Compliance-Risiken

GRI 103-2/-3

Die damalige Daimler AG untersuchte und evaluierte jährlich systematisch alle Konzerngesellschaften und die Zentralbereiche, um Compliance-Risiken zu minimieren. Die Einheiten der heutigen Daimler Truck AG waren als Konzernbestandteile in dieser Analyse enthalten. Dabei wurde beispielsweise auf zentral verfügbare Informationen zu den Konzerngesellschaften zurückgegriffen – unter anderem Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle sowie Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig, wurden weitere lokal erhobene Informationen ergänzt. Die Analyseergebnisse werden an die Vorstands- und Aufsichtsratsgremien berichtet und sind Grundlage unserer Compliance-Risikosteuerung. Die Prozesse des Compliance-Risikomanagements wurden von der Daimler Truck AG nach der Abspaltung übernommen und werden zukünftig an deren Anforderungen angepasst und weiterentwickelt.

Compliance-Programm

GRI 103-2/3

Das Compliance-Programm von Daimler Truck umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu minimieren und Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen werden aus den Erkenntnissen unserer systematischen Compliance-Risikoanalyse abgeleitet. Hierbei setzen wir unter anderem folgende Schwerpunkte: konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten, Formulierung von klaren Anforderungen an das Verhalten unserer Geschäftspartner sowie kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance. Diese Punkte beschreiben wir nachfolgend näher.

Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem BPO

GRI 102-17/-34 GRI 103-3 GRI 207-2

Das Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO), das unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurde und auch für Daimler Truck Gültigkeit hat, ermöglicht es weltweit Beschäftigten von Daimler Truck sowie Geschäftspartnern und Dritten, Regelverstöße zu melden. Per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular können Hinweise übermittelt werden. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen darüber hinaus externe, gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland steht Hinweisgebern ein externer neutraler Mittler als zusätzliche Anlaufstelle zur Verfügung.

Meldungen an das Hinweisgebersystem BPO machen uns auf mögliche Risiken für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam. Damit können Schäden abgewendet werden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie, die auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG für Daimler Truck Gültigkeit hat, regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Ihr Ziel ist es, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Ebenso dient die Richtlinie als Maßstab, mit dem wir bei Daimler Truck Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden.

Wird ein Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit geringem Risiko für das Unternehmen eingestuft, übergibt das BPO den Fall an den zuständigen Bereich – zum Beispiel den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder den Konzerndatenschutz. Dieser geht dem Hinweis nach und klärt den Fall eigenverantwortlich auf. Zu Regelverstößen mit geringem Risiko für das Unternehmen zählen beispielsweise Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit einem Wert unter 100.000 € – sofern sie nicht im Bereich Korruption anzusiedeln sind.

Stuft das BPO einen Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko 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. Auch Fälle von sexueller Belästigung, Menschenrechtsverletzungen, Diskriminierung oder Rassismus gehören in diese Kategorie.

Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, setzen wir auf unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen. So erschienen unter dem Dach der damaligen Daimler AG Informationsmaterialien wie länderspezifische Infocards, Pocket Guides oder ein Erklärfilm, der in zehn Sprachen zur Verfügung steht. Diese haben auch für Daimler Truck Gültigkeit. In diversen Dialogveranstaltungen wurden unter dem Dach der damaligen Daimler AG Mitarbeiter über das BPO informiert. Darüber hinaus wurden die Beschäftigten im Berichtsjahr unter dem Dach der damaligen Daimler AG regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße informiert.

Im Berichtsjahr 2021 wurden über das Hinweisgebersystem BPO 21 Major-Risk-Fälle für Daimler Truck neu angelegt. Insgesamt wurden im Jahr 2021 fünf Fälle als „zutreffend/closed (partially) with merit“ geschlossen, an denen drei Personen beteiligt waren (in zwei der fünf Fälle war es nicht möglich, Rückschlüsse auf das Verhalten einzelner Personen zu ziehen). Bei diesen Fällen bestätigte sich ein konkreter Anfangsverdacht. Davon gehörten unter anderem ein Fall in die Kategorie „Diebstahl über 100.000 €“, ein Fall in die Kategorie „technical Compliance“ und ein Fall in die Kategorie „unrechtmäßige Bereicherung über 100.000 €“. In keinem der Fälle bestätigten sich Vorwürfe, die sich auf unangemessenes Verhalten Beschäftigter gegenüber Dritten bezogen. Ein Fall entfiel auf die Kategorie „Schaden über 100.000 €“. Ein weiterer Fall entfiel auf die Kategorie „andere hohe Risiken“. Bei den als zutreffend geschlossenen Fällen entscheidet das Unternehmen unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2021 gehörten Ermahnungen sowie eine außerordentliche Kündigung.

Integres Verhalten von Vertriebspartnern und Lieferanten

Daimler Truck erwartet nicht nur von seinen Beschäftigten, dass sie sich an Regeln und Gesetze halten, sondern stellt auch klare Compliance-Anforderungen an seine Geschäftspartner. Integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Was wir im Einzelnen von unseren Vertriebspartnern und Lieferanten erwarten, haben wir in den Business Partner Standards formuliert, die im Berichtsjahr unter dem Dach der damaligen Daimler AG überarbeitet wurden und die auch bei Daimler Truck Anwendung finden und weiterentwickelt werden.

Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Dies überprüfen wir auf der Vertriebsseite kontinuierlich im Rahmen eines weltweit einheitlichen und risikobasierten Prozesses (Sales Business Partner Due-Diligence Process). Im Berichtsjahr haben wir alle neuen Vertriebspartner des damaligen Daimler-Konzerns geprüft. Im Rahmen eines permanenten Monitoring-Prozesses prüften wir darüber hinaus zudem alle bestehenden Vertriebspartner. Das kontinuierliche Monitoring zielt darauf ab, mögliche Integritätsverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Außerdem entwickeln Compliance und Einkaufsbereiche gemeinsam unsere weltweit einheitlichen und risikobasierten Verfahren zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten (Supplier Due Diligence) stetig weiter. Verstößt ein Partner von Daimler Truck gegen unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess zu beenden.

Unseren Geschäftspartnern von Daimler Truck geben wir die Business Partner Standards an die Hand, die von der damaligen Daimler AG nach der Abspaltung übernommen wurden. Auf Basis dieser Standards und unserer Verhaltensrichtlinie stellen wir unseren Geschäftspartnern weiterhin auch ein spezifisch entwickeltes Compliance Awareness Module zur Verfügung. Das Modul sensibilisiert für aktuelle Anforderungen wie beispielsweise Korruptionsprävention, Kartellrecht, Product Compliance sowie die Wahrung von Menschenrechten. Damit bieten wir unseren Lieferanten und Vertriebspartnern eine Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken.

Verantwortung in der Lieferkette

Interne Informations-, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen

GRI 102-27 **GRI 103-2/-3**

Auf Grundlage der Verhaltensrichtlinie bietet Daimler Truck ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an.

Der Bedarf für das Schulungsangebot wurde regelmäßig ermittelt, Anpassungen sowie Erweiterungen vorgenommen und Evaluationen durchgeführt. Als Teil der damaligen Daimler AG galten die Trainingsinhalte und -themen auch für Daimler Truck und werden auch zukünftig fortgeführt und weiterentwickelt.

Die Inhalte und Themen der Trainings orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Den Beschäftigten in der Verwaltung wird ein webbasiertes, zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm geboten, das aus unterschiedlichen, verpflichtenden Modulen besteht. Mitarbeiter aus der Produktion und produktionsnahen Bereichen können freiwillig am Trainingsprogramm teilnehmen. Die entsprechenden Trainingsmodule weisen wir den Beschäftigten bei Einstellung, bei Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Funktion mit erhöhtem Risiko automatisch zu. Die webbasierten

Trainingsmaßnahmen stehen über ein Learning Management System weltweit zur Verfügung. Das webbasierte Trainingsangebot ergänzen wir durch Präsenztrainings, die wir 2021 teilweise in digitaler Form durchgeführt haben.

Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen bieten wir Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen an. Im Rahmen eines Onboarding-Programms informieren wir zum Beispiel neue Mitglieder des Aufsichtsrats über Rechts- und Compliance Themen sowie das Compliance Management System.

Neu ernannten Mitgliedern der Geschäftsleitungen von Konzerngesellschaften stellen wir mit dem sogenannten Corporate-Governance-Navigator einen kompakten Überblick zu wichtigen Aspekten der Unternehmensführung zur Verfügung. Das Modul vermittelt Informationen zu Aufgaben, Verantwortlichkeiten, Ansprechpartnern und Anlaufstellen im Zusammenhang mit zentralen Themen der Rechts- und Compliance-Organisation sowie angrenzender Bereiche. Auf diese Weise unterstützt es die Teilnehmenden in ihrer neuen Rolle.

Tabellen: Compliance Trainingsprogramme

Monitoring und Verbesserung

GRI 103-2/-3

Daimler Truck überprüft weiterhin Prozesse und Maßnahmen seines CMS und analysiert, ob sie angemessen und wirksam sind. Dafür greifen wir auf Informationen zu den Konzerngesellschaften und auf weitere lokal erhobene Informationen zurück. Zudem beobachten wir unsere Prozesse regelmäßig anhand von Leistungsindikatoren wie etwa der individuellen Prozessdauer oder -qualität. Um diese Indikatoren zu bestimmen, kontrollieren wir unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG auditierte die CMS der damaligen Daimler AG für Antikorruption, Antitrust und Technical Compliance nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegten Prüfungen wurden für die damalige Daimler AG für das CMS Antikorruption im Jahr 2019, für das technical CMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz 2020 und für das CMS Antitrust im Jahr 2021 als Re-Audit nach erstmaliger Prüfung 2016 erfolgreich abgeschlossen. Auch das Data Compliance Management System wurde 2019 auf sein Design geprüft. Im Rahmen der dezentralen Wirksamkeitsprüfung waren auch ausgewählte Einheiten der Daimler Truck AG Bestandteil.

Falls veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen es notwendig machen, passen wir unsere Prozesse und Maßnahmen im CMS an. Die Konzerngesellschaften setzen die

jeweiligen Verbesserungsmaßnahmen eigenverantwortlich um. Zudem überprüfen sie die lokalen Maßnahmen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und informieren die zuständigen Führungsgremien laufend über die Ergebnisse des Monitorings.

Schwerpunkte des Compliance Managements

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und bedeutet, dass wir uns an Gesetze und Regeln halten. Wir setzen konkrete Maßnahmen um und fördern regelkonformes Verhalten im Unternehmen. Wie wir unsere Schwerpunktziele angehen, an welchen Gesetzen und Richtlinien wir uns dabei orientieren und welche konkreten Maßnahmen wir umsetzen, stellen wir nachfolgend dar:

Bekämpfung von Korruption

GRI 103-1/-2/-3 GRI 205-1

Daimler Truck hat sich verpflichtet, Korruption zu bekämpfen – denn sie schadet dem fairen Wettbewerb, den Gesellschaften und unserem Konzern. Dabei gehen unsere Maßnahmen zur Korruptionsprävention über die Einhaltung nationaler Gesetze hinaus: Wir orientieren uns zusätzlich an der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie an der UN-Konvention gegen Korruption (2003).

Als Gründungsmitglied des Global Compact der Vereinten Nationen (UN Global Compact) hat die damalige Daimler AG aktiv daran mitgewirkt, Korruption – einem seiner zehn Handlungsprinzipien entsprechend – weltweit zu bekämpfen. Die Daimler Truck AG nimmt seit April 2022 ebenfalls am UN Global Compact teil und wird dieses Engagement gegen Korruption weiterführen.

Unser Korruptionspräventions-Compliance-Programm basiert auf unserem konzernweiten CMS. Ein wichtiger Bestandteil ist das integrierte Risk Assessment. Bei der Bewertung möglicher Risiken berücksichtigen wir sowohl interne Informationen, etwa das Geschäftsmodell einer Einheit, als auch externe Informationen wie den Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International. Erhöhte Korruptionsrisiken sehen wir insbesondere bei Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern sowie bei unseren Geschäftsbeziehungen zu autorisierten Händlern und Generalvertretern weltweit.

Die Ergebnisse des Risk Assessments bilden unsere Basis, um zielgerichtete Maßnahmen zur Korruptionsprävention umzusetzen, die sich am jeweiligen Risiko der Einheit orientieren. Ziel dieser Maßnahmen ist es, Korruption in allen Geschäftsaktivitäten zu vermeiden – beispielsweise indem wir Geschäftspartner und Transaktionen kritisch prüfen und mit Behörden und Amtsträgern besonders sensibel umgehen. Damit wollen wir von vornherein einem möglichen Anschein von Bestechlichkeit und Bestechung vorbeugen.

Das Management der jeweiligen Konzerngesellschaften ist dafür verantwortlich, die Maßnahmen umzusetzen; bei ihm liegt auch die Aufsichtspflicht. Dabei arbeitet das Management eng mit den Fachabteilungen des Bereichs Recht & Compliance zusammen. Die Daimler Truck AG überwacht die Tätigkeiten des Managements der jeweiligen Konzerngesellschaft. In den Konzerngesellschaften unterstützen unabhängige Local Compliance Officers das verantwortliche Management dabei, unser Korruptionspräventions-Compliance-Programm umzusetzen.

Daimler Truck überprüft regelmäßig die Wirksamkeit seiner Maßnahmen und entwickelt ihre Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter. Zudem sensibilisieren wir weltweit unsere Beschäftigten durch vielfältige Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen dafür, wie wichtig das Thema Korruptionsprävention ist.

[Tabellen: Compliance Trainingsprogramme](#)

Förderung von fairem Wettbewerb

GRI 103-1/-2/-3

Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler Truck-Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Er orientiert sich an den Maßstäben der zugrunde liegenden europäischen Regelungen und berücksichtigt die ständige Rechtspraxis der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Auf diese Weise wollen wir in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherstellen.

Mit Beratungen, Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Besonders wichtig ist dies beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden. Neben der zentralen Daimler Truck AG-Rechts- und Complianceabteilung mit spezialisierten Fachberatern stehen den weltweiten Geschäftsfeldern auch lokale Rechts- und Compliance-Berater zur Verfügung. Auch sie achten darauf, dass unsere Standards eingehalten werden.

Die Ergebnisse unserer jährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Zuständig für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen ist primär das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Bei ihm liegt auch die Aufsichtspflicht. Dabei arbeitet das Management eng mit dem Rechts- und Compliance-Bereich zusammen, der entsprechende Umsetzungshinweise gibt. Die Daimler Truck Holding AG überwacht im Rahmen ihrer Konzernleitungspflicht die Tätigkeiten des Managements der jeweiligen Konzerngesellschaft.

Insbesondere Einheiten, die potenziell ein höheres Risiko tragen, müssen zudem regelmäßig systematisch bewerten, ob die lokal umgesetzten Antitrust-Compliance-Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Ergänzend dazu führten die Bereiche Recht und Corporate Audit unter dem Dach der damaligen Daimler AG Monitoring-Maßnahmen in unseren Segmenten durch. Diese werden von der Daimler Truck AG fortgesetzt. Außerdem prüfen sie verdachtsunabhängig, ob kartellrechtliche Vorschriften sowie interne Vorgaben eingehalten werden. Hierdurch wollen wir die Wirksamkeit unseres Antitrust-Compliance-Programms stetig verbessern und es an weltweite Entwicklungen und neue rechtliche Anforderungen anpassen. Die entsprechenden Methoden und Prozesse hierfür entwickeln wir kontinuierlich weiter.

Mit vielfältigen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sensibilisieren wir unsere Beschäftigten für die Bedeutung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Themen. Im Berichtsjahr fanden entsprechende digitale Schulungen statt. Im Zuge der Konzernseparierung lag der Schwerpunkt auf dem Thema Kontakt mit Wettbewerbern. Manager und in der Verbandsarbeit tätige Beschäftigte müssen darüber hinaus ihr Wissen kontinuierlich mit einer jährlichen Schulung auffrischen.

[Tabellen: Compliance Trainingsprogramme](#)

Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben

Unter technical Compliance versteht Daimler Truck die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen, Standards und Gesetze. Dabei berücksichtigen wir die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gesetze und Regularien sowie interne Entwicklungsvorgaben und -prozesse. Unser Ziel ist, Risiken im Produktentstehungsprozess – also bei der Produktentwicklung und Zertifizierung – frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, wurde unter dem Dach der damaligen Daimler AG in unseren Fahrzeugsegmenten ein technical Compliance Management System (tCMS) etabliert, das auch für Daimler Truck Gültigkeit hat. Damit wollen wir sicherstellen, dass wir alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses bei Daimler Truck einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die unseren Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen.

[Compliance Trainingsprogramme](#)

Bereits vor der Abspaltung hat Daimler Truck damit begonnen, im Berichtsjahr Aktivitäten innerhalb des tCMS entlang des gesamten Produktlebenszyklus zu einem Product Compliance Management System (PCMS) auszuweiten, und wird dies zukünftig als eigenständiges Unternehmen weiterentwickeln.

Verantwortungsvoller Umgang mit Daten

GRI 103-1

Vernetzung und Digitalisierung haben für die Nutzfahrzeugbranche eine hohe Geschäftsrelevanz.

Ein verantwortungsvoller Umgang mit Daten umfasst mehr als Datenschutz. Daimler Truck stellt sich dieser Verantwortung mit einem ganzheitlichen Data-Governance-Ansatz: Dieser deckt rechtliche, kulturelle und organisatorische Aspekte ab. Zentrale Ziele sind eine nachhaltige Gestaltung datenbasierter Geschäftsmodelle und ein verantwortungsvoller Umgang mit Daten im Interesse unserer Kunden, Geschäftspartner und Beschäftigten. Um diese Ziele zu erreichen, haben wir ein konzernweites Data-Governance-System etabliert.

Konzernweite Data-Governance-Struktur

GRI 103-2

Das konzernweite Data-Governance-System wurde ursprünglich im Vorstandsressort Integrität & Recht der damaligen Daimler AG entwickelt und von Daimler Truck im Wesentlichen übernommen. In den Geschäftsfeldern von Daimler Truck obliegt die Umsetzung den Data Governance Committees. Dabei handelt es sich um funktionsübergreifende Teams, die sich aus Führungskräften mit datenbezogenen Aufgaben und Vertretern der Rechts- und Complianceabteilung zusammensetzen. Sie treffen sich regelmäßig und treiben den digitalen Wandel in den Geschäftsfeldern auf Basis der vom Vorstand priorisierten Maßnahmen voran. Alle relevanten Fachbereiche stimmen sich in den Committees über ihre aktuellen Datenanalytik-Projekte ab und schaffen die Grundlagen für eine effiziente und verantwortungsvolle Datennutzung.

Die operative Umsetzung unserer strategischen Ziele im Bereich Datenverantwortung erfolgt in den einzelnen Segmenten. Hierfür hat jedes Segment von Daimler Truck ein entsprechendes Programm aufgesetzt, mit dem es konkrete Prozesse und Systeme für die verantwortungsvolle Nutzung von Daten einrichtet.

Die vom Gesetz definierten Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften nimmt bei Daimler Truck die Konzerndatenschutzbeauftragte wahr. Mit der von ihr geführten Abteilung Data Privacy & Data Compliance überwacht sie, ob die Datenschutzgesetze und unsere Datenschutzrichtlinien eingehalten werden. Sie verantwortet die Bearbeitung von Datenschutzbeschwerden und die Kommunikation mit den Datenschutzaufsichtsbehörden. Weiterhin führt sie Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen durch. Zudem berät sie Verantwortliche und Fachbereiche in allen Datenschutzfragen. Sie ist unabhängig und berichtet in ihrer Funktion als Konzerndatenschutzbeauftragte direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG.

Um das Thema Datenschutz zu steuern, setzen wir auch auf lokale Ansprechpartner, die vor Ort an unseren zahlreichen Standorten weltweit aktiv sind. Diese Local Compliance Officers oder Local Compliance Responsibles unterstützen das lokale Management dabei, die Data-Compliance-Maßnahmen umzusetzen. Diese lokalen Ansprechpartner bereitet die Abteilung Data Privacy & Data Compliance gezielt auf ihre Aufgaben vor und unterstützt sie mit Trainings- und Beratungsangeboten.

Tabellen: Compliance Trainingsprogramme

Bekennnis zur Datenverantwortung

Aus dem früheren Datenleitbild der damaligen Daimler AG haben wir bei Daimler Truck ein Bekenntnis zur Datenverantwortung entwickelt, das spezifisch auf die Anforderungen unseres Unternehmens eingeht.

Damit haben wir für Daimler Truck einen klaren Handlungsrahmen definiert, wie wir anhand der drei Leitprinzipien Geschäftspotenzial, Mehrwert für den Kunden und verantwortungsvolle Datennutzung mit Daten umgehen.

Globale Daten- und Informationsrichtlinie

Die Globale Daten- und Informationsrichtlinie von Daimler Truck legt die Grundlage für einen verantwortungsvollen, rechtskonformen und ethisch korrekten Umgang mit Informationen und Daten weltweit. Sie stellt die Verantwortlichkeiten und Rollen in einem daten- und informationsbasierten Umfeld transparent dar. Darüber hinaus legt die Richtlinie Ziele, Grundsätze und Organisationsstrukturen fest und bestimmt Maßnahmen zur Implementierung der Data-Compliance-Prozesse. Die Richtlinie beinhaltet zudem die globalen Standards für Data Compliance, die ein weltweit einheitliches Datenschutzniveau im gesamten Konzern gewährleisten sollen. Damit setzt Daimler Truck einen verbindlichen Standard, der von den Anforderungen der EU-Datenschutzrichtlinie und der jeweils geltenden lokalen Datenschutzgesetze ergänzt wird.

Data Compliance Management System

GRI 103-3

Das Data Compliance Management System von Daimler Truck unterstützt den Konzern dabei, die Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch zu planen, umzusetzen und laufend zu kontrollieren. Es berücksichtigt dabei die jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Auch weitere Rechtsgebiete, die bei der Nutzung von Daten relevant sind, beziehen wir ein, um mögliche Risiken zu identifizieren und zu adressieren.

Das Data Compliance Management System, welches unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurde, wird von Daimler Truck laufend weiterentwickelt. Mithilfe eines jährlichen Monitoring- und Reporting-Prozesses untersuchen wir, inwieweit die zuvor definierten Maßnahmen umgesetzt und die damit verfolgten Ziele erreicht wurden.

Die jährliche Monitoring-Prüfung des Data Compliance Management Systems hat ergeben, dass das Design des Systems weiterhin angemessen und geeignet ist, um unsere Compliance-Ziele zu erreichen. Es gibt keine Hinweise darauf, dass die Implementierungsziele des Data Compliance Management Systems im Berichtsjahr nicht vollständig erfüllt wurden. Im Jahr 2022 wollen wir auch die Effektivität des Data Compliance Management Systems bewerten.

Nachweis von Datensicherheit durch Dienstleister

Vor der Beauftragung eines Dienstleisters, der personenbezogene Daten verarbeitet, soll geprüft werden, ob dieser die erhaltenen Daten im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen – insbesondere der DSGVO – verarbeiten kann. Dabei kommt es entscheidend darauf an, ob der Dienstleister angemessene technische und organisatorische Maßnahmen hinsichtlich der Datensicherheit nachweisen kann.

Vermeidung von Risiken der Digitalisierung

Cyberkriminalität und Schadcode bergen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken. Im ungünstigsten Fall werden dadurch IT-gestützte Geschäftsprozesse unterbrochen – trotz umfangreicher Vorkehrungen. Dies kann sich negativ auf das Unternehmensergebnis auswirken. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten unter Umständen zu einem Reputationsverlust führen. Insbesondere verschärfte und teilweise international unterschiedlichste regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) können unter anderem Ansprüche Dritter begründen – und aufwendig umzusetzende regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für Daimler Truck und seine umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es essenziell, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Unser internes Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practice zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cybersicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung unserer Prozesse und Vorgaben berücksichtigt.

Mit Blick auf den Schutzbedarf der Informationen werden gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben. Cyberbedrohungen werden zudem über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Wichtigkeit behandelt. Besonderen Fokus legt Daimler Truck auf Risiken, die dazu führen, dass Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen unterbrochen werden oder Daten verloren gehen beziehungsweise verfälscht werden. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von operationeller Technologie erfordern hierbei eine besondere Aufmerksamkeit. Daher entwickeln wir unsere technischen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen kontinuierlich weiter.

Zudem wachsen die Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten. Aus diesem Grund hat Daimler Truck vielfältige Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken frühestmöglich zu minimieren und mögliche Schäden zu begrenzen. Es wurden Notfallpläne erstellt und unsere Beschäftigten werden regelmäßig geschult und sensibilisiert.

In einem global agierenden Cyber Security Operations Center analysieren wir spezifische Bedrohungen und koordinieren unsere Gegenmaßnahmen. Kontinuierlich bauen wir außerdem den Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyberkriminalität aus. Zudem betreiben wir Cyber-Security-Programme, um die Risiken systematisch zu verringern.

Das Ausmaß der informationstechnischen Risiken und die Eintrittswahrscheinlichkeit entsprechender Vorfälle schätzen wir momentan aufgrund der konstanten Umsetzung von Gegenmaßnahmen im Vergleich zum Vorjahr als unverändert ein. Diese Einschätzung kann sich aber jederzeit aufgrund geopolitischer Entwicklungen oder anderer Einflüsse verändern.

Verantwortungsvoller Umgang mit Datenschutzverletzungen

GRI 103-3

Für alle Vorfälle, die die Informationssicherheit betreffen, war bei der damaligen Daimler AG ein zentraler Meldeprozess etabliert: der Information Security Incident Management Process. Dieser wird nach der Abspaltung auch bei Daimler Truck fortgeführt und ist rund um die Uhr verfügbar.

Beschäftigte und Auftragnehmer sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutzverletzungen auf diesem Wege zu melden.

Im Berichtsjahr erfolgte in vereinzelt Fällen eine Meldung an die zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden. Es folgten daraus keine behördlichen Maßnahmen gegen das Unternehmen.

Neben dem Datenschutz-Incident-Management-Prozess hat Daimler Truck einen allgemeinen Hinweisgeberprozess etabliert, über den alle potenziellen Compliance-Verstöße gemeldet werden können. Er soll Hinweisen auf Verstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten fair und angemessen nachgehen. Die Abteilung Data Privacy & Data Compliance schult alle Local Compliance Officers und Local Compliance Responsibles dazu, was sie bei der Bearbeitung von potenziellen Datenschutzverletzungen beachten müssen. Dabei werden neben lokalen beziehungsweise außereuropäischen Datenschutzbestimmungen auch die Vorgaben der DSGVO berücksichtigt.

[Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem BPO](#)

Die Kontaktdaten der Konzerndatenschutzbeauftragten sind öffentlich verfügbar. Für Kunden mit Anliegen im Datenschutz steht die Konzerndatenschutzbeauftragte – beziehungsweise ihr Team – jederzeit als Ansprechpartnerin bereit. Im Berichtsjahr gab es bei Daimler Truck keinen Fall, in dem Datenschutzaufsichtsbehörden Untersuchungen aufgrund von Kundenbeschwerden durchgeführt haben.

Geldwäscheprävention, Sanctions

Compliance und Exportkontrolle

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen immense Schäden – in Gesellschaft und Wirtschaft gleichermaßen. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann die Reputation von Daimler Truck beeinträchtigen und sowohl für uns als auch für unsere Share- und Stakeholder finanzielle Folgen haben. Deshalb definierten wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel.

Daimler Truck hat nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG eine eigene Zentralabteilung für die Themen Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Sanctions-Compliance und Exportkontrolle eingerichtet. Diese verantwortet neben der Verhinderung und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung auch das konzernweite Sanctions-Compliance-Programm sowie die Einhaltung aller anwendbaren nationalen und supranationalen Exportkontrollbestimmungen.

Um Geldwäsche zu verhindern und zu bekämpfen, unterstützt die zuständige Zentralabteilung den Konzern-Geldwäschebeauftragten bei all seinen Aufgaben: So nimmt er für die Daimler Truck Holding AG und alle ihre Konzerngesellschaften im Bereich des Güterhandels geschäftsfeldübergreifend die Ordnungsfunktion wahr und übernimmt die Verantwortung für die konzernweit gültigen Standards und Prozesse nach dem Geldwäschegesetz.

Darüber hinaus haben wir Maßnahmen zur Geldwäscheprävention und Terrorismusfinanzierung in allen relevanten Geschäftsbereichen noch unter dem Dach der damaligen Daimler AG weltweit etabliert, die in bindenden Regelwerken und Umsetzungshilfen festgeschrieben sind. Sie sehen Prozesse und Maßnahmen vor, die bei Verdachtsfällen in enger Kooperation der Geschäftsbereiche mit dem zuständigen Zentralbereich umzusetzen sind. Hierdurch wollen wir dazu beitragen, dass Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität bekämpft werden.

Das Sanctions-Compliance-Programm ist für alle Konzerngesellschaften gültig. Dazu gehört unter anderem die systematische Prüfung von anwendbaren Sanktionslisten. Geschäfte mit darin genannten Personen, Gesellschaften und Organisationen sind potenziell verboten und strafbar. Wie gesetzlich vorgeschrieben, gleichen wir die Sanktionslisten mit den Daten von Kunden, Beschäftigten, strategischen Kooperationspartnern und Geschäftspartnern beispielsweise aus dem Vertrieb und dem Einkauf ab. Dabei berücksichtigen wir alle anwendbaren supranationalen und nationalen Sanktionslisten wie die der Europäischen Union, des Vereinigten Königreichs (Office of Financial Sanctions Implementation (OFSI)) und der USA (unter anderem US Office of Foreign Assets Control OFAC; US Bureau of Industry and Security BIS). Hierbei beachten wir stets alle datenschutzrechtlichen Erfordernisse.

Die ebenfalls im Zentralbereich angesiedelte konzernweit zuständige Exportkontrolle stellt sowohl durch ihr weltweit im Daimler Truck-Konzern geltendes Regelwerk als auch durch ihr IT-gestütztes Exportkontroll-Management-System sicher, dass bei allen durch Daimler Truck oder kontrollierte Mehrheitsgesellschaften veranlassten Ausfuhren oder Verbringungen von exportkontrollrelevanten Gütern alle anwendbaren nationalen und supranationalen exportkontrollrechtlichen Verbote und Genehmigungserfordernisse eingehalten werden. In diesem Zusammenhang wird die strikte Einhaltung aller im Einzelfall anwendbaren nationalen und supranationalen Embargoregimes konzernweit sichergestellt.

Umgang mit rechtlichen Verfahren

GRI 206-1 **GRI 419-1**

Rechtliche Verfahren gegen Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns stufen wir als bedeutsam ein, wenn sie ein besonderes finanzielles Risiko und/oder ein besonderes Risiko für unsere Reputation darstellen. Bedeutsame rechtliche Verfahren gegen Gesellschaften von Daimler Truck sind dem Geschäftsbericht 2021 beziehungsweise dem jeweils aktuellen Quartalsbericht zu entnehmen. An dieser Stelle machen wir auch Angaben zu behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften.

➔ [Risiko- und Chancenbericht, GB 2021](#)

➔ [Quartalsbericht Q1 2022](#)

8 | Compliance Trainingsprogramme – webbasierte Trainings

GRI 412-2

Basic Modules	Diese Module werden allen aktiven Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Basic Module – Integrity@Work <i>(Wesentlicher Inhalt: Integrität und Compliance als Wettbewerbsvorteil, Korruptionsprävention, Schutz des freien Wettbewerbs, Schutz personenbezogener Daten, Menschenrechte, Hinweise auf Rechts- und Regelverstöße)</i>	Anzahl Teilnehmer	4.037
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	3.913
	Führungskräfte weltweit:	124
Basic Module – Sustainability	Anzahl Teilnehmer	3.519
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	3.420
	Führungskräfte weltweit:	99
Management Modules	Dieses Modul wird allen Führungskräften (Voll- und Teilzeitkräfte) der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften automatisch zugewiesen.	
Management Module – Integrity@Work	Anzahl Teilnehmer	307
	davon	
	Führungskräfte weltweit:	307
Expert Modules	Diese Module werden relevanten Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Expert Module – Anti-Money Laundering	Anzahl Teilnehmer	7.724
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	6.786
	Führungskräfte weltweit:	938
Expert Module – Antitrust Overview	Anzahl Teilnehmer	9.847
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	6.140
	Führungskräfte weltweit:	3.707
Data	Anzahl Teilnehmer	40.127
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	34.844
	Führungskräfte weltweit:	5.283
Expert Module – EU General Data Protection Regulation	Anzahl Teilnehmer	3.455
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	1.118
	Führungskräfte weltweit:	2.337
Expert Module – Insider Law	Anzahl Teilnehmer	914
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	417
	Führungskräfte weltweit:	497
Expert Module – Integrity & Compliance@ Procurement	Anzahl Teilnehmer	173
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	164
	Führungskräfte weltweit:	9

8 | Compliance Trainingsprogramme – webbasierte Trainings

GRI 412-2

Expert Modules	Diese Module werden relevanten Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften automatisiert zugewiesen.	
Expert Module – Intellectual Property	Anzahl Teilnehmer	1.084
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	1.008
	Führungskräfte weltweit:	76
Expert Module – Social Compliance	Anzahl Teilnehmer	891
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	67
	Führungskräfte weltweit:	824
Expert Module – Technical Compliance & Integrity@Trucks	Anzahl Teilnehmer	729
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	647
	Führungskräfte weltweit:	82
Expert Module – Technical Compliance & Integrity@Buses	Anzahl Teilnehmer	84
	davon	
	Sachbearbeiter weltweit:	79
	Führungskräfte weltweit:	5

9 | Compliance Trainingsprogramm – Präsenztrainings*/**

GRI 412-2

Anzahl Teilnehmer

Trainings zu den Themen:

- Anti-Money Laundering
- Antitrust
- Corruption Prevention (incl. general compliance topics)
- Data Compliance
- Sanctions Compliance
- Technical Compliance

Gesamt **13.389**

* Präsenztrainings wurden im Berichtsjahr teilweise in digitaler Form durchgeführt.
 ** Zielgruppe: relevante Führungskräfte und Sachbearbeiter weltweit.



Partnerschaften mit Politik und Gesellschaft

SDG 17

Die großen gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen wie den Klimawandel kann die Menschheit nur gemeinschaftlich bewältigen. Hierzu leistet Daimler Truck seinen Beitrag: Wir bringen uns mit unserer Expertise in den gesellschaftlichen Dialog ein und arbeiten mit Vertretern aus Politik und Gesellschaft zusammen, um unseren Beitrag zu Lösungen zu leisten.

Daimler Truck möchte sich als vertrauenswürdiger und zuverlässiger Gesprächspartner an politischen und öffentlichen Meinungsbildungsprozessen beteiligen. Übergeordnetes Ziel dabei ist es, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und unternehmerische und gesellschaftliche Interessen dauerhaft miteinander in Einklang zu bringen. Konkret geht es Daimler Truck in den Dialogen darum, nachhaltige Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen mitzugestalten. Im Berichtsjahr standen vor allem folgende Themen im Fokus:

- Klimaziele umsetzen und Luftqualität verbessern
- Verkehrssicherheit verbessern
- Standards für menschenrechtliche Sorgfalt etablieren
- standortbezogene Fragestellungen
- freier und fairer Handel
- Beitrag zur Gestaltung von Arbeitsgesetzen
- nachhaltige Energiesysteme (Wasserstoff)

Stakeholder im Fokus

GRI 102-21/-29/-33/-40/-42/-43/-44

Daimler Truck betrachtet Nachhaltigkeit aus verschiedenen Blickwinkeln und versucht, Trends zu identifizieren, aufzugreifen und Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen frühzeitig zu diskutieren und mögliche weitere Themenschwerpunkte fortlaufend in unsere nachhaltige Geschäftsstrategie zu integrieren.

Voraussetzung dafür ist, dass wir unsere Stakeholder kennen und mit ihnen in einen Austausch treten. Unter Stakeholdern verstehen wir Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische oder ökologische Ansprüche oder Erwartungen an Daimler Truck haben. Ob eine Person, Organisation oder Gruppe Stakeholder unseres Unternehmens ist, hängt davon ab, wie stark sie durch unsere Entscheidungen beeinflusst wird oder umgekehrt unsere Entscheidungen beeinflussen kann. Unsere primären Stakeholder sind demnach Kunden, Beschäftigte, Investoren und Lieferanten. Auch tauschen wir uns regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen (NGOs) aus. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern in der Nachbarschaft unserer Standorte sowie mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegen wir den Kontakt.

Anlass- und projektbezogen greifen wir Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Stakeholdern auf und treten mit ihnen in einen offenen Austausch. Nur so lassen sich gemeinsame Positionen ermitteln und darauf aufbauend entsprechende Projekte und Maßnahmen initiieren. Generell gilt: Mit unseren Stakeholdern wollen wir stets zuverlässig und faktenbasiert kommunizieren.

Auch zukünftig wird Daimler Truck auf einen fokussierten Austausch mit ausgewählten Stakeholdern setzen. Wir beobachten aktuelle Diskussionen und den öffentlichen Diskurs und informieren uns über damit verbundene Erwartungen, indem wir uns sowohl an branchenspezifischen als auch an branchenübergreifenden Netzwerken und Initiativen beteiligen. Zusätzlich werten wir Studien und andere wissenschaftliche Publikationen aus und führen eigene Medienanalysen durch. Dies hilft uns dabei, über den von uns initiierten Dialog hinaus Entwicklungen und damit verbundene Erwartungen zu erkennen.

Dialog mit Politik und Gesellschaft

GRI 103-1 GRI 102-21/-33/-43/-44 GRI 207-3

Unter politischer Interessenvertretung verstehen wir den ständigen Austausch mit Entscheidungsträgern. Zu diesen zählen unter anderem Politiker, Regierungsmitglieder, Amtsträger sowie Vertreter von politischen Interessengruppen, von Handelsorganisationen und von Verbänden. Mit ihnen tauscht sich Daimler Truck auf vielen Ebenen aus – überall dort, wo wir national und international geschäftlich aktiv sind. Wir hören ihnen zu, bringen unsere Anliegen vor und erklären uns bereit, gesellschaftspolitische Verantwortung zu übernehmen. Unsere Aktivitäten der politischen Interessenvertretung gestalten wir stets im Einklang mit unseren wichtigsten Unternehmenspositionen.

So spielt beispielsweise die Transformation von Daimler Truck und der Nutzfahrzeugherstellung in den Gesprächen eine besonders wichtige Rolle. Daimler Truck hat sich ein anspruchsvolles Ziel gesetzt: Bis 2039 wollen wir in Europa, Japan und den USA nur im Fahrbetrieb CO₂-neutrale Lkw und Busse anbieten und damit global dazu beitragen, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Für dieses ambitionierte Ziel sind politische Rahmenbedingungen, ein positives Investitionsumfeld oder auch Förderinstrumente von neuen und innovativen Technologien ein wichtiges Fundament.

Sowohl für den politischen Dialog als auch für eine verantwortungsvolle Interessenvertretung hat sich bereits die damalige Daimler AG eigene Grundsätze auferlegt und diese unter Einbindung der Unternehmensführung in einer Richtlinie zusammengefasst. Auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG haben diese für Daimler Truck Gültigkeit. Wir wahren politische Zurückhaltung, Ausgewogenheit und Neutralität im Umgang mit Regierungen, politischen Parteien, Abgeordneten und Amtsträgern. Zudem haben wir unternehmensintern verbindliche Vorgaben festgelegt, die unter anderem in der Verhaltensrichtlinie von Daimler Truck festgeschrieben sind.

Die Daimler Truck AG ist im Transparenzregister der EU wie auch im Lobbyregister für die Interessensvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung gelistet.

Der Managementansatz mit einem konstruktiven Austausch zwischen unseren Stakeholdern und uns ist dann wirksam, wenn

das Gesamtergebnis des Unternehmens positiv und nachhaltig ist und unsere Produkte als Teil der Lösung der bestehenden Herausforderungen angenommen werden.

Parteispenden und politische Zuwendungen

GRI 415-1

Den Umgang mit Zuwendungen, die Vergabe von Parteispenden und die Handhabung weiterer Instrumente zur politischen Interessenvertretung regelt unsere Konzernrichtlinie zur Lobbyarbeit, zu politischen Spenden und Parteispenden. Unsere Beschäftigten können diese in der Richtliniendatenbank im Intranet finden.

Mit diesen Instrumenten wollen wir gewährleisten, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Dabei beachten wir in der Verbandsarbeit und der Kooperation mit anderen Unternehmen insbesondere kartellrechtliche Vorgaben. Die genannten Richtlinien definieren auch, wie wir mit Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, umgehen wollen. Diese Risiken adressieren wir zudem in konzernweit gültigen Compliance-Prozessen.

Hinweise, die im Zusammenhang mit unseren Aktivitäten zur politischen Interessenvertretung stehen, nimmt unser Hinweisgebersystem BPO entgegen.

[Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem BPO](#)

Daimler Truck hat im Berichtszeitraum weltweit weder in monetärer noch in nichtmonetärer Form an Parteien gespendet. Die Entscheidung hierfür ist unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen zustande gekommen.

Organisation der politischen Interessenvertretung

GRI 103-2/-3

Für den Dialog mit der Politik auf nationaler und internationaler Ebene war im Berichtszeitraum der Bereich Politik & Außenbeziehungen (External Affairs – EA) der damaligen Daimler AG die zentrale Koordinierungsstelle. Der Bereich EA gestaltete die Beziehungen unter dem Dach der damaligen Daimler AG auch für die Interessen von Daimler Truck. Ziel war es, für die politische Interessenvertretung konzernweit abgestimmte Inhalte bereitzustellen und politische beziehungsweise gesellschaftliche Zielgruppen koordiniert anzusprechen. EA stellte sicher, dass die Positionen der politischen Interessenvertretung mit den Zielen und Inhalten der nachhaltigen Geschäftsstrategie – auch von Daimler Truck – sowie den Richtlinien und sonstigen öffentlichen Stellungnahmen übereinstimmen.

Die Aufgaben von EA werden in der Daimler Truck AG fortgeführt. Beschäftigte der kontrollierten Konzerngesellschaften von Daimler Truck, die politische Interessen vertreten und dem Bereich EA organisatorisch nicht unterstehen, müssen sich gemäß der Konzernrichtlinie zur Lobbyarbeit bei EA registrieren lassen.

Verbände und Initiativen

GRI 102-12/-13

Zusätzlich zum direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern und anderen Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, engagierte sich die damalige Daimler AG in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact sowie econsense. Daimler Truck nimmt an diesen Initiativen als eigenständiges Unternehmen bereits teil und wird sich innerhalb dieser auch mit Vertretern der Zivilgesellschaft austauschen.

Zudem engagieren wir uns in Industrieverbänden – unter anderem als Mitglied im Verband der Automobilindustrie (VDA) in Deutschland und entsprechenden Verbänden in anderen Ländern. Im Rahmen der Verbandsarbeit wirken wir an Konsultationsverfahren zur Gesetzgebung mit und tauschen uns mit politischen Entscheidungsträgern aus.

Verbände nehmen eine staatspolitische Verantwortung wahr, weil sie unternehmens- beziehungsweise branchenübergreifend die Interessen der Wirtschaft artikulieren und Ansprechpartner für die Politik sind. Wir nehmen in Arbeitsgruppen, die für unser Kerngeschäft relevant sind, aktiv an der Verbandsarbeit teil. Wir bringen unsere unternehmensspezifische Sichtweise und Erfahrungen ein und helfen, die politische Diskussion sachorientiert und qualifiziert voranzubringen. Dabei achten wir stets auf kartellrechtliche Vorgaben und bewegen uns im Rahmen der Gesetzgebung.

Schwerpunkte unserer Verbandsarbeit waren im Berichtsjahr unter anderem die Themen Luftreinhaltung in deutschen Städten und die Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Insbesondere in der Verbandsarbeit bei der Auseinandersetzung mit zukünftigen Gesetzen kommt die Wirksamkeit unseres Dialogs und der aktiven Mitarbeit zum Tragen: Einerseits können wir fachlichen Input geben, der hilft, die Gesetze auszugestalten. Andererseits können wir uns dadurch frühzeitig mit künftigen Regularien auseinandersetzen und entsprechende strategische Weichen im Unternehmen stellen.

Mit unserem Know-how und unserer Technologie wirken wir zudem aktiv an der Entwicklung innovativer Lösungen mit. Darüber hinaus pflegen wir den regelmäßigen Kontakt mit Vertretern der Zivilgesellschaft sowie mit anderen Unternehmen. Daneben engagieren wir uns in weiteren Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen und bringen dort unsere Expertise ein – beispielsweise zur Modernisierung der Gesetzgebung für Batterie und der Ladeinfrastruktur.

Veranstaltungs- und Dialogformate

Daimler Truck hat im Rahmen der Weiterentwicklung seiner politischen Interessenvertretung Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durchgeführt. Im Dialog mit

Bürgern, Politik, Wirtschaft und NGOs haben wir im Berichtsjahr aktuelle Themen diskutiert und gemeinsam Antworten auf gesellschaftliche und ökologische Fragen gesucht. Im Fokus standen neben Nachhaltigkeit und Elektromobilität auch die Themen Digitalisierung und Urbanisierung sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft. Als verantwortungsvolles Unternehmen und Arbeitgeber in vielen Regionen ist Daimler Truck daran interessiert, partnerschaftlich mit anderen Interessengruppen Lösungen für regionale sowie überregionale Problemstellungen zu finden. Dafür nehmen wir aktiv an Veranstaltungs- und Dialogformaten teil.

Beispielsweise hat im Oktober 2021 das Top-Level-Meeting des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg stattgefunden: Ziel des Treffens war es, einen Austausch aller am Strategiedialog beteiligten Institutionen und Unternehmen zu ermöglichen und über aktuelle Herausforderungen rund um die Transformation der Nutzfahrzeugherstellung zu diskutieren. Dabei informierte Daimler Truck auch über den aktuellen Stand seiner Elektrooffensive und die Fortschritte auf dem Weg zu einer CO₂-neutralen Mobilität. Die Daimler Truck AG war im Rahmen des Strategiedialogs auch Mitunterzeichner der Absichtserklärung für ein Pilot-Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastrukturprojekt für Langstrecken-Lkw.

Neben dem Strategiedialog beteiligen wir uns auch an der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität der Bundesregierung Deutschland sowie weiteren Foren. Zudem haben Vertreter von Daimler Truck an einer Vielzahl von Diskussionsrunden teilgenommen – beispielsweise am digitalen Workshop Hemmnisse für die Elektromobilität des Bundesverbands der Energie und Wasserwirtschaft sowie an der Veranstaltung des Parlamentskreises Elektromobilität zum Thema European Green Deal: Herausforderungen für die Elektromobilität.

Auch in der anhaltenden Pandemiesituation ist uns ein kontinuierlicher Informationsaustausch zwischen externen Stakeholdern und Unternehmensvertretern sehr wichtig: So haben die EA Vertreter in Berlin und Brüssel virtuelle Formate umgesetzt und mit Vertretern des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung und von Shell Deutschland darüber diskutiert, wie Verkehrssysteme durch innovative Technologien vom Verbrauch fossiler Energieträger entkoppelt werden können.

Daimler Truck engagiert sich unter anderem auch aktiv beim Commercial Vehicle Cluster, einer Initiative der CVC Nutzfahrzeug GmbH mit Sitz in Kaiserslautern. Seit März 2008 ist die Cluster-Initiative als GmbH in Form einer Public Private Partnership (PPP) der Daimler Truck AG, John Deere-Lanz Verwaltungs-GmbH, Grammer AG, IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, ITK Engineering GmbH und des Landes Rheinland-Pfalz organisiert. Das Commercial Vehicle Cluster ist darauf ausgerichtet, den Südwesten Deutschlands und insbesondere Rheinland-Pfalz als führendes Kompetenzzentrum der Nutzfahrzeugindustrie zu etablieren.

Daimler Truck nutzt zudem das Format eines monatlichen Podcasts, um mit externen Stakeholdern über relevante Themen wie die Zukunft des Transports, Nachhaltigkeit, Führung und unternehmerische Ethik zu diskutieren. Dieser Podcast ist auf der Daimler Truck-Website verfügbar.

Gesellschaftliches Engagement und Corporate Citizenship

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 Daimler Truck ist als Unternehmen Teil der Gesellschaft. Um erfolgreich zu sein, sind wir auf ein Umfeld angewiesen, in dem die Menschen ihre Vorstellungen von einem guten Leben verwirklichen können. Insbesondere ein hohes Bildungsniveau sowie ökonomische und soziale Stabilität sind dafür wesentliche Voraussetzungen. Deshalb engagieren wir uns gemeinsam mit unseren Mitarbeitern für eine nachhaltige und zukunftsfähige Gesellschaft. Mit diesem gesellschaftlichen Engagement stellen wir uns als verantwortungsvolles Unternehmen auf und wollen einen erkennbaren Nutzen und Beitrag für das Gemeinwohl stiften.

Gemäß unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie fördern wir im Rahmen unseres gesellschaftlichen Engagements vorzugsweise Projekte und Aktivitäten im Umfeld unseres Kerngeschäfts – hier können wir den größten Beitrag leisten. Ein wichtiger Teil unseres weltweiten gesellschaftlichen Engagements besteht aus Spenden an gemeinnützige Institutionen und dem Sponsoring gesellschaftlicher Projekte.

Darüber hinaus ermutigen wir unsere Beschäftigten, sich in soziale Projekte einzubringen, das gesellschaftliche Umfeld unserer Standorte mitzugestalten und weltweit Hilfsprojekte zu initiieren (Corporate Volunteering). Trotz der COVID-19-Pandemie konnten sich unsere Mitarbeiter unter Einhaltung der jeweils geltenden Sicherheits- und Hygieneauflagen vielfältig an sozialen und ökologischen Projekten engagieren und einen Beitrag für die Gesellschaft leisten.

Die Daimler Truck AG wird das Engagement fortführen.

Spenden und Sponsorings

Spenden und Sponsorings werden konzernweit gemäß den Kriterien und Standards einer Spenden- und Sponsoringrichtlinie ausgewählt. Die Richtlinie wurde durch die Daimler Truck AG von der damaligen Daimler AG übernommen und wird im Jahr 2022 für diese angepasst und weiterentwickelt. Sie schreibt vor, dass alle getätigten Spenden, Sponsorings und Marketing-Kooperationen mit dem jeweils geltenden nationalen und internationalen Recht übereinstimmen, ethische Vorgaben erfüllen und den

Werten des Konzerns entsprechen müssen. Der Vergabeprozess muss transparent gestaltet werden – unabhängig davon, ob es sich um Sach- oder Geldspenden beziehungsweise um Sach- oder Geldleistungen handelt. Weitere Konzernrichtlinien wie unsere Verhaltensrichtlinie sind ebenfalls zu beachten. Darüber hinaus orientieren wir uns bei der Umsetzung unserer Spenden und Sponsorings an den Prinzipien des UN Global Compact.

Transparenz schaffen wir, indem wir sämtliche Spenden und Sponsorings des Konzerns weltweit in einer zentralen Datenbank erfassen; diese wird im Jahr 2022 für die Daimler Truck AG neugestaltet. Zudem informieren wir unsere Beschäftigten regelmäßig über die geltenden Richtlinien und sensibilisieren sie für mögliche Risiken im Bereich Spenden und Sponsorings.

Im Berichtsjahr haben wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG nach der Flutkatastrophe im Juli Geldspenden an das Deutsche Rote Kreuz und die Stiftung Technisches Hilfswerk getätigt. Mit Hochwasser hatten auch Nachbarländer Deutschlands zu kämpfen: So wurden in Belgien und den Niederlanden dort ansässige Hilfsorganisationen durch die Landesgesellschaften unterstützt. Das Geld wurde vor Ort in den Hochwassergebieten eingesetzt, um die Menschen mit dem Nötigsten zu versorgen und einen Beitrag zum Wiederaufbau der zerstörten Gebiete zu leisten. Zudem haben wir Beschäftigte, die selbst betroffen waren oder sich beim Technischen Hilfswerk oder der freiwilligen Feuerwehr in den Krisengebieten engagierten, freigestellt. Weiterhin stellte das Unternehmen unter anderem Fahrzeuge zur Verfügung.

In Japan unterstützte Daimler Truck Asia Kinder und Jugendliche im Rahmen der Initiative FUSO Kids. FUSO Kids arbeitet mit Kindereinrichtungen, Krankenhäusern, lokalen Regierungen und anderen Organisationen zusammen. Ziel der Initiative ist es, benachteiligte Kinder und Jugendliche durch unser Engagement in verschiedenen Bereichen wie Bildung und Gesundheit zu unterstützen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie erfolgten viele der Aktivitäten im Jahr 2021 in Form von Geld- und Sachspenden.

Auch Daimler Truck North America engagiert sich vielfältig: Das Unternehmen weist jedem seiner Standorte in ganz Nordamerika ein Budget zu, das diese an eine lokale gemeinnützige Organisation ihrer Wahl spenden. Die Mittel flossen in Aktivitäten, die von der Bekämpfung des Hungers in Oregon bis zur Unterstützung von Schulbezirken in North Carolina reichen.

Im Berichtsjahr wurden unter dem Dach der damaligen Daimler AG rund 50 Mio. €¹ an gemeinnützige Institutionen gespendet und in Sponsorings für gesellschaftliche Projekte investiert. In diese Summe nicht eingerechnet sind eigene Stiftungsaktivitäten und selbst initiierte Projekte. Insgesamt wurden unter dem Dach der damaligen Daimler AG weltweit rund 1.740 Projekte unterstützt.

¹ Diese Daten umfassen die Daimler Truck AG, die Mercedes-Benz Group AG (damalige Daimler AG) sowie die Mercedes-Benz AG. Die Daten enthalten aufgrund der Herauslösung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts aus dem ehemaligen Daimler-Konzern und dessen Verselbstständigung einige Unschärfen, da sogenannte Mischstandorte und -einheiten erst im Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

Corporate Volunteering und sonstige Partnerschaften

GRI 203-1

Über Social Days, den Day of Caring oder Mitmachaktionen ermuntern wir unsere Beschäftigten, selbst bei sozialen Projekten mit anzupacken. Nachfolgend finden Sie eine Auswahl an Beispielen, wie und wo sich unsere Mitarbeiter engagieren.

Nach gewalttätigen Protesten in Südafrika zur Jahresmitte 2021 schlossen sich die Daimler Trucks & Buses, Mercedes-Benz South Africa Limited sowie Mercedes-Benz Financial Services zusammen, um in Not geratenen Menschen beizustehen. Mit einer Spende über 1,5 Mio. Südafrikanische Rand (87.729 €, Stand: 25. Oktober 2021) finanzierten sie Lebensmittelhilfen in den südafrikanischen Provinzen KwaZulu-Natal und Gauteng. Zusätzlich halfen ihre Mitarbeiter vor Ort, Lebensmittelpakete an 3.000 gefährdete Familien zu verteilen.

Ein weiteres Beispiel für das Engagement unserer Belegschaft ist die unter dem Dach der ehemaligen Daimler AG begonnene Initiative ProCent. Dabei können die Beschäftigten die Cent-Beträge ihres Monatsgehalts spenden. Diese Beträge werden verdoppelt und fließen in einen Förderfonds für gemeinnützige Projekte. Im Jahr 2021 feierte die Initiative ProCent bereits ihr zehnjähriges Jubiläum. Seit dem Start der Initiative wurden vor der Abspaltung von der damaligen Daimler AG rund 1.600 Projekte gefördert. Mehr als 11 Mio. € wurden seitdem durch die Initiative genehmigt. Die Initiative ProCent wird von der Daimler Truck AG weiterhin unterstützt.

Unsere Beschäftigten schlagen gemeinnützige Projekte vor, die Gelder aus diesem Fonds erhalten sollen. Dazu zählte 2021 auf regionaler Ebene unter anderem die Unterstützung des Vereins für Sozialpsychiatrie e.V. Reutlingen beim Umzug und Neubau einer Gärtnerei, die Menschen mit psychischer Erkrankung ein wertvolles Beschäftigungsangebot bietet und zur Entwicklung von beruflichen Perspektiven beiträgt. Auf internationaler Ebene wurden mit den ProCent-Spendengeldern beispielsweise über den Verein Hosanna Institut du Sahel Deutschland e.V. Speicherakkumulatoren angeschafft, um die Stromversorgung einer Geburtsklinik im Niger sicherzustellen.

COVID-19-Pandemie

An unseren weltweiten Standorten unterstützen wir die gesellschaftliche Entwicklung durch eine Vielzahl unterschiedlicher Projekte. Mit Blick auf die gravierenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie lag ein wichtiger Fokus unserer Standortmaßnahmen seit 2020 auf entsprechenden Hilfsleistungen. Die Landesgesellschaft Daimler India Commercial Vehicles in Chennai, Indien, beispielsweise übergab zahlreiche Sach- und Geldspenden an lokale Hilfs- und Gesundheitseinrichtungen. In Deutschland unterstützten wir unter anderem die Bürgerstiftung Stuttgart bei der Aktion well.Come.back. Gemeinsam schufen wir Angebote, um Schulklassen nach den Sommerferien Wertschätzung und Anerkennung für das Durchhalten während der Pandemiezeit auszudrücken und das soziale Band zwischen den Schülern wieder zu stärken.

Umwelt



Umwelt

Als global agierendes Unternehmen wollen wir als Daimler Truck einen positiven Beitrag zum Umweltschutz leisten. Unser Engagement umfasst die Bereiche Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung. Wir nehmen unsere Fahrzeuge ebenso in den Blick wie die Umweltauswirkungen, die entlang der Herstellung und in der Lieferkette auftreten.

Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung bei unseren Produkten

SDG 13

Zu den Umweltauswirkungen unserer Lkw und Busse gehört neben den Emissionen von CO₂ und Luftschadstoffen im Fahrbetrieb auch der Ressourceneinsatz in den Fahrzeugen selbst. Bei Daimler Truck berücksichtigen wir all diese Aspekte und arbeiten kontinuierlich daran, unsere Produkte zu optimieren.

Klimaschutz bei unseren Produkten

GRI 103-1

Wir als Daimler Truck bekennen uns zum Pariser Klimaabkommen und verfolgen das Ziel eines CO₂-neutralen Transports auf den Straßen bis 2050. Ungefähr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entstehen beim Transport von Gütern und der Beförderung von Personen auf der Straße. Wir steuern bewusst dagegen und machen den Klimaschutz zu einem Kernelement unserer Geschäftsstrategie. Wir verstehen es als unseren Auftrag, Transport durch technische Innovationen weltweit CO₂-neutral zu machen. Damit wollen wir einen Beitrag zur Dekarbonisierung der Branche leisten.

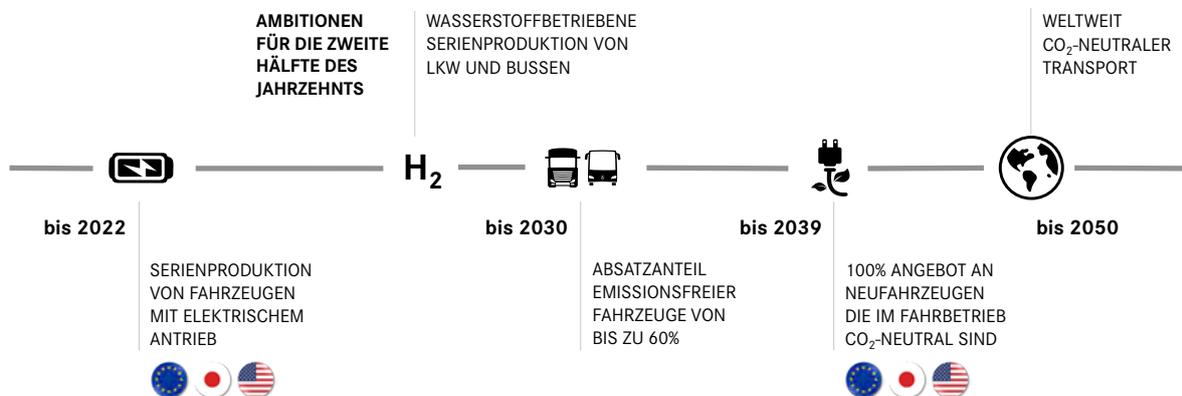
Gesetzliche Vorgaben zur CO₂-Reduktion im Straßenverkehr

GRI 103-1/-2/-3 SDG 11

Die EU-Gesetzgebung fokussiert sich bei der Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr auf Neufahrzeuge und definiert konkrete Zielvorgaben. Für neue schwere Lkw über 16 t schreibt sie vor, den CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2025 um 15% und bis 2030 um 30% (Bezugszeitraum 2019/2020) zu senken. Die EU-Kommission hat hierfür gemeinsam mit Herstellern, Wissenschaftlern und weiteren Experten ein europaweit einheitliches Simulationsprogramm namens VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) entwickelt. Dazu gehören auch die jeweiligen Test- und Messverfahren für CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch. Die Daten werden europaweit erfasst und transparent gemacht. Daimler Truck hat eine Technologie-Roadmap definiert, um die Vorgaben der EU zu erfüllen, und setzt dabei konsequent auf lokal CO₂-neutrale Lkw und Busse.



10 | Auf dem Weg zum CO₂-neutralen Transport



Organisation und Verantwortlichkeiten

GRI 103-2/-3

Mit unserer Geschäftsstrategie im Bereich Klimaschutz verfolgen wir bei Daimler Truck ambitionierte Ziele. Wir wollen unseren Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens leisten. Dazu haben wir zudem definiert, mit welchen Maßnahmen wir diese Ziele erreichen wollen. Ihre Wirksamkeit bewerten wir anhand interner Leistungsbeurteilungen: dafür führen wir mehrmals pro Jahr Prüfungen auf Fachbereichsebene durch.

Die Unternehmensleitung ist dafür verantwortlich, die strategischen Ziele wie beispielsweise die Reduktion unserer CO₂-Emissionen zu setzen und zu überprüfen. Über das Sustainability Steering Committee ist sie in diesen Prozess eingebunden.

Bei der Entwicklung der vollelektrischen Mercedes-Benz Lkw legt Daimler Truck einen besonderen Fokus auf den Aspekt Customer Co-Creation. Das bedeutet, dass wir in der Produktentwicklung mit Lkw-Kunden zusammenarbeiten. So haben wir zum Beispiel sichergestellt, dass bei der Entwicklung des Mercedes-Benz eActros das Kundenfeedback zum E-Lkw frühzeitig berücksichtigt wurde und direkt in die Entwicklung einfließen konnte.

Außerdem steht Daimler Truck bei der Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit batterie- und wasserstoffbasierter Antriebstechnologie mit Vertretern von Städten und führenden Experten des Themengebiets Stadt- und Verkehrsentwicklung im Austausch. Dabei erhalten wir wertvolle Anregungen für neue strategische Initiativen. Die Rückmeldungen dieser Partner nutzen wir auch zur Überprüfung und Verbesserung unserer Konzepte.

Doppelstrategie: Antrieb durch Batterie und Wasserstoff

GRI 305-5 SDG 11

Daimler Truck setzt bei der Dekarbonisierung des Transports und der Personenbeförderung auf zwei komplementäre Technologien zur Energieversorgung des Antriebs: Batterien und Wasserstoff-Brennstoffzellen. Um das Ziel eines CO₂-neutralen Transports und einer CO₂-neutralen Personenbeförderung auf den Straßen bis 2050 zu erreichen, setzen wir diese Doppelstrategie konsequent um. Mit dieser Technologiekombination können wir unseren Kunden je nach Anwendungsfall die besten Fahrzeug-Optionen anbieten: Je leichter die Ladung und je kürzer die Distanz, desto eher wird die Batterie zum Einsatz kommen. Je schwerer die Ladung und je länger die Distanz, desto eher wird die Brennstoffzelle das Mittel der Wahl sein.

Mit cellcentric, unserem Joint Venture mit der Volvo Group, arbeiten wir an der Serienfertigung von Brennstoffzellensystemen. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung der Systeme. Der Fokus liegt auf dem Einsatz in schweren Lkw; zusätzlich sollen die Systeme auch für andere Anwendungen angeboten werden. Indem wir die Kräfte beider Unternehmen bündeln, können wir unsere Entwicklungskosten senken und die Markteinführung der Brennstoffzellensysteme beschleunigen.

Lkw-Flotte mit Batterie- und Wasserstoffantrieb

Schon heute umfasst unser Fahrzeugportfolio in den Hauptabsatzregionen EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen), USA und Japan Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb. Ein Lkw mit Wasserstoff-Brennstoffzelle befindet sich in Deutschland im Testbetrieb.

Elektrischer Lkw eActros

Bereits komplett elektrifiziert und lokal CO₂-neutral ist der batterieelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eActros für den schweren Verteilerverkehr. Am 30. Juni 2021 feierte Mercedes-Benz Lkw die Weltpremiere des eActros; die Serienproduktion startete im Oktober 2021 im Werk in Würth am Rhein. Bei der Produktentwicklung haben die Experten von Mercedes-Benz Lkw eng mit unseren Kunden zusammengearbeitet. Zehn Prototypen des eActros gingen bereits 2018 in die Praxiserprobung in Deutschland und weiteren europäischen Ländern – so konnten unsere Entwickler das Kundenfeedback frühzeitig miteinbeziehen. Bis zum Serienstart des E-Lkw hatten die Prototypen über 500.000 km auf öffentlichen Straßen zurückgelegt und wurden intensiv getestet. Zwischenzeitlich wurden auch die ersten Serienfahrzeuge an Kunden übergeben. Die Batterien des eActros bestehen wahlweise aus drei (eActros 300) oder vier Batterien (eActros 400), die jeweils eine installierte Kapazität von 112 kWh² und eine nutzbare Kapazität von rund 97 kWh³ bieten. Die maximale Kapazität von circa 448 kWh ermöglicht eine Reichweite von bis zu 400 km⁴.

Elektrischer Fernverkehrs-Lkw eActros LongHaul

Darüber hinaus bereiten wir die Serienreife des eActros LongHaul für das Jahr 2024 vor. Der rein batterieelektrisch angetriebene Fernverkehrs-Lkw soll eine Reichweite von bis zu 500 km bieten. Als Einsatzschwerpunkte sind zunächst regelmäßige energieeffiziente Fahrten auf planbaren Routen vorgesehen.

eEonic – das vollelektrische kommunale Servicefahrzeug

Der batterieelektrische Niederflur-Lkw Mercedes-Benz eEonic ist für den Kommunaleinsatz vorgesehen. Der eEonic soll als Abfallsammelfahrzeug die große Mehrheit der für die Eonic-Serie typischen Abfallsammelrouten im Einschichtbetrieb ohne Zwischenladen abdecken. Für diesen Einsatz sind batterieelektrische Lkw aufgrund der kurzen und fest eingeplanten Routen von bis zu 100 km⁵ mit einem hohen Stop-and-go-Anteil sehr gut geeignet. Ab 2022 wird der eEonic von ausgewählten Kunden der kommunalen Entsorgungsbetriebe auf seine Alltagstauglichkeit getestet. Das Kundenfeedback fließt direkt in die Serienproduktion des eEonic ein. Der eEonic basiert auf dem eActros und soll in der zweiten Jahreshälfte 2022 im Mercedes-Benz Werk Würth starten.

Batterieelektrische Lkws

Der erste voll batterieelektrische Lkw von Daimler Truck ist bereits seit 2017 auf dem Markt und in Kundenhand: Von dem zunächst in Kleinserie gefertigten leichten FUSO eCanter sind mittlerweile mehr als 300 Lkw in 16 Ländern und Städten weltweit unterwegs. Stand November 2021 wurden mehr als 40 Fahrzeuge in den Vereinigten Staaten, circa 75 in Japan und mehr als 190 eCanter in Europa ausgeliefert. Auch in Australien und Neuseeland wurde der vollelektrische Leicht-Lkw eingeführt.

Weitere Auslieferungen folgen sukzessive. Der FUSO eCanter hat eine Reichweite von mehr als 100 km⁵ und eignet sich besonders für die lokal emissionsfreie und leise innerstädtische Verteilung. Insgesamt wurden so mittlerweile über 4 Mio. km zurückgelegt.

In den USA befinden sich der mittelschwere Freightliner eM2 und der schwere Freightliner eCascadia bereits in intensiven Praxistests bei Kunden. Der Start der Serienproduktion der batterieelektrischen Lkw soll im zweiten Halbjahr 2022 erfolgen.

Wasserstoffbasierter GenH₂ Truck

Auf der Wasserstoffseite ist der Brennstoffzellen-Prototyp Mercedes-Benz GenH₂ Truck seit letztem Jahr intensiv im Testbetrieb – sowohl auf der hauseigenen Teststrecke als auch auf öffentlichen Straßen. Entwicklungsziel ist eine Reichweite von bis zu 1.000 km und mehr für Einsätze im Fernverkehr. Wir arbeiten darauf hin, den Produktionsstart eines entsprechenden Serienfahrzeugs in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts zu realisieren.

Bus-Flotte mit Batterie- und Wasserstoffantrieb

E-Mobilität ist ein entscheidender Faktor für die Personbeförderung von morgen. Entsprechend möchte Daimler Buses die Busmobilität mit elektrifizierten Lösungen, die maximalen Nutzen für Kunden und Umwelt mit sich bringen, gestalten.

Vollelektrischer Mercedes-Benz eCitaro

Mit dem voll batterieelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eCitaro bietet Daimler Buses seit 2018 einen lokal CO₂-neutralen Stadtbus für einen umweltschonenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Städten und Ballungsgebieten an. Damit leisten wir einen Beitrag dazu, dass die Mobilitätswende in der Personbeförderung gelingt.

Der eCitaro wird am Mannheimer Standort in Serie produziert. Beim eCitaro handelt es sich um ein Erfolgsmodell von Daimler Buses: mittlerweile sind bereits mehr als 600 eCitaro bei europäischen Kunden tagtäglich im Einsatz. Im Jahr 2021 stammte fast jeder zweite in Deutschland neu verkaufte vollelektrische Stadtbus von Daimler Buses. Je nach Einsatzzweck ist der Bus mit bis zu zwölf Batteriepaketen bestellbar. Sie ermöglichen unter stadtbustypischen Einsatzbedingungen eine maximale Reichweite von rund 170 km.

Reichweitenangaben vollelektrischer Stadtbusse sind oft schwer vergleichbar, da Bezugsgrößen fehlen und sie häufig unter Idealbedingungen ermittelt werden. Für den eCitaro können wir praxismähere Angaben vorlegen, indem wir uns an dem bekannten Straßen-Testzyklus SORT 2 orientieren. Für ein möglichst realistisches Bild berechnen wir auch den Verbrauch der Nebenaggregate wie Klimaanlage und Heizung mit ein.

² Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

³ Nutzbarer Energiegehalt für den regulären LKW-Betrieb mit neuen Batterien. Dieser basiert auf intern definierten Rahmenbedingungen und kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.

⁴ Die Reichweite wurde unter optimalen Bedingungen, u.a. mit 4 Batteriepaketen nach Vorkonditionierung im teilbeladenen Verteilerverkehr ohne Anhänger bei 20°C Außentemperatur, intern ermittelt.

⁵ Die Reichweitenangabe ist ein Schätzwert, die tatsächlich erzielte Reichweite kann aufgrund dem individuellen Fahrzeugeinsatz unterhalb des ermittelten Werts liegen.



Daimler Buses entwickelt den eCitaro technologisch konsequent weiter, um ihn für den Linienverkehr praxistauglicher zu machen. So können Kunden ihn seit 2020 auch als Gelenkbus (eCitaro G) mit bis zu 145 Fahrgastplätzen beziehen. Zudem ist der elektrische Stadtbus seit 2020 mit bis zu zwölf Lithium-Ionen-Batteriepaketen und seit April 2021 mit der nächsten Generation dieses Batterietyps verfügbar. Mit bis zu 396 kWh Gesamtkapazität hat der eCitaro als Stadtbus mit Lithium-Ionen-Batterien (NMC – Lithium Nickel Mangan Cobalt) aktuell eine Reichweite von etwa 200 km⁵. Eine noch größere Reichweite ermöglichen die LMP-Feststoffbatterien (Lithium-Polymer-Batterien), die seit 2020 erhältlich sind. Durch die Maximalkapazität von 441 kWh sind im Extrembetrieb – zum Beispiel im Winter – mindestens 230 km im stadtbustypischen Einsatz als Solofahrzeug möglich. Unter günstigen Bedingungen sind es bis zu 100 km⁵ mehr. Die Feststoffbatterien sind langlebiger, haben eine höhere Energiedichte und sind frei von Kobalt, vertragen allerdings die sehr hohe Einspeisung des Stroms beim Schnellladen nicht.

➔ [Daimler Buses bietet bis 2030 in jedem Segment CO₂-neutrale Fahrzeuge an – Doppelstrategie auf Basis von Batterien und Wasserstoff](#)

➔ [Daimler Buses eMobility Days](#)

Weiterentwicklung der Antriebstechnologien bei der Busmobilität
Die Technologien für den Busbereich entwickeln wir bei Daimler Buses kontinuierlich weiter. Dadurch können wir unterschiedliche E-Bus-Modelle, Batterietechnologien und Ladeoptionen anbieten, sodass unsere Kunden eine passende Lösung für jeden Anwendungsfall finden.

In Lateinamerika hat Daimler Buses ebenfalls mit der Elektrifizierung des Portfolios für den Stadtverkehr begonnen. 2022 werden wir dort das erste Mercedes-Benz Bus-EChassis auf den Markt bringen.

In der Region EU30 möchten wir in unserem Stadtbussegment bis 2030 nur CO₂-neutrale Stadtbusse und bis 2023 auch eine Variante Range Extender mit Brennstoffzelle als Reichweitenverlängerer anbieten.

Für das Segment der Überlandbusse ist geplant, bis 2025 ein erstes Elektrofahrzeug anzubieten und bis Ende des Jahrzehnts Reisebusse mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb.

Ausbau der Ladeinfrastruktur für Wasserstoff

GRI 203-1 SDG 9

Bei Daimler Truck arbeiten wir nicht nur daran, wasserstoffbasierte Brennstoffzellen-Lkw in den Markt einzuführen. Wir wollen außerdem mithelfen, die benötigte Infrastruktur auf- und auszubauen sowie ein komfortables und sicheres Tanken von Wasserstoff zu ermöglichen.

Das Netz an Wasserstofftankstellen wächst: In dem Joint Venture H₂ MOBILITY Deutschland engagieren wir uns seit 2015 zusammen mit Air Liquide, HY24, Hyundai, Linde, OMV, Shell und TotalEnergies deutschlandweit für den Ausbau der Infrastruktur. Aktuell gibt es über 90 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen mit einem Druckniveau von 700 bar. Weitere befinden sich im Bau oder in der Planungs- beziehungsweise Genehmigungsphase.

⁵ Die Reichweitenangabe ist ein Schätzwert, die tatsächlich erzielte Reichweite kann aufgrund dem individuellen Fahrzeugeinsatz unterhalb des ermittelten Werts liegen.



Einen besonderen Schwerpunkt werden wir in Zukunft auf den Ausbau einer Tankinfrastruktur für schwere Lkw legen.

Auch am Aufbau einer europaweiten Wasserstoff-Infrastruktur wollen wir uns beteiligen: Die Daimler Truck AG und Shell New Energies NL B.V. (Shell) haben im Berichtsjahr eine Vereinbarung unterzeichnet, um die Einführung von wasserstoffbasierten Lkw in Europa gemeinsam voranzutreiben. Teil der Vereinbarung ist, eine Wasserstofftankstellen-Infrastruktur für Lkw aufzubauen und Brennstoffzellen-Lkw bei Kunden einzusetzen. Shell plant, zunächst ein Tankstellennetzwerk für grünen Wasserstoff zwischen den drei Produktionsstandorten im niederländischen Rotterdam sowie in Köln und Hamburg zu errichten. Ab 2024 soll zwischen diesen Standorten eine Reihe von Wasserstofftankstellen für schwere Lkw verfügbar sein.

Die Daimler Truck AG strebt an, ab 2025 die ersten schweren Wasserstoff-Lkw an Kunden zu übergeben und in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts in Großserie zu produzieren. Anschließend soll die Wasserstoff-Infrastruktur in diesem Korridor weiter ausgebaut werden. Ab dem Jahr 2025 soll der Korridor eine Gesamtlänge von 1.200 km haben. 2030 sollen rund 5.000 schwere

Brennstoffzellen-Lkw der Marke Mercedes-Benz in der Region verkehren und an 150 Tankstellen mit grünem Wasserstoff versorgt werden.

Ähnliche Projekte sind mit BP in Großbritannien und TotalEnergies für BeNeLux und Frankreich vorgesehen.

Eine wichtige Voraussetzung für eine wasserstoffbetriebene Transportlogistik ist, dass das stark komprimierte Gas – oder besser noch der verflüssigte Wasserstoff – einfach und sicher getankt werden kann. Um dies zu ermöglichen, haben wir Anfang Dezember 2020 eine Vereinbarung mit der Linde PLC unterzeichnet: Gemeinsam wollen wir die nächste Generation der Flüssigwasserstoff-Betankungstechnologie für Brennstoffzellen-Lkw entwickeln.

Um eine grüne Wasserstoff-Infrastruktur aufzubauen, bedarf es breiter gesellschaftlicher Unterstützung und unternehmerischer Kooperationen. Die Daimler Truck AG beteiligt sich deshalb an der 2020 ins Leben gerufenen Interessengemeinschaft H₂-Accelerate (H₂A). Zu den Gründungsmitgliedern der Interessengemeinschaft gehören neben Daimler Truck die Volvo Group, IVECO, OMV AG und Shell New Energies NL B.V. Seit 2021 sind Total Energies und Linde PLC ebenfalls beteiligt. Im Berichtsjahr haben wir gemeinsam mit den anderen H₂A-Mitgliedsunternehmen darauf hingearbeitet, förderliche Rahmenbedingungen für einen breiten Absatzmarkt für wasserstoffbasierte Lkw zu etablieren. Unter anderem haben wir unseren Ansatz in einer Reihe von Whitepapers präsentiert.

[Members – H₂Accelerate](#)

Luftreinhaltung bei unseren Produkten

GRI 103-2/-3 SDG 11

Zur unternehmerischen Verantwortung von Daimler Truck gehört es, Klimaschutz und Luftreinhaltung miteinander in Einklang zu bringen. Weltweit haben Gesetzgeber Abgasnormen verabschiedet, die den Ausstoß schädlicher Stoffe wie Stickoxide oder Feinstaub regeln und die Belastungen reduzieren sollen. Die darin beschriebenen Emissionsgrenzwerte wurden in den

11 | Luftemissionen (in t)

GRI 305-6/-7

	2019	2020	2021
Lösemittel (VOC)	3.820	3.001	3.285
Stickoxide (NO _x)	661	664	731
Kohlenmonoxid (CO)	192	195	196
Schwefeldioxid (SO ₂)	34	19	24
Staub (PM)	104	131	552

12 | Spezifische Lösemittlemissionen (in kg/Fahrzeug)

GRI 305-6

	2019	2020	2021
Buses	13,6	9,9	11,1
Trucks	7,0	8,0	6,9

vergangenen Jahren immer weiter verschärft. Daimler Truck berücksichtigt die Schadstoffemissionen seiner Fahrzeuge frühzeitig im Entwicklungsprozess. In der entwicklungsbegleitenden Dokumentation legen wir für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest. Anhand dieser Vorgaben bewerten wir auch Meilensteine, die wir während der Produktentwicklung erreichen. Hierbei gleichen wir den Ist-Stand des Projekts mit den Zielwerten ab und leiten – falls nötig – Korrekturmaßnahmen ein.

Um diese Grenzwerte heute und auch in Zukunft zu unterschreiten, entwickeln wir unsere Technologien stetig weiter. IT-Lösungen und intelligente, integrierte Nutzungskonzepte ermöglichen neben effizientem Antrieb und Abgasreinigung eine weitere Senkung der Schadstoffemissionen. Für den Schutz von Fahrer und Passagieren hat Daimler Truck umfassende Konzepte zur Luftreinhaltung in der Fahrzeugkabine entwickelt.

Ressourcenschonung bei unseren Produkten

SDG 12

Bei Daimler Truck arbeiten wir kontinuierlich daran, den Ressourcenverbrauch für unsere Produkte zu reduzieren. Unsere Maßnahmen reichen von materialsparenden Leichtbaukonzepten über den Einsatz recycelter Stoffe oder die Wiederaufbereitung von Batterien für Elektrofahrzeuge bis hin zur Verlängerung der Nutzungsdauer unserer Produkte durch langlebige Materialien.

Entkopplung von Ressourcenverbrauch und Wachstum

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

Aktuell bestehen die Fahrzeuge von Daimler Truck hauptsächlich aus Materialien wie Stahl, Eisen, Aluminium und Kunststoff. Diese Werkstoffe werden voraussichtlich auch in Zukunft in ausreichender Menge verfügbar sein. Zu ihrer Herstellung werden

aber natürliche Ressourcen benötigt. Unser Ziel ist es, genau diesen Verbrauch an natürlichen Ressourcen möglichst gering zu halten. Beispielsweise recyceln wir Aluminiumschrott, um den Werkstoff über den Materialkreislauf in unsere Fahrzeuge zurückzuführen. Das schont nicht nur wertvolle Ressourcen, sondern senkt auch die CO₂-Emissionen, da zur Aluminiumverhüttung sehr viel Energie benötigt wird.

Mit dem Ausbau der Elektromobilität ändert sich jedoch der Bedarf an Materialien für die Fahrzeugherstellung. Für Antriebsbatterien von Elektrofahrzeugen heutiger Generationen werden Metalle wie Lithium, Kobalt oder Nickel benötigt. Angesichts dieser steigenden Nachfrage ist es eine wichtige Aufgabe, eine ausreichende Verfügbarkeit sicherzustellen.

Da die in einem batterieelektrischen Fahrzeug verbauten Rohstoffe jedoch erst in vielen Jahren wieder zurück in den Kreislauf gelangen, kommen bis dahin vor allem neu abgebaute Rohstoffe zum Einsatz. Dies birgt Herausforderungen für Wertschöpfungsketten, die auf solche Materialien angewiesen sind.

Unsere Vision bei Daimler Truck ist es, unsere gesamte Wertschöpfungskette in einen möglichst geschlossenen Kreislauf zu verwandeln. Dazu wollen wir zum Beispiel unsere Produktionsabfälle und Altmaterialien so weit wie möglich wiederverwerten.

Ressourceneinsatz

Bei Daimler Truck sind vor allem die Bereiche Fahrzeugkonzepte, Fahrzeugentwicklung sowie Produktionsplanung und Produktion dafür verantwortlich, dass wir Ressourcen schonend einsetzen. Entscheidungen in diesem Themenbereich treffen wir in den für die jeweilige Baureihe zuständigen Fachgremien, die sich aus den jeweils beteiligten Gewerken zusammensetzen, sowie in Expertenkreisen, beispielsweise für bestimmte Werkstoffgruppen. Bei Grundsatzentscheidungen bezüglich Baukonzepten, Fertigungstechnologien und Materialeinsatz wird die Unternehmensführung durch verschiedene Gremien, insbesondere den Vorstandssitzungen, eingebunden. Sie berücksichtigt eine Vielzahl von Faktoren – neben Kosten, ressourceneffizienten Technologien und alternativen Materialien wie Sekundärmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen auch Industrialisierungsmöglichkeiten. Dabei prüft sie, inwiefern sich Entwicklungsergebnisse in die industrielle Großserienproduktion überführen lassen, etwa im Hinblick auf den Rohstoffeinsatz.

Einige dieser Stoffe können als knapp oder kritisch eingestuft werden. Unser besonderes Augenmerk liegt darauf, die Einsatzmengen dieser Rohstoffe pro Fahrzeug kontinuierlich zu verringern. Hierzu verfolgen wir schon bei der Fahrzeugentwicklung den Ansatz Design for Environment. Das bedeutet, wir konzipieren unsere Fahrzeuge so, dass sie im gesamten Lebenszyklus möglichst ressourcenschonend und umweltfreundlich sind. Eckpfeiler des Ansatzes sind Leichtbau, Einsatz von Rezyklaten und das Recycling sowie Ökobilanzierung. Um das Gewicht eines Fahrzeuges zu reduzieren und gleichzeitig die hohen Sicherheits- und Komfortstandards einzuhalten, kommt es beim intelligenten Leichtbau auf die richtige Materialauswahl sowie die Bauteilkonstruktion und die Fertigungstechnik an.

Rezyklate und nachwachsende Rohstoffe

Zu unserem verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen gehört, dass wir Materialkreisläufe schließen und Sekundärmaterialien sowie nachwachsende Rohstoffe einsetzen.

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

Um die Kreislaufwirtschaft weiter voranzubringen, haben wir uns beispielsweise mit UBC Materials zusammengeschlossen. Das Start-up aus Israel verwertet bislang nichtrecycelbare Haushaltsabfälle und stellt daraus einen Füllstoff für Kunststoffe her. Dieses Kunststoffersatzmaterial ist zu 100% recycelt und recycelbar. Aus ihm sollen bald serienmäßig diverse Kunststoffbauteile wie Kabelkanäle hergestellt werden. Auch der Prototypenbau und die Produktion von Stoßfängern bei Bussen sowie Ladungsträgerboxen könnten auf das durch den Füllstoff CO₂-reduzierte Materialgemisch umgestellt werden – sofern die weiteren Tests und Studien positiv ausfallen.

Insgesamt gewinnt der Einsatz von Rezyklaten auch politisch an Gewicht. So hat die EU-Kommission zusätzlich zur europäischen Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG die europäische Plastikstrategie verabschiedet. Die Aufforderung ist klar: mehr Recyclingmaterial bei der Fahrzeugherstellung.

Auch nachwachsende Rohstoffe bieten für Daimler Truck 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. Nicht zuletzt tragen nachwachsende Rohstoffe dazu bei, den Verbrauch fossiler Ressourcen zu reduzieren. Bei uns kommt ein breites Spektrum nachwachsender Rohstoffe, wie zum Beispiel Hanf, Kenaf, Wolle, Papier und Naturkautschuk, zum Einsatz.

Batterieentwicklung

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

Wir investieren seit Jahren in ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren für Batterien und arbeiten kontinuierlich daran, die aktuelle Lithium-Ionen-Batterie zu optimieren. Insbesondere wollen wir den Kobaltanteil in unseren Batterien immer weiter reduzieren. Dafür wird es voraussichtlich bald eine Lösung geben: Neue Technologien ermöglichen eine andere Mengenverteilung zwischen Nickel, Mangan und Kobalt. Sogenannte nickelreiche Materialien (Nickel-Rich Materials), bei denen Kobalt durch zusätzliches Nickel ersetzt wird, senken die Kosten und erhöhen gleichzeitig die Speicherleistung von Batterien. Kobalt kann außerdem durch spezielle Manganverbindungen ersetzt werden. Der Vorteil: Für Mangan gibt es bereits ein wirksames Recycling, das etwa für Alkalibatterien schon seit Jahrzehnten angewandt wird.

Gleichzeitig forschen wir bei Daimler Truck an alternativen Batteriesystemen der nächsten Generation. Unser Ziel ist es, die Entwicklungszyklen zu verkürzen, die Reichweiten durch eine bessere Energiedichte zu steigern und Ladezeiten zu reduzieren.

Unsere Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung weiten wir konsequent aus. So bauen wir beispielsweise unsere Kompetenzen in der technologischen Bewertung von Werkstoffen und Zellen aus.

Menschenrechte

Kreislaufwirtschaft

GRI 306-2

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

Re-Use – neues Leben für gebrauchte Fahrzeuge und Teile

Mercedes-Benz Trucks, die eine geringe Laufleistung und niedriges Fahrzeualter aufweisen, tragen nach einer entsprechenden technischen Prüfung ab sofort das Label „Mercedes-Benz Certified“. Lkw mit dem neuen Label sind nicht älter als fünf Jahre, haben weniger als 500.000 km auf dem Tacho und wurden von unseren eigenen TruckStores und Niederlassungen oder Mercedes-Benz Vertragspartnern nach hohen und einheitlichen Standards technisch geprüft. Mit diesem Siegel möchten wir das Profil unseres Gebrauchtfahrzeuggeschäfts noch weiter schärfen und unseren Kunden ein besonderes Qualitätsversprechen geben.

Auch Gebrauchteile werden entsprechend unserer Qualitätsstandards wiedervermarktet. Beispielsweise werden auf dem nordamerikanischen Markt aufgearbeitete Originalteile mit der gleichen Leistung, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit verkauft und bieten somit eine kostengünstige und nachhaltige Alternative zu neuen Teilen.

Remanufacturing

Unter Remanufacturing verstehen wir bei Daimler Trucks & Buses gebrauchte Originalteile so aufzubereiten, dass sie in Funktion, Sicherheit und Qualität einem Neuteil entsprechen. Dafür steht die Marke Genuine Remanufactured Parts. Im Jahr 2021 haben unsere Kunden bereits mehr als 370.000⁶ Mal zum Genuine Remanufactured Part gegriffen und sich somit aktiv für ein ressourcenschonendes Ersatzteil entschieden.

Die Altteile durchlaufen einen sorgfältigen Aufbereitungsprozess, der den hohen Qualitätsmaßstäben der Neuteil-Serienfertigung entspricht. Im Vergleich zur Produktion eines Neuteils werden deutlich weniger Rohstoffe benötigt, womit wir zu Ressourcenschonung und einer positiveren Ökobilanz unserer Fahrzeuge beitragen. Durch die Verlängerung der Nutzungsdauer unserer Fahrzeugteile und anhand deren Aufbereitung fördern wir die Unabhängigkeit von kritischen Rohstoffen und tragen gleichzeitig zur Schließung des Materialkreislaufes im Sinne einer Circular Economy bei.

Ein Getriebe, welches wir in unseren LKWs und Bussen verbauen ist hierfür ein gutes Beispiel: Verglichen mit der Neuproduktion dieses Bauteiles können durch die Aufbereitung 7.300 MJ Energie und 445 kg Kohlendioxid eingespart werden. Für diese Menge an CO₂-Absorption würden elf Bäume rund zehn Jahre Zeit benötigen.

Ressourcenersparnis durch die Aufbereitung unserer Ersatzteile steht schon seit vielen Jahren im Fokus. Der deutlich geringere Energie- und auch Materialeinsatz im Vergleich zur Produktion eines Neuteils sind ein wichtiger Treiber für den Ausbau unseres Portfolios und ein wichtiger Schritt hin zu einem klimaneutraleren Unternehmen. Um einen möglichst hohen Anteil an wiederaufbereiteten Ersatzteilen innerhalb eines Fahrzeugs sicherzustellen, sind die Remanufacturing-Ingenieure bereits in der Fahrzeug-Entwicklungsphase eingebunden.

Wiederverwendung von Hochvoltbatterien

Die Lithium-Ionen-Batterie ist das Herzstück des Elektrofahrzeugs. Ihre Herstellung verbraucht jedoch viel Energie. Zudem enthalten Lithium-Ionen-Batterien seltene Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt. Aus diesen Gründen strebt Daimler Truck vor dem Recycling eine Wiederverwendung an. Die Aufbereitung einer Batterie verbraucht deutlich weniger Energie und Rohstoffe als die Neuproduktion. Und jede aufbereitete Batterie reduziert die Abfallmenge, denn damit wird die Produktion einer neuen Batterie für den Ersatzteilbedarf oder andere Anwendungen vermieden.

Defekte Batterien bereiten wir für eine Wiederverwendung im Fahrzeug auf. Aufgrund unserer hohen Qualitätsanforderungen geschieht das für einen Großteil unserer Batterien zentral in unserem Aufbereitungswerk in Mannheim. Funktion und Qualität der Batterien werden nach der Aufbereitung – angelehnt an die Vorgaben der Serienproduktion – ausführlich geprüft.

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

Um bei der Elektromobilität im Nahverkehr Ressourcen zu schonen, ist Daimler Buses seit dem Berichtsjahr 2021 assoziierter Partner des Modellprojekts GUW+, welches vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) gefördert wird. In einem neuen Gleichrichter-Unterwerk der ÜSTRA Hannoverische Verkehrsbetriebe AG entsteht ein stationärer Energiespeicher auf Basis von Batteriesystemen, die zuvor in Versuchsträgern der vollelektrisch angetriebenen eCitaro Stadtbusse im Einsatz waren. Die Second-Life-Anwendung wird von der Mercedes-Benz Energy GmbH in Kamenz (Sachsen) entwickelt und umgesetzt. Das neue Gleichrichter-Unterwerk in Hannover soll dazu beitragen, die Stadtbahnen und Elektrobusse der ÜSTRA mit Strom zu versorgen. Der Speicher dient dabei als Puffer, um die anfallende Rekuperationsenergie im Rahmen des Stadtbahnbetriebs effizient zu nutzen, und ermöglicht den Ausgleich von Lastspitzen, einen Weiterbetrieb bei Netzausfällen sowie die Versorgung der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Aktuell verfügt der Speicher über eine Kapazität von ungefähr 700 kWh und besteht aus etwa 28 Batteriesystemen.

Umweltaspekte bei der Produktentwicklung

GRI 103-2

Daimler Truck hat sich zum Ziel gesetzt, Produkte zu entwickeln, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind. Unsere Umwelt- und Energieleitlinien legen fest, wie wir dieses Ziel erreichen wollen. Die Produktentwicklung spielt hierbei eine Schlüsselrolle: Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, wie sich ein Fahrzeug auf die Umwelt auswirkt – und damit auch, welche CO₂- und Schadstoffemissionen es verursacht. Je früher wir Umweltaspekte berücksichtigen, desto effizienter können wir die ökologischen Auswirkungen unserer Fahrzeuge verringern.

⁶ Nur Mercedes-Benz Trucks und EvoBus

Die Umweltverträglichkeit künftiger Produkte prüfen wir systematisch. Ein wichtiges Instrument hierfür ist die entwicklungs- begleitende Dokumentation. Darin legen wir für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest, zum Beispiel für den Kraftstoffverbrauch oder die Schadstoffemissionen. Anhand dieser Zielwerte beurteilen wir unsere Fortschritte im Lauf der Produktentwicklung und leiten, wenn notwendig, Korrekturmaßnahmen ein.

Erstellung von Ökobilanzen

Um beurteilen zu können, wie umweltverträglich ein Fahrzeug ist, wollen wir bei Daimler Truck ab 2023 Ökobilanzen bereitstellen. Daran arbeiten wir derzeit intensiv. In der Zwischenzeit werden wir systematisch die entstehenden CO₂-Emissionen und andere Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge untersuchen.

Durch weitere Analysen wurde unter anderem deutlich: Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge rücken Faktoren wie die Herstellung der Hochvoltbatterie und die Erzeugung des Stroms zum Laden der Batterie stärker in den Fokus.

Die nötigen Kennzahlen zur Bilanzierung von CO₂-Emissionen erheben und veröffentlichen wir gemäß den Grundsätzen des Greenhouse Gas (GHG) Protocol. Diesem weltweit führenden Bilanzierungsstandard entsprechend differenzieren wir unsere CO₂-Emissionen in zwei Kategorien, die sogenannten Greenhouse Gas Scopes. Zu Scope 1 gehören alle Emissionen, die wir selbst durch die Verbrennung von Energieträgern an unseren Produktionsstandorten verursachen, zum Beispiel bei der Stromerzeugung in unseren eigenen Kraftwerken. Scope 2 ordnen wir alle Emissionen zu, die durch die Erzeugung der von uns bei externen Anbietern bezogenen Energie, wie Strom, emittiert werden.

📄 [Tabelle: CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch](#)

📄 [Tabelle: CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch pro Fahrzeug](#)

Urban Transport

SDG 9, 11

Die Mehrheit der Weltbevölkerung lebt bereits heute in Städten. Laut Prognose der Vereinten Nationen soll der Anteil bis 2050 fast 70% betragen. Das hat Folgen für das Verkehrsaufkommen und die Lebensqualität in der Stadt. Verstopfte Straßen, mehr CO₂-Emissionen und steigende Lärm- und Schadstoffbelastungen sind nur einige davon. Ein cleverer Mobilitätsmix, der weitere Ausbau der Elektromobilität und Lösungen für einen effizienteren Warentransport sind deshalb wichtiger denn je.

Unser Ziel bei Daimler Truck ist es, die negativen Auswirkungen der Urbanisierung abzumildern. Durch die Entwicklung innovativer Lkw und Busse wollen wir mithelfen, den Verkehr in den Städten umwelt- und ressourcenschonender zu machen. Wir wollen mit nachhaltigen Lösungen für den Transport und

die Personenbeförderung die Lebensqualität in den Städten weiter steigern. Elektromobilität ist dabei ein zentraler Stellhebel. Gleichzeitig braucht es ein umfassendes elektromobiles Gesamtsystem aus Produkten, Services, Technologien und Innovationen.

Daimler Truck stellt sich diesen Herausforderungen und gestaltet schon heute die Verkehrswende von morgen mit intelligenten Mobilitätslösungen.

Dabei verfolgen wir vier Ziele:

- Verbesserung der Straßensicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in urbanen Räumen
- Effizienzsteigerung in der Nutzung urbaner Mobilität in Bezug auf Kosten, Zeit und Raum
- Förderung nachhaltiger Mobilität durch Ausbau der Ladeinfrastruktur und zyklischer Nutzungskonzepte für Verkehrssysteme
- ungehinderter Zugang zu Mobilität für alle Bürger

Elektromobilität im Transportverkehr

Die Transportlogistik innerhalb der Städte stellt besondere Ansprüche an die Sicherheit und den Umweltschutz. Daimler Truck sieht es als seinen gesellschaftlichen Auftrag an, den städtischen Verteilerverkehr für andere Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten sowie Emissionen und Lärm zu reduzieren.

CO₂-neutraler Transport durch elektrische Lkw

Mit dem vollelektrischen Lkw eActros zeigen wir, dass der schwere Verteilerverkehr für den urbanen Raum schon heute lokal CO₂-neutral möglich ist. Technologisches Herzstück des eActros ist die Antriebseinheit mit zwei integrierten Elektromotoren samt Zwei-Gang-Getriebe. Die beiden Motoren sorgen sowohl für einen hohen Fahrkomfort als auch für eine hohe Fahrdynamik. Zugleich erlaubt der leise und emissionsfreie elektrische Antrieb Nachtanlieferungen ebenso wie die Einfahrt in Innenstädte mit Dieselfahrverboten.

Für den leichten innerstädtischen Verteilerverkehr setzen Kunden weltweit seit 2017 den FUSO eCanter ein. Sein elektrischer Antrieb erzeugt lokal ebenfalls keine Emissionen. Im Berichtsjahr hat Mercedes-Benz Trucks weitere Fahrzeuge an Kunden in Europa und Japan ausgeliefert – damit waren 2021 weltweit mehr als 300 leichte FUSO eCanter unterwegs.

Um Kunden den Einstieg in die elektrische Transportlogistik so einfach wie möglich zu machen, bietet Daimler Truck zu seinen E-Lkw ein ganzheitliches Angebot. Dazu gehören eine umfassende Beratung und die auf Kunden zugeschnittene Erarbeitung effizienter Ladeinfrastruktur-Lösungen. Dies umfasst beispielsweise auch den nachhaltigen Verbund von grüner Stromerzeugung und Stromspeicherlösungen.

Digitale Services für die Logistik

Die Digitalisierung verändert die Logistik: Prozesse, Objekte und die Beteiligten entlang der Wertschöpfungskette sind heute schon miteinander vernetzt. Eine Vielzahl von Daten und innovativen Technologien ermöglicht entsprechende Logistikdienstleistungen. Dabei sind die Fahrzeuge selbst stärker denn je mit dem logistischen Prozess verknüpft.

Vor diesem Hintergrund bietet Mercedes-Benz Lkw zahlreiche digitale Services an, die Logistikprozesse, Fahrzeugflotten und einzelne Fahrzeuge optimieren. Mit Services wie HABBL, Mercedes-Benz Uptime für den eActros oder Fleetboard unterstützt Mercedes-Benz Trucks seine Kunden dabei, die Produktivität ihrer Lkw weiter zu steigern.

Effiziente Logistikprozesse mit HABBL

Das Managementsystem HABBL digitalisiert den gesamten Transportprozess rund um den Lkw: Über die hauseigene Daten-Integrationsplattform von Daimler Truck können Verladener, Logistiker, Subunternehmer und Empfänger ohne weitere Schnittstellen zusammenarbeiten. So optimieren Nutzer ihre Abläufe und senken die Kosten. Das System ist in allen Fahrzeugtypen sämtlicher Marken einsetzbar. Die dazugehörige HABBL App leitet Lkw-Fahrer Schritt für Schritt durch ihren Logistik-Workflow und steigert dadurch die Prozessqualität. Mehrwert schafft HABBL insbesondere, indem es

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

Optimierte Fahrzeugflotten mit Fleetboard

Mit Fleetboard entwickelt und vertreibt Mercedes-Benz Trucks Telematiklösungen für ein bestmögliches Fuhrparkmanagement. Im Berichtsjahr wurde das Telematiksystem auf eine neue technologische Basis gestellt: Das Fleetboard Portal läuft auf der Microsoft Azure Cloud. Dort stehen seit Oktober 2021 unsere Dienste bereit, die künftig in kürzeren Abständen aktualisiert werden und neue Features erhalten.

Für die Fahrzeugsteuerung bietet die neue Fleetboard Benutzeroberfläche erweiterte Möglichkeiten. Die Liveortung aktualisiert die GPS-Position der Lkw nun regelmäßig alle 30 Sekunden. Zudem lassen sich Routen planen und die dafür anfallenden Mautgebühren berechnen. Die Anwendung stellt erstmals auch Informationen zum Einsatz der Sicherheitsassistenzsysteme in den Fahrzeugen zentral bereit. Sie zeigt beispielsweise an, wenn der Notbrems- oder Spurhalteassistent vom Fahrer abgeschaltet wird.

Mit der Fleetboard Manager App stehen dem Flottenmanager Basis-Telematikfunktionen zur Verfügung. Das Tool zeigt CO₂-Emissionen, GPS-Positionen, Laufstrecken und Kraftstoffverbräuche der Fahrzeuge an. Zusätzlich bewertet es die Fahrweise und weist auf Einsparpotenziale hin.

Effizientes Servicemanagement beim eActros

Für den vollelektrischen Lkw eActros steht ein umfassendes Servicemanagement zur Verfügung. Das Leistungspaket deckt Wartungs- und Reparaturarbeiten für das Gesamtfahrzeug ab. Im Serviceumfang enthalten ist auch der Dienst Mercedes-Benz Uptime. Er stellt eine intelligente Vernetzung zwischen dem Lkw, unserem Mercedes-Benz Serviceteam und Transportunternehmen her. Mercedes-Benz Uptime wurde im Berichtsjahr auf mehr als 200 e-spezifische Funktionen erweitert. Das System erfasst alle wichtigen Fahrzeugdaten wie Reifendruck oder funktionsrelevante Informationen über den Motor. Es kann so den Zustand des Lkw in Echtzeit analysieren und drohende Defekte sowie anstehende Servicearbeiten zeitnah online übermitteln. Beispielsweise überwacht das System die Ladevorgänge oder die Spannungsverläufe an der Hochvoltbatterie. Darüber hinaus sind alle Informationen zum Fahrzeugzustand über das neue cloudbasierte Kundenportal verfügbar. Durch das effiziente Management von Wartungen und Reparaturen hilft das System, Standzeiten zu verringern und Werkstattaufenthalte zu begrenzen.

Mobilitätswende im öffentlichen Personenverkehr

Mit dem Segment Daimler Buses leistet unser Unternehmen bereits heute einen wichtigen Beitrag dazu, die Zukunft des urbanen Verkehrs verantwortungsvoll zu gestalten. Daimler Truck steht bei der Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit Batterie- und Brennstoffzellentechnologie mit Vertretern von Städten und Experten im Themengebiet Stadt- und Verkehrsentwicklung im Austausch. Dabei erhalten wir wertvolle Anregungen für neue strategische Initiativen. Die Rückmeldungen dieser Partner nutzen wir auch zur Überprüfung und Verbesserung unserer Konzepte.

Unsere Elektrobusse, Mobilitätslösungen und digitalen Serviceangebote machen den ÖPNV zunehmend lokal emissionsfrei und geräuscharm. Wir folgen einer klaren Strategie, um unser Produktportfolio in allen Segmenten und Märkten zu elektrifizieren.

Bus-Flotte mit Batterie- und Wasserstoffantrieb

Mehr Elektrobusse im öffentlichen Verkehr

Das Ziel von Daimler Buses ist es, eine nachhaltige, CO₂-neutrale, öffentliche Personenbeförderung in Städten zu ermöglichen. Den ersten Schritt auf dem Weg dahin haben wir bereits 2018 mit dem vollelektrisch angetriebenen Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro gemacht. Seitdem entwickeln wir die Technologien von Daimler Buses kontinuierlich weiter. Bei der Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit Batterie- als auch wasserstoffbasierter Antriebstechnologie steht Daimler Truck AG mit Vertretern von Städten und führenden Experten im Themengebiet Stadt- und Verkehrsentwicklung im Austausch. Dabei erhalten wir wertvolle Anregungen für neue strategische Initiativen. Die Rückmeldungen dieser Partner nutzen wir auch zur Überprüfung und Verbesserung unserer Konzepte.

Kunden können auf ein Angebot an unterschiedlichen E-Bus-Modellen, Batterietechnologien und Ladeoptionen zurückgreifen und damit die passende Lösung für ihren jeweiligen Anwendungsfall finden. Zurzeit arbeiten wir an dem Ausbau unseres Servicenetzes. Aktuell sind bereits nahezu 40 Werkstätten in ganz Europa in Betrieb.

Der eCitaro ist aber nur ein Teil des Gesamtsystems eMobility von Daimler Buses. Denn für einen erfolgreichen Umstieg auf Elektromobilität im ÖPNV braucht es mehr als nur die Anschaffung von Elektrobussen. Verkehrsbetriebe müssen bei der Umstellung auf elektrische Busflotten unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse von öffentlicher und privater Seite berücksichtigen, um ein gutes urbanes Mobilitätssystem zu schaffen. Das eMobility-Consulting-Team von Daimler Buses bietet dazu eine umfassende Beratung wie auch Unterstützung bei der konkreten Projektumsetzung an.

Digitale Services für den Personenverkehr

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

- **ON advance** ermöglicht Busunternehmen ein vorausschauendes Flottenmanagement: Mit dem Service OMNIplus Uptime können sie den technischen Zustand jedes einzelnen Fahrzeugs aus der Ferne überwachen und Wartungs- sowie Reparaturbedarf frühzeitig erkennen.
- **ON monitor** fasst sogenannte Telematikdienste zusammen. Sie versorgen das Busunternehmen mit Flottendaten wie dem Kraftstoffverbrauch oder mit den aktuellen Betriebsdaten eines Fahrzeugs. Durch die Telematikdienste können Fahrstile analysiert, Fahrzeuge geortet und Einsätze effizient geplant werden. Zudem helfen sie, die gesetzliche Dokumentationspflicht für Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten zu erfüllen.

- **ON drive** unterstützt Fahrer bei ihrer täglichen Arbeit. So lassen sich zum Beispiel über das Smartphone Fahrzeugfunktionen wie Reifendruck oder Füllstände abrufen oder Fahrzeugprüfungen einfach durchführen.
- **ON commerce** ermöglicht es Busunternehmen, Ersatz- oder Tauschteile schnell und gezielt aus dem neuen digitalen OMNIplus eShop zu beschaffen. Mittelfristig sollen auch 3-D-Druckaufträge für Kleinteile sowie Serviceverträge über den eShop buchbar sein.
- **ON SignalStore** stellt unseren Kunden Datenpakete zur Verfügung, mit welchen über eine Schnittstelle historische und Echtzeit-Datenpunkte direkt aus dem Fahrzeug ins eigene System übertragen und weiterverarbeitet werden können. Dabei geht es unter anderem um Positionsdaten, Daten zu Hochvoltbatterien, Klima und Lüftung oder technische Daten zur Fehlerdiagnose.

Verbesserung des Personenverkehrs durch Bus-Rapid-Transit-Systeme

Schnellbussysteme – sogenannte Bus-Rapid-Transit- oder BRT-Systeme – stehen für eine schnelle, komfortable und kosteneffiziente Mobilität. Abgas- und Geräuschemissionen werden gemindert. Voraussetzung für den Einsatz dieser Systeme sind separate Busspuren, die einen staufreien und dicht getakteten Betrieb ermöglichen.

Mit der Einführung eines BRT-Systems in der australischen Stadt Adelaide zählte Daimler Buses vor rund 40 Jahren zu den Pionieren urbaner Mobilität. Heute gibt es weltweit etwa 180 BRT-Systeme auf allen Kontinenten. Bei Daimler Truck engagieren wir uns auch weiterhin für den Ausbau von BRT in aller Welt. So stellen wir geeignete Gelenkbusse bereit und beraten Verkehrsbetriebe bei der Einführung und Weiterentwicklung von BRT-Systemen.



Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung in der Produktion

SDG 13

Neben unseren Fahrzeugen selbst hat auch ihre Herstellung Auswirkungen auf die Umwelt. Deshalb arbeiten wir bei Daimler Truck daran, die Emissionen von CO₂ und Luftschadstoffen sowie den Ressourcenverbrauch in der Produktion zu reduzieren.

Klimaschutz in der Produktion

GRI 103-1/-3 GRI 302-1

Wir wollen Treibhausgasemissionen nicht nur für unsere Mobilitätslösungen, sondern auch für unsere Werke reduzieren. Mit dem Ziel, langfristig CO₂-neutral zu produzieren, setzen wir unser Bekenntnis zum Pariser Klimaabkommen um und erfüllen weitere nationale und internationale Klimaschutzvorgaben.

Die Fortschritte bei unseren Klimazielen in den Werken prüfen wir mithilfe interner und externer Instrumente. Für die interne Überprüfung hat die Daimler Truck AG Kennzahlen definiert. Eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft jährlich eine Auswahl unserer Unternehmensziele und deren Umsetzung. Die Ergebnisse nutzen wir, um unsere Klimaschutzmaßnahmen anzupassen und weiterzuentwickeln.

Der Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtstromverbrauch in der Produktion von Daimler Trucks & Buses lag im Berichtsjahr bei 45%, ihr Anteil am Gesamtenergieverbrauch bei 18%.

Verantwortlichkeiten und Organisation

GRI 103-2

Daimler Truck verfügt weltweit über mehr als 40 Standorte, die jeweils unterschiedlichen regionalen und nationalen Gesetzen unterliegen.

Der Umwelt- und Klimaschutz in der Produktion wird geschäftsbereichsübergreifend über drei regionale Gremien gesteuert und koordiniert: Deutschland/Europa, Nord-/Südamerika/Afrika sowie Asien. Darin können sich unsere Experten unternehmens- und werksübergreifend vernetzen und sich zu Gesetzgebungen, Verfahren und Innovationen austauschen. Zudem werden in den Gremien weltweit gültige interne Standards und Vorgehensweisen erarbeitet.

Bezug von Grünstrom

GRI 103-1/-2/-3 SDG 7

Für eine klimaneutrale Produktion reduzieren wir bei Daimler Truck konsequent unsere CO₂-Emissionen und wollen sie – wo möglich – ganz vermeiden. Der Grünstrombezug ist dabei ein wichtiger Stellhebel: Unser Ziel ist es, unsere zwölf europäischen Standorte von Daimler Trucks & Buses mit Grünstrom zu versorgen.

Die Bus-Produktionsstandorte in Spanien und Tschechien (Sámano und Holýšov) beziehen bereits seit Januar 2021 Strom aus regenerativen Quellen. Die deutschen Bus- und Truck-Produktionsstandorte ebenso wie alle europäischen Produktionsstandorte werden seit Beginn des Jahres 2022 mit Grünstrom versorgt. Außerhalb Europas beziehen das mexikanische Werk Saltillo und das US-amerikanische Werk Portland seit Anfang des Jahres 2022 zu 100% grünen Strom.

Erzeugung von Grünstrom

GRI 103-1/-2/-3 SDG 7

Eine weitere wichtige Säule unserer CO₂-neutralen Produktion ist der Ausbau der erneuerbaren Energien an unseren Standorten.

Der Standort Chennai (Indien) deckt bereits 12% seines Strombedarfs über die werkseigenen Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) ab. Weitere PV-Anlagen existieren an mehreren Standorten in Nord- und Südamerika, Europa und der Türkei.

Im Jahr 2021 hat die Daimler Truck AG weltweit an ihren Produktionsstandorten untersucht, ob weitere PV-Anlagen errichtet werden können. Demnach bestehen für die deutschen Standorte Würth, Kassel, Gaggenau und Mannheim erhebliche Ausbaupotenziale; mit der Umsetzung beginnen wir bereits 2022. Auch weltweit treiben wir den Ausbau voran, so zum Beispiel in Kawasaki (Japan).

Aktuell prüfen wir unter anderem am Standort Chennai (Indien) den Einsatz von Biogas als Alternative zum Erdgas.

Europäischer Emissionshandel

Industrieanlagen, in denen durch die Verbrennung fossiler Energieträger CO₂-Emissionen verursacht werden und deren genehmigte Feuerungswärmeleistung 20 MW übersteigt, müssen laut Gesetz am Europäischen Emissionshandel (EU-EHS) teilnehmen. Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, jährlich die CO₂-Emissionen zu ermitteln, der zuständigen Behörde darüber Bericht zu erstatten und CO₂-Emissionszertifikate in Höhe der gemeldeten CO₂-Emissionen an die Behörde abzugeben. Pro CO₂-Emissionszertifikat (European Union Allowance, EUA) ist es dem Unternehmen gestattet, eine Tonne CO₂ auszustoßen. Die zulässige Gesamtzahl der EUA-Zertifikate innerhalb des EU-Emissionshandels ist begrenzt. Von dieser Gesamtzahl wird ein kleiner Anteil kostenlos Industrieanlagen zugeteilt. Diese kostenlose Zuteilung verringert sich jährlich, sodass sie sich zum Ende der vierten Handelsperiode (2021 bis 2030) auf null reduziert haben wird. Ein Großteil der benötigten CO₂-Emissionszertifikate muss damit kostenpflichtig bei EUA-Auktionen, im Börsenhandel oder im direkten Handel erworben werden.

Derzeit sind über ein Drittel der CO₂-Emissionen, die an den europäischen Produktionsstandorten von Daimler Truck verursacht werden, im Rahmen des EU-Emissionshandels erfasst. Durch verschiedene Maßnahmen versuchen wir,

die CO₂-Emissionen weiter zu verringern. Dazu zählen beispielsweise Projekte zur Steigerung der Energieeffizienz oder zum Ausbau der Kapazitäten für die regenerative Strom- und Wärmeerzeugung.

Kompensation von CO₂-Emissionen

GRI 305-1/-2/-5

Die Daimler Truck AG kompensiert seit Anfang 2022 durch qualifizierte Klimaschutzprojekte an den europäischen Standorten alle CO₂-Emissionen, die sich bisher nicht vermeiden lassen. Bis zum Jahr 2025 soll das auch für alle Produktionsstandorte in den nordamerikanischen Ländern gelten.

Beim gegenwärtigen Stand der Technik entstehen unvermeidbare Emissionen, insbesondere in unseren Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen, die mit Erdgas Strom und Wärme erzeugen. Alle Kompensationsprojekte entsprechen den hohen Qualitätsansprüchen des Goldstandards. Die Projekte vermeiden nicht nur CO₂-Emissionen, sie fördern auch auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern. Zum Portfolio gehören Kompensationsprojekte zur erneuerbaren Energieversorgung etwa aus Geothermie in Indonesien oder zur CO₂-reduzierten Trinkwasseraufbereitung in Uganda.

13 | Energieverbrauch (in GWh)

GRI 302-1/-4

	2019	2020	2021
Strom	1.329	1.134	1.374
Erdgas	1.770	1.537	1.609
Fernwärme	130	123	181
Heizöl	64	27	44
Flüssiggas	29	22	51
Koks	45	21	40
Kraftstoffe	228	175	205
Summe	3.595	3.038	3.504
Davon aus erneuerbaren Energien in %	15	17	18

14 | Energieverbrauch pro Fahrzeug (in MWh/Fahrzeug)

GRI 302-4/-5

	2019	2020	2021
Buses	9,95	13,71	14,82
Trucks	6,7	7,87	7,29

15 | CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch (in 1.000 t)

GRI 305-1/-2/-5

	2019	2020	2021
Erdgas	320	278	293
Heizöl	17	7	12
Flüssiggas	6	5	11
Koks	17	8	15
Kraftstoffe	60	46	54
Summe Scope 1	420	344	385
Strom	410	350	449
Fernwärme	23	21	31
Summe Scope 2, market-based	433	372	480
Summe Scope 2, location-based	540	446	597
Summe Scope 1 + 2	853	715	865

16 | CO₂-Emissionen pro Fahrzeug (in kg/Fahrzeug)

GRI 305-1/-2/-5

		2019	2020	2021
Buses	Scope 1	1.251	1.738	1.858
Buses	Scope 2	910	1.250	1.037
Total	Scope 1 + 2	2.161	2.987	2.894
Trucks	Scope 1	788	880	791
Trucks	Scope 2	836	987	1.039
Total	Scope 1 + 2	1.625	1.867	1.830

Luftreinhaltung in der Produktion

GRI 103-2 | SDG 11

Nicht nur unsere Fahrzeuge, auch unsere Werke setzen Luftschadstoffe frei. Diese Emissionen zu verringern, ist eine ständige Aufgabe und Herausforderung – sowohl für unsere Werks- und Anlagenplanung als auch für den täglichen Betrieb. Von besonderer Bedeutung sind sogenannte flüchtige organische Verbindungen (Volatile Organic Compounds, VOC) vor allem aus unseren Lackieranlagen. Zudem setzen unsere Feuerungs- und Energieerzeugungsanlagen Stickoxide- und Schwefeloxide sowie Feinstäube frei. Letztere treten auch beim Absaugen von Schweißrauch in den Rohbaubereichen auf. Alle drei sind ebenfalls bedeutsame Luftschadstoffe, die es zu reduzieren gilt.

Auf Werksebene prüfen wir im Rahmen des Umweltmanagements regelmäßig, ob die internen und externen Anforderungen an die Luftreinhaltung an unseren Produktionsstandorten eingehalten, befolgt und die Berichtspflichten erfüllt werden. Sollte es zu umweltrelevanten Vorfällen kommen, erfassen wir diese und beseitigen eventuelle Schäden.

Weniger Lösemittlemissionen in der Produktion

Daimler Truck hat den Anspruch, beim Umgang mit produktionsbezogenen VOC-Emissionen weltweit eines der führenden Unternehmen zu werden. VOC bezeichnet eine Gruppe organischer Kohlenwasserstoffverbindungen, die unter normalen Klimabedingungen leicht flüchtig sind. Diese Substanzen können leicht aus der flüssigen in die gasförmige Phase übergehen und besitzen als Gas das Potenzial bodennahes Ozon zu bilden und somit die Umwelt zu belasten. In der Nutzfahrzeugproduktion werden VOC hauptsächlich bei der Lackierung freigesetzt.

Eine Minderung der VOC-Emissionen kann über die Auswahl neu entwickelter, festkörperreicher Lackmaterialien, die Optimierung der Lackierprozesse und/oder Errichtung neuer, moderner Abluftreinigungssysteme erfolgen. Bei Daimler Truck wird deswegen seit Jahren kontinuierlich daran gearbeitet, neue Technologien und Lacke in Zusammenarbeit mit den Zulieferern zu entwickeln und einzusetzen.

Beispielhaft hierfür wurde nach fünfjähriger Entwicklungszeit 2019 ein weltweit neues Nass-in Nass Lackierkonzept entwickelt und in einem der Produktionswerke eingeführt. Dieses neue Lackierkonzept bietet viele Vorteile wie die Reduktion der Applikationsschritte von zwei auf einen. Am Ende werden die eingesetzten VOC aus den Lackierboxen und der Trocknerabluft aufkonzentriert und gänzlich aus der Abluft entfernt. So lässt sich ein Zero-Emission-Produktionsprozess darstellen.

Zusammengefasst bezeichnet man den neuen Lackierprozess mit all seinen innovativen Ansätzen als „EP-T“, was „EcoPaint-Truck“ bedeutet und für seinen umweltfreundlichen und flexiblen Prozess steht.

Am Beispiel des Fahrzeugwerkes Wörth, wo die Umstellung von der Wasserlacktechnologie auf den neuen Fahrerhauslackierprozess EP-T gerade stattfindet, führen die Reduktion der Lackaufträge, der Entfall von Abluftzeiten und Zwischentrocknung, aber vor allem die Verringerung der zu klimatisierenden Prozessfläche im Boxenkonzept zu Einsparungen von 31% an Energie, 78% an VOC-Emissionen und 7.000 t/a an CO₂.

Ressourcenschonung in der Produktion

GRI 103-1/-2/-3 SDG 12

Für die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen spielt neben dem Ressourceneinsatz im Fahrzeug auch der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund arbeitet Daimler Truck kontinuierlich daran, den Einsatz der Ressourcen in der Produktion effizienter und umweltschonender zu gestalten. Ein wichtiger Stellhebel dabei ist, die Energieeffizienz zu erhöhen. Dadurch verringern wir den Energieverbrauch, schonen Ressourcen und reduzieren gleichzeitig den CO₂-Ausstoß. Auch unseren Wasserverbrauch wollen wir verringern, zum Beispiel, indem wir Wasserkreisläufe schließen. Zu einem schonenden Umgang mit Ressourcen gehört auch, dass wir Abfallmengen senken. Um dies zu erreichen, arbeiten wir verstärkt daran, den Rohstoff- und Materialverbrauch an unseren Standorten zu verringern.

Konzernweites Ressourcenmanagement

An unseren Produktionsstandorten haben wir verschiedene Systeme für das Ressourcenmanagement etabliert, die wir regelmäßig zertifizieren lassen. So setzen wir Umweltmanagementsysteme nach EMAS in Deutschland und nach ISO 14001 an den internationalen Standorten ein. Zudem arbeiten wir seit 2012 an den deutschen und nordamerikanischen

Produktionsstandorten mit Energiemanagementsystemen nach DIN EN ISO 50001. Außerhalb dieser Regionen betreiben wir derzeit ISO-50001-Systeme an einzelnen Standorten. Der Norm entsprechend haben wir das Umwelt- und Energiemanagement in unserer Organisation verankert.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird zum einen durch externe Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, EMAS, ISO 50001) überprüft. Rund 95% der Belegschaft von Daimler Truck arbeiten an Standorten mit einem nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystem. Zum anderen führen wir interne Umweltrisikobewertungen durch: Bereits 1999 haben wir eine Environmental-Due-Diligence-Methode entwickelt, um potenzielle Umweltrisiken an den Produktionsstandorten transparent zu machen, zu bewerten und zu vermeiden. Diese wenden wir seither unternehmensweit an – sowohl intern an allen Produktionsstandorten, die sich mehrheitlich im Besitz des Unternehmens befinden, als auch extern bei Fusions- und Akquisitionsvorhaben.

Die konsolidierten Produktionsstandorte von Daimler Truck prüfen und bewerten wir in einem Fünfjahresturnus nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet, sodass sie gegebenenfalls Optimierungen vornehmen können. Zudem überprüfen wir jährlich, inwiefern unsere Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten umgesetzt wurden. Ziel der Umweltrisikobewertung ist es, an allen unseren Produktionsstandorten weltweit einen hohen Umweltstandard einzuhalten.

Von 2000 bis 2021 haben wir 181 Risikobewertungen an den Produktionsstandorten von Daimler Trucks & Buses abgeschlossen. 2019 hat die fünfte Runde der Umweltrisikobewertung begonnen; sie läuft bis zum Jahr 2025. Aufgrund der Reisebeschränkungen und Lockdown-Regelungen durch die COVID-19-Pandemie konnten die geplanten Standortevaluierungen 2020 und 2021 nicht stattfinden. Ausnahmen bildeten vier deutsche Standorte von Daimler Truck, die 2021 unter COVID-19-konformen Hygiene- und Abstandsregelungen betrachtet wurden. Die ausgefallenen Evaluierungen sollen in den kommenden Jahren nachgeholt werden, um den Fünfjahresrhythmus für Daimler Truck beizubehalten. Die interne Berichterstattung sowie das Controlling der Verbesserungsmaßnahmen finden weiterhin in gewohnter Weise statt.

Monitoring unserer Ziele

GRI 103-1/-2/-3

Für das Monitoring unserer Ziele und die Berichterstattung erheben wir systematisch die wichtigsten Umwelt- und Energiedaten aus den deutschen und ausländischen Werken. Diese Daten werden von den weltweiten Produktionsstandorten in ein zentrales Umweltdaten-Informationssystem eingegeben und anschließend ausgewertet.

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

Für 2021 war eine Verringerung des Energieverbrauchs pro Fahrzeug um 7% im Vergleich zu 2020 zu verzeichnen.

Der Wasserverbrauch pro Fahrzeug hat sich im Berichtsjahr um 13% im Vergleich zu 2020 verringert.

Die Abfallmenge pro Fahrzeug hat sich 2021 gegenüber dem Vorjahr um 18% erhöht. Diese Erhöhung begründet sich vor allem darin, dass im Berichtsjahr 2021 eine zusätzliche Gießerei für Motorblöcke in den Scope der produktionsbezogenen Energie- und Umweltdaten aufgenommen wurde. In den Gießereiprozessen fallen große Mengen an Altsand an, was zu einer deutlichen Erhöhung des Gesamtabfalls im Daimler Truck-Konzern führt.

Reduzierung des Energieverbrauchs

GRI 103-1/-2/-3 **GRI 302-4** **SDG 7**

Regelmäßig messen und bewerten wir bei Daimler Truck die wesentlichen Energieverbräuche, um die Einsparpotenziale in Produktion und Infrastruktur zu erkennen und zu nutzen. Die Energieverbräuche erfassen wir systematisch in einer konzernweit genutzten Datenbank.

Abgeleitet davon planen die einzelnen Daimler Truck-Werke Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und dadurch auch der CO₂-Emissionen. Diese Energieeffizienzmaßnahmen werden systematisch in einer weiteren konzernweiten Datenbank erfasst.

Um Energie zu sparen, haben wir beispielsweise an mehreren Standorten die Schaltzeit von Beleuchtungs- und Lüftungsanlagen optimiert und konventionelle Leuchtmittel gegen LEDs ausgetauscht. Zudem wurden neue Lichtsteuerungskonzepte inklusive Dimmfunktion implementiert.

Im Daimler Truck-Werk in Würth werden beispielsweise durch den Einsatz von intelligenten Schaltzeiten der Lüftungsanlage im Zusammenspiel mit der Gebäudeleittechnik (vor Produktionsbeginn) Strom und Wärme eingespart. Im Daimler Truck Werk in Mannheim wird durch den Wärmerückgewinnungsprozess des Kupolofens ein Teil der Abwärme in das Raumwärmenetz eingespeist. In verschiedenen US-Werken wurden mehrere Energieeffizienzinitiativen durchgeführt und dabei zum Beispiel Rückkühlsysteme durch energieeffiziente Modelle getauscht, Druckluftsysteme auf den neuesten Stand der Technik gebracht und verschiedene Produktionsprozesse energetisch optimiert.

Auch bei der Neubeschaffung von Produktionsanlagen und dem Umbau von Gebäuden achten wir auf eine hohe Energieeffizienz. Dabei stehen die Steuerungen aller technischen Einrichtungen und Komponenten sowie eine transparente Messung der Verbrauchswerte im Fokus. Wichtig ist uns bei Daimler Truck zum Beispiel, dass sich die Produktionsanlagen in den Pausen und in der produktionsfreien Zeit abschalten lassen und auch unter Teillast effizient betrieben werden können. Zusätzlich sensibilisieren wir die Belegschaften der Werke für das Thema Energiesparen, unter anderem mit allgemein sichtbar angebrachten Tipps, Schulungen und Energiemessen in der Produktion. Zudem setzen wir auf eine effiziente Steuerung sämtlicher Energieversorgungsanlagen und gebäudetechnischer Anlagen, insbesondere optimieren wir hierdurch die Grundlast.

Tabellen: Energieverbrauch, Energieverbrauch pro Fahrzeug, CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch, CO₂-Emissionen aus Energieverbrauch pro Fahrzeug

Effiziente Wassernutzung

GRI 303-1 **SDG 6**

Wasser ist nicht nur ein lebenswichtiges, sondern auch ein knappes Gut: Laut Weltwasserbericht der UNESCO führen Klimawandel, Bevölkerungswachstum und steigender Konsum dazu, dass 2050 mehr als fünf Milliarden Menschen unter Wassermangel leiden werden – wenn wir so weitermachen wie bisher. Als Daimler Truck wollen wir daher zu einem nachhaltigeren Umgang mit Wasserressourcen beitragen und die Wassernutzung weiter reduzieren.

Wir reduzieren unseren Wassereinsatz, indem wir zum Beispiel Wasserkreisläufe schließen, wie durch die Wiederaufbereitung von Prozesswasser oder den Einsatz von geschlossenen statt offenen Kühlsystemen. Zudem setzen wir bei neuen Lackieranlagen Trocken- anstelle von Nassabscheidetechnologien ein. In unserem Lkw-Getriebewerk in Gaggenau lackieren wir mit UV-Licht und verzichten komplett auf den Einsatz von Wasser. Bei Metallic-Lackierungen setzen wir auf moderne Robotik. Und statt mit Wasser reinigen wir punktuell mit Lasern.

Um die vorhandenen Wasserressourcen optimal zu nutzen, ist es notwendig, die Bereiche mit hohem Wasserverbrauch zu erkennen und gezielt deren Wassereffizienz zu verbessern. In unserem Mercedes-Benz Werk in Aksaray wird dazu ein modernes Messsystem mit Onlinesteuerung eingesetzt. Dieses Gebäudemanagementsystem ermöglicht es, wesentliche Wasserverbräuche automatisiert zu erkennen und schnell Vorkehrungen zu treffen. Auf diese Weise wurden seit 2017 im Vergleich zum Zeitraum vor Einbau der neuen Messinfrastruktur insgesamt etwa 200.000 m³ Wasser eingespart.

Auch in den Bereichen außerhalb der Produktion, wie Kantinen und Sanitäranlagen, sind wir bestrebt, unseren Wassereinsatz zu minimieren. So wird die Kantine in unserem Mercedes-Benz Buswerk in Istanbul zum Teil mit Ozon statt mit Wasser gereinigt. Das spart im Reinigungsprozess der Kantine circa

50 % Wasser. Abwasser aus der Produktion und den sanitären Anlagen wird entweder gemäß den lokalen Vorgaben an örtliche Anlagen zur Abwasserbehandlung und -entsorgung weitergeleitet oder auf dem eigenen Gelände vorbehandelt beziehungsweise gereinigt. An einzelnen Daimler Truck-Standorten setzen wir auch biologische Kläranlagen ein. Das Risiko von Verunreinigung des Niederschlagswassers auf unseren Werksgeländen wird durch konzerneigene Umweltschutzvorgaben minimiert. Die Daimler Truck AG hat sich das Ziel gesetzt, bis spätestens 2030 an allen Produktionsstandorten weltweit den Konzernstandard zur Vermeidung von Regenwasserverunreinigungen vollumfänglich umzusetzen. Es haben bereits alle Werke mit der Umsetzung begonnen. Der Umsetzungsstand wird alle drei Jahre überprüft. 2021 lag er über alle Standorte hinweg bei 78 %.

Ein Beispiel für den verantwortungsvollen Umgang mit Abwasser ist unser Lkw- und Bus-Werk in Chennai (Indien). Dort wird kein Abwasser in die Kanalisation oder in Gewässer

abgeleitet. Die Prozesswässer werden konsequent in der werkeigenen Abwasserbehandlungsanlage aufbereitet. Zusätzlich werden am Standort große Mengen von Regenwasser in Auffangbecken gesammelt und durch Wasserfiltersysteme aufbereitet. Anschließend wird das Wasser in den Betriebsprozessen, im Sanitärbereich sowie für die Grünanlagen genutzt.

Bewertung und Minimierung von Wasserrisiken

Die Daimler Truck AG hat im Jahr 2021 mithilfe eines Tools des World Wide Fund for Nature (WWF) eine Wasserrisikoanalyse an den besonders von Wasserknappheit betroffenen Standorten Saltillo (Mexiko), Aksaray (Türkei) und Chennai (Indien) durchgeführt. Dabei wurden mithilfe des WWF-Wasserrisikofilters sowohl die Standortfaktoren als auch die Produktionsbedingungen untersucht. Auf Grundlage der Ergebnisse haben wir 2021 verschiedene Maßnahmen für die drei Standorte definiert, um das Wasserrisiko zu minimieren. Einige davon wurden bereits umgesetzt. Der WWF-Wasserrisikofilter soll in einem zweiten Schritt ab 2022 schrittweise weltweit eingeführt werden.

17 | Wasserentnahme (in 1.000 m³)

GRI 303-3

	2019	2020	2021
Fremdbezug (Trinkwasser)	2.864	2.515	2.466
Brunnenwasser (Eigenförderung)	2.160	1.605	1.816
Genutztes Niederschlagswasser	31	56	229
Summe	5.055	4.176	4.511

18 | Wasserrückführung (in 1.000 m³)

GRI 303-4

	2019	2020	2021
Direkteinleiter	996	714	1.044
Indirekteinleiter	2.533	2.731	2.508
Summe	3.530	3.446	3.552

19 | Wasserverbrauch pro Fahrzeug (m³/Fahrzeug)

GRI 303-5

	2019	2020	2021
Buses	17,34	22,76	23,44
Trucks	9,33	10,59	9,21

Reduzierung des Abfallvolumens

GRI 306-1/-2 SDG 11

Ein Ziel von Daimler Truck ist, die Abfallmengen in der Produktion zu reduzieren. Dafür ist es wichtig, Transparenz über die Abfallwertströme zu schaffen und die verschiedenen Abfallarten korrekt voneinander zu trennen. In Europa erfassen wir Abfälle beispielsweise nach Abfallschlüsselnummern und behandeln und entsorgen sie entsprechend den gesetzlichen Regelungen. Für die fachkundige Entsorgung arbeiten wir mit

lizenzieren und regelmäßig zertifizierten Dienstleistern zusammen. Grundsätzlich sind unsere Produktionsstandorte verpflichtet, die Entsorgung der Produktionsabfälle bis zum Endverbleib zu verfolgen. So auditieren wir beispielsweise in Deutschland die von uns genutzten Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle in einem regelmäßigen Turnus. Darüber hinaus minimieren wir Abfälle wie Verschnitte, Sande, Filtermaterialien und Schlämme aus neuen oder optimierten Produktionsprozessen und versuchen, Stoffkreisläufe zu schließen.

20 | Abfälle nach Abfallart (in 1.000 t)

GRI 306-3

	2019	2020	2021
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	22	16	36
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	2	2	79
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	176	124	152
Schrott zur Verwertung	237	191	221
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	6	4	5
Summe	444	337	493
Recyclingquote in %	98	98	83

21 | Abfälle pro Fahrzeug (in kg/Fahrzeug)

GRI 306-3

	2019	2020	2021
Abfall Buses			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	122	167	148
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	6	11	10
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	346	434	407
Schrott zur Verwertung	437	606	598
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	30	29	31
Summe	941	1.247	1.194
Abfall Trucks			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	38	36	76
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	4	4	178
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	343	329	326
Schrott zur Verwertung	463	508	473
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	11	10	9
Summe	858	887	1.062

So wird zum Beispiel in unserem Motorenwerk in Mannheim seit 2020 eine neue Anlage zur Kernsandregenerierung eingesetzt, die Gießereisande wiederaufbereitet. Durch die Regenerierung der Sande wird Abfall vermieden und eine umweltfreundliche Versorgung der Kernfertigung mit Kreislaufmaterial sichergestellt. Durch die neue Anlage konnten wir 2021 circa 6.800 t Regeneratsand in der Kernfertigung einsetzen. Die gleiche Menge konnte folglich an Frischsand eingespart werden.

Ohne die neue Kernsandregenerierung hätten wir 2021 etwa 7.900 t Altsand (circa 15% Regenerierverluste) als Abfall entsorgen müssen.

Ein weiteres Beispiel ist die Schleifölrückgewinnung. Im Abfallwirtschaftszentrum unseres Produktionsstandortes in Kassel wurde eine weitere neue Schleifölrückgewinnungs-Anlage in Betrieb genommen. Seit 2005 wird erfolgreich das Schleiföl durch Pressen des Schleifschlammes vor einer Entsorgung zurückgewonnen und nach Filtrieren und Zentrifugieren wieder der zentralen Schleifölversorgung zugeführt. Durch diese Anlagen vermeiden wir Abfälle und schonen somit die Umwelt. Jährlich können durch dieses Verfahren im Werk Kassel circa 310.000 l Schleiföl eingespart werden. Dieses Verfahren findet auch in weiteren unserer Produktionswerke Anwendung.

Zudem haben wir in unserem Werk in Gaggenau 2021 das Recycling-System Tork PaperCircle® eingeführt. In Kooperation mit der Firma Tork werden dadurch die Papiertücher aus unseren Sanitärbereichen in den Kreislauf zurückgeführt und zu neuen Hygienepapierprodukten verarbeitet. Dadurch wollen wir jährlich ca. 60 t Papierabfälle vermeiden. Aber nicht nur in der Produktion, auch in der Logistik reduzieren wir unsere Abfallmengen. Wir optimieren Verpackungen und setzen wiederverwendbare Ladungsträger ein. So haben wir zum Beispiel im Mercedes-Benz Werk in Aksaray (Türkei) die Transportverpackung von Getrieben und Motoren verbessert: Statt Einwegverpackungen aus Holz nutzen wir Mehrweg-Stahlladungsträger. Dadurch sparen wir jährlich das Äquivalent von 3.200 Bäumen an Verpackungsmaterial ein.

Biologische Vielfalt

SDG 15

Die Biodiversität nimmt weltweit immer mehr ab. Die Gründe für dieses globale Problem sind vielfältig – die Beanspruchung von Ressourcen, zunehmende Schadstoffemissionen und produktionsbedingte Eingriffe in die Umwelt sind einige davon. Daher sehen wir bei Daimler Truck neben dem Klima-, Immissions-, Gewässer- und Bodenschutz eine wichtige Aufgabe darin, die biologische Vielfalt rund um unsere Standorte zu erhalten und zu fördern. In unseren Werken haben wir bereits zahlreiche Maßnahmen zur Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts etabliert und werden diese in Zukunft weiter ausbauen.

Unsere internen Handlungsempfehlungen zur Biodiversität geben praktische Hinweise zur naturnahen Flächengestaltung in den Daimler Truck-Werken. Sie regen dazu an, für die biologische Vielfalt aktiv zu werden, das Thema bei Planungen von Bauaktivitäten zu berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. In diesem Sinne haben wir auch an unseren deutschen Produktionsstandorten Grünflächen naturnah umgestaltet und Dach- und Fassadenbegrünungen gepflanzt. Des Weiteren haben wir zur Erhaltung der Tierartenvielfalt Insektenhotels und Nisthilfen für Vögel gebaut sowie Eidechsenhabitate, offene Landschaften für Wildbienen, Trockenbachläufe, Steingärten und Blumenwiesen angelegt.

Zusätzlich wurde im Berichtsjahr durch entsprechende Untersuchungen und Sichtung die aktuelle biologische Vielfalt auf den auf dem Werksgelände relevanten Flächen erfasst (zum Beispiel Insekten, Wildbienen, Vögel), um den Erfolg der naturnahen Bepflanzung abzuschätzen und zu bestätigen.

Um die Beschäftigten für Biodiversität zu sensibilisieren, haben wir eine Wanderausstellung zum Thema konzipiert, die im Berichtsjahr abschließend an unseren Standorten Mannheim und Kassel zu sehen war.

Unterschiedliche Naturschutzorganisationen beraten, begleiten und dokumentieren hierbei an den Produktionsstandorten unsere Aktivitäten für die Tier- und Pflanzenwelt.

Für die standortspezifische Bewertung und Weiterentwicklung der biologischen Wertigkeit der vorhandenen Flächen steht der von uns selbst entwickelte Biodiversitätsindex (BIX), der mit externen Naturschutzorganisationen abgestimmt wurde, zur Verfügung. Anhand des BIX kann gemessen werden, ob entsprechende Maßnahmen förderlich für die biologische Vielfalt sind.

Schulungen zum Umweltschutz

Daimler Truck führt an seinen Standorten Schulungen zum Umweltschutz durch. Wichtige Themen sind unter anderem Abfall- und Gefahrstoffmanagement, Gewässerschutz, Abwasserbehandlung, Notfallmanagement bei umweltrelevanten Betriebsstörungen oder umweltschutzgerechte Planung von Anlagen und Arbeitsstätten.

Wie häufig wir unsere Beschäftigten schulen und welche Inhalte wir dabei vermitteln, hängt neben den örtlichen Gegebenheiten auch von gesetzlichen Anforderungen ab. Diese können sich je nach Standort unterscheiden. In Deutschland koordiniert die Konzernfunktion Umwelt- & Energiemanagement jährlich Schulungen, mit denen die gesetzlich vorgeschriebenen Umweltschutzbeauftragten in den Bereichen Immissionsschutz, Gewässerschutz und Abfallmanagement qualifiziert werden.

Klimaschutz und Ressourcenschonung in der Lieferkette

GRI 103-1/-2/-3 | SDG 13, 17

Lieferanten sind ein wichtiger Teil unseres Produktionsnetzwerks. Daher können sie durch ihr Engagement im Bereich Klimaschutz und Ressourcenschonung wesentlich zur Reduktion der Emissionen und zum nachhaltigen Umgang mit Ressourcen in der gesamten Wertschöpfungskette beitragen.

Klimaschutz entlang der Lieferkette

Um die Transparenz der Umweltauswirkungen in unseren Lieferketten zu fördern, haben wir bereits als Teil der damaligen Daimler AG mit der gemeinnützigen Organisation Carbon Disclosure Project (CDP) zusammengearbeitet. Dies setzen wir als eigenständiger Konzern Daimler Truck fort. So haben wir 2021 zum zweiten Mal das sogenannte CDP Supply Chain Program durchgeführt und unsere bedeutendsten Lieferanten dazu aufgefordert, über die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit sowie ihre Klimaschutzbestrebungen zu berichten. Durch das CDP Supply Chain Program werden unsere Lieferanten ermutigt, sich kontinuierlich im Klimaschutz zu verbessern und weitere Aktivitäten zu unternehmen.

Im Berichtsjahr 2021 haben wir unsere bedeutendsten Lieferanten zur Teilnahme aufgefordert. Sie repräsentieren rund 75 % unseres jährlichen Einkaufsvolumens.

Umweltmanagement in der Lieferkette

Die Lieferkette spielt eine wichtige Rolle, wenn es um einen schonenden Umgang mit Ressourcen geht. Von Lieferanten, die uns mit Produktionsmaterial versorgen, fordern wir ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Verfügt ein Lieferant nicht über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem, hat er zwei Jahre Zeit, ein solches einzurichten und zertifizieren zu lassen. Zudem fordern wir in unseren Vertragsbedingungen von unseren Lieferanten, sich an die Nachhaltigkeitsstandards und die dort aufgeführten Umweltvorgaben zu halten und diese an ihre Vorlieferanten weiterzugeben.

Auszeichnung für Lieferanten

Klimaschutz und Ressourcenschonung in der Lieferkette verstehen wir bei Daimler Truck als gemeinsame Herausforderung mit unseren Lieferanten. Dabei ist uns die öffentliche Anerkennung für sehr gute Leistungen wichtig. Aus diesem Grund haben wir im Berichtsjahr gemeinsam mit der damaligen Daimler AG die Daimler Sustainability Recognition aufgelegt, mit der wir Lieferanten für herausragende Nachhaltigkeitsleistungen in den Kategorien Klimaschutz und Ressourcenschonung auszeichnen. Drei Lieferanten waren für ihre Maßnahmen zur CO₂-Reduktion in der Produktion und ihre innovativen Konzepte zum Einsatz von Sekundärmaterial nominiert und schließlich wurde ein Lieferant ausgezeichnet.

Daimler Truck plant, die Auszeichnung der Lieferanten für herausragende Nachhaltigkeitsleistungen weiterzuführen.

[Verantwortung in der Lieferkette](#)

[Daimler Sustainability Recognition | Mercedes-Benz Supplier Portal](#)

Soziales



Soziales

Wir sind ein Nutzfahrzeughersteller – und dabei dreht sich im Kern alles um die Menschen, die unsere Arbeit berührt: Um die Insassen unserer Fahrzeuge und alle Verkehrsteilnehmenden, deren Sicherheit für uns immer oberste Priorität hat; um unsere Mitarbeitenden, die durch ihre Ideen, Talente und Fähigkeiten unser Unternehmen erfolgreich machen und den Transformationsprozess voranbringen; um alle Menschen, die unsere globalen Lieferketten ermöglichen, in denen wir uns für den Schutz der Menschenrechte einsetzen.

Verkehrssicherheit und automatisiertes Fahren

SDG 3, 11

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

Auf dem Weg zum unfallfreien Fahren hat sich Daimler Truck ambitionierte Ziele gesetzt, die mit Nachdruck verfolgt werden. Diese Ziele werden von der Unternehmensführung fortwährend unter anderem durch die Einbindung im Sustainability Steering Committee überprüft. Daimler Truck strebt danach,

- Systeme der Unfallvermeidung weiter zu verbessern, zum Beispiel mit dem Aktiven Brems-Assistenten,
- unsere Fahrzeuge für Fahrer und Passagiere bei und nach einem Unfall noch sicherer zu machen, zum Beispiel durch geeignete Fahrzeugstrukturen, Rückhaltesysteme und Systeme, die nach dem Unfall wirken können,
- unsere Fahrzeuge auch für andere Verkehrsteilnehmer durch Fußgängererkennung und Partnerschutz sicherer zu machen – zum Beispiel mit Hilfe des Active Side Guard Assist (ASGA).

Durch diese Maßnahmen wollen wir die Verkehrssicherheit erhöhen.

Automatisiertes Fahren hat das Potenzial, die Mobilität grundlegend zu verändern – sie zu verbessern. Aber bei allen Vorteilen ist auch Vorsicht geboten: Ethische, rechtliche und datenschutzrechtliche Risiken dürfen bei automatisierten Systemen nicht außer Acht gelassen werden.

Fahrzeug- und Umgebungssicherheit

Ob Fußgänger, Fahrrad- oder Autofahrer: Wir wollen alle Verkehrsteilnehmer bestmöglich schützen, nicht nur die Insassen unserer Fahrzeuge. Um das zu erreichen, steht bei unseren Bestrebungen das Thema Sicherheit besonders im Fokus – von der Fahrzeugentwicklung bis hin zu innovativen Assistenzsystemen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

GRI 103-1/-2

Null Verkehrstote bis 2050 – das ist das Ziel der Vision Zero. Die ehemalige unionsgeführte Bundesregierung hat diese Vision 2018 im Koalitionsvertrag mit der SPD verankert. Sie soll auch als Leitgedanke in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen werden. Auf dem Weg dorthin lautet das nächste Etappenziel, bis 2030 die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerstverletzten gegenüber 2020 zu halbieren. Mit seinen Sicherheits- und Assistenzsystemen kann Daimler Truck als Fahrzeughersteller einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass dieses Ziel erreicht wird.

Sicherheit ist Teil unserer DNA und eine unserer zentralen Verpflichtungen – nicht nur unseren Kunden, sondern allen Verkehrsteilnehmern gegenüber. Wir streben nach bestmöglicher Unfallsicherheit mit hohem Insassen- und Partnerschutz.

Entsprechend legen wir schon bei der Fahrzeugentwicklung einen Schwerpunkt auf das Thema Sicherheit. Mit unserer konzerneigenen Unfallforschung legen wir seit Jahrzehnten die Grundlagen für innovative Sicherheitstechniken und leistungsfähigere Systeme. Das Unfallforschungsteam erfasst das nationale Unfallgeschehen und führt auf Basis festgelegter Kriterien Unfallanalysen durch. Aus gewonnenen Erkenntnissen werden Sicherheitslastenhefte weiterentwickelt und durch die Fachbereiche umgesetzt. Diesen Weg wollen wir kontinuierlich weitergehen und neue oder verbesserte Assistenzsysteme in unsere Fahrzeuge integrieren. Sie sollen helfen, möglichst viele Unfälle zu verhindern oder in der Schwere zu reduzieren. Darüber hinaus sensibilisieren wir die Öffentlichkeit für Verkehrssicherheit – beispielsweise durch Bildungsprogramme und Roadshows – und informieren über Sicherheitstechnologien und Innovationen.

Systematische Unfallforschung

GRI 103-3

Unfälle zu vermeiden oder zumindest die Unfallfolgen abzumildern, hat für Daimler Truck sowohl im Hinblick auf Lkw als auch Busse oberste Priorität. Deshalb entwickeln wir immer wieder neue, wirksamere Sicherheits- und Assistenzsysteme und optimieren die bestehenden. Für unsere Entwicklungen spielt die Nutzfahrzeug-Unfallforschung eine zentrale Rolle: Mit ihren Unfallanalysen liefert sie die Grundlagen für Verbesserungen in unseren Fahrzeugen. So untersuchten die Unfallforscher der damaligen Daimler-Benz AG beispielsweise seit 1972 deutschlandweit ausgewählte Unfälle mit Mercedes-Benz Lkw. Sie dokumentierten die Daten und Hinweise zum Unfallhergang, zu den beteiligten Fahrzeugen und den Schäden.

So konnten wir viele unserer Sicherheitslösungen entwickeln und in den Markt einführen, bevor es gesetzliche Regelungen dafür gab – dazu zählt beispielsweise unser Notbremsassistent Active Brake Assist 5 (ABA 5).

Zudem haben Unfalldaten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor geholfen, den bestmöglichen Einbauort von Batterie und Hochvoltkomponenten für Elektrofahrzeuge zu definieren. In diesem Zusammenhang ist auch die Erkenntnis gereift, dass der Ladevorgang besonders zu betrachten ist.

Fahrzeugentwicklung

GRI 103-2

Bei der Fahrzeugentwicklung folgt Daimler Truck seinem ganzheitlichen Konzept der Integralen Sicherheit. Unter diesem Begriff haben wir unter dem Dach der damaligen Daimler Chrysler AG erstmals Ende der 1990er-Jahre die Sicherheitssysteme vier Phasen zugeordnet: beim Fahren assistieren, auf den möglichen Unfall vorbereiten, beim Unfall schützen und nach dem Unfall helfen.

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

- **Phase 1: Sicher fahren**
Assistenzsysteme, die das Fahren sicherer machen, dem Fahrer assistieren und helfen können, Unfälle zu vermeiden. Ein Beispiel ist der Active Drive Assist für Lkw, der teilautomatisiertes Fahren ermöglicht.
- **Phase 2: Bei Gefahr**
Sicherheitsassistenzsysteme, die warnen, assistieren und automatisiert handeln können, sowie Schutzsysteme, die bereits in der Vor-Unfall-Phase aktiviert werden können. Diese Systeme können zum Beispiel helfen, Kollisionen mit Fahrzeugen, Fußgängern und Fahrradfahrern in ihrer Schwere zu mindern oder ganz zu vermeiden. Beispiele hierfür sind der ABA 5 und der ASGA.

- **Phase 3: Beim Unfall**

Schutzsysteme, die alle Fahrzeuginsassen intelligent und bedarfsgerecht schützen können wie beispielsweise Airbags, Gurtstraffer, Crashkonzepte zum gezielten Abbau von Aufprallenergie, Kabinendesign mit Fokus auf ein hohes Insassenschutzniveau.

- **Phase 4: Nach dem Unfall**

Systeme, die nach einem Unfall helfen können, wie beispielsweise die automatische Einschaltung des Warnblinkers oder die automatische Entriegelung der Zentralverriegelung.

Passgenaue Sicherheitssysteme

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

Für unsere Lkw entwickeln wir immer wieder neue, wirksamere Sicherheits- und Assistenzsysteme und optimieren bereits bestehende Systeme. Busse benötigen zusätzlich besondere Schutzeinrichtungen, die den hohen Sicherheitsanforderungen dieser Fahrzeuggattung gerecht werden.

Mercedes-Benz Trucks entwickelt Assistenzsysteme weiter

Die neueste Lösung von Mercedes-Benz Trucks, der Notbremsassistent der fünften Generation (ABA 5), basiert auf einem Zusammenspiel von Radar- und Kamerasystem: ABA 5 kann im Rahmen seiner Systemgrenzen beziehungsweise innerhalb der physikalischer Grenzen zusätzlich zur bisherigen Notbremsfunktion bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h auf sich bewegende Fußgänger reagieren. Erkennt der ABA 5 die Gefahr einer Kollision mit einer Person, erfolgt eine optische und akustische Warnung durch einen intermittierenden Warnton, gleichzeitig kann dann eine Teilbremsung mit circa 3 m/s² eingeleitet werden. Erfolgt keine Reaktion des Fahrers, kann der ABA 5 eine automatisierte Vollbremsung ausführen.

Für noch mehr Sicherheit sorgen der Active Drive Assist (ADA) für teilautomatisiertes Fahren (SAE Level 2), die MirrorCam anstelle von Außenspiegeln sowie der Abbiegeassistent (SIR), der Fußgänger und Radfahrer erkennen kann.

Der ADA für teilautomatisiertes Fahren (SAE Level 2) wurde von Mercedes-Benz Trucks weiterentwickelt. Die zweite Generation unseres ADA (ADA 2) ist seit Juni 2021 auf dem Markt. Das System ADA 2 kann selbständig einen Nothalt einleiten, wenn es erkennt, dass der Fahrer dauerhaft nicht mehr in das Fahrgeschehen eingreift – beispielsweise aufgrund eines medizinischen Notfalls. Bevor es zum Nothalt kommt, fordert ADA 2 den Fahrer optisch und akustisch auf, das Lenkrad zu führen. Wenn bei aktivem ADA 2 trotz optischer und akustischer Warnung das Lenkrad nicht geführt wird, aktiviert sich die Funktion des Emergency Stop Assist und leitet eine Verzögerung des Fahrzeugs unter Beibehaltung der Spurführung innerhalb der Systemgrenzen bis zum Stillstand ein. Dabei warnt der Lkw den nachfolgenden Verkehr durch Einschalten des Warnblinkers. Kommt

der Lkw zum Stillstand, kann ADA 2 automatisch die serienmäßige elektronische Feststellbremse einlegen – bei Fahrzeugen mit manueller Feststellbremse wird die HOLD-Funktion aktiviert. Außerdem werden die Türen entriegelt, damit bei einem medizinischen Notfall Rettungskräfte oder andere Hilfeleistende direkt zum Fahrer gelangen können. Der eingeleitete Nothalt kann durch das Eingreifen des Fahrers jederzeit abgebrochen werden.

Seit 2016 ist der ASGA für viele Modelle der Baureihen Actros, Arocs oder Econic ab Werk erhältlich. Seit 2019 kann er auch in zahlreiche Modelle dieser Baureihen (ab Baujahr 2017) nachgerüstet werden.

Seit Juni 2021 ist bei Mercedes-Benz Trucks alternativ zum Abbiegeassistenten auch der ASGA erhältlich. Das neue Fahrerassistenzsystem warnt die Lkw-Fahrer nicht nur vor Radfahrern oder Fußgängern, die sich entlang der Beifahrerseite bewegen. Bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h kann der ASGA auch selbstständig bremsen – im Rahmen der Systemgrenze beziehungsweise der physikalischen Grenze bis hin zum Stillstand. Mercedes-Benz Trucks ist der erste Lkw-Hersteller weltweit, der ein solches System mit aktiver Bremsfunktion anbietet.

Daimler Truck erfüllte die Vorgaben der Global Safety Regulation (GSR). Optional kann für Notbremsassistent, Abbiegeassistent und Spurhaltassistent die Abschaltung durch den Fahrer ganz unterdrückt werden.

Daimler Truck North America setzt neue Schutzsysteme ein

Auch bei Daimler Truck North America werden zunehmend Sicherheitssysteme in Lkw eingesetzt. So ist der Freightliner Cascadia serienmäßig mit dem Sicherheitspaket Detroit Assurance 5.0 ausgestattet, das auch den ABA 5 beinhaltet. Per Abstandsregeltempomat, der ab 0 km/h verfügbar ist, kann der Lkw Abstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen automatisch regeln – selbst bei stockendem Verkehr. Mit diesen und vielen weiteren Funktionen wie dem Abbiege-, Spurhalte- oder Lenkassistenten ist der Cascadia der erste serienproduzierte Lkw mit teilautomatisierten Fahrfunktionen (SAE Level 2) auf dem nordamerikanischen Markt.

Seit Januar 2022 werden der aktive Abbiegeassistent sowie der Active Drive Assist 2 mit Nothaltefunktion auch für den Freightliner Cascadia angeboten.

Daimler Truck Asia erhöht Verkehrssicherheit

Daimler Truck Asia trägt mit den Fahrzeugen seiner indischen Marke BharatBenz dazu bei, die Verkehrssicherheit auf indischen Straßen zu erhöhen. Dort stellen Lkw immer noch ein großes Sicherheitsrisiko dar, weil sie standardmäßig ab Werk ohne Fahrerassistenzsystem ausgeliefert werden und entsprechend nicht über ein ganzheitliches Sicherheitssystem verfügen. Im Gegensatz dazu sind die Lkw von BharatBenz mit vollwertigen Fahrerhäusern, Anti-Blockier-System (ABS) und anderen serienmäßigen Sicherheitsmerkmalen ausgestattet.



Auch die japanische Daimler Truck-Tochter FUSO geht beim Thema Sicherheit voran: Der SGA, der bislang eine Warn-, aber keine Bremsfunktion beinhaltet hat, ist seit 2020 in allen Gewichtsklassen – im FUSO Canter, FUSO Fighter und FUSO Super Great – für den japanischen Markt erhältlich. Seit Juli 2021 wird zudem der FUSO Super Great mit dem ADA 2 und der FUSO Fighter mit dem ABA 5 angeboten.

Und auch im Bussegment erhöhen wir die Sicherheit durch Fahrerassistenzsysteme zusehends: So sind die Reisebusse Aero Queen und Aero Ace mit dem aktiven Abbiegeassistenten sowie dem ABA 4 ausgerüstet. Zudem verfügen beide Reisebusse ebenso wie der Stadtbus Aero Star über das Emergency Driver Stop System (EDSS). Dadurch können Fahrgäste den Bus per Knopfdruck möglichst sicher zum Halten bringen – zum Beispiel, wenn der Fahrer einen medizinischen Notfall erleidet.

Als einer der ersten Nutzfahrzeughersteller verbaut FUSO in Japan zudem den Active Attention Assist (AAA), mit dem viele Fahrzeuge der Reisebusklassen bereits serienmäßig ausgestattet sind. Das Sicherheitssystem erkennt über eine Kamera erste Anzeichen von Müdigkeit oder Unaufmerksamkeit: Hat der Fahrer seine Augen zu lange geschlossen oder blickt er zu lange zur Seite, sendet das System ein Warnsignal aus.

Bedarfsspezifische Assistenzsysteme für Stadt-, Reise- und Überlandbusse

Das Sicherheitskonzept von Daimler Buses setzt sich aus vielen Bausteinen zusammen. Im Zentrum stehen fahrzeug- und ein-satzspezifische Sicherheitsausstattungen, welche die aktive und passive Sicherheit der Busse erhöhen.

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

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

Bei den neuen Überlandbussen Mercedes-Benz Intouro gehört seit Anfang 2021 der ABA 5 zum Serienumfang. Der Bremsassistent ABA 5 wird zukünftig auch bei Reisebussen eingebaut.

Trainings- und Sensibilisierungsmaßnahmen

Seit 28 Jahren führt Omniplus, die Servicemarke für Busse von Mercedes-Benz und Setra, deutschlandweit Trainings für Busfahrer durch. Durchschnittlich nehmen pro Jahr mehr als 700 Fahrer von Reise-, Stadt-, Überland- und Schulbussen daran teil. Insgesamt haben bis heute rund 20.000 Personen die Schulungen durchlaufen. Dabei lernen die Teilnehmer unter anderem, Gefahren rechtzeitig zu erkennen und zu vermeiden, aber auch, wie sie sich bei einem Unfall richtig verhalten. Daneben wird auch technisches Wissen vermittelt – beispielsweise zum Thema verantwortungsbewusste Wartung.

Zudem bietet Daimler Truck im Rahmen des Mercedes-Benz Trucks Trainings eine Vielzahl von Trainingsmöglichkeiten an. Das Angebot richtet sich an Fahrer und Kundenwerkstätten sowie an Verkaufs- und Servicemitarbeiter unserer Händler. Neben weiteren Inhalten – zum Beispiel zum Thema Kraftstoffeffizienz, Ausfallzeiten und Betriebskosten – zielt das Training darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. So wird der Fahrer unter anderem befähigt, das Sicherheitspotential unserer Technologien voll auszuschöpfen. In Deutschland wurde das Trainingsangebot über 2.300 mal in Anspruch genommen.

Automatisiertes Fahren

Selbstfahrende Autos und Lkw werden unsere Mobilität nicht nur grundlegend verändern, sie haben auch das Potenzial, sie zu verbessern. Die Technik bringt mehr Effizienz, mehr Komfort, mehr Sicherheit – aber eben auch mehr Verantwortung in Sachen Datenschutz und Ethik.

Chancen und Herausforderungen

GRI 103-1

Weniger Unfälle, mehr Verkehrssicherheit: Das ist die Vision, die mit dem Einsatz automatisierter und autonomer Systeme in Fahrzeugen einhergeht. Während die Effizienz im Transportprozess steigt, sinken Kraftstoffverbrauch und Kosten. Zudem erwarten wir, dass die Automatisierung den Verkehr flüssiger machen kann – insbesondere auf Autobahnen. Vor allem jedoch können automatisiert fahrende Lkw dazu beitragen, den Straßenverkehr sicherer zu machen. Redundant aufgebaute Systeme und eine Vielzahl von Sensoren und Instrumenten können unter bestimmten Bedingungen die Gefahr eines Unfalls reduzieren sowie Unfallfolgen abmildern. Ebenso können sie dazu beitragen, Emissionen zu reduzieren.

Aber bei allen Vorteilen ist auch Vorsicht geboten: Ethische, rechtliche und datenschutzrechtliche Risiken dürfen bei automatisierten Systemen nicht außer Acht gelassen werden. Eine besondere Rolle spielt dabei auch die verantwortungsvolle Nutzung von künstlicher Intelligenz (KI). KI ist für automatisierte Fahrzeuge vor allem im Bereich des Machine Learning wichtig – unter anderem unterstützt sie das System dabei, Objekte und Situationen auf und neben der Fahrbahn schnell und sicher zu identifizieren.

Wir sind überzeugt: Nur durch das Zusammenspiel verschiedener Rechtsdisziplinen, wie insbesondere Produktsicherheit, Datenschutz und Verkehrsrecht, sowie ethischer Gesichtspunkte gelingt es uns, in der Gesellschaft Akzeptanz für neue Technologien zu schaffen – und damit die Grundlage für ein neues Zeitalter der Mobilität. Daimler Truck ist sich der Verantwortung im Bereich des automatisierten Fahrens bewusst und hat den Anspruch, eine führende Rolle auf dem Gebiet automatisierter Systeme einzunehmen.

Einheitliche Regelungen und rechtliche Grundlagen

GRI 103-2

Neue Technologien erfordern Rechtssicherheit. Daher engagiert sich Daimler Truck in nationalen und internationalen Gremien und Verbänden, die sich genau dafür starkmachen. Auf diesem Wege wollen wir dazu beitragen, einen einheitlichen Rahmen für automatisierte Systeme zu entwickeln – sowohl für die technische Zertifizierung als auch für den rechtssicheren und gesetzeskonformen Betrieb.

In vielen Ländern halten wir es für erforderlich, dass die nationalen Verkehrs- und Verhaltensrechte weiterentwickelt werden. Nur so ist ein rechtssicherer Einsatz von hochautomatisierten beziehungsweise vollautomatisierten Systemen (SAE Level 3 beziehungsweise SAE Level 4) möglich.

Einige Länder haben inzwischen rechtliche Regelungen für den Einsatz automatisierter Systeme geschaffen – oder haben entsprechende Gesetzgebungsprozesse angestoßen. Neben Anpassungen im jeweiligen nationalen Verkehrsrecht bestehen jedoch weitere Hürden für eine Markteinführung der Technologie. So müssen die hoch- und vollautomatisierten Fahrsysteme auch für den Straßenverkehr zugelassen werden können. Dafür hat die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) die regulatorischen Voraussetzungen geschaffen.

Im Januar 2021 ist die UN-Vorschrift Automated Lane Keeping System (ALKS) für Pkw in Kraft getreten, welche voraussichtlich ab Juni 2022 auch für Lkw und Busse gelten soll. Es ist die weltweit erste Vorschrift zur technischen Zertifizierung hochautomatisierter Fahrfunktionen. Zusammen mit dem geänderten StVG sowie der Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (AFGBV) wird damit in Deutschland der Weg frei, erste hochautomatisierte Systeme für Stausituationen auf Autobahnen auf den Markt zu bringen.

Um einen grenzüberschreitenden Einsatz von automatisiert fahrenden Autos zu ermöglichen, bedarf es darüber hinaus einer internationalen Harmonisierung der entsprechenden gesetzlichen Regelungen. Aktuell erarbeitet die EU einen Rechtsrahmen für die Typengenehmigung von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen, der voraussichtlich Mitte 2022 in Kraft treten soll.



Sprung zum hoch- und vollautomatisierten Fahren

GRI 103-2

Bereits heute bietet Daimler Truck teilautomatisierte Fahrsysteme (SAE Level 2) an. Unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner und FUSO sind diese in unseren wichtigsten Märkten auf drei Kontinenten erhältlich. Der nächste Schritt wird konsequenterweise hin zum vollautomatisierten Fahren (SAE-Level 4) gehen – für noch mehr Sicherheit, Effizienz und Produktivität im Straßengüterverkehr.

Demnach wird es in den nächsten Jahren einer unserer Entwicklungsschwerpunkte sein, voll automatisierte Lkw (SAE Level 4) zur Serienreife zu bringen. Das Know-how und alle Aktivitäten rund um das automatisierte Fahren bündelt Daimler Truck weltweit in der zentralen Einheit Autonomous Technology Group mit direkter Berichterstattung an den CEO der Daimler Truck AG. Zu den zentralen Aufgaben der globalen Einheit gehört es, unsere Gesamtstrategie für automatisiertes Fahren weiterzuentwickeln und umzusetzen – einschließlich Forschung und Entwicklung. Zudem obliegt es ihr, die erforderliche Infrastruktur und ein Netzwerk für den operativen Fahrzeugeinsatz aufzubauen.

Darüber hinaus setzen wir auch auf Kooperationen, um unsere Ziele zu erreichen undnd arbeiten beispielsweise mit Waymo und Torc Robotics zusammen.

[Wir bündeln unsere Kräfte](#)

Verantwortungsvolle Produktentwicklung

GRI 103-3

Bei seinen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten rund um automatisierte Lkw orientiert sich Daimler Truck an drei Grundsätzen:

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

Technical Compliance Management System

Daimler Truck greift im Entwicklungsprozess auf die Elemente seines technical Compliance Management Systems (tCMS) zurück. Es dient dazu, die rechtliche und regulatorische Konformität unserer Produkte sicherzustellen. Das tCMS wirkt als präventives System, um potenzielle Verstöße zu technischer Compliance zu verhindern, mögliche Risiken zu identifizieren und diesen aktiv entgegenzuwirken. Auch für unsere automatisierten Fahrsysteme erarbeiten wir spezifische Handlungsleitlinien. Komplexe Fragestellungen in diesem Bereich werden im Rahmen eines interdisziplinär ausgerichteten Prozesses bewertet und entschieden. Dabei werden technische, rechtliche und zertifizierungsrelevante Kriterien berücksichtigt – etwa bei der Frage, anhand welchen Maßstabs wir unsere automatisierten Fahrsysteme mit Blick auf die Sicherheit und die Einhaltung von Verkehrsregeln bewerten.

[Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben](#)

Ethik und Datenschutz

GRI 103-2

Darüber hinaus befolgen wir auch ethische Prinzipien und weiterführende interne Regelwerke. Dazu zählen auch unsere eigenen Datenleitprinzipien und die KI-Prinzipien für den verantwortungsvollen Einsatz künstlicher Intelligenz. Diese Prinzipien werden bei den durch die Digitalisierung geprägten neuen Arbeitsprozessen, Geschäftsfeldern und Mobilitätskonzepten umgesetzt. Die Prinzipien bauen auf unseren Unternehmenswerten auf und sind in unserer Verhaltensrichtlinie verankert.

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

Für die gesellschaftliche Akzeptanz des autonomen und automatisierten Fahrens ist es zudem wichtig, einen umfassenden Datenschutz zu gewährleisten. Entsprechend binden wir unsere Datenschutzexperten frühzeitig in die Konzeptentwicklung ein. Ziel sind datenschutzfreundliche Konzepte nach dem Prinzip Privacy by Design (Datenschutz durch Technikgestaltung). Damit sollen von vornherein Datenschutzrisiken minimiert werden, indem der verantwortungsvolle und rechtskonforme Umgang mit personenbezogenen Daten bereits in der Konzept- und Entwicklungsphase unserer Produkte integriert wird. Insgesamt geht es darum, attraktive und datenschutzfreundliche Lösungen zu gestalten, die Komfort, Funktionalität und den Schutz personenbezogener Daten miteinander verbinden. Mit Privacy by Design schauen wir vor allem auf den Nutzer und verfolgen das Ziel, mit Datenschutz zu einem guten Kundenerlebnis beizutragen – etwa, indem wir Prinzipien wie Transparenz und Wahlmöglichkeiten konsequent umsetzen.

[Verantwortungsvoller Umgang mit Daten](#)



Beschäftigte

GRI 103-1/-2/-3

Als Nutzfahrzeughersteller befinden wir uns in einem fundamentalen Wandel. Nicht nur die Produkte von Daimler Truck verändern sich rasant. Diese Transformation stellt auch innerhalb des Unternehmens und für die Belegschaft einen bedeutenden Wandel dar.

Die Beschäftigten sind ein zentraler Erfolgsfaktor unseres Konzerns. Weltweit bringen rund 100.000 Mitarbeiter durch ihre Kompetenzen, ihre Ideen und ihre Leistungsbereitschaft unser Unternehmen voran.

Gerade in herausfordernden Zeiten ist ein respekt- und vertrauensvolles Miteinander von Belegschaft und Führung notwendig. So können sich unsere Beschäftigten einbringen und ihren Beitrag zu einer erfolgreichen Transformation unseres Unternehmens leisten.

Um dauerhaft wettbewerbsfähig zu bleiben, bieten wir den Beschäftigten an, sich ständig weiterzubilden – fachlich und persönlich. Dafür entwickeln wir unsere Qualifizierungsangebote laufend weiter, schaffen neue Berufsbilder und schärfen unsere Anforderungsprofile.

Wir fördern konzernweit eine vielfältige und inklusive Unternehmens- und Führungskultur und bieten angepasste flexible Arbeitszeitmodelle, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu stärken.

Zudem wollen wir unseren Mitarbeitern mit einem gesunden sowie sicheren Arbeitsumfeld eine Arbeitsumgebung bieten, die über die Fürsorgepflicht hinausgeht.

Zukunftsorientierte Personalpolitik

SDG 8, 10, 16

Die COVID-19-Pandemie und die Transformation der Wirtschaft haben unser Unternehmen auch im Jahr 2021 vor anspruchsvollen Aufgaben gestellt. Dabei hat sich gezeigt, wie wichtig ein konstruktives Miteinander von Belegschaft und Führung sowie von Unternehmen und Arbeitnehmervertretung ist – nur so lassen sich tragfähige Lösungen finden. Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis eines partnerschaftlichen Miteinanders innerhalb des Unternehmens zu schaffen. Wie wir in unseren Mitarbeiterbeziehungen Verantwortung übernehmen, haben wir in unseren Richtlinien und Betriebsvereinbarungen geregelt.

22 | Beschäftigte nach Produktionsstandorten

	2019	2020	2021*
Europa	50.752	49.399	49.149
davon weiblich	6.773	6.476	6.751
Nordamerika	24.161	23.465	27.179
davon weiblich	4.191	4.125	5.234
Lateinamerika	11.117	9.965	11.347
davon weiblich	1.340	1.153	1.417
Afrika	702	1.488	1.345
davon weiblich	173	258	246
Asien	14.316	15.028	15.340
davon weiblich	1.317	1.393	1.502
Rest der Welt	349	295	254
davon weiblich	60	57	82
Gesamt	101.397	99.640	104.614
davon weiblich	13.854	13.462	15.232

* Inkl. Daimler Truck Financial Services ab 2021.

23 | Beschäftigte nach Segmenten

	2021*
Trucks North America	25.992
Mercedes-Benz (ohne Trucks)	43.262
Trucks Asia	15.980
Daimler Buses	16.394
Financial Services	1.281
Zentrale Funktionen und Services	1.705
Gesamt	104.614

* Neuer Berichtsaufsatzpunkt (keine Vorjahreswerte vorhanden).

24 | Beschäftigte nach Angestelltenkategorie

	2019	2020	2021
gewerblich	60.350	59.752	63.683
davon weiblich	4.235	4.257	5.061
Verwaltung	36.733	36.496	37.408
davon weiblich	8.540	8.424	9.338
Auszubildende	2.743	2.460	2.665
davon weiblich	478	434	503
Praktikanten/Diplomanden/Doktoranden	1.571	932	858
davon weiblich	601	347	330
Gesamt*	101.397	99.640	104.614
davon weiblich	13.854	13.462	15.232

* Inkl. Daimler Truck Financial Services ab 2021.

25 | Externe Eintritte nach Regionen

GRI 401-1

	2019	2020	2021
Europa	2.068	688	1.107
davon weiblich	293	97	214
davon Deutschland	1.078	286	649
davon weiblich	152	27	69
Nordamerika	1.779	905	6.445
davon weiblich	422	156	1.279
davon USA	1.543	791	3.381
davon weiblich	367	139	905
Asien	913	441	754
davon weiblich	156	60	99
davon China	90	29	16
davon weiblich	22	11	6
Rest der Welt	954	231	442
davon weiblich	93	29	76
Gesamt	5.714	2.265	8.748
davon weiblich	964	342	1.668

26 | Fluktuationsrate nach Region (in %)**GRI 401-1**

	2019	2020	2021
Europa	5,3	4,5	6,9
davon weiblich	6,3	4,6	7,8
davon Deutschland	4,1	4,4	6,4
davon weiblich	4,1	3,8	7,1
Nordamerika	12,1	6,9	15,1
davon weiblich	19,2	2,6	10,9
Asien	5,1	4,8	7,1
davon weiblich	11,3	5,7	7,8
Rest der Welt	4,2	8,4	6,7
davon weiblich	8,4	6,8	8,0
Gesamt	6,9	5,7	9,1
davon weiblich	11,7	4,2	8,9

27 | Fluktuation durch Kündigung aus Eigeninitiative (in %)

	2019	2020	2021
Europa	1,2	1,0	1,8
davon weiblich		1,3	1,9
davon Deutschland	0,3	0,3	0,4
davon weiblich		0,4	0,6
Nordamerika	4,4	3,6	10,5
davon weiblich		2,0	10,0
Asien	0,0	0,1	2,2
davon weiblich		0,2	3,1
Rest der Welt	0,3	0,2	0,3
davon weiblich		0,2	0,8
Gesamt	1,8	1,5	4,0
davon weiblich		1,3	4,8

Arbeits- und Sozialstandards

Ausgehend von den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verabschiedete die damalige Daimler AG im Jahr 2002 eigene, konzernweit gültige Grundsätze zur sozialen Verantwortung bei Daimler. Diese wurden im Berichtsjahr 2021 komplett überarbeitet, umfangreich ergänzt und als Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte neu veröffentlicht. Die formell angepasste Grundsatzklärung ist für die gesamte Belegschaft zugänglich und hat auch für die Daimler Truck AG Gültigkeit. Zukünftig wird sich Daimler Truck weiterhin zu seiner sozialen Verantwortung und den Prinzipien bekennen, die dem UN Global Compact (UNGC) zugrunde liegen. Als Teilnehmer des UNGC haben wir uns unter anderem dazu verpflichtet, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten.

Arbeitnehmervertretung und Gewerkschaften

GRI 102-41

Bei Daimler Truck erkennen wir das Recht unserer Beschäftigten auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen und ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Damit sie dieses Recht wahrnehmen können, arbeiten wir bei Daimler Truck mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften zusammen.

Konzernweit bestehen für die Mehrheit unserer Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In Europa unterlagen etwa 70 % der Beschäftigten den Regelungen eines Tarifvertrags – in Nordamerika und Asien etwa 65 % der Beschäftigten.

Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung führen einen fortlaufenden Dialog. Die Rechte unserer Beschäftigten sind unter anderem in verschiedenen standortübergreifenden (Gesamt-)Betriebsvereinbarungen festgeschrieben, die unter dem Dach der damaligen Daimler AG etabliert wurden und auch für Daimler Truck AG Gültigkeit haben. Diese behandeln Themen wie mobiles Arbeiten, Familienzeit oder häusliche Krankenpflege.

In der Gesamtbetriebsvereinbarung der damaligen Daimler AG wurde eine Beschäftigungssicherung bis Ende 2029 festgelegt, die auch für die Daimler Truck AG Gültigkeit hat. Zusätzlich haben Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung im Juli 2020 eine Gesamtbetriebsvereinbarung geschlossen, um die Arbeitskosten bis Ende Dezember 2021 zu senken. Hintergrund waren die vielfältigen Herausforderungen, wie die laufende Transformation und die COVID-19-Pandemie.

Vergütungssysteme

GRI 102-28/-35/-36 GRI 401-2

Weltweit vergütet Daimler Truck geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest.

Hier ist unter anderem geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe – unter Berücksichtigung unter anderem von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum – und der Leistung der Person richtet, nicht nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen. Mit internen Audits prüft die Revisionsabteilung jährlich stichprobenartig, ob ausgewählte Aspekte der Richtlinie eingehalten werden. Dabei berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte, denn wir wollen unseren Beschäftigten markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten.

2021 wurde kein wesentlicher Verstoß gegen die Vergütungsrichtlinie bekannt.

Im Berichtsjahr wurden bei der Daimler Truck Holding AG und ihren Konzerngesellschaften weltweit für Beschäftigte durchschnittlich aufgewendet:

- 5.404 Mio. € (2020: 4.954 Mio. €) für Löhne und Gehälter
- 1.298 Mio. € (2020: 1.288 Mio. €) für soziale Sicherheit
- 391 Mio. € (2020: 312 Mio. €) für Altersversorgung

bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 102.367 Beschäftigten.

Die variable Vergütung (Company Bonus) des Managements der Ebene 1 bis Ebene 3 und Ebene 4 Executives für das Geschäftsjahr 2021 bemisst sich neben finanziellen Zielen auch nach auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Transformationszielen sowie nach nichtfinanziellen Zielen mit Fokus auf Beschäftigte, Kunden, Integrität und Vielfalt. Dieses Vorgehen wurde auch im Rahmen der Abspaltung für Dezember 2021 beibehalten.

Regelmäßig führen unsere Personalbereiche Gesprächsrunden zur Einkommensüberprüfung für Beschäftigte und Führungskräfte durch. So sorgen wir unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen. Auch das jeweilige Entwicklungspotenzial der Beschäftigten wird dort diskutiert.

Sind Beschäftigte mit ihrer Vergütung unzufrieden, können sie sich an ihre Führungskraft wenden. Sofern die Parteien das Problem nicht lösen können, kann der Personalbereich oder der Betriebsrat hinzugezogen werden.

In tarifgebundenen Gesellschaften wie der Daimler Truck AG ergeben sich aus den Tarifverträgen weitere Rechte für die Beschäftigten: So können die Beschäftigten unter anderem die mitgeteilte Entgeltgruppe oder das festgestellte Leistungsergebnis beanstanden.

Die Vergütungsregelungen und Entgelttabellen für Beschäftigte im Tarifbereich, zum Beispiel bei der Daimler Truck AG, sind im Social Intranet einsehbar. Beschäftigte der Daimler Truck AG können sich online über ihre Entgeltzusammensetzung und -höhe informieren – auch gegenüber ihren Vergleichsgruppen.

Hinzu kommen für Tarifbeschäftigte der Daimler Truck AG und ihrer Tochtergesellschaften meist freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören zum Beispiel arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersvorsorge oder Möglichkeiten, eine arbeitnehmerfinanzierte Altersvorsorge abzuschließen. Häufig werden Tarifbeschäftigte auch am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft beteiligt. Darüber hinaus können unsere Beschäftigten die Angebote zahlreicher sportlicher und sozialer Einrichtungen nutzen – von Kindertagesstätten bis hin zu sozialen Beratungsdiensten.

[Vergütungsbericht 2021](#)

Führungskultur und -prinzipien

GRI 404-3

Im Zusammenspiel von Strategie und Kultur ist es unser Ziel bei Daimler Truck, eine Führungskultur zu fördern, indem wir ein gemeinsames Verständnis schaffen, die erarbeiteten Führungsprinzipien aktiv umzusetzen.

Mit der Initiative Leadership 2020 haben wir als Teil der damaligen Daimler AG die Grundlagen für unseren künftigen Erfolg geschaffen: Vielfältig zusammengesetzte Arbeitsgruppen von Beschäftigten und Führungskräften haben gemeinsam mit dem Vorstand festgelegt, wie wir gute Führung verstehen, und dies in Führungsprinzipien festgehalten. Außerdem haben sie

herausgearbeitet, welche strukturellen Veränderungen und Werkzeuge benötigt werden, um unsere Arbeitsweise zu verändern (Game Changer). Der nachhaltige Effekt der 2020 in der damaligen Daimler AG gestarteten Initiative Leading Transformation zeigte sich auch im Berichtsjahr 2021: Die Kollegen aus dem Moderatoren- und Begleitnetzwerk von Daimler Truck wurden weiterhin von den Fachbereichen für Veranstaltungen angefragt. Die Inhalte und Formate des Qualifizierungsprogramms wurden für bereichsspezifische Veranstaltungen genutzt. Außerdem ist eine Podcast-Reihe entstanden, in der die Transformationsnarrative diskutiert und kommuniziert werden.

Für unser Engagement im Bereich Leadership erhielten wir im Berichtszeitraum Anerkennung von externer Seite: Das ganzheitliche Führungskräftequalifizierungsprogramm Leading Transformation der damaligen Daimler AG wurde mit dem internationalen EFMD Excellence in Practice Award 2021 in Gold ausgezeichnet. Der Preis wird von der Europäischen Stiftung für Managemententwicklung vergeben und würdigt herausragende Leistungen in der Führungs-, Berufs-, Talent- und Organisationsentwicklung. Darüber hinaus wurde das Team der damaligen Daimler AG, zu der Daimler Truck gehörte, für die Initiative Leading Transformation mit dem zweiten Platz des St. Galler Leadership Awards 2021 geehrt.

Für Beschäftigte außerhalb der Produktion der Daimler Truck AG in Deutschland unterhalb der Ebene 4 haben wir einen standardisierten Führungsprozess. In der Startphase vereinbaren Vorgesetzte zusammen mit ihren Beschäftigten Ziele und Arbeitsschwerpunkte. Zudem können Erwartungen an das Arbeitsverhalten und Maßnahmen zur Qualifizierung festgelegt werden. In der Jahresmitte finden weitere Gespräche statt, um Zwischenbilanz zu ziehen. Themen sind erste Fortschritte und mögliche Maßnahmen, mit denen der Mitarbeiter bis zum Ende des Jahres unterstützt werden kann. Am Jahresende werden erneut die Fortschritte sowie das Arbeitsverhalten und die Entwicklungspotenziale der Beschäftigten bewertet und in den jeweiligen Führungsteams diskutiert. Die Ergebnisse besprechen die Führungskräfte anschließend persönlich mit den Beschäftigten.

28 | Altersvorsorge im Daimler Truck-Konzern (in Mrd. €)

GRI 401-2

	2019	2020	2021**/**
Verpflichtungen/Rückstellungen zur betrieblichen Alters- und Gesundheitsvorsorge	2,5	2,9	1,9
Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31.12.*	7,8	8,6	8,0
Kosten der Altersversorgung	0,3	0,3	0,4
Aufwendungen für die gesetzliche Rentenversicherung	0,4	0,4	0,5
Zahlungen an Pensionäre	0,2	0,2	0,2

* Die Höhe dieser Barwerte ist stark von den jährlich festzulegenden bilanziellen Bewertungsparametern, insbesondere des Abzinsungssatzes, abhängig.

** Durch die Ausgliederung und Verselbständigung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Dezember 2021 sind diese Daten nicht mit den Daten der Vorjahre vergleichbar.

*** Diese Daten sind aufgrund der Ausgliederung und Verselbständigung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts angepasst worden, enthalten aber noch kleine Unsicherheiten, da Anpassungen für zusammengefasste Standorte und Einheiten erst im Geschäftsjahr 2022 vorgenommen werden können.

Hierbei werden auch Vereinbarungen zur beruflichen Weiterentwicklung getroffen.

Flexible Arbeitszeitmodelle

In der neuen hybriden Arbeitswelt verändern sich die Anforderungen an unsere Führungskräfte und an die gesamte Belegschaft. Darauf finden wir gemeinsam Antworten. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat bekennen sich klar zu dem Ziel, mobiles Arbeiten aktiv zu unterstützen und damit die Arbeits- und Führungskultur nachhaltig zu verändern und die Vertrauenskultur im Unternehmen zu fördern.

Den Beschäftigten werden durch mobiles Arbeiten ein größerer individueller Gestaltungsspielraum sowie mehr Planungssicherheit bei der Vereinbarkeit beruflicher und privater Anforderungen ermöglicht. Im Berichtsjahr ist es unter dem Dach der damaligen Daimler AG erneut gelungen, langfristige Übereinkünfte zu erzielen und in Betriebsvereinbarungen zu verankern. Diese gelten auch für Daimler Truck. Unter anderem haben wir durch flexible Arbeitsmodelle Rahmenbedingungen geschaffen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie gestärkt – auch mit Blick auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie.

Zudem bietet die Daimler Truck AG Teilzeitmodelle an: Zum Beispiel können Beschäftigte ihre Arbeitszeit reduzieren und ihre täglichen, wöchentlichen oder monatlichen Stundenzahlen auf ein bis fünf Tage verteilen.

Darüber hinaus können Beschäftigte ein Sabbatical vereinbaren – von drei Monaten bis zu einem Jahr. Die anschließende Wiedereinstellung wird dabei garantiert. Und für Qualifizierungsmaßnahmen – beispielsweise ein Studium – können Beschäftigte mit dem Unternehmen eine Auszeit von drei bis fünf Jahren mit anschließender Wiedereinstellungszusage vereinbaren.

Beschäftigten, die Kinder haben oder Angehörige pflegen, bietet die Daimler Truck AG neben verschiedenen Arbeitszeitmodellen weitere Unterstützung an: So stellen wir für unsere Mitarbeiter in Deutschland Betreuungsplätze in betriebs-eigenen Kindertagesstätten bereit. Zudem kooperieren wir mit Beratungsstellen: Eltern können sich bei Fragen zu alternativen Betreuungsmöglichkeiten oder zur Nachhilfe für ihre Kinder an unseren Kooperationspartner wenden.

Mitarbeiter, die sich um die Pflege von Angehörigen kümmern, können sich über die gesetzlichen Möglichkeiten hinaus bis zu vier Jahre – mit Wiedereinstellungszusage – von der Arbeit freistellen lassen oder ihre Arbeitszeit für diesen Zeitraum reduzieren.

Mitarbeiterbefragung

GRI 103-3

Die konzernweite Mitarbeiterbefragung der damaligen Daimler AG, die 2021 auch für Daimler Truck Gültigkeit hatte, ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Beschäftigten aktuell stehen – und was wir künftig besser

machen können. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die Mitarbeiterbefragung 2020 auf 2021 verschoben. Die Ergebnisse der Daimler Mitarbeiterbefragung 2021 (DES) haben gezeigt, dass im Vergleich zur letzten Befragung im Jahr 2018 die Daimler Truck Beteiligungsquote weiterhin auf einem sehr hohen Niveau geblieben ist. Ebenso konnte eine signifikante Steigerung des Engagements verzeichnet werden. Als eine Maßnahme aus den DES-Ergebnissen im Berichtsjahr werden wir die Befragung auch nach der Abspaltung bei Daimler Truck in wiederkehrenden Abständen durchführen, um ein regelmäßiges Review der Befragungsergebnisse sicherzustellen. Aus diesem Grund haben wir uns bei der Daimler Truck AG bewusst für einen jährlichen Rhythmus der Mitarbeiterbefragungen entschieden. Die Befragungsergebnisse haben für das Berichtsjahr einen unmittelbaren Einfluss auf die Managementvergütung.

Vergütungssysteme

Aus- und Weiterbildung

GRI 103-1 **SDG 4, 8**

Die Kenntnisse und Fertigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament für den weltweiten Erfolg von Daimler Truck. Im Zuge der tiefgehenden Transformation in unserer Branche wandeln sich die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile. Um unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen, investieren wir als Daimler Truck in Deutschland in Aus- und Weiterbildung, bauen unsere Personalentwicklungsprogramme weiter aus und passen unser Berufsportfolio für Ausbildungen sowie das Spektrum dualer Studiengänge an Hochschulen entsprechend an.

Um den digitalen und technologischen Wandel erfolgreich zu bewältigen, setzen wir neben vielfältigen, bedarfsorientierten Qualifizierungen unserer Beschäftigten auch auf Talente mit digitalen Kompetenzen und Fachkenntnissen in neuen Technologien, die wir gezielt rekrutieren.

Organisation und Vereinbarungen

GRI 103-2/-3

Wie wird sich unsere Belegschaft in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Welche Schlüsselqualifikationen und Kompetenzen brauchen wir zukünftig? Diese wichtigen Fragen beschäftigen uns in der strategischen Personalplanung, dem HR Resource Management.

Das HR Resource Management findet auf Standortebene statt und diente auch im Jahr 2021 als Grundlage für die weitere Bedarfsanalyse, die der Personalbereich im Austausch mit den Fachbereichen des Standorts durchführt. Dabei werden sowohl die quantitativen als auch die qualitativen Personalbedarfe erhoben und mit den zu erwartenden Entwicklungen in der Belegschaft (beispielsweise Austritte aufgrund der demografischen Entwicklung) abgeglichen. Der örtliche Aus- und Weiterbildungsbereich plant daraufhin die Ausbildungsplätze und das Berufsportfolio des Standorts.

29 | Beschäftigte nach Beschäftigungsverhältnis*

GRI 102-8

	2019	2020	2021
Vollzeit	94.108	93.550	94.297
davon Frauen	11.103	10.880	11.444
Teilzeit	3.380	3.323	5.009
davon Frauen	1.812	1.806	2.050
Unbefristet	90.306	92.040	97.586
davon Frauen	12.024	12.101	13.989
Befristet	6.773	4.203	3.504
davon Frauen	750	577	410
Unbefristet	90.306	92.040	97.586
Europa	46.231	45.752	45.402
Nordamerika	20.398	22.090	26.982
Asien	12.370	13.186	13.084
Rest der Welt	11.307	11.012	12.118
Befristet	6.773	4.203	3.504
Europa	1.211	954	1.052
Nordamerika	3.691	1.364	167
Asien	1.731	1.805	2.176
Rest der Welt	140	80	109

* Ohne Ferienbesch., Azubis, Praktikanten, Diplomanden, Werkstudenten.

30 | Elternzeit*

GRI 401-3

	2020	2021
Zur Elternzeit berechnete MA	27.256	27.648
davon weiblich	3.527	3.841
MA in Elternzeit**	1.008	1.102
davon weiblich	335	413

* Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH, Daimler Truck Holding AG.

** Rückkehrquote 99,9%.

Vom Vorstand der Daimler Truck AG über unsere Ausbildungs- und Qualifizierungseinheiten bis hin zu den Ausbildern auf Standortebene verfolgen wir dabei das Ziel, unternehmensweit unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Unser Ziel ist es, eine hohe Qualität und Effizienz unserer Ausbildungsangebote sicherzustellen. Dies wird im Rahmen des Steuerkreises Ausbildung und des Steuerkreises Daimler Ausbildungs-System (DAS) regelmäßig geprüft, laufend aktualisiert und entsprechend weiterentwickelt.

Um den Erfolg einer Qualifizierungsmaßnahme zu bewerten, analysiert Daimler Truck, inwieweit die Beschäftigten die erlernten Kompetenzen in ein konkretes Aufgabenfeld überführen konnten. Eine Möglichkeit das zu prüfen, sind die jährlichen Qualifizierungsgespräche zwischen Führungskraft und Mitarbeitern. Auch die Gespräche zwischen dem Personal- und den Fachbereichen zu strategischen Qualifizierungsbedarfen nutzen wir dafür.

Weiterhin erheben wir die Zahl der von den Beschäftigten absolvierten Qualifizierungstage. Mit dieser Kennzahl können wir quantitative Aussagen zu verpflichtenden sowie zu freiwillig durchgeführten Qualifizierungsmaßnahmen treffen.

Um auch qualitative Aussagen treffen zu können, nutzen wir die Ergebnisse unserer Mitarbeiterbefragung. Im Berichtsjahr antwortete die Mehrheit unserer Beschäftigten mit Ja auf die Frage, ob ihr Arbeitsumfeld sie dabei unterstütze, die für die digitale Transformation nötigen Fähigkeiten zu erwerben oder auszubauen. Daraus entnehmen wir, dass wir uns grundsätzlich auf dem richtigen Weg befinden. Wir wollen auch künftig unser Engagement ausbauen und Kompetenzen, die für die Transformation notwendig sind, fördern.

Zeitarbeit als zusätzliche Flexibilitätsreserve

In der quantitativen Personalplanung ist die Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern und Zeitarbeitsfirmen ein wichtiger strategischer Stellhebel. Indem wir Zeitarbeitskräfte beschäftigen, können wir besser auf schwankende Produktionsanforderungen und Marktbedingungen reagieren.

Wir haben Vereinbarungen getroffen, um unsere Personalstärke flexibel zu gestalten. Für die Standorte der Daimler Truck AG in Deutschland wurden die Regelungen der Betriebsvereinbarungen Zukunftssicherung Daimler und DMove bis Ende des Jahres 2024 fortgeschrieben. Unser Konzept: Zeitarbeitskräfte ergänzen die Stammebelegschaft, sie ersetzen sie nicht. Mithilfe der Zeitarbeit ist es möglich, durch die flexible Reaktion auf Marktschwankungen die Stammebelegschaft und Arbeitsplätze im Unternehmen zu halten.

Auszubildende und Studierende

GRI 404-2

Daimler Truck bildet in Deutschland bedarfsorientiert aus und überprüft das Portfolio seiner Ausbildungsberufe und Studiengänge kontinuierlich. Unsere dualen Studiengänge bieten wir an verschiedenen betrieblichen Standorten an, sie sind international anerkannt.

Unsere Ausbildungsinhalte in Deutschland haben wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG standort- und divisionsübergreifend im DAS standardisiert. Dieses Angebot führt die Daimler Truck AG fort.

31 | Qualifizierung und Ausbildung

GRI 404-1

	2019 ¹	2020 ¹	2021 ^{2/3/4}
Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter/Jahr ⁵	18,9	11,2	9,9
Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiterin/Jahr ⁵	n/a	n/a	6,6
Durchschnittliche Ausbildungsstunden gesamt⁶			1.114,03
davon weiblich ⁷			1.068,85
davon im kaufmännischen Bereich			945,08
davon im handwerklich-technischen Bereich			1.124,11

¹ Diese Daten basieren auf Berechnungen der damaligen Daimler AG und können daher nicht als direkten Vergleich herangezogen werden.

² Diese Daten basieren auf Berechnungen der damaligen Daimler AG und enthalten aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen geringfügige Unschärfen, da sogenannte Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

³ Diese Daten sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen im Dezember 2021 nicht vergleichbar mit den Vorjahren.

⁴ Diese Daten umfassen Teil- und Vollzeitkräfte von Trucks & Buses in Deutschland, Nordamerika, Asien und Brasilien.

⁵ Hinweis: Zusätzlich zu unseren hier gelisteten Qualifizierungsstunden nutzen wir verstärkt Lernformate, die in den Arbeitsprozess integriert sind.

Somit stellen die Qualifizierungsstunden nur einen Teil des tatsächlichen Qualifizierungsumfangs dar.

⁶ Diese Daten beziehen sich auf Daimler Truck AG in Deutschland.

⁷ Der geringere Durchschnitt an Ausbildungsstunden pro weiblichem Mitarbeiter erklärt sich durch den relativ gesehen höheren Anteil an Frauen im DH-Studium. Im DH-Studium ist die Anzahl der Tage im Betrieb geringer als bei den Auszubildenden.

Im Berichtsjahr setzte die damalige Daimler AG erneut die Schwerpunkte in den Bereichen IT-Kompetenzen und IT-Berufe sowie Hochvolt- und Batterietechnologie. So bieten wir beispielsweise die Ausbildung zum Fachinformatiker oder Kfz-Mechatroniker System- und Hochvolttechnik an und haben unser Portfolio um den Studiengang Embedded Systems erweitert, der an der Schnittstelle von IT und Elektrotechnik ansetzt.

Besonderes Augenmerk richteten wir im Berichtszeitraum auf die Technologien, die den Wandel in der Nutzfahrzeugherstellung derzeit prägen: Am Truck-Standort Mannheim wurden zum Beispiel gemeinsam mit Auszubildenden Lerninhalte zum Thema Hochvoltsysteme erarbeitet. Dabei wurden physikalische Lernträger mit digitalen Lerninhalten eingesetzt. Zudem bieten wir in der Berufsausbildung neue Zusatzqualifikationen wie Additive Fertigung oder Cyber Security an.

Außerdem wurden digitale Lernformate und -methoden unter dem Dach der damaligen Daimler AG weiter ausgebaut – beispielsweise Gamification, Peer-to-Peer Learning und interaktive digitale Lernplattformen.

Grundsätzlich ermöglichte die Daimler Truck AG ihren Auszubildenden und Studierenden spannende Einblicke in neue Technologien: In unseren Ausbildungswerkstätten haben wir spezielle Innovation Areas beziehungsweise Zukunftswerkstätten eingerichtet. Es handelt sich hierbei um Räumlichkeiten, die mit neuen Technologien wie beispielsweise 3-D-Druckern oder virtuellen Lackier- und Schweißanlagen oder Augmented- und Virtual-Reality-Brillen ausgestattet sind. Unsere Auszubildenden und Studierenden können diese Zukunftstechnologien kennenlernen und anwenden. Im Berichtsjahr begannen in Deutschland 387 Personen ihre Ausbildung sowie 62 Studenten ein Duales Studium.

Darüber hinaus übernimmt der Ausbildungsbereich auch seit vielen Jahren in vielfältiger Weise soziale Verantwortung. Ein Beispiel für gelungene Integration im Ausbildungsbereich ist die Kooperation mit dem Berufsbildungswerk (BBW) Nordhessen und dem Landkreis Kassel in Bezug auf sozial benachteiligte Jugendliche.

Weiterbildungen

GRI 404-2

Daimler Truck fördert die fachliche und persönliche Qualifizierung seiner Beschäftigten. Wir bauen die benötigten Kompetenzen auf, entwickeln sie laufend weiter und stellen damit langfristig sicher, dass unsere Beschäftigten in einem sich wandelnden Umfeld stets beschäftigungsfähig und innovationsfreudig bleiben.

Kompetenzen für Führungskräfte

Die Qualifizierungsprogramme für Führungskräfte im Konzern vermitteln vielfältige Kompetenzen zu den Themen Führen, agiles Arbeiten und digitale Transformation. Diese stehen weltweit allen Führungskräften ab Teamleiterebene 4 zur Verfügung. Neue Führungskräfte werden in den ersten 365 Tagen nach ihrer Ernennung besonders intensiv betreut.

Mit dem Meisternachwuchs-Entwicklungsprogramm befähigen wir zudem unsere Beschäftigten, eine Führungsaufgabe auf Meisterebene zu übernehmen. Hier liegt der Fokus insbesondere auf Kompetenzen wie Pioniergeist, Sinngebung oder auch Flexibilität und digitale Fähigkeiten.

Internationale Talentprogramme

Unter dem Label INspire – the Trucks & Buses Experience Programs haben wir seit 2019 zwei internationale Talentprogramme gebündelt, mit denen wir Nachwuchskräfte optimal auf ihre Karriere bei Daimler Truck vorbereiten. Je nach Ausrichtung öffnen diese Programme Karrierewege zur Fach- oder Führungskraft. Seit dem Start der INspire-Programme haben wir 52 Talente eingestellt – darunter 44% Frauen und 58% internationale Talente.

Berufsbegleitendes Studium

Daimler Truck legt großen Wert auf die individuelle akademische Weiterbildung ihrer Fach- und Führungskräfte. Deshalb bieten wir in allen Konzerngesellschaften in Deutschland unter anderem die Daimler Truck Academic Programs an: Beschäftigte mit mindestens einem Jahr Betriebszugehörigkeit können im Rahmen dieser Programme berufsbegleitend studieren – unabhängig vom Alter und ihrer beruflichen Entwicklung. Wir unterstützen sie hierbei finanziell und mit einem Begleitprogramm. 2021 haben wir vor allem Studiengänge gefördert, die die Transformation von Daimler Truck unterstützen.

Talentgewinnung

GRI 103-3

Unser Global Employer Branding bildet die Grundlage dafür, neue Talente auf unser Unternehmen aufmerksam zu machen und für uns zu gewinnen. Unsere [Karrierewebsite](#) und unsere Social-Media-Kanäle unterstützen alle Aktivitäten im Bereich Employer Branding.

[Website Karriere](#)

[Facebook](#)

[Instagram](#)

Neben werblichen Maßnahmen ist uns der persönliche Austausch mit Interessenten besonders wichtig, zum Beispiel auf nationalen und internationalen Karrieremessen und Recruiting-Veranstaltungen durch Fachbereiche – dies sowohl digital als auch vor Ort. Aufgrund der COVID-19-Pandemie waren persönliche Präsenzveranstaltungen im Berichtsjahr nicht wie gewohnt möglich. Wir haben daher verstärkt digitale Formate genutzt und werden dies aufgrund des Erfolgs dieser Formate auch weiterhin tun.

Mit dem innovativen Ansatz Green Mobility Trainee haben wir erstmals zusammen mit fünf weiteren Unternehmen der Mobilitäts- & Logistikbranche (Daimler Truck, DB Schenker, Lufthansa Cargo, Lufthansa InnovationHub, ONOMOTION und time:matters) ein unternehmensübergreifendes Trainee-programm ins Leben gerufen, das eine nachhaltige Industrie in den Mittelpunkt stellt.

Vielfalt und Chancengleichheit

GRI 103-1/-2/-3 SDG 5, 10

Die Belegschaft von Daimler Truck ist so vielfältig wie unsere Kundschaft. Wir sind überzeugt: Diversität macht uns als Unternehmen erfolgreicher. Denn Vielfalt hilft uns, neue Blickwinkel zu finden, und ist Antrieb für Kreativität und Innovationen. Wir beabsichtigen, ein Arbeitsumfeld zu fördern, in dem Beschäftigte ihre Talente frei entfalten können.

Das Fundament dafür bildet ein respektvolles und welt-offenes Miteinander, bei dem kein Platz für Diskriminierung ist. Inklusion bedeutet für uns, bewusst, integrativ und wertschätzend mit der Vielfalt unserer Beschäftigten umzugehen. Das Inclusion & Diversity Management bezieht sich grundsätzlich auf die Chancengleichheit von Beschäftigten aller Diversity-Dimensionen der Charta der Vielfalt.

Unser Ziel ist es, die am besten qualifizierten Fach- und Führungskräfte für das Unternehmen zu gewinnen und zu entwickeln. Alter, ethnische Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtliche Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexuelle Orientierung sowie soziale Herkunft spielen dabei keine Rolle.

Organisation und Verantwortlichkeiten

GRI 103-2

Daimler Truck erwartet von seinen Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildrolle und tragen besondere Verantwortung für eine wertschätzende Unternehmenskultur.

Das Inclusion & Diversity Management schafft hierfür die entsprechenden Rahmenbedingungen. Die konzernweite Funktion ist im Personalbereich angesiedelt und entwickelt in Abstimmung mit den Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder und initiiert übergreifende Projekte, Trainings sowie Sensibilisierungsmaßnahmen.

Grundsätze und Richtlinien

GRI 102-16 GRI 103-2

Daimler Truck unterstützt das Diversity-Statement der damaligen Daimler AG mit Vielfalt Zukunft gestalten und setzt sich dafür ein, dass die darin festgehaltenen Grundsätze umgesetzt werden:

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

Für die Daimler Truck AG sowie in weiteren Konzerneinheiten sind die Grundsätze von Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion in den Gesamtbetriebsvereinbarungen Frauenförderung und Chancengleichheit sowie in der Inklusionsvereinbarung festgeschrieben. Die Themen sind darüber hinaus in unserer [Verhaltensrichtlinie](#) und in der Konzernbetriebsvereinbarung Fairer Umgang am Arbeitsplatz geregelt.

Unsere Grundsätze vertreten wir öffentlich, indem wir Partner oder Mitglied entsprechender Initiativen und Vereine sind.

Daimler Truck war als Teil der damaligen Daimler AG Mitglied der Arbeitgeberinitiative Charta der Vielfalt e.V., des European Women's Management Development Network e.V. sowie des UN Global Compact und führt diese Mitgliedschaften als eigenständiges Unternehmen fort.

Angebote und Maßnahmen

Daimler Truck fördert eine Kultur der Wertschätzung, des Respekts und der Chancengleichheit mit konkreten Angeboten und Maßnahmen.

Chancengleichheit für Frauen

GRI 103-3

Unsere Maßnahmen zur Förderung von Frauen im Unternehmen finden sich entlang der gesamten Employee Journey: Unter anderem fördern wir als Kooperationspartner von FEMTEC gezielt Studentinnen aus den Bereichen Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik (MINT). FEMTEC ist ein Netzwerk von Partnern namhafter Technologie-Unternehmen, führender Universitäten, Hochschulen und weiblicher MINT-Talente. Zudem legen wir einen Fokus auf die Einstellung von Frauen bei unseren Nachwuchsprogrammen: Seit dem Start unserer INspire-Talentprogramme sind 44% der Neueinstellungen Frauen.

Darüber hinaus bieten wir spezielle Mentoring-Programme an, um Frauen gezielt auf Führungspositionen vorzubereiten. Unser unternehmensweites Netzwerk women@daimlertruck von und für Frauen ermöglicht außerdem den Austausch untereinander.

Die Daimler Truck AG hat eine Gesamtbetriebsvereinbarung zur Frauenförderung. Darin haben wir unter anderem vereinbart, den Anteil an Frauen in der Gesamtbelegschaft, der Berufsausbildung und in den Führungsebenen weiter zu erhöhen.

Um den Frauenanteil im Management zu messen, greifen wir auf die entsprechenden Daten unserer Personalreportingsysteme zurück. Die Ergebnisse werden regelmäßig und standardisiert an den Vorstand berichtet. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen (Ebene 3) bei Daimler Truck lag zum Jahresende bei 15,8%.

Die für den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG geltende gesetzliche Geschlechterquote von 30% ist erfüllt, da dem Aufsichtsrat sechs Frauen angehören (drei auf Seiten der Anteilseignervertreter und drei auf Seiten der Arbeitnehmervertreter). Zum Jahresende 2021 bestand der Vorstand der Daimler Truck Holding AG mit einer Frau und sieben Männern zu 12,5% aus Frauen, sodass auch auf Ebene des Vorstands die gesetzliche Geschlechterquote erfüllt ist.

[Daimler Truck Geschäftsbericht 2021](#)

Stärkung kultureller Vielfalt

Bei Daimler Truck arbeiten rund 100.000 Menschen aus 127 Nationen. Die kulturelle Vielfalt unserer Belegschaft hilft uns, die regional unterschiedlichen Kundenwünsche besser zu verstehen und unsere Produkte danach auszurichten.

Wir fördern internationale Einsätze unserer Beschäftigten: Global denken, sich weiterentwickeln, neue Kulturen und Arbeitswelten kennenlernen ist bei uns gelebte Praxis – auf der ganzen Welt sind rund 265 Mitarbeiter aus 15 Nationen im Rahmen von Assignments im Einsatz. Das wichtigste Einsatzland für die 164 Assignees aus Deutschland ist China mit einem Anteil von rund 28%. Es folgen die USA mit 24% und Japan mit 13%. Weitere wichtige Zielländer sind die Türkei und Brasilien. Als Inbounds sind für Daimler Trucks & Buses aktuell 23 Arbeitskräfte in Deutschland beschäftigt. Sie kommen vor allem aus den USA, Indien und Japan. Darüber hinaus sind 78 Personen aus Drittländern im Einsatz, vorwiegend in China und Indonesien. Sie kommen größtenteils aus den USA, Japan und Brasilien.

Integration von Beschäftigten mit Behinderungen

Beschäftigte mit Behinderungen sind bei Daimler Truck ein wichtiger Teil der vielfältigen Teams und fest in die Belegschaft

integriert. Einen besonderen Stellenwert legt das Unternehmen auf die Ausbildung von jungen Menschen mit Behinderungen.

Bereits 2006 wurde unter dem Dach der damaligen Daimler AG gemeinsam mit der Schwerbehindertenvertretung ein Aktionsplan zur Einstellung schwerbehinderter Auszubildender erstellt. Ziel des Aktionsplans ist es, Menschen mit Behinderungen den Bewerbungsprozess zu erleichtern. In den vergangenen fünf Jahren haben rund 30 junge Menschen mit Behinderungen ihre Ausbildung bei der Daimler Truck AG begonnen.

Generationen-Management

Der Altersdurchschnitt der Beschäftigten bei Daimler Truck lag im Jahr 2021 weltweit bei 41,0 Jahren. Mit dem demografischen Wandel geht auch ein längeres Berufsleben einher. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten wird daher in den nächsten Jahren voraussichtlich steigen. Diese Entwicklung sehen wir als Chance, für die wir entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. Konkret bedeutet das: Wir setzen auf Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Jüngeren und der Älteren fördern. Ebenso wollen wir die Zusammenarbeit zwischen den Generationen stärken.

Folgende Schwerpunkte setzt die Daimler Truck AG im Generationen-Management:

- Wir steuern das Arbeiten von Beschäftigten in der Produktion entsprechend ihren Fähigkeiten. Um für Entlastung zu sorgen, organisieren wir Arbeitsrotationen mit Blick auf die körperlichen und psychischen Fähigkeiten unserer Beschäftigten.
- Wir gestalten Arbeitsplätze ergonomisch, um die Gesundheit unserer Beschäftigten zu schützen. Zudem integrieren wir neue Technologien wie Mensch-Roboter-Kooperationen. Sie sollen körperlich anstrengende Tätigkeiten erleichtern.

Darüber hinaus greifen wir beispielsweise bei den Konzerngesellschaften in Deutschland auf das Know-how erfahrener Mitarbeiter zurück, die bereits im Ruhestand sind: Im Rahmen unseres Programms Senior Experts konnten altersbedingt ausgetretene Experten zeitlich befristet ihr Wissen in Projekteinsätzen einbringen.

32 | Beschäftigte nach Altersgruppen (in %)

	2019	2020	2021
unter 25 Jahre	10,2	8,8	10,1
25 bis unter 35 Jahre	24,2	23,1	22,9
35 bis unter 45 Jahre	24,9	25,5	25,7
45 bis unter 55 Jahre	25,5	26,4	25,7
ab 55 Jahre	15,2	16,2	15,6



Für Tarifbeschäftigte in Deutschland, die früher in Rente gehen wollen und die Voraussetzungen erfüllen, bietet das Unternehmen unter dem Dach der damaligen Daimler AG bereits seit 1998 und nunmehr eigenständig Altersteilzeit (ATZ) an. Dadurch können sie einen gleitenden Übergang vom Arbeitsleben in den Ruhestand gestalten. Im Rahmen der ATZ gibt es verschiedene Zugangs- und Arbeitszeitmodelle. Das Altersteilzeitentgelt wird über die gesamte Dauer der ATZ aufgestockt.

Unterstützung der Regenbogen-Community

Im Berichtsjahr fand erstmals unter dem Dach der damaligen Daimler AG ein interner Pride Month statt: Vom 1. bis 30. Juni boten internationale Standortvertreter und die internen LGBTQI-Netzwerke vielfältige Onlineformate an. Alle Beschäftigten waren eingeladen, daran teilzunehmen und mitzudiskutieren. In virtuellen Gesprächsrunden, Webinaren und Vorträgen wurden Themen rund um sexuelle Orientierung und geschlechtliche Identität in verschiedenen Zeitzonen und Sprachen behandelt.

Unser Trans*-Leitfaden richtet sich an transsexuelle Beschäftigte sowie Führungskräfte und an Personalbereiche. In diesem Leitfaden werden betriebliche beziehungsweise rechtliche Fragen geklärt, administrative Regelungen hinsichtlich der Namens- und Geschlechtsangleichung beschrieben und Anlaufstellen im Unternehmen aufgezeigt.

Engagement in Netzwerken

Über Netzwerke können sich Beschäftigte von Daimler Truck mit gemeinsamen Interessen, Erfahrungen und Werten austauschen – über alle Ebenen und Bereichsgrenzen hinweg. Unsere Netzwerke tragen dazu bei, eine Kultur der Vielfalt und Wertschätzung im Unternehmen zu verankern. Gleichzeitig unterstützen sie uns als Dialogpartner bei der Weiterentwicklung unserer Maßnahmen bezüglich Diversity, Equity & Inclusion. Zudem sind sie Partner für Projekte und Veranstaltungen.

Bei Daimler Truck gibt es vier unternehmensweite Mitarbeiternetzwerke sowie viele weitere regionale Gruppen. Dabei handelt es sich vorwiegend um kulturelle, geschlechtsbezogene sowie LGBTQI-Netzwerke. Um den Austausch zwischen den Netzwerken zu fördern, organisiert das Team Inclusion & Diversity Management regelmäßige Treffen.

Sensibilisierung- und Qualifizierung

Ein Tag im Jahr steht bei Daimler Truck besonders im Zeichen der Vielfalt: der Diversity Day. Vielfalt bewusst erleben, neue Perspektiven einnehmen und verstehen, wie alle Beschäftigten vom Inclusion & Diversity Management profitieren können – das sind zentrale Ziele, die wir damit erreichen wollen. Im Berichtsjahr fand der unternehmensinterne Diversity Day unter dem Dach der damaligen Daimler AG zum neunten Mal statt. Unter dem Motto Viel erreicht, viel zu tun! Warum Vielfalt eine inklusive Kultur braucht wurde weltweit in Onlineveranstaltungen mit Mitgliedern des Vorstands der damaligen Daimler AG diskutiert. Zusätzlich erhielten alle Führungskräfte einen Leitfaden, um im Anschluss selbst den Dialog in ihren Teams zu suchen.

Seit Mai 2021 ist das neue E-Learning Inclusion in Mind! im Einsatz, welches unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurde und auch für Daimler Truck Gültigkeit hat. Es soll das Bewusstsein für ein wertschätzendes Miteinander sowie für mögliche Stolpersteine schärfen und zeigt auf, welchen Beitrag jeder Einzelne leisten kann. Das Training steht allen Beschäftigten weltweit zur Verfügung und wird in elf Sprachen angeboten.

Auch die Kanäle der internen Kommunikation wurden unter dem Dach der damaligen Daimler AG genutzt, um unsere Beschäftigten zu sensibilisieren: Beispielsweise wurde am 21. März 2021, dem internationalen Tag gegen rassistische Diskriminierung, unter der Überschrift Verbündete gegen Rassismus im Social Intranet auf Alltagsrassismus aufmerksam gemacht. Gleichzeitig riefen wir dazu auf, sich für andere starkzumachen – am Arbeitsplatz und im täglichen Leben.

Die Berichterstattung über Diversität der damaligen Daimler AG, der zum damaligen Zeitpunkt auch Daimler Truck angehörte, wurde 2021 extern gewürdigt: Die damalige Daimler AG erreichte beim Building Public Trust Award 2021 der Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers den ersten Platz unter den DAX-40-Unternehmen. Auf Basis einer wissenschaftlichen Analyse wurden insbesondere Stringenz und Glaubwürdigkeit bewertet.

Umgang mit Regelverstößen

GRI 103-3

Werden Beschäftigte von Daimler Truck diskriminiert, gemobbt oder sexuell belästigt oder haben sie derartige Vorfälle beobachtet, können sie sich an verschiedene Kontaktpunkte wenden: an Führungskräfte, den Personalbereich, die Sozialberatung, den Werksärztlichen Dienst sowie den Betriebsrat. Wir gehen allen Vorfällen konsequent nach, sprechen mit den Betroffenen und dokumentieren die Gespräche. Als weitere Anlaufstelle dient unser anonymes Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO). Es bearbeitet Gesetzes- und Regelverstöße, die ein hohes Risiko für das Unternehmen beziehungsweise dessen Beschäftigte bedeuten und große Schäden verursachen können – sowohl in materieller Hinsicht beispielsweise bei Diebstahl, Betrug oder Korruption, wie auch in personeller Hinsicht, zum Beispiel bei sexueller Belästigung, Diskriminierung und Rassismus.

[Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem BPO](#)

Gesundheit und Arbeitsschutz

GRI 103-1/-2 SDG 3

Ob ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangebote oder Sicherheitsqualifizierungen: Unser übergeordnetes Ziel ist es, Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen zu verhindern, gesundheitlichen Risiken vorzubeugen und die Gesundheit unserer Beschäftigten dauerhaft zu erhalten. Mit unserem ganzheitlichen Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement fördern wir sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit unserer Beschäftigten.

Die damalige Daimler AG bot ihren Beschäftigten in Deutschland eine umfassende arbeitsmedizinische Beratung an. Hinzu kamen Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung. Als Teil der damaligen Daimler AG galten die Angebote und Maßnahmen auch für Daimler Truck und werden auch zukünftig fortgeführt.

Organisation und Verantwortlichkeiten

GRI 403-4

Der Bereich Health & Safety steuert konzernweit die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit. Er ist im Personalbereich angesiedelt und dem leitenden Konzernarzt der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG unterstellt.

Die jeweiligen Standortziele für den Arbeits- und Gesundheitsschutz basieren auf einer Gesamtstrategie. Diese enthält unsere Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie unsere Arbeitsschutzstrategie und die Ergebnisse von Audits und Reviews.

Die wesentlichen Themen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes werden zudem regelmäßig mit verschiedenen Ausschüssen, beispielsweise der Kommission für Arbeitssicherheit, Umwelt und Gesundheit, sowie mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern auf allen Unternehmensebenen besprochen und entschieden.

Die Themen zum Gesundheits- und Arbeitsschutz werden zudem regelmäßig in verschiedenen Ausschüssen, beispielsweise der Kommission für Arbeitssicherheit, Umwelt und Gesundheit, sowie mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern auf den Unternehmensebenen besprochen und entschieden. Die Gesundheits- und Arbeitsschutzstrategie und Performance werden vom Arbeitsdirektor, der Vorstandsmitglied ist, in Zusammenarbeit mit dem Bereich Health & Safety gesteuert. Zudem gab es bedingt durch die COVID-19 Pandemie wöchentliche Konzern- und Standortkrisenstäbe.

Vorgaben und Richtlinien

GRI 403-1/-8

Die Arbeitsschutzstrategie von Daimler Truck geht bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen über gesetzliche Anforderungen hinaus. Bei Daimler Truck gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Richtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, die in der damaligen Daimler AG entwickelt wurden und auch für Daimler Truck Gültigkeit haben, dienen hierbei als übergreifende, international gültige Konzernregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards sowie nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie die Eigenverantwortung der Beschäftigten.



Unsere internationale Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz A30 beschreibt für alle kontrollierten und konsolidierten Konzerngesellschaften verbindlich Aufgaben, Pflichten, notwendige Gremien und Kommunikationsvorgaben. Die Richtlinie fördert außerdem den Aufbau, den Betrieb und die kontinuierliche Verbesserung eines Managementsystems für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (SGA), das sich inhaltlich an die ISO-Norm 45001 anlehnt.

Verschiedene Standorte lassen ihr SGA-Managementsystem freiwillig von externen Gesellschaften nach dem Standard ISO 45001 zertifizieren. Die in den Vorgaben beschriebenen Standards für die sichere Ausführung von Arbeiten gelten auch für Fremdfirmen und deren Beschäftigte. Ob Fremdfirmen diese Vorgaben einhalten, kontrollieren wir regelmäßig – teilweise mehrmals pro Jahr.

2021 wurden alle Richtlinien und Vorgaben zum Arbeits- und Gesundheitsschutz durch die Dokumentenverantwortlichen überprüft und bei Bedarf angepasst. So haben wir beispielsweise sicherheitstechnische Spezifikationen zur Beschaffung von Arbeitsmitteln um die Anforderungen an eine Batteriefabrik erweitert. Durch die Überprüfung werden bei der Übergabe an die Daimler Truck AG gleichbleibende hohe Sicherheitsstandards gewährleistet – unter anderem für Anlagen und Prozesse.

Wir überprüfen alle fünf Jahre an konzerneigenen, konsolidierten Produktionsstandorten, ob Sicherheitsstandards entsprechend der Konzernrichtlinie eingehalten werden und ein funktionierendes Managementsystem vorhanden ist. Grundlage dafür ist unsere interne Due-Diligence-Bewertung.

Umgang mit COVID-19

Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie war es das Ziel von Daimler Truck, die Verbreitung des COVID-19-Virus weiter einzudämmen und den Geschäftsbetrieb aufrechtzuerhalten. Mit unseren Sicherheits- und Hygieneregeln, Teststrategien und Impfangeboten haben wir ein umfangreiches Maßnahmenpaket umgesetzt. Die Schutzmaßnahmen haben gut gegriffen. Zudem ist es uns auch mit den Abstands- und Hygienevorschriften gelungen, die bestehende medizinische Versorgung sicherzustellen und verschiedenste Angebote des Gesundheitsmanagements

beizubehalten – durch COVID-19 verstärkt im digitalen Raum. Bei nahezu 100 % aller Infektionen von Beschäftigten können wir davon ausgehen, dass die Infektion nicht am Arbeitsplatz stattgefunden hat.

Auch im Jahr 2021 haben wir Daimler Truck-Beschäftigte unter dem Dach der damaligen Daimler AG weltweit sensibilisiert und gezielt auf die konkreten Maßnahmen und Vorgaben zum Infektionsschutz hingewiesen. Mit der Einführung der zugelassenen Impfstoffe konnte die damalige Daimler AG – parallel zur Impfkampagne der Bundesregierung – den berechtigten Mitarbeitern an den deutschen Standorten ein betriebliches Impfangebot machen.

Das Unfall- und Krisenfalldokumentationssystem, das unter dem Dach der damaligen Daimler AG eingeführt wurde und das auch für Daimler Truck Gültigkeit hat, wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt. Der integrierte, digitale Meldeprozess für Krisenfälle ermöglicht eine schnelle Erfassung aller COVID-19-Infektionen bei Beschäftigten – und damit eine schnelle Nachverfolgung möglicher Kontaktpersonen durch den Werksärztlichen Dienst oder die Führungskräfte. Durch die Darstellung von Infektionsketten konnten wir im Jahr 2021 dazu beitragen, die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie in unserem Unternehmen zu begrenzen.

Das Unternehmen ergreift nach wie vor Maßnahmen, um die Verbreitung des COVID-19-Virus einzudämmen, und kommuniziert aktiv mit seinen Beschäftigten.

Risikomanagement

GRI 403-2/-7/-9

Ziel von Daimler Truck ist es, dass Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen bei unseren Beschäftigten gar nicht erst auftreten. Deshalb verfolgen wir bei Health & Safety einen präventiven Ansatz und beurteilen frühzeitig das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen. Um dies zu gewährleisten, wurden unter dem Dach der damaligen Daimler AG entsprechende Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse definiert, die lokal umgesetzt werden. Diese Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse haben auch für Daimler Truck weiterhin Gültigkeit.

An den konzerneigenen Produktionsstandorten bei Daimler Truck betreiben wir ein Safety Risk Management. Diese Standorte werden etwa alle fünf Jahre auditiert und mithilfe eines standardisierten Verfahrens daraufhin untersucht, ob unsere Konzernrichtlinien im Arbeits- und Gesundheitsschutz pflichtgemäß umgesetzt werden.



Die Risikobetrachtung findet unter anderem in folgenden Themenfeldern statt:

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

Digitale Beurteilung von Gefährdungen

Ein wichtiges Instrument, mit dem Daimler Truck auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG potenzielle Risiken bewertet, ist die Gefährdungsbeurteilung: Mit einem Onlinetool haben wir Teile dieses Risikomanagementprozesses digitalisiert. An ausländischen Standorten hängt der Einsatz des Onlinetools von lokalen und gesetzlichen Anforderungen ab. Dieses Tool wird von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) bereitgestellt und wurde für unsere Belange erweitert. Aus dieser Gefährdungsbeurteilung wird anschließend automatisch eine Unterweisungsunterlage generiert.

Einheitliche Risikobewertung

GRI 403-7

Daimler Truck beurteilt die Risiken von neuen Anlagen entlang des gesamten Prozesses – von der Ausschreibung bis zur Abnahme – weltweit einheitlich nach festgelegten Kriterien. Basis dabei sind unsere Sicherheitskonzepte, die gemäß unseren Lastenheften von den Lieferanten umgesetzt werden. Spezialisten der Arbeitssicherheit unterstützen die Planungsbereiche von der ersten Idee bis zur standardisierten Anlagenabnahme. Gefahrstoffe werden im Zuge der Gefährdungsbeurteilung bewertet und freigegeben. Zudem beurteilen wir die psychische und ergonomische Belastung von Arbeitsplätzen beziehungsweise des jeweiligen Arbeitsumfelds.

Wir haben einen Fremdfirmen-Managementprozess, bei dem eine Beurteilung der gegenseitigen Gefährdungen inklusive abgeleiteter Maßnahmen elementarer Bestandteil ist. Die Maßnahmen werden stichprobenartig überprüft. Darüber hinaus vermittelt unser Unterweisungsvideo Fremdfirmen arbeits-sicherheitsrelevante Themen. Zudem sind seit Mitte 2021 die Gefährdungsbeurteilungen bei der Zusammenarbeit mit Fremdfirmen sowie die Maßnahmenkontrollen digitalisiert und werden in unserem Tool für Gefährdungsbeurteilungen abgebildet.

Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

GRI 403-1/-3/-6/-8

Daimler Truck setzt auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Im Fokus dabei stehen präventive Maßnahmen und Angebote, die wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln. Mit unserem betrieblichen Gesundheitsmanagement fördern wir sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit unserer Beschäftigten. Daimler Truck bietet seinen Beschäftigten in Deutschland eine umfassende arbeitsmedizinische Beratung an. Hinzu kommen Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung. Ein Schwerpunkt war der Abschluss der Konzernbetriebsvereinbarung Psychische Gesundheit. Diese zielt auf den Erhalt und die Förderung der psychischen Gesundheit der Beschäftigten angesichts zunehmender Komplexität und dynamischen Wandels in Gesellschaft und Arbeitswelt. Als Teil der damaligen Daimler AG galten diese Angebote und Maßnahmen auch für Daimler Truck – und werden zukünftig fortgeführt.

Förderung eines gesunden Lebensstils

Daimler Truck will seine Beschäftigten zu einem gesunden Lebensstil motivieren und darin bestärken, Eigenverantwortung in Sachen Gesundheit zu übernehmen. Das fördern wir über Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Prävention, Therapie und Rehabilitation. Alle deutschen Produktionsstandorte und zahlreiche internationale Standorte verfügen über Gesundheitszentren auf dem Werksgelände oder kooperieren mit Gesundheitszentren in Werksnähe.

In unseren Gesundheitszentren und bei unseren Kooperationspartnern können unsere Beschäftigten beispielsweise Rücken- und Gelenkproblemen vorbeugen und sich physiotherapeutisch behandeln lassen. In einer zielgruppenspezifischen Qualifizierung setzen sich Führungskräfte intensiv mit ihrem eigenen Gesundheitsverhalten auseinander und entwickeln einen gesundheitsorientierten Führungsstil. Von der betrieblichen Gesundheitsförderung konzipierte Maßnahmen werden wissenschaftlich begleitet und evaluiert.

Neben der Förderung eines gesunden, nachhaltigen und abwechslungsreichen Speisenangebots steht die Senkung des CO₂-Ausstoßes im Vordergrund. So werden in Speiseplänen beispielsweise der Nährwert pro Portion und die CO₂-Bilanz der Menüs angegeben.

Ergonomie am Arbeitsplatz

Daimler Truck hat eine Ergonomiestrategie und die entsprechende Bewertungsmethode in einer Gesamtbetriebsvereinbarung festgelegt.

Die Strategie umfasst folgende Grundsätze und Ziele: keine gesundheitsgefährdenden Arbeitsplätze schaffen, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten erhalten sowie Beschäftigte gemäß ihrem Profil und ihren Fähigkeiten einsetzen. Zudem übernehmen Führungskräfte Verantwortung für die Gesundheit ihrer Mitarbeiter.

Um diese Grundsätze und Ziele umzusetzen, haben wir uns im Berichtsjahr auf einige Handlungsfelder und Maßnahmen konzentriert – dazu zählt unter anderem die Bereitstellung einer Broschüre mit den Standards zur ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung. Zudem werden ergonomisch kritische Arbeitsplätze kontinuierlich umgestaltet und verbessert. Dabei helfen auch Beschäftigte mit Planungsaufgaben zum Thema Arbeitsplatzgestaltung sowie Führungskräfte, die zum Thema Ergonomie informieren und sensibilisieren.

Mithilfe eines IT-Systems bewerten wir die Ergonomie unserer Arbeitsplätze. Das System bezieht sich dabei auf arbeitsplatzrelevante Daten – beispielsweise Gewichte der Bauteile, Körperhaltungen bei Tätigkeitsausführung oder Kräfte, die für die Tätigkeit durch die Beschäftigten aufgebracht werden müssen. Auf dieser Basis berechnen Algorithmen, wie stark die Belastung an diesem Arbeitsplatz ist. Das Ergebnis wird in Ampelfarben dargestellt. So können wir schnell Verbesserungspotenzial erkennen und entsprechende Maßnahmen festlegen. Alle neu geschaffenen Arbeitsplätze bewerten wir bereits in der Planungsphase nach dem Ampelsystem. Auf diese Weise möchten wir ergonomisch risikobehaftete Arbeitsplätze von vornherein vermeiden. Zudem erstellen wir Arbeitsplatzprofile, anhand derer wir Beschäftigte mit Einschränkungen entsprechend ihren Fähigkeiten einsetzen können.

Arbeitsmedizinische Betreuung und Sozialberatung

GRI 403-3

Die arbeitsmedizinische Betreuung bei Daimler Truck umfasst Angebote und Maßnahmen, die arbeitsbedingten Erkrankungen oder Berufskrankheiten vorbeugen und die Gesundheit am Arbeitsplatz fördern. Zudem bieten wir allen Beschäftigten eine akut- und notfallmedizinische Versorgung an – sie umfasst auch die Versorgung von Unfallopfern. Die akut- und notfallmedizinische Versorgung steht auch unseren Zeitarbeitskräften zur Verfügung.

Die Beratungs- und Coachingangebote der innerbetrieblichen Sozialberatung für die Mitarbeiter und Führungskräfte sowie die Führungskräftequalifizierungen wurden im Berichtsjahr vorwiegend in digitaler Form durchgeführt.

Gesundheit und Sicherheit in der Produktion

GRI 403-1/-8

In allen Produktionsbereichen wendet Daimler Truck sein modular aufgebautes Sicherheitskonzept für die Mensch-Roboter-Kollaboration an. Es sorgt dafür, dass die Sicherheit bei der Interaktion zwischen Mensch und Maschine in jeder Situation gewährleistet ist. Das Konzept erfüllt die rechtlichen Anforderungen zur Gestaltung und zum Betrieb von Anlagen und Maschinen. Es lässt sich flexibel einsetzen, unabhängig davon, ob der Roboter eine assistierende oder leistungsunterstützende Aufgabe übernimmt oder auch vollautomatisiert arbeitet.

Überprüfungs- und Kontrollsysteme

GRI 103-3 GRI 403-1/-2

Daimler Truck lässt regelmäßig seine Arbeitsprozesse prüfen, dokumentiert alle Vorfälle und berichtet transparent darüber.

Unter anderem bedingt durch die COVID-19-Pandemie konnten externe Gesellschaften im Jahr 2021 Zertifizierungsaudits an verschiedenen Standorten der damaligen Daimler AG nicht im üblichen Rahmen durchführen. Zum Schutz der Belegschaft haben wir die Anwesenheit externer Personen in den Produktionsbereichen auf das betriebsnotwendige Minimum beschränkt.

Unabhängig von externen Zertifizierungsaudits überprüfen wir etwa alle fünf Jahre, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards unserer Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an konzerneigenen Produktionsstandorten eingehalten werden und ein funktionierendes SGA-Managementsystem vorhanden ist.

Im Berichtsjahr konnten wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG die vier Truck-Produktionsstandorte in Deutschland evaluieren. Zudem waren 2021 elf weitere Due-Diligence-Bewertungen internationaler Truck-Produktionsstandorte geplant – für die Regionen Asien, Lateinamerika und Nordamerika (Powertrain) sowie den Standort in der Türkei. Diese Überprüfungen mussten aufgrund der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen, Reiserestriktionen und Quarantäneregelungen auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden und werden entsprechend bei Daimler Truck als eigenständiges Unternehmen nachgeholt.

Daimler Truck verfügt weltweit über mehrere Unfalldokumentationssysteme, aus denen wir unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen standardisierte Kennzahlen ableiten. Basis dafür sind dokumentierte Anwesenheitsstunden, Ausfalltage und Organisationsstrukturen. Aus der Unfalldokumentation erkennen wir unter anderem Unfallursachen und -schwerpunkte sowie unfallverursachende Tätigkeiten oder Betriebsmittel. Daimler Truck hat im Berichtsjahr 1.103 (2020: 1.175, Daimler Truck AG Struktur 2020) Unfälle registriert.

Jeder Unfall wird analysiert, um seinen Hergang zu erklären. Außerdem sind die jeweiligen Einheiten dazu verpflichtet, vorbeugende Maßnahmen einzuleiten. Unfälle, aus denen andere Standorte lernen und Maßnahmen ableiten können, werden international an alle Arbeitssicherheitsexperten der Standorte kommuniziert.

Sensibilisierungsmaßnahmen

GRI 403-5

Unter dem Dach der damaligen Daimler AG wurden Beschäftigte für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit sensibilisiert. Dabei wurden vermehrt Filme, verschiedene Informationsportale oder Onlinetrainings eingesetzt. Dies wird bei Daimler Truck so fortgeführt. Neue Mitarbeiter bei Daimler Truck unterweisen wir außerdem in einer Erstunterweisung und in einer arbeitsplatzspezifischen Unterweisung über sicherheitsrelevante Aspekte ihres Arbeitsplatzes. Auch danach werden regelmäßig verpflichtende Sicherheitsunterweisungen durchgeführt.

33 | Krankenfehlstand gewerblicher Beschäftigter nach Region (in % der Soll-Arbeitstage)*

GRI 403-9

	2019	2020	2021
Daimler Truck North America	7,1	9,6	7,6
Detroit Diesel Cooperation	4,8	7,0	5,7
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	6,6	4,8	8,6
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	1,1	0,8	0,6
Daimler Truck AG	8,4	9,6	9,6
Mercedes Benz Türk A.S.	1,8	3,2	2,2
Mercedes Benz Trucks Molsheim	6,1	9,7	9,5

* Nur Mitarbeiter der Truckstandorte berücksichtigt; die Zahlen enthalten keine Bus- oder Financial Services-Mitarbeiter.

34 | Krankenfehlstand Beschäftigter in der Verwaltung nach Region (in % der Soll-Arbeitstage)*

GRI 403-9

	2019	2020	2021
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	1,2	0,6	2,3
Daimler Truck AG	3,6	3,4	2,6
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	0,9	0,7	0,8
Mercedes Benz Türk A.S.	2,6	2,1	2,3
Mercedes Benz Trucks Molsheim	1,9	2,0	1,6

* Nur Mitarbeiter der Truckstandorte berücksichtigt; die Zahlen enthalten keine Bus- oder Financial Services-Mitarbeiter.

35 | Unfallhäufigkeit

GRI 403-9

	2020	2021
Arbeitsunfälle	1.175	1.103
Unfallhäufigkeit (Anzahl aller Betriebsunfälle mit mind. einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden)	9	8

36 | Arbeitsausfall aufgrund von Betriebsunfällen

GRI 403-9

	2020	2021
Arbeitsausfall aufgrund von Betriebsunfällen (in Stunden)	141.480	175.272
Arbeitsausfall aufgrund von Betriebsunfällen (in Tagen)	17.685	21.909
Unfallbelastung (Anzahl der Ausfalltage pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden)	135	159

37 | Todesfälle aufgrund von Betriebsunfällen

GRI 403-9

	2020	2021
Todesfälle von Beschäftigten aufgrund von Betriebsunfällen	1	0
Todesfälle bei Fremdarbeitskräften aufgrund von Betriebsunfällen	0	0



Menschenrechte

GRI 103-1/-2/-3 SDG 4, 8, 17

Die Achtung der Menschenrechte ist für Daimler Truck ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. Wir erwarten von unseren eigenen Geschäftsbereichen ebenso wie von Geschäftspartnern und Lieferanten, die Menschenrechte zu bewahren. Wir bekennen uns zu den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN) sowie zu dem Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte der deutschen Bundesregierung. Wir bemühen uns, wo immer sinnvoll und möglich, mit Verbänden, Organisationen und Wettbewerbern zusammenzuarbeiten, um die verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen zu fördern.

Unter dem Dach der damaligen Daimler AG wurden die wichtigsten menschenrechtlichen Themen sowie entsprechende Anforderungen an Lieferanten in der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte adressiert. Diese Grundsatzerklärung hat Daimler Truck übernommen. Die entsprechenden Themen wurden auf Basis der Vorgaben der UN-Leitprinzipien identifiziert. Dabei wurden alle Einheiten und Lieferketten priorisiert, die im Zusammenhang mit den Hauptgeschäftstätigkeiten sowohl in der Automobilherstellung als auch in der Nutzfahrzeugherstellung stehen.

Der für die damalige Daimler AG relevante rechtliche Referenzrahmen umfasste alle international anerkannten Menschenrechte – vor allem die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) und der Internationalen Menschenrechtscharta. Dieser relevante rechtliche Referenzrahmen hat auch für Daimler Truck weiterhin Gültigkeit.

Organisatorische Verantwortung

GRI 103-2/-3

Das Center of Competence für das Thema Menschenrechte bei der damaligen Daimler AG war der Abteilung Social Compliance zugeordnet. Zur Implementierung des menschenrechtlichen Sorgfaltsansatzes arbeitete die Abteilung der damaligen Daimler AG eng mit den für die operative Umsetzung verantwortlichen Fachbereichen zusammen, insbesondere den Einkaufseinheiten.

Mit der Abspaltung von der damaligen Daimler AG hat Daimler Truck die Verantwortlichkeiten für Menschenrechte an die Abteilung ESG – Nachhaltigkeitsmanagement & Human Rights Compliance im Bereich Recht & Compliance übertragen. Die Abteilung führt den Ansatz der Zusammenarbeit und Implementierung der damaligen Daimler AG fort.

[Compliance Management](#)

Unser Ansatz in den Konzerngesellschaften

GRI 103-1/-2/-3

Das Social Compliance Management System (Social CMS) der damaligen Daimler AG, das im Berichtszeitraum auch für Daimler Truck Gültigkeit hatte, beinhaltete einen spezifischen Ansatz für eine menschenrechtsbezogene Risikobewertung, der in allen kontrollierten Konzerngesellschaften zur Anwendung kam. Ziel war es, das individuelle Risiko der kontrollierten Konzerngesellschaften zu identifizieren. Dazu wurden unter anderem auch landesspezifische Faktoren miteinbezogen. Insbesondere die Themenfelder Arbeitnehmerrechte und Diversität haben sich als Handlungsfelder bestätigt.

Der Ansatz zur Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht der damaligen Daimler AG, war das Human Rights Respect System (HRRS). Damit prüfte die damalige Daimler AG risikobasiert und systematisch, ob in eigenen kontrollierten Konzerngesellschaften und entlang der Lieferkette Menschenrechte eingehalten werden. Darüber hinaus führte sie im Rahmen des HRRS eine Vielzahl von Maßnahmen ein, um weltweit negative Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit auf die Menschenrechte zu vermeiden, soweit möglich zu beenden oder zu minimieren. Dieser HRRS-Prozess bestand im Kern aus einem Due-Diligence-Kreislauf mit den vier Phasen Risikobeurteilung, Programmimplementierung, Kontrolle und Berichterstattung.

Im Berichtsjahr wurde das Thema Menschenrechte für die kontrollierten Konzerngesellschaften der damaligen Daimler AG in den zentralen, systematischen Risikoanalyseprozess integriert. Basierend auf der Evaluierung und der Einstufung als Niedrig-, Mittel- oder Hochrisikoeinheit wurden den Geschäftseinheiten risikobasierte Maßnahmenpakete zugeteilt. Die Verantwortung zur Implementierung lag bei den lokalen Einheiten. Die Maßnahmenpakete adressieren alle identifizierten Handlungsfelder und legen klare Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen fest.

Eines der Maßnahmenpakete legte beispielsweise fest, dass in Einheiten, in denen ein hohes Risiko für das Compliance-Feld Menschenrechte identifiziert wurde, ein lokaler Diversity-Repräsentant benannt werden muss. Dadurch sollten Verstöße leichter adressiert werden können und durch festgelegte Strukturen Abhilfe ermöglicht werden. Eine weitere Maßnahme war beispielsweise die Verpflichtung zu einer webbasierten Schulung zu Menschenrechten für Führungskräfte in Hochrisikomärkten.

Dieser Ansatz zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht umfasste im Berichtszeitraum bis Dezember 2021 auch Daimler Truck.

Daimler Truck wird das System der damaligen Daimler AG bestehend aus dem Social CMS und dem HRRS, für die eigenen kontrollierten Gesellschaften Schritt für Schritt weiter in ein einheitliches Human Rights Compliance Management System (Human Rights CMS) integrieren und dort bündeln. Ausgehend von identifizierten Risikofeldern überprüft Daimler Truck die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen jährlich auf menschenrechtliche Risiken. Dabei wenden wir das im Human Rights CMS vorgesehene zweistufige Verfahren an, in dem die Vorabklassifizierung durch eine Umfrage validiert wird. Auf der Grundlage dieser Risikoklassifizierung werden für die betroffenen Konzerngesellschaften angemessene Maßnahmen definiert und implementiert, die auch entlang der Lieferkette adressiert werden. Maßnahmenpakete für alle Risikokategorien im Berichtsjahr wurden umfassend weiterentwickelt. Diese werden im Jahr 2022 in unseren Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen auf Basis ihrer individuellen Risikoeinstufung eingeführt.

Sensibilisierung für Menschenrechte

GRI 412-2

Sensibilisieren, informieren, trainieren: Um die Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unseren Konzerngesellschaften bestmöglich sicherzustellen, setzen wir weltweit verschiedene Maßnahmen um.

Über die Verhaltensrichtlinie und die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte informierte die damalige Daimler AG die Beschäftigten über die Grundsätze zum Thema Menschenrechte und sensibilisierte sie für entsprechende Risiken. Diese Bestimmungen sind auch seit der Abspaltung für alle unsere Beschäftigten von Daimler Truck bindend und werden auch künftig allen Mitarbeitern in webbasierten Trainings vermittelt.

Dazu gehört unter anderem das verpflichtende webbasierte Trainingsmodul Integrity@Work, das unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurde. In diesem Training wird Beschäftigten die strategische und operative Bedeutung von Menschenrechten bei Daimler Truck vermittelt und deren Relevanz im Arbeitsalltag verdeutlicht. Je nach Tätigkeitsbereich wurden bei der damaligen Daimler AG verpflichtende webbasierte Trainings zum Einarbeitungsprozess neuer Mitarbeiter, in denen es um menschenrechtliche Fragestellungen im jeweiligen Arbeitsumfeld ging, vermittelt. Auch neu ernannte Mitglieder der Geschäftsführungen von Mehrheitsbeteiligungen wurden zu menschenrechtlichen Themen sensibilisiert. Auch diese Trainingsformate werden bei Daimler Truck fortgesetzt.

[Tabelle: Compliance Trainingsprogramme](#)

Verantwortung in der Lieferkette

GRI 102-9 GRI 103-1/-2/-3

Das Ziel von Daimler Truck ist, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden – und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Wir beziehen unsere Rohstoffe, Bauteile und Dienstleistungen von Lieferanten aus der ganzen Welt. Damit ist klar: Unsere Verantwortung endet nicht an unseren Werkstoren. Unser Ziel ist, dass auch unsere Lieferkette Teil unserer Nachhaltigkeitsbemühungen ist. Deshalb erwarten wir von unseren Lieferanten, dass sie sich an ökologische und soziale Standards halten. Bereits unter dem Dach der damaligen Daimler AG wurden Anforderungen und Maßnahmen zur verantwortungsvollen Beschaffung an Lieferanten und Dienstleister etabliert. Die nachfolgend dargestellten Anforderungen und Maßnahmen galten bis Dezember 2021 für Daimler Truck als Teil der damaligen Daimler AG und gelten auch nach der Abspaltung weiter.

Anforderungen an Lieferanten und Dienstleister

Daimler Truck bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie Dienstleistungen.

Abgeleitet von den zwei verschiedenen bei der damaligen Daimler AG geltenden Standards für Lieferanten (Supplier Sustainability Standards) auf der einen, sowie für Sales Business Partner (Business Partner Standards) auf der anderen Seite, hat Daimler Truck im Berichtsjahr begonnen, mit den sogenannten Business Partner Standards einen einheitlichen Standard für alle Business Partner und Lieferanten zu schaffen. Diese Business Partner Standards bilden die Leitplanken für nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Sie definieren neben Anforderungen an Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung der international anerkannten Menschenrechte auch Umweltschutz und Sicherheit sowie Geschäftsethik und Compliance.

Daimler Truck fordert von seinen direkten Lieferanten und Dienstleistern, diese Nachhaltigkeitsstandards anzuerkennen, sie ihren Beschäftigten zu vermitteln sowie an die eigenen Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette weiterzugeben und diese entsprechend zu verpflichten. Ebenso erwarten wir von ihnen, dass sie kontrollieren, ob die Mindestanforderungen eingehalten werden.

Zusätzlich zu unseren Business Partner Standards sichern wir unsere Nachhaltigkeitsanforderungen vertraglich mit unseren direkten Lieferanten ab. So fordern wir unter anderem in unseren speziellen Einkaufsbedingungen, den Daimler Truck Special Terms, dass Lieferanten gemäß den UN-Leitprinzipien sowie den Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) Leitsätzen und Prinzipien Prozesse zur Einhaltung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht etablieren. Wir behalten uns das Recht vor, diese Prozesse zu kontrollieren und zu auditieren. Weiterhin ist jeder Lieferant verpflichtet, uns über menschenrechtliche Risiken und entsprechende Gegenmaßnahmen zu informieren und uns auf Anfrage Risiko-Hotspots entlang seiner Lieferkette offenzulegen.

Überprüfung der Lieferketten für Produktionsmaterial

GRI 103-1/-2/-3 GRI 407-1 GRI 408-1 GRI 409-1 GRI 414-1

Bei der Prüfung von Menschenrechtsrisiken entlang der Lieferkette von Produktionsmaterial liegt ein besonderes Augenmerk auf kritischen Rohstoffen. Unter dem Dach der damaligen Daimler AG umfasste der Due-Diligence-Ansatz des HRRS sowohl die Konzerngesellschaften als auch die unmittelbaren Lieferanten und, risikobasiert, auch die mittelbaren Lieferanten. Die auf Basis der Vorabrisikoanalyse der damaligen Daimler AG identifizierten kritischen Rohstoffe wurden nach der Abspaltung im Hinblick auf ihre Relevanz für die Truck- und Bus-Produktion untersucht, entsprechend ihrer Relevanz priorisiert und werden nunmehr schrittweise genauer überprüft. In den vergangenen Jahren haben die Einkaufseinheiten der Divisionen Pkw, Vans, Trucks und Busse unter dem Dach der damaligen Daimler AG bereits einige der Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen analysiert und geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung definiert.

Vor einer möglichen Beauftragung prüfte der Einkaufsbereich unter dem Dach der damaligen Daimler AG im Berichtszeitraum diverse neue Lieferanten vor Ort. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie fanden teilweise auch virtuelle Audits statt. Dabei wurden insbesondere Fragen zu Sozialstandards wie etwa Arbeitszeiten, Entlohnung, Arbeitssicherheit, freie Wahl der Beschäftigung oder Vereinigungsfreiheit gestellt. In Ländern mit hohem Risiko bezüglich der Wahrung von Menschenrechten war die Prüfung noch umfassender und enthielt als festen Bestandteil die Überprüfung des Themas Kinderarbeit.

Unsere Vor-Ort-Überprüfungen bei den direkten Lieferanten von Daimler Truck ergaben im Berichtsjahr weder konkrete Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit noch Indizien für Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit.

Auch bestehende direkte Lieferanten überprüfte der Einkauf unter dem Dach der damaligen Daimler AG im Rahmen regelmäßiger Risikoanalysen. Dazu führte der Einkauf eine jährliche Datenbankrecherche zu Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstößen durch, um mögliche Fälle anhand aktueller Lieferantendaten frühzeitig zu erkennen. Zudem wurden die Nachhaltigkeitsleistungen bestehender Lieferanten risikobasiert anhand von Self-Assessment-Fragebögen bewertet. Unter dem Dach der damaligen Daimler AG wurden im Berichtsjahr Hauptlieferanten, die etwa 70% des jährlichen Einkaufsvolumens repräsentierten, aufgefordert, den Self-Assessment-Fragebogen von Drive Sustainability auszufüllen. Dieser Self-Assessment-Fragebogen ist ein standardisiertes, branchenweit genutztes Instrument von der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative Drive Sustainability zur Vergleichbarkeit von Lieferantenbewertungen. Die Beantwortung des Fragebogens als verbindliches Kriterium im Vergabeprozess wurde im Berichtsjahr in ersten Einkaufsumfängen gestartet. Dieser Prozess wird im Folgejahr für Daimler Truck sukzessive weiter global ausgerollt.

Kommen bei der Datenbankrecherche oder den Vor-Ort-Audits entsprechende Verdachtsmomente auf, veranlasst der Einkaufsbereich eine tiefere Überprüfung. Zeigen sich hierbei Mängel, halten wir ihn dazu an, die entsprechenden Prozesse zu verbessern.

Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, wird individuell über die weiteren Schritte entschieden – in besonders schweren Fällen auch in Managementgremien. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass wir uns von einem Lieferanten trennen. Dieser Prozess wird bei Daimler Truck ebenso fortgeführt.

Seit 2018 führte die damalige Daimler AG zusammen mit der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative Drive Sustainability Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen für Produktionsmaterial-Lieferanten in verschiedenen Fokussländern durch.

Außerdem wurde ein E-Learning-Programm für Lieferanten pilotiert, welches auch für Lieferanten von Daimler Truck Anwendung fand. Seit der Abspaltung ist die Daimler Truck AG auch eigenständiges Mitglied bei der Initiative Drive Sustainability und führt dieses Programm fort.

Konfliktmineralien

Bei Konfliktmineralien (das heißt den Rohstoffen Zinn, Tantal, Wolfram und Gold – genannt 3TG) setzen wir auf internationale Standards und Initiativen. Daher war die damalige Daimler AG Mitglied der Responsible Minerals Initiative (RMI), die sich für das Nachhalten von Sorgfaltspflichten entlang der Lieferketten von 3TG und anderen menschenrechtlich kritischen Mineralien engagiert. Der Fokus liegt dabei auf Schmelzen und Raffinerien, da es an dieser Stelle der Lieferkette zu einer Vermischung von Material aus unterschiedlichen Quellen kommt. Es ist daher wichtig, dass die Sorgfaltspflichten in der Lieferkette vor der Schmelze eingehalten werden. Darauf zielt der Responsible Minerals Assurance Process (RMAP) der RMI. Daimler Truck wird diese Mitgliedschaft nach der Abspaltung fortführen.

Überprüfungen von Dienstleistungslieferketten

International Procurement Services (IPS) war zuständig für den Einkauf von Dienstleistungen unter dem Dach der damaligen Daimler AG und bewertet alle neuen Lieferanten in Risikoländern und kritischen Einkaufsbereichen im Hinblick auf Sozial- und Umweltstandards, Geschäftsethik und den Umgang mit Richtlinien.

Auf Basis der Vorabrisikoanalyse der damaligen Daimler AG wurden Dienstleistungen identifiziert, die menschenrechtlich potenziell kritisch waren. Darauf aufbauend ist in der Zusammenarbeit mit einem Expertenteam ein Fragenkatalog entstanden. Dieser half, konkrete menschenrechtliche Risiken bestimmter Warengruppen und Branchen aufzudecken. So erhielt die damalige Daimler AG Transparenz über die Risiken, konnte gezielte Statusquo-Analysen einleiten und mit relevanten Dienstleistern in den Dialog treten. In einer zweiten Phase der Risikobeurteilung wurden die Lieferanten einer Due-Diligence-Prüfung unterzogen. Diese vorstehend beschriebenen Prozesse werden mit Blick auf Truck- und Bus-Relevanz in Zukunft auch bei Daimler Truck als Basis genutzt und weiterentwickelt.

Ziel der beschriebenen Prüfung ist es im Wesentlichen, die notwendige Transparenz herzustellen, Risiko-Hotspots zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung zu finden und umzusetzen. Diese Risikoanalyse des HRRS wird als fester Bestandteil in das Daimler Truck Human Rights CMS integriert.

Um herauszufinden, in welchen Dienstleistungslieferketten ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverstöße anzunehmen ist, bewerten wir das gesamte Dienstleistungsportfolio anhand von Leitfragen. Dieses Risiko-Mapping wiederholen wir regelmäßig, um aktuelle Entwicklungen aufzugreifen und unsere

Klassifizierung der Risiken dynamisch anzupassen. Lieferanten mit erhöhtem Risiko unterziehen wir einer intensiven Due-Diligence-Prüfung, um ihre Integrität zu prüfen, Verbesserungspotenziale aufzudecken und unsere Erwartungshaltung im Hinblick auf ganzheitliche Prozesse zur Wahrung von Menschenrechten und unseren Business Partner Standards am konkreten Fall zu schulen.

Darüber hinaus überprüft der indirekte Einkaufsbereich bestehende Dienstleister auf ihre Menschenrechts-Compliance: Wir führen eine jährliche Datenbankrecherche zu Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstößen durch, um mögliche Verstöße anhand aktueller Lieferantendaten frühzeitig zu erkennen.

Kommen bei der Datenbankrecherche entsprechende Verdachtsmomente auf, veranlasst der Einkaufsbereich eine tiefergehende Überprüfung. Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, entscheiden wir individuell über die weiteren Schritte – in besonders schweren Fällen auch in Managementgremien. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass wir uns von einem Lieferanten trennen.

Zusätzlich zur eigenen Risikoabwägung ziehen wir Indizes wie den Korruptionswahrnehmungsindex (Corruption Perceptions Index, CPI) von Transparency International zurate. Diese helfen uns, Länder mit erhöhtem Menschenrechtsrisiko im Bereich der Dienstleistungen zu identifizieren und unsere Maßnahmen auf dort tätige Lieferanten zu konzentrieren.

Bei Werk- und Dienstverträgen unserer deutschen Standorte stellen wir hohe Anforderungen an Arbeits- und Gesundheitsschutz, Unterbringung und Vergütung, an den Einsatz von Zeitarbeitnehmern sowie an die Beauftragung von Subunternehmern und verlangen, keinerlei Scheinselbstständigkeit zuzulassen. Diese Standards gelten für alle Aufträge, die mehr als zwei Monate umfassen und die physisch auf dem Betriebsgelände in Deutschland ausgeführt werden. Alle relevanten Werkvertragsunternehmer beziehungsweise Dienstleister müssen schriftlich erklären, dass sie die Standards einhalten. Nur unter dieser Voraussetzung kommen sie für Aufträge infrage. Ein Audit-Team überprüft bei ausgewählten Lieferanten, ob die Standards in Deutschland auch eingehalten werden.

Zusätzlich führen wir für Dienstleister sogenannte Good-Practice-Sharing-Workshops durch – seit dem Frühjahr 2020 auch digital. Funktionsübergreifende Teams aus dem Einkauf treffen dort auf Lieferanten und tauschen sich mit ihnen in offener und konstruktiver Weise aus. Hierbei wollen wir unsere Geschäftspartner auch für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Thema Menschenrechte sensibilisieren und ihnen erklären, welche Erwartungen wir in diesem Zusammenhang an sie stellen.

Im Berichtsjahr haben die Lieferanten-Screenings des indirekten Einkaufsbereichs (Einkauf für Nichtproduktionsmaterial) bei unseren direkten Lieferanten keine konkreten Verdachtsfälle von Kinder- oder Zwangsarbeit aufgedeckt. Außerdem wurden keine Indizien für Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit gefunden.

Übergeordnetes Human Rights CMS

Daimler Truck wird den Ansatz der damaligen Daimler AG, das heißt das HRRS, das Social CMS für die eigenen kontrollierten Gesellschaften, die Supplier Sustainability Standards für Lieferanten sowie die Business Partner Standards für Vertriebspartner Schritt für Schritt weiter in ein einheitliches Human Rights Compliance Management System (Human Rights CMS) integrieren und ganzheitlich zusammenfassen.

Im Berichtsjahr hat Daimler Truck damit begonnen, das Human Rights CMS konzernweit einzuführen. Die Umsetzung der Maßnahmenpakete wollen wir zukünftig durch eine jährliche Effektivitätsprüfung im Rahmen des Human Rights CMS überwachen. So möchten wir die Wirksamkeit unseres Menschenrechtsansatzes für Konzerngesellschaften sicherstellen und für eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Methoden und Prozesse sorgen.

Darüber hinaus hat Daimler Truck im Berichtsjahr entsprechend den Anforderungen des ab 2023 gültigen deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) begonnen, die notwendigen Anpassungen des Human Rights CMS vorzunehmen.

Hinweise und Verdachtsfälle

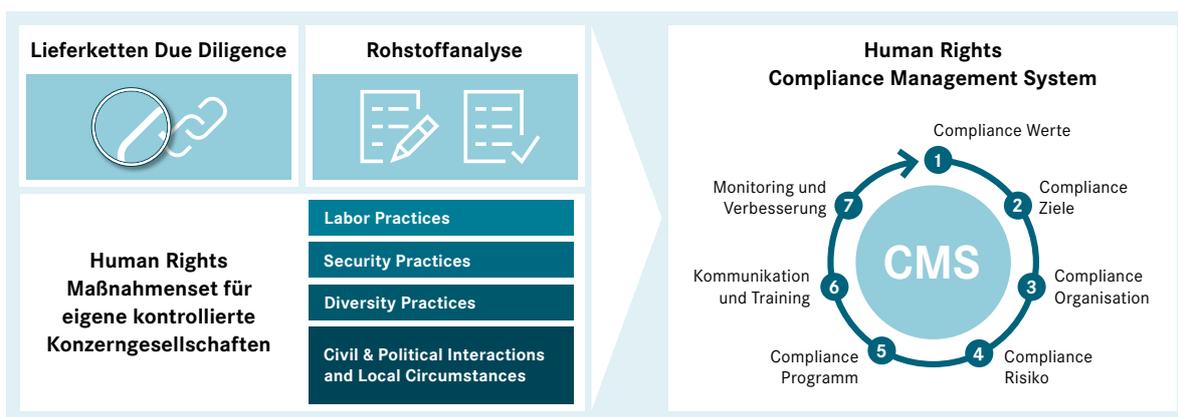
Werden uns über das BPO oder andere Kanäle Hinweise auf Verstöße gemeldet, gehen wir diesen konsequent nach.

Im Allgemeinen werden zunächst alle verfügbaren Informationen gesammelt und unter anderem auch Lieferanten oder Dienstleister aufgefordert, sich zu den Vorwürfen zu äußern. Anschließend bewerten wir den Sachverhalt und leiten entsprechende Korrekturmaßnahmen ein. Dies kann dazu führen, dass wir gemeinsam mit dem betroffenen Lieferanten daran arbeiten, den Missstand zu beheben, oder dass die Geschäftsbeziehung beendet wird.

Über das Hinweisgebersystem BPO können weltweit alle Beschäftigten im Konzern sowie Geschäftspartner und Dritte Regelverstöße melden. Im Berichtsjahr 2021 wurden insgesamt 21 Major Risk-Fälle für Daimler Truck neu angelegt. Davon fiel ein BPO Major Risk-Fall in die Kategorie Menschenrechte. Dieser Fall wurde durch die Konzernsicherheit untersucht und mit dem Ergebnis „without merit“ geschlossen.

[Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem BPO](#)

38 | Das Human Rights Compliance Management System



ANHANG

Berichtsprofil

GRI 102-45/-50/-56

In diesem ersten Nachhaltigkeitsbericht von Daimler Truck berichten wir über die wesentlichen Themen und Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit im Jahr 2021. Der Bericht steht als PDF zur Verfügung. Dieses fasst alle Inhalte in einem Dokument zusammen. Gesuchte Themen und Informationen lassen sich darin kapitelweise direkt aufrufen. Außerdem enthält das PDF Verlinkungen zu weiterführenden Online-Informationen.

Neue Konzernstruktur

Vorstand und Aufsichtsrat der ehemaligen Daimler AG haben im Jahr 2021 mit der Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts ("Projekt Fokus") eine Neuausrichtung des Unternehmens beschlossen und umgesetzt. Durch die Separierung soll sich für den neuen Daimler Truck Konzern die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der eigenen Strategie verbessern.

Das in der Daimler Truck AG gebündelte Nutzfahrzeuggeschäft wurde vollständig aus dem Daimler-Konzernverbund herausgelöst und unter dem Dach der Daimler Truck Holding AG in einen eigenständigen Konzern mit eigenständigen Finanzdienstleistungsunternehmen überführt. Die Aktien der Daimler Truck Holding AG wurden am 10.12.2021 erstmalig an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Die Angaben in unserem Nachhaltigkeitsbericht beziehen sich auf den gesamten Daimler Truck-Konzern. Der Daimler Truck-Konzern umfasst die Daimler Truck Holding AG und ihre Tochterunternehmen. Es werden alle produktionsrelevanten Mehrheitsbeteiligungen des Konzerns zu jeweils 100% in die Berechnung einbezogen (Kontrollansatz). Die Daimler Truck Holding AG ist das Mutterunternehmen des Daimler Truck-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Sie nimmt die Funktionen der Steuerung und Governance wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher. In der Daimler Truck AG sind die Aktivitäten von Daimler Trucks & Buses gebündelt. Sie ist als 100%iges direktes Tochterunternehmen die operative Führungsgesellschaft für das Nutzfahrzeuggeschäft und damit verbundene Finanzdienstleistungen. Daimler Truck Financial Services unterstützt den Vertrieb der Marken des Daimler Truck-Konzerns weltweit mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen.

Der Berichtszeitraum entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reicht.

GRI-Standards: Option „Kern“

GRI 102-54

Seit 2006 gehörte Daimler zunächst als „Organizational Stakeholder“, dann als „Gold Community Member“ und heute als Mitglied der „GRI Community“ dem Multi-Stakeholder-Netzwerk der Global Reporting Initiative (GRI) an. Daimler Truck wird diese Mitgliedschaft fortführen. Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option „Kern“ erstellt. Um den Anforderungen unserer Stakeholder nach Transparenz gerecht zu werden, geht die Berichterstattung an einigen Stellen über die geforderten Themen und themenspezifischen Angaben hinaus und ist somit umfassender als nach GRI-Standards: Option „Kern“ gefordert. Den umfassenden GRI-Inhaltsindex inklusive der Verweise und Auslassungserklärungen finden Sie in einem gesonderten PDF-Dokument.

[GRI-Index](#)

Was hat sich im Bericht verändert?

GRI 102-47/-48/-49

Der vorliegende Bericht basiert auf der nachhaltigen Geschäftsstrategie des Daimler Truck-Konzerns, somit die Daimler Truck Holding AG und ihre Tochterunternehmen. Der Hauptteil orientiert sich an der ESG (Environment, Social, Governance)-Systematik. Im Bereich Reporting erfolgt die Darstellung von Zielen, Due-Diligence- und spezifischen Management-Ansätzen, Maßnahmen und Erreichtem 2021 nach relevanten Standards und Rahmenwerken wie GRI und den Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen. Das übergreifende Management unserer Nachhaltigkeitsaktivitäten beschreiben wir im Abschnitt „Nachhaltige Unternehmensführung“. In diesem Abschnitt geht es außerdem um alle relevanten Informationen rund um Compliance sowie Partnerschaften in Politik und Gesellschaft. Im Abschnitt Umwelt werden die Themen Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung zusammengefasst und jeweils im Kontext der eigenen Produkte, der Produktion sowie der Lieferkette behandelt. Im Abschnitt Soziales geht es um Verkehrssicherheit, die eigenen Beschäftigten, und den Schutz der Menschenrechte. Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für Daimler Truck als Teil der damaligen Daimler AG und ihre Stakeholder besonders relevant sind, wurde 2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Die Analyse setzte sich aus folgenden Komponentenzusammen: einer umfassenden Analyse der Wettbewerber, der Medienberichterstattung, regulatorischer Vorgaben und kapitalmarktrelevanter Informationen, der Einflüsse der SDGs sowie einer breit angelegten

Online-Stakeholder-Umfrage und Experteninterviews. Wir haben die aus der Analyse resultierenden Nachhaltigkeitsthemen im Hinblick auf den Geschäftsverlauf für Daimler Truck geprüft, um die Themen für den vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht zu definieren und dies auch als Basis für die Weiterentwicklung unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie zu nutzen.

[Wesentlichkeitsanalyse](#)

Prinzipien der Berichterstattung

GRI 102-46

Wir erkennen unsere Verantwortung für den Inhalt des Nachhaltigkeitsberichts 2021 an. Wir haben nach bestem Wissen und Gewissen die Informationen im Nachhaltigkeitsbericht 2021 unter Berücksichtigung der Art der Geschäftstätigkeit, des jeweiligen Informationsprozesses, der Art der Informationen und der angewandten Mess-, Berechnungs- oder Schätzmethode frei von wesentlichen Fehlern oder Auslassungen zusammengestellt. Um die Vollständigkeit der Informationen zu gewährleisten, wurden im etwaigen Falle unzureichender Datenlagen entsprechende Auslassungserläuterungen gemäß GRI-Anforderungen verfasst.

Die auf dieser Grundlage dargestellten Informationen sind unserer Auffassung nach ausgewogen, angemessen und vollständig in Bezug auf die wesentlichen Themen. Sachverhalte, die entsprechend der gesetzlichen Wesentlichkeitsdefinition als relevant eingestuft wurden, sind Bestandteil der Nichtfinanziellen Erklärung 2021.

[Nichtfinanzielle Erklärung, Geschäftsbericht Daimler Truck 2021](#)

Nichtfinanzielle Erklärung (NFE)

Die Nichtfinanzielle Konzernklärung wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) veröffentlicht. Diese gilt für den Daimler Truck-Konzern (§ 315 HGB). Der Abschlussprüfer, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, hat eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung der Nichtfinanziellen Konzernklärung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit vorgenommen. Die entsprechend geprüften Inhalte der Nichtfinanziellen Erklärung sind auch in diesem Nachhaltigkeitsbericht 2021 enthalten.

[Nichtfinanzielle Erklärung, Geschäftsbericht Daimler Truck 2021](#)

Reporting-Prozess und Qualitätssicherung

Wir überprüfen in einem internen Prozess unsere Ziele, Maßnahmen und Fokusthemen und nehmen ausführliche Benchmark-Analysen vor.

Datenerfassung und Berichtsgrenzen

Wirtschaftsdaten

Die Informationen zu wirtschaftlichen Zusammenhängen im Nachhaltigkeitsbericht 2021 basieren auf den Angaben des Daimler Truck Geschäftsberichts 2021. Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG sowie der für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2021 sind von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit geprüft worden.

[Geschäftsbericht Daimler Truck 2021](#)

Daten zu Beschäftigten

Die Zahlen und Fakten im Kapitel „Beschäftigte“ entsprechen den Zahlen und Fakten im Daimler Truck Geschäftsbericht 2021. Für die Personaldatenberichterstattung wird hauptsächlich das elektronische Personalplanungs- und Reporting-Tool „HR eDATA“ genutzt, in das Daten aller konsolidierten Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns einfließen. Ergänzt werden diese durch Daten des Personalplanungs- und Reportings-Tools „HR ePARS“. In den Texten und Grafiken machen wir deutlich, ob sich Angaben auf den Konzern oder nur auf Teilbereiche beziehen.

Datenerfassung produktionsbezogener

Energie- und Umweltdaten

Den Daten dieses Berichts liegt die Daimler Truck Konzernstruktur zum Stichtag des 31. Dezember 2021 zugrunde. Einbezogen sind alle Produktionsstätten betrieblich kontrollierter Daimler Truck Konzerngesellschaften. Neue Standorte sind nach der Übernahme der betrieblichen Kontrolle durch den Daimler Truck-Konzern spätestens im nächsten Berichtsjahr vollständig berücksichtigt. Die Standorte der Daimler Truck Financial Services bleiben unberücksichtigt. Die veröffentlichten Daten wurden im Frühjahr 2022 erhoben und rückwirkend aktualisiert. Insofern können die Zeitreihen von zuvor veröffentlichten Daten abweichen. Insgesamt beziehen sich die produktionsbezogenen Energie- und Umweltdaten für 2021 auf 42 produzierende Standorte und deren Standortteile. Im Berichtsjahr 2021 haben wir 6 Standorte neu in den Berichtsumfang aufgenommen.

Spezifische Umwelt- und Energiedaten

Ressourcenverbrauch und Emissionen hängen größtenteils von der Produktionsmenge ab. Daher berechnen wir spezifische Werte für die einzelnen Geschäftsfelder Truck und Buses. Hierzu wird die Stückzahl der in den betrieblich kontrollierten Werken produzierten Fahrzeuge des Geschäftsfeldes auf die entsprechenden Daten der Produktionswerke bezogen. Die spezifischen Werte der Bereiche Trucks und Buses erheben wir gemäß der Geschäftsfeldzuordnung, die seit Dezember 2021 gilt. Die so gewonnenen spezifischen Daten können nur Orientierungswerte darstellen, denn sie berücksichtigen nicht die Entwicklung der Produktionstiefe, die Produktvielfalt und die Besonderheiten des teilweise geschäftsfeldübergreifenden Produktionsverbundes.

CO₂-Berechnung

GRI 305-1/-2/-5

Daimler Truck berechnet und dokumentiert seine CO₂-Emissionen nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 der Greenhouse Gas Protocol Initiative, gemäß den Kategorien Scope 1 und Scope 2. Die Scope 1- und Scope 2-Emissionen werden entsprechend dem Control-Ansatz des Greenhouse Gas Protocols (GHG Protocol) berichtet.

Dokumentiert werden alle direkten CO₂-Emissionen aus unternehmenseigenen Emissionsquellen (Scope 1) sowie die indirekten Emissionen aus der Erzeugung des eingekauften Stroms und der Fernwärme (Scope 2).

- **Scope 1:** Unsere direkten Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas und Kohle berechnen wir mit konstanten CO₂-Emissionsfaktoren des World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) oder der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt).
- **Scope 2:** Die indirekten Emissionen von Fernwärme und Strom aus externer Erzeugung errechnen wir 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“ erheben wir die CO₂-Emissionsfaktoren der lokalen Stromtarife oder Stromversorgungsunternehmen an unseren weltweiten Standorten. Wo diese nicht verfügbar sind, wird weiterhin der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor der Internationalen Energieagentur (IEA) beziehungsweise der United States Environmental Protection Agency (EPA) für die USA verwendet. Zu Vergleichszwecken werden auch die CO₂-Emissionen gemäß der Methode „location-based“ ausgewiesen, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet.

Redaktioneller Hinweis

GRI 102-51/-52

Unseren letzten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichten wir als Teil der Daimler AG am 29. März 2021 unter dem Titel „Spurwechsel – Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2020“. Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht erscheint am 8. Juni 2022 und trägt den Titel „Nachhaltigkeitsbericht 2021“. Unser nächster Bericht ist für März/April 2023 geplant.

Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie „antizipieren“, „annehmen“, „glauben“, „einschätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „können/könnten“, „planen“, „projizieren“, „sollten“ und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Ansprechpartner des Berichts

GRI 102-53

Sustainability Management & Human Rights Compliance
sustainability_dt@daimlertruck.com

GRI-Index

GRI 102-55

Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option „Kern“ erstellt. Um den Anforderungen unserer Stakeholder nach Transparenz gerecht zu werden, geht die Berichterstattung an einigen Stellen über die geforderten Themen und themenspezifischen Angaben hinaus und ist somit umfassender als nach GRI-Standards: Option „Kern“ gefordert. Relevante Indikatoren weisen wir direkt in den Texten und gebündelt im GRI-Index aus.

Den GRI-Index finden Sie hier:

 [GRI-Index](#)

Impressum

GRI 102-1/-3

Herausgeber

Daimler Truck Holding AG
70771 Leinfelden-Echterdingen
Deutschland

Fotos

Bildarchiv Daimler Truck AG
iStock
Getty Images

Kontakt

Daimler Truck
HPC DTF2B
70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland
E-Mail: sustainability_dt@daimlertruck.com
Tel. +49 711 8485-0 (Zentrale)

© 2022 Daimler Truck AG

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

Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit
bei Daimler Truck finden Sie unter

➔ www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/