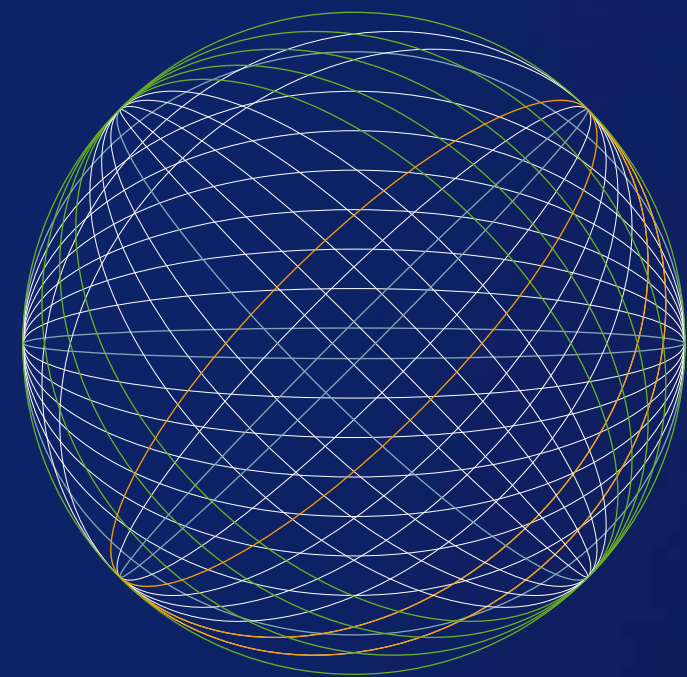


DAIMLERCHRYSLER

360

360 GRAD · NACHHALTIGKEIT 2007

FAKTEN



DaimlerChrysler

360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit 2007



Handlungsfelder der Nachhaltigkeit

Um seinen Erfolg langfristig zu sichern, hat sich DaimlerChrysler dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet. Das Unternehmen setzt ethische Maßstäbe für die Geschäftstätigkeit und gliedert sich in drei Dimensionen der Verantwortung – die wirtschaftliche, die ökologische und die soziale.

Ökonomie

| Einfluss von DaimlerChrysler auf ... | Herausforderungen/Aktivitäten | Seite |
|--------------------------------------|--|----------------|
| ... Globalisierungsprozesse | <ul style="list-style-type: none"> – Begegnung konjunktureller Schwankungen durch ein starkes Marken- und Produktportfolio, durch globale Präsenz und Vernetzung sowie Technologieführerschaft – Nachhaltigkeitsmanagement zur Abfederung von negativen sozialen und ökologischen Folgen der Globalisierung innerhalb des DaimlerChrysler-Einflussbereichs | 20, 21, 23, 52 |
| ... Zulieferer | <ul style="list-style-type: none"> – Globales, leistungsfähiges und nachhaltiges Zulieferernetzwerk – Weiterentwicklung der Extended-Enterprise®-Philosophie, einschließlich der External Balanced Scorecard – Kommunikation der DaimlerChrysler-Prinzipien zur sozialen Verantwortung und Nachhaltigkeit | 16, 22, 40, 50 |

Ökologie

| Einfluss von DaimlerChrysler auf ... | Herausforderungen/Aktivitäten | Seite |
|---|---|---------------|
| ... den anthropogenen Treibhauseffekt und damit den globalen Klimawandel Produktion: <ul style="list-style-type: none"> – direkt durch die Nutzung fossiler Energieträger in Produktion, Entwicklung und Verwaltung – indirekt durch die Nutzung fossil erzeugter Fernwärme und von Strom Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> – indirekt durch die Mitverantwortung für die CO₂-Emissionen der produzierten Pkw und Nutzfahrzeuge | Reduktion der CO ₂ -Emissionen in der Produktion durch die Nutzung kohlenstoffarmer Energieträger, durch Kraft-Wärme-Kopplung, Energieeinsparung, Effizienzerhöhung, Wärmerückgewinnung und durch internes Benchmarking; Status 2006: 7,25 Mio. Tonnen CO ₂ , Rückgang um 8,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr Fahrzeugseitige Reduktion der CO ₂ -Emissionen u.a. durch <ul style="list-style-type: none"> – Einführung des Siebengang-Automatikgetriebes 7G-TRONIC – Einführung der strahlgeführten Benzin-Direkteinspritzung – Einführung von Piezo-Injektoren bei Dieselmotoren – Markteinführung der zweiten Generation smart fortwo – Ausbau der CNG-Fahrzeugpalette | 25, 28-39 |
| ... die Luftverschmutzung Produktion: <ul style="list-style-type: none"> – durch industrielle Emissionen (VOC, NO_x, SO₂, CO, Staub) an den Produktionsstandorten; von Bedeutung sind allerdings nur die VOC-Emissionen wegen des Ozonbildungspotenzials (Sommersmog) Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> – indirekt durch die Emissionen der produzierten Fahrzeuge im Straßenverkehr (primär NO_x, Feinstaub) | Reduktion der Abgasemissionen durch <ul style="list-style-type: none"> – serienmäßige Ausstattung aller Mercedes-Benz Diesel-Pkw mit Rußfilter in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden – Markteinführung des E 320 BLUETEC zunächst in den USA und in Kanada – Einführung der BLUETEC-Technologie für Mercedes-Benz Lkw auf Basis der SCR-Technik im Jahr 2004 und damit Vorerfüllung der Euro-4- und Euro-5-Standards | 25, 35-37, 39 |

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft

| Einfluss von DaimlerChrysler auf ... | Herausforderungen/Aktivitäten | Seite |
|---|--|--------|
| ... die Beschäftigungssituation | Durch Personalanpassungsprogramme wie <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung des neuen Managementmodells (Verwaltungsbereiche), des CORE-Programms bei der Mercedes Car Group und des „Chrysler Group Recovery and Transformation Plan“ – Sicherstellung eines fairen Umsetzungsprozesses (etwa durch Unterstützung bei Suche einer neuen Arbeitsstelle) unter Berücksichtigung bestehender Vereinbarungen (Zukunftssicherung 2012) | 43, 45 |
| ... die Sicherheit im Straßenverkehr und die Vermeidung von Unfällen | <ul style="list-style-type: none"> – Die Fahrzeugsicherheit von Pkw und Nutzfahrzeugen gehört zu den Kernkompetenzen von DaimlerChrysler – Umfangreiche Investitionen in die Entwicklung und Vermarktung von Assistenz- und Sicherheitssystemen – Langfristiges Ziel: Vision vom unfallfreien Fahren | 53-57 |

360



360 GRAD • NACHHALTIGKEIT 2007

FAKTEN

Inhalt

| | | | |
|---|----|---|----|
| Vorwort | 6 | Ökologie | 24 |
| Weltkonzern und Weltbürger | 8 | | |
| 1.0 Das Unternehmen DaimlerChrysler | 9 | 1.0 Umweltstrategie und Umweltpolitik | 26 |
| 2.0 Das Produktportfolio | 9 | 1.1 Organisation des konzernweiten Umweltmanagements | 26 |
| 3.0 Werte und Strategie | 11 | 1.2 Bausteine und Prozesse | 26 |
| 4.0 Corporate Governance bei DaimlerChrysler | 12 | 2.0 Umweltschutz bei den Produkten | 29 |
| 4.1 Organe der Unternehmensführung | 13 | 2.1 Strategie für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft | 29 |
| 4.2 DaimlerChrysler-Standards geschäftlichen Verhaltens | 13 | 2.1.1 Forschung und Produktentwicklung | 29 |
| 5.0 Risikomanagement und Compliance | 14 | 2.2 Neue Antriebs- und Fahrzeugkonzepte | 30 |
| 6.0 Dialog mit Interessengruppen | 15 | 2.2.1 Verbrennungsmotoren | 30 |
| 7.0 Aktuelle Themen der Unternehmensethik | 17 | 2.2.2 Hybridantriebe | 31 |
| Ökonomie | 18 | 2.2.3 Brennstoffzellenantriebe | 31 |
| 1.0 Managementansatz | 20 | 2.2.4 Kraftstoffe der Zukunft: Neue Treibstoffe ersetzen fossilen Sprit | 33 |
| 2.0 Geschäftsentwicklung 2006 | 20 | 2.2.5 Umweltgerechte Produktentwicklung | 33 |
| 3.0 Die DaimlerChrysler-Aktie in Nachhaltigkeitsindizes | 20 | 2.3 Produkt und Produktnutzung | 34 |
| 4.0 Marktpräsenz | 21 | 2.3.1 Kraftstoffverbrauch und CO ₂ -Emissionen | 34 |
| 5.0 Weltweiter Einkauf | 22 | 2.3.2 Luftschadstoffemissionen | 35 |
| 6.0 Indirekte wirtschaftliche Einflüsse | 23 | 2.3.3 Geräuschemissionen | 37 |
| | | 2.3.4 Service und Wartung | 37 |
| | | 2.3.5 Vertrieb und Händler | 37 |
| | | 3.0 Umweltschutz in der Produktion | 38 |
| | | 3.1 Strategie für den Umweltschutz in der Produktion | 38 |
| | | 3.2 Energie und Klimaschutz | 38 |
| | | 3.3 Luftreinhaltung | 39 |
| | | 3.4 Abfallvermeidung und Recycling | 39 |
| | | 3.5 Gewässerschutz | 40 |
| | | 3.6 Bodenschutz und Altlastensanierung | 40 |
| | | 3.7 Lärmschutz | 40 |
| | | 3.8 Lieferverkehr und Logistik | 40 |
| | | 3.9 Zulieferer und Umweltschutz | 40 |
| | | Externes Statement | 41 |

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft 42

1.0 Beschäftigung 44

| | | |
|-----|---|----|
| 1.1 | Beschäftigungsentwicklung 2006 | 45 |
| 1.2 | Fluktuation | 45 |
| 1.3 | Flexibilität beim Personaleinsatz | 45 |
| 1.4 | Zufriedenheit der Mitarbeiter | 46 |
| 1.5 | Soziale Sicherheit: Alters- und Gesundheitsvorsorge | 46 |
| 1.6 | Initiative „Aging Workforce“ | 46 |

2.0 Arbeits- und Managementbeziehungen 47

| | | |
|-------|---|----|
| 2.1 | Gewerkschaftliche Organisation der Arbeitnehmer | 47 |
| 2.2 | Leistung und Vergütung | 47 |
| 2.3 | Führungskräfteentwicklung | 47 |
| 2.4 | Berufliche Aus- und Weiterbildung | 47 |
| 2.5 | Arbeitssicherheit und Gesundheit | 48 |
| 2.5.1 | Deutschland | 48 |
| 2.5.2 | Nordamerika | 49 |
| 2.5.3 | Internationale Initiativen | 49 |
| 2.6 | Diversity | 49 |
| 2.6.1 | Weltweites Diversity-Management | 49 |
| 2.6.2 | Diversity im Einkauf | 50 |

3.0 Menschenrechte 51

4.0 Gesellschaftliches Engagement 51

| | | |
|-----|---|----|
| 4.1 | Public Policy | 51 |
| 4.2 | Wettbewerbsrechtliches Verhalten | 52 |
| 4.3 | Corporate Citizenship und Philanthropie | 52 |

5.0 Produktverantwortung 53

| | | |
|-----|--|----|
| 5.1 | Fahrzeugsicherheit | 53 |
| 5.2 | Die gesellschaftliche Verantwortung als Hersteller | 56 |

6.0 Verbesserung und Pflege der Kundenbeziehungen 58

Ziele zur Nachhaltigkeit 2007 60

Berichtsprofil 65

Grafikübersicht 66

Impressum und Kontakt 67

Ergänzende und vertiefende Informationen

(mit dem Symbol —● www und einer Index-Nummer gekennzeichnet)
finden Sie online unter:

www.daimlerchrysler.com/nachhaltigkeit

Vorwort



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

der weltweite Bestand an Automobilen wächst und wächst – fünfmal schneller als die Erdbevölkerung. Insgesamt hat sich die Zahl der Fahrzeuge seit 1950 mehr als verzehnfacht. Experten gehen davon aus, dass es 2050 bereits zwei Milliarden Pkw geben wird – dreimal so viele wie heute.

Der größte Teil dieses Zuwachses entfällt auf China, Indien und die Schwellen- und Entwicklungsländer. Das ist nicht überraschend: Individuelle Mobilität spielt seit jeher eine Schlüsselrolle, wenn sich Gesellschaften modernisieren. Schließlich beflügelt das Auto nicht nur Wachstum und Wohlstand; es bedeutet für viele Menschen auch einen realen Zugewinn an persönlicher Freiheit: Die leichtere Überwindung von Entfernungen, die damit verbundene Emanzipation von den Bedingungen des Herkunftsmilieus, die Entdeckung neuer Arbeits- und Lebenschancen, das gleichzeitige Angebot eines privaten und mobilen Rückzugsraums – das alles sind Gründe, aus denen Automobilität und soziale Mobilität traditionell eng miteinander verknüpft sind. Das wird auch in Zukunft so bleiben: Die Erfolgsgeschichte des Autos geht weiter. Genauso klar ist allerdings, dass der Anstieg des weltweiten Straßenverkehrs zugleich eine gewaltige Herausforderung darstellt: für die Verkehrssicherheit, für die Energieversorgung, für das gesellschaftliche Umfeld, aber insbesondere auch für die Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen.

Wie gehen wir als Erfinder des Automobils mit dieser Herausforderung um? Was tun wir bei DaimlerChrysler, um die vielfältigen Anforderungen in eine gesamtheitlich verantwortbare Balance zu bringen?

Das sind Fragen, auf die wir täglich Antworten geben müssen – und einige der grundlegenden präsentieren wir in unserem diesjährigen Nachhaltigkeitsbericht. Internationaler Orientierungsrahmen sind dabei unter anderem die Prinzipien des „Global Compact“ der Vereinten Nationen zu Menschenrechten, Arbeitsbeziehungen, Umweltschutz und dem Kampf gegen Korruption, zu denen wir uns verpflichtet haben. Als roter Faden dient unser Leitbild nachhaltiger Mobilität. Es beruht auf der Überzeugung, dass ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung zusammengehören: So wichtig jede einzelne dieser Dimensionen ist, so eindeutig werden wir doch unserer Gesamtverantwortung nur gerecht, wenn wir auch die jeweils anderen im Blick haben. Man könnte auch sagen: Unser Verständnis von Nachhaltigkeit umfasst „360 GRAD“ – deshalb der Titel dieser Dokumentation.

Natürlich spielt der Umweltschutz eine zentrale Rolle – übrigens nicht erst, seit das Thema Schlagzeilen macht. Jeden Tag investieren wir

15 Millionen Euro in Forschung und Entwicklung. Ein Großteil davon fließt direkt in Technologien für saubere und umweltfreundliche Fahrzeuge. Auf diese Weise haben wir den Flottenverbrauch und die CO₂-Emissionen unserer Pkw in Europa seit 1995 um 20 Prozent gesenkt; heute ist bereits jeder fünfte Mercedes ein 5-Liter-Auto. Das ist gut, aber wir wollen noch besser werden – mit allen Marken und auf sämtlichen Märkten. Deshalb machen wir Benzinmotoren so effizient wie Diesellaggregate – und Dieselantriebe so sauber wie Benzin. Mit der zweiten Generation der Benzin-Direkteinspritzung und unseren stickoxidarmen BLUETEC-Dieseln kommen wir diesem Ziel bereits einen wichtigen Schritt näher. Doch auch in puncto Hybridtechnologie sind wir gut aufgestellt: Bei Hybridbussen sind wir heute Weltmarktführer. Und jeder unserer neu entwickelten Pkw wird in Zukunft die Hybridoption erlauben.

Zugleich bereiten wir unsere Motoren auf alternative Kraftstoffe vor, um die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu verringern. Dabei setzen wir vor allem auf synthetische Kraftstoffe, die natürliche Ressourcen schonen, weitgehend CO₂-neutral sind und bis zu 50 Prozent weniger Partikelemissionen verursachen.

Langfristig halten wir am Ziel des immer emissionsärmeren und schließlich emissionsfreien Fahrens z. B. mithilfe der Brennstoffzelle fest. Bis zur Erreichung dieses Ziels ist es zwar noch ein weiter Weg – und der Erfolg hängt auch nicht allein von der Automobilindustrie ab. Dennoch ist das emissionsarme bzw. -freie Automobil die überzeugendste Lösung, um wachsenden Mobilitätsbedarf und wirksamen Umweltschutz nachhaltig miteinander zu vereinbaren.

Größere Fahrzeugsicherheit kommt als weitere Anforderung bei unserem Verständnis einer zentralen Verantwortung für unsere Kunden und die Gesellschaft hinzu. Gerade hier ist DaimlerChrysler traditionell führend: Vom Airbag über ABS bis zu ESP® haben wir das immer wieder bewiesen. Und was heutige Sicherheitstechnik kann, zeigt exemplarisch unser Mercedes-Benz „Safety Truck“: Er kombiniert alle derzeit lieferbaren Assistenz- und Sicherheitssysteme und senkt damit die Unfallhäufigkeit um 50 Prozent. Die Verwirklichung unserer Vision vom unfallfreien Fahren rückt näher.

Und doch: Wirklich nachhaltig handeln wir erst, wenn wir keines unserer ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Ziele über unsere ethischen Prinzipien stellen. Deshalb haben wir eine globale Compliance-Organisation aufgebaut, die durch klare Kommunikation und konsequente Umsetzung dafür sorgt, dass unsere Verhaltensrichtlinien auch gelebte Geschäftspraxis sind.

Wir müssen und wollen uns das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter verdienen – deshalb wissen wir auch, dass unsere

Mitverantwortung für die Gesellschaft, in der wir leben und arbeiten, nicht am Werkstor endet. Soweit es in unserer Macht steht, tragen wir aktiv zur Lösung gesamtgesellschaftlicher Aufgaben bei: von der Förderung des interkulturellen Dialogs im Rahmen unseres „Mondialogo“-Projekts bis zur Bekämpfung von HIV/AIDS in Afrika. Zugleich engagieren sich viele unserer Mitarbeiter ehrenamtlich für gemeinnützige Zwecke.

Letztlich hängt der Unternehmenserfolg am Können und Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Allein in Deutschland beschäftigen wir rund 8.000 Auszubildende – mehr als jeder andere deutsche Automobilhersteller. Über unseren eigenen Bedarf hinaus wollen wir auf diese Weise dazu beitragen, dass so viele Jugendliche wie möglich einen soliden Start ins Berufsleben haben.

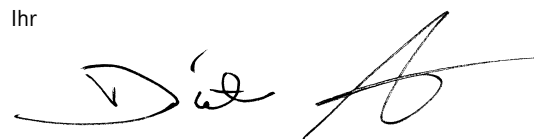
Gezielte Förderung von weiblichen Spitzenkräften ist ein weiteres wichtiges Thema für uns: Hier haben wir Nachholbedarf. Deshalb haben wir in diesem Jahr ein entsprechendes Mentoringprogramm gestartet; es soll Frauen, die es durch ihre eigene Leistung schon weit gebracht haben, dabei unterstützen, durch eben diese Leistung in Zukunft noch weiter zu kommen. Gleichzeitig wollen wir die Möglichkeiten zur Vereinbarung von Familie und Beruf in Deutschland verbessern und bis zu 350 zusätzliche Betreuungsplätze für Kleinkinder anbieten.

Was die in der Summe „richtige“ Balance zwischen den verschiedenen Aspekten unserer Verantwortung ausmacht, ist naturgemäß nicht immer leicht zu entscheiden. Klar ist dagegen, dass das eine mit dem anderen eng zusammenhängt: Je ausgeprägter unser wirtschaftlicher Erfolg, desto sicherer auch unsere Arbeitsplätze und desto größer unsere Fähigkeit, der Gesellschaft etwas zurückzugeben. Auf diese Weise schaffen wir Mehrwert für alle.

Das ist unser Verständnis von nachhaltiger Mobilität – und auf dieser Basis wollen wir die Zukunft des Automobils gestalten. Machen Sie sich auf den folgenden Seiten Ihr eigenes Bild.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Ihr

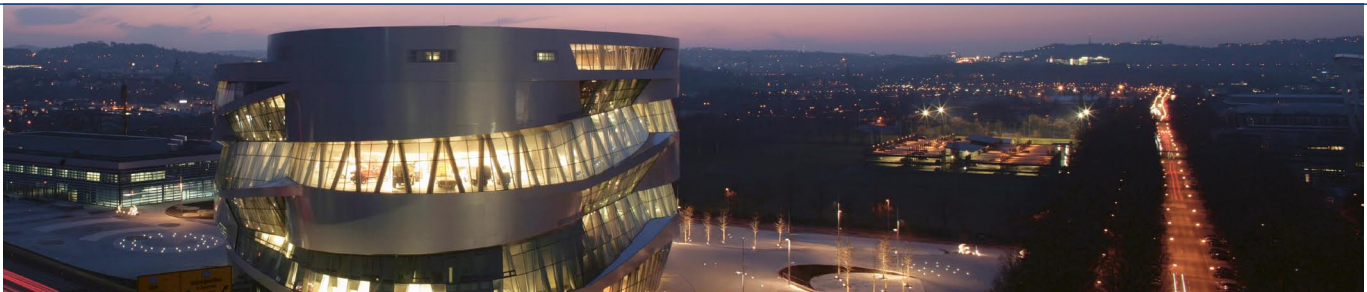


Dieter Zetsche

Vorstandsvorsitzender der DaimlerChrysler AG
und Leiter der Mercedes Car Group

Weltkonzern und Weltbürger

DaimlerChrysler gehört zu den weltweit führenden Automobilherstellern. Der Erfolg des Unternehmens basiert auf einem klaren Wertefundament. Darin sind die Verpflichtung zur Spitzenleistung und zu geschäftlicher Integrität sowie das Bekenntnis zur Verantwortung gegenüber Mensch und Umwelt verankert.



1.0 Das Unternehmen DaimlerChrysler

DaimlerChrysler mit Sitz in Stuttgart blickt auf eine mehr als hundert-jährige Tradition zurück, die von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist DaimlerChrysler ein führender Anbieter von hochwertigen Pkw, Geländewagen, Sports-Tourern, Minivans und Pickups sowie der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6 Tonnen und Bussen über 8 Tonnen.

Mit seinen starken Marken und dem umfassenden Angebot an Fahrzeugen, das vom Kleinwagen bis zum Schwer-Lkw reicht und um maßgeschneiderte Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette ergänzt wird, ist DaimlerChrysler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 21 Ländern. Die weltweite Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet DaimlerChrysler Vorteile im internationalen Wettbewerb. Weltweit waren mehr als 360.000 Mitarbeiter zum Jahresende 2006 für DaimlerChrysler tätig.

Aktuelle Entwicklungen. Der vorliegende Bericht spiegelt die Geschäftsstrukturen der DaimlerChrysler AG zum 31.12.2006 wider. Die Berichtsinhalte fokussieren auf die Konzernbilanz zum Thema Nachhaltigkeit des Geschäftsjahres 2006.

Der Vorstand sowie der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG haben im Mai 2007 das künftige Konzept für die Chrysler Group und die Neuausrichtung für die DaimlerChrysler AG beschlossen. Eine Tochtergesellschaft des Private-Equity-Unternehmens Cerberus Capital Management, L.P., New York, übernimmt eine Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft von DaimlerChrysler.

2.0 Das Produktportfolio

Das Produktangebot der **Mercedes Car Group** reicht von den Premi-umfahrzeugen der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren über die Luxuslimousine Maybach bis hin zu den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart. Der Großteil der Fahrzeuge wird in Deutschland gefertigt, das Geschäftsfeld produziert aber unter anderem auch in den USA, in Frankreich, Südafrika, Brasilien, Indien, Malaysia, Thailand, Vietnam, Indonesien und seit dem Jahr 2006 auch in China. — www.1

Die wichtigsten Absatzmärkte im Jahr 2006 waren Deutschland mit 28 Prozent, die übrigen Märkte Westeuropas (34 Prozent), die USA (20 Prozent) und Japan (4 Prozent).

Die **Chrysler Group** entwickelt, produziert und verkauft Pkw, Sports Tourer, Minivans, Geländewagen und Transporter der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. Darüber hinaus fertigt und vermarktet die Chrysler Group Ersatzteile und Zubehör unter der Marke MOPAR. Produktionsstätten liegen vor allem in den USA, in Kanada und in Mexiko. Wachsende Bedeutung für die Produktion von Fahrzeugen der Chrysler Group gewinnt auch der Standort China. 79 Prozent der Fahrzeuge wurden im Jahr 2006 in den USA, 8 Prozent in Kanada und 5 Prozent in Mexiko abgesetzt. In Märkte außerhalb des NAFTA-Raums wurden 8 Prozent der Fahrzeuge geliefert.

Als der weltweit führende Hersteller von Lkw entwickelt und fertigt die **Truck Group** in einem globalen Verbund Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso. Produktionsstandorte befinden sich vor allem in Nordamerika, Westeuropa, Lateinamerika sowie in Japan und in der Türkei. Die Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie die Spezialfahrzeuge Unimog und Econic. Auch die Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Mitsubishi Fuso zählen zum Produktangebot der Truck Group. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2006 der NAFTA-Raum mit 35 Prozent, Westeuropa (20 Prozent), Asien (27 Prozent) und Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 7 Prozent.

Das Geschäftsfeld **Financial Services** unterstützt den Absatz der Automobilmarken des DaimlerChrysler-Konzerns in mehr als 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasinglösungen für Händler und Endkunden. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen und Flottenmanagement. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Nordamerika und Westeuropa. In Deutschland bietet die DaimlerChrysler Bank neben den automobilbezogenen Finanzdienstleistungen auch Geldanlageprodukte und Kreditkarten an. Am Konsortium Toll Collect, das am 1. Januar 2005 in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung für Lkw über 12 Tonnen in Betrieb genommen hat, ist DaimlerChrysler Financial Services mit 45 Prozent beteiligt.

Das Segment **Van, Bus, Other** umfasst die Bereiche Transporter und Busse, die Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), die Konzernforschung, die Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften. Der Bereich Transporter produziert an verschiedenen Standorten in Deutschland, Spanien und Argentinien die Mercedes-Benz Baureihen Vito/Viano, Sprinter und Vario in den Gewichtsklassen von 2 bis 7,5 Tonnen. Hauptabsatzmärkte sind Westeuropa (70 Prozent) und die NAFTA (11 Prozent). In der NAFTA wird der Sprinter auch unter den Marken Dodge und Freightliner vertrieben und ab dem Jahr 2007 zusätzlich in den USA produziert.

Das Angebot des Bereichs Busse umfasst Reise-, Stadt- und Überlandbusse sowie Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion. Die wichtigsten Produktionsstandorte liegen in Deutschland, der Türkei, Brasilien und der NAFTA. 48 Prozent des Umsatzes erzielte der Bereich in Westeuropa, 17 Prozent in den NAFTA-Märkten und 16 Prozent in Lateinamerika.

→ [www 2](#)

| Das Unternehmen | | Grafik 1 | | |
|--|---------|---|---------|------------------------|
| Marken: Mercedes-Benz, smart, Maybach, Chrysler, Jeep®, Dodge, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra, Mitsubishi Fuso, Thomas Built Buses, Orion | | Bilanzsumme: 190,0 Mrd. Euro | | |
| Rechtsform: Aktiengesellschaft (AG) nach deutschem Recht | | Weltweite Börsen: Die DaimlerChrysler-Aktie ist an den Börsen von Frankfurt, New York und Stuttgart notiert. | | |
| Vorstandsvorsitzender: Dieter Zetsche | | Aktionäre: DaimlerChrysler ist im Besitz von europäischen, amerikanischen und weiteren internationalen Investoren. Es sind mehr als eine Milliarde Aktien (31. Dezember 2006) im Umlauf. | | |
| Vorstand: Besteht aus neun Mitgliedern, einschließlich des Vorsitzenden und der Verantwortlichen für die Geschäftsfelder und Zentralressorts. | | Umsatz: 151,6 Mrd. Euro im Geschäftsjahr 2006 | | |
| Aufsichtsrat: Besteht aus zehn Aktionärsvertretern und zehn Arbeitnehmervertretern. Der Aufsichtsrat bestellt den Vorstand und genehmigt wichtige unternehmensrelevante Entscheidungen. | | Automobilabsatz: Im Geschäftsjahr 2006 hat DaimlerChrysler 4,7 Mio. Fahrzeuge verkauft (2005: 4,8 Mio.). | | |
| Zentralen: Stuttgart/Deutschland und Auburn Hills, Michigan/USA | | Mercedes Car Group: 1.251.797 (+3 Prozent) | | |
| Beschäftigte: 360.385 am Jahresende 2006 | | Chrysler Group: 2.654.710 (-6 Prozent) | | |
| Auszubildende: 9.352 am Jahresende 2006 | | Truck Group: 536.956 (+1 Prozent) | | |
| Börsenkapitalisierung: Rund 47,6 Mrd. Euro (29. Dezember 2006). | | Van, Bus, Other: 305.001 (-3 Prozent) | | |
| | | Financial Services: Verwaltung eines Leasing- und Absatzfinanzierungsportfolios von 113,3 Mrd. Euro (-4 Prozent) | | |
| Kennzahlen DaimlerChrysler-Konzern | | | | |
| | 2006 | 2005 | 2004 | 2006/2005 |
| Wert in Millionen Euro | | | | Veränderung in Prozent |
| Umsatz | 151.589 | 149.776 | 142.059 | +1 |
| Westeuropa | 50.122 | 47.337 | 48.845 | +6 |
| davon Deutschland | 22.198 | 20.948 | 22.315 | +6 |
| NAFTA | 75.347 | 77.611 | 73.266 | -3 |
| davon USA | 63.925 | 67.015 | 64.232 | -5 |
| Übrige Märkte | 26.120 | 24.828 | 19.948 | +5 |
| Sachinvestitionen | 5.938 | 6.580 | 6.386 | -10 |
| Forschungs- und Entwicklungsaufwand | 5.331 | 5.649 | 5.658 | -6 |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 14.016 | 12.353 | 11.060 | +13 |
| Operating Profit | 5.517 | 5.185 | 5.754 | +6 |
| Konzernergebnis | 3.227 | 2.846 | 2.466 | +13 |
| je Aktie (in Euro) | 3,16 | 2,80 | 2,43 | +13 |
| Dividendensumme | 1.542 | 1.527 | 1.519 | +1 |
| Dividende je Aktie (in Euro) | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 0 |
| Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2007 erfolgt die Finanzkommunikation auf Basis der International Financial Reporting Standards (IFRS). Die ausgewiesenen Zahlen des Jahres 2006 basieren dagegen noch auf den U.S. Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP). | | | | |

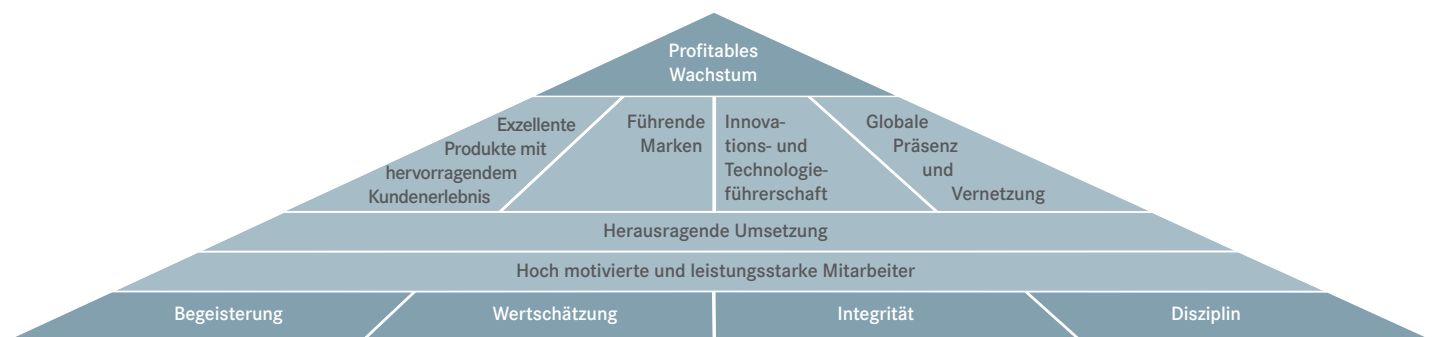
3.0 Werte und Strategie

DaimlerChrysler ist der Spitzenleistung verpflichtet und will sich in allen Feldern seiner Geschäftstätigkeit durch hervorragende Ergebnisse auszeichnen. Dieser Anspruch ist hoch, aber die Erwartungen der Kunden und anderer Anspruchsgruppen sind es auch. Um sie zu erfüllen, geben die Mitarbeiter von DaimlerChrysler jeden Tag ihr Bestes.

Zielprofil und Prioritäten. Im DaimlerChrysler-Zielsystem sind die Unternehmensziele konkretisiert, indem für jede Dimension Ist- und Zielposition definiert wurden. Zur besseren Operationalisierung erfolgte das sowohl auf Konzern- als auch auf Geschäftsfeldebene. In den Dimensionen „Exzellente Produkte mit hervorragendem Kundenerlebnis“ und „Führende Marken“ strebt DaimlerChrysler die weltweite Spitzenstellung an. Bei allen weiteren Kriterien will sich der Konzern in der Gruppe der führenden Unternehmen positionieren. In der Summe

Der Spitzenleistung verpflichtet

Grafik 2



Vier Grundwerte sind dabei maßgeblich: **Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin.** Sie sind das Fundament des unternehmerischen Handelns – und sie begründen eine Unternehmenskultur, die auf Spitzenleistung ausgerichtet ist. Dadurch will DaimlerChrysler dauerhaft Werte schaffen, und dafür arbeiten die Führungskräfte und alle Beschäftigten mit ihrer ganzen Kraft und Leidenschaft.

Zielsystem. Das strategische Ziel von DaimlerChrysler ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Unternehmenswert zu steigern. Mittelfristig will DaimlerChrysler zu den erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt gehören. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein strategischer Rahmen – das DaimlerChrysler-Zielsystem – definiert, der auf sechs strategischen Dimensionen und auf den Unternehmenswerten basiert:

- exzellente Produkte mit hervorragendem Kundenerlebnis,
- führende Marken,
- Innovations- und Technologieführerschaft,
- globale Präsenz und Vernetzung,
- herausragende Umsetzung,
- hoch motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter.

führen die Maßnahmen zur Erreichung des angestrebten Zielprofils auch zu einem deutlich verbesserten finanziellen Ergebnis, mit dem sichergestellt werden soll, dass DaimlerChrysler sich in der Automobilbranche in der Spitzengruppe bewegt.

DaimlerChrysler ScoreCard. Die DaimlerChrysler ScoreCard unterstützt die Umsetzung der Strategie. Sie stellt das Bindeglied zwischen dem Zielsystem und der operativen Steuerung der Geschäftsfelder dar, indem sie den Stand der Umsetzung und den Zielabgleich konsequent und regelmäßig verfolgt. Die ScoreCard dient als zusätzliches Managementinstrument. Sie ergänzt das finanzwirtschaftliche Steuerungsinstrumentarium um den Einsatz nicht finanzieller Leistungsindikatoren. Für alle Messgrößen wird der aktuelle Stand regelmäßig erfasst und im Rahmen der ScoreCard Reports vom Vorstand diskutiert. Abweichungen vom Zielpfad werden auf diese Weise früh erkannt und notwendige Kurskorrekturen eingeleitet.

→ [www 3](http://www.3)

Leitbild Nachhaltigkeit. Um den Erfolg und die Zukunft des Unternehmens langfristig zu sichern sowie die gesellschaftliche Akzeptanz der Geschäftstätigkeit auszubauen, hat sich DaimlerChrysler dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet. Dieses umfasst drei Dimensionen der Verantwortung:

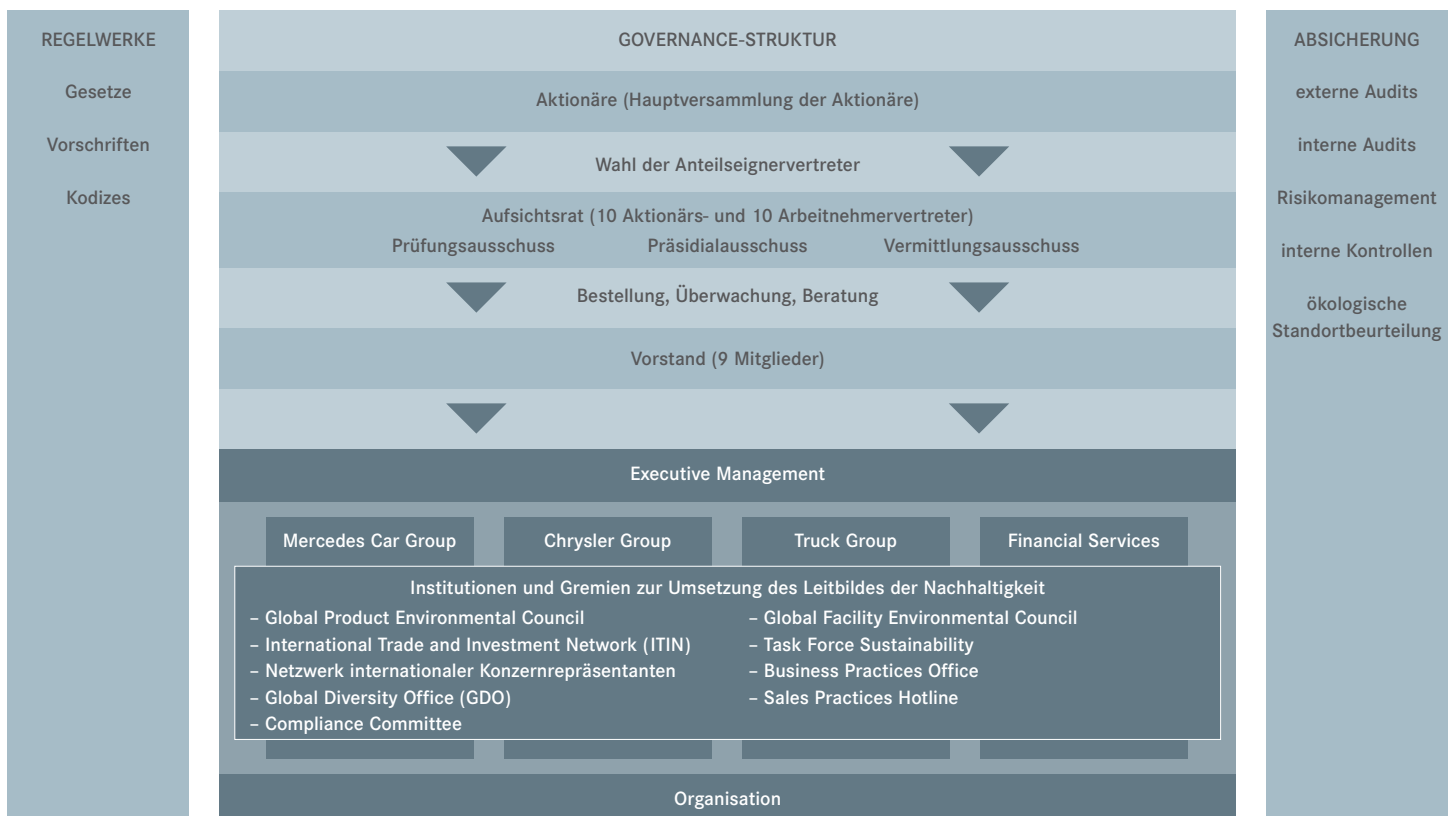
- die Verantwortung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und den dauerhaften ökonomischen Erfolg des Unternehmens;
- die Verantwortung für die Schonung der Ressourcen des Planeten und die Bewahrung einer intakten Umwelt für heutige wie für kommende Generationen;
- die Verantwortung gegenüber den Menschen, die an der Geschäftstätigkeit von DaimlerChrysler beteiligt oder von deren Auswirkungen betroffen sind, sowie gegenüber der Gesellschaft, als deren mitgestaltender Teil sich das Unternehmen versteht.

4.0 Corporate Governance bei DaimlerChrysler

Durch den Unternehmenssitz in Deutschland ergibt sich der Gestaltungsrahmen der Corporate Governance für DaimlerChrysler aus deutschem Recht. Da die Aktien des Unternehmens auch an der New York Stock Exchange (NYSE) notiert sind, werden von DaimlerChrysler auch die in den USA geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln beachtet. Dabei ist es dem Unternehmen ein Anliegen, zu einer praxisgerechteren Harmonisierung der bestehenden internationalen Anforderungen beizutragen. Über gesetzliche Bestimmungen hinaus orientiert sich das Handeln von DaimlerChrysler an international anerkannten Prinzipien (wie zum Beispiel denen des Global Compact) und Richtlinien (etwa der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) oder den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen). Ausführliche Informationen hierzu unter [www 4](http://www.4)

Corporate Governance bei DaimlerChrysler

Grafik 3



4.1 Organe der Unternehmensführung

Das deutsche Recht sieht für DaimlerChrysler drei Gesellschaftsorgane vor:

- die Hauptversammlung, bei der die Aktionäre ihre Rechte wahrnehmen und ihr Stimmrecht ausüben,
- der Vorstand, der für die Geschäftsführung des Unternehmens verantwortlich ist,
- der Aufsichtsrat, dessen Aufgabe es ist, den Vorstand zu überwachen und zu beraten. Der Aufsichtsrat hat drei Ausschüsse gebildet: den Präsidialausschuss, der insbesondere für die Vertragsangelegenheiten und Vergütungen der Vorstandsmitglieder verantwortlich ist; den Prüfungsausschuss, der sich mit Fragen der Finanzberichterstattung, Rechnungslegung, des Risikomanagements, der Abschlussprüfung, der internen Kontrollsysteme sowie der Behandlung von Beschwerden in diesen Zusammenhängen befasst, und den Vermittlungsausschuss, der ausschließlich zur Wahrnehmung der in § 31 Absatz 3 des deutschen Mitbestimmungsgesetzes genannten Aufgaben gebildet ist.

Die Entscheidungsbefugnisse der drei Gesellschaftsorgane sind strikt voneinander getrennt. Eine detaillierte Beschreibung der Grundsätze der Corporate Governance, der Rechte und Pflichten der Organe und ihrer Zusammensetzung sowie die Entsprechungserklärung zum Deutschen Corporate-Governance-Kodex sind im DaimlerChrysler-Geschäftsbericht 2006 → GB 2006 S. 112 ff., 126 ff., in der → Grafik 3 und unter → www 5 nachzulesen. Im Geschäftsbericht finden sich auch die im Jahr 2006 zum ersten Mal offengelegten individuellen Vergütungen der Vorstandsmitglieder. → GB 2006 S. 120 ff.

4.2 DaimlerChrysler-Standards geschäftlichen Verhaltens

DaimlerChrysler hat umfassende Standards geschäftlichen Verhaltens etabliert, die über gesetzliche Anforderungen hinausgehen. Dieses System, das über viele Jahre ausgestaltet wurde, bezieht sich direkt oder indirekt auf externe Grundsätze wie den Global Compact sowie auf Chartas oder Konventionen, etwa von der UN oder der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Das System gibt den Mitarbeitern Orientierung und erlaubt eine wirksame Steuerung und Überprüfung der Geschäftstätigkeit.

Bereits im Jahr 1999 hat DaimlerChrysler eine Verhaltensrichtlinie als umfassenden Verhaltenskodex formuliert, der im Jahr 2003 um die „Grundsätze der sozialen Verantwortung“ erweitert und um den

„Code of Ethics“ ergänzt wurde. 2006 kamen spezifische Konzernleitlinien und Konzernrichtlinien – sogenannte Corporate Policies und Guidelines – hinzu. Diese setzen die geschäftsethischen Standards der Verhaltensrichtlinie in Handlungsvorschriften um. Mit diesem mehrstufigen Regelwerk will DaimlerChrysler Konsistenz zwischen allen Verhaltensstandards gewährleisten. Seine einzelnen Elemente sind aufeinander bezogen und bauen, einer klaren Hierarchie folgend, aufeinander auf:

Unternehmenswerte. Die allgemeine Basis für die Geschäftstätigkeit von DaimlerChrysler ist in den Unternehmenswerten – Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin – formuliert, die der Konzernvorstand verabschiedet hat. → S. 11 f. Er hat auch die Konzernleitlinien und die Verhaltensrichtlinie beschlossen.

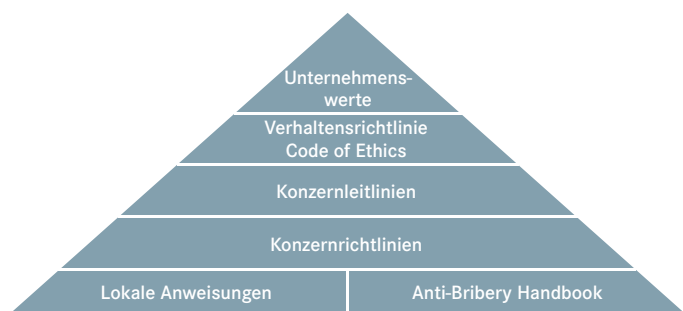
Verhaltensrichtlinie. Neben der Einhaltung von Gesetzen und auf Basis der Unternehmenswerte ist die Verhaltensrichtlinie („Integrity Code“) DaimlerChryslers Maßstab für geschäftsethisches Verhalten. Die Richtlinie definiert neben allgemeinen Verhaltensregeln unter anderem Anforderungen an das Verhalten im internationalen Geschäftsverkehr und im Fall auftretender Interessenkonflikte, Fragen der Gleichbehandlung, die Ächtung von Korruption, die Rolle der internen Kontrollsysteme sowie den Anspruch auf Einhaltung gesetzlicher Normen und sonstiger interner und externer Regelungen. Der im Juli 2003 verabschiedete „Code of Ethics“ richtet sich – im erweiterten Sinne der Verhaltensrichtlinie – speziell an den Vorstand und diejenigen Führungskräfte, die auf Planung und Berichterstattung im Rahmen der Jahres- und Quartalsabschlüsse wesentlichen Einfluss haben. Der Kodex zielt darauf, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine vollständige, angemessene, genaue, zeitgerechte und verständliche Veröffentlichung von Unternehmensinformationen zu fördern.

Grundsätze zur sozialen Verantwortung. Viele der internen Regeln und Handlungsprinzipien von DaimlerChrysler nehmen ausdrücklich Bezug auf den Global Compact, so vor allem die Grundsätze zur sozialen Verantwortung, die in der Verhaltensrichtlinie integriert sind. Sie sind für den Gesamtkonzern bindend und damit weltweit gültig. DaimlerChrysler bekennt sich darin zu den international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechten wie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit und der Koalitionsfreiheit und verpflichtet sich den Maximen der Chancengleichheit sowie dem Prinzip „gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit“.

Konzernleitlinien. Die „Corporate Policies“ bilden eine weitere Ebene. Sie wurden in Übereinstimmung mit den Unternehmenswerten und der Verhaltensrichtlinie aufgestellt und konkretisieren diese. Das Compliance Committee und der Vorstand haben die Konzernleitlinien verabschiedet. Über schon existierende Handlungsgrundsätze hinaus,

DaimlerChrysler-Standards geschäftlichen Verhaltens

Grafik 4



etwa zu Arbeitssicherheit und Gesundheit, wurden im Oktober 2006 weitere sieben Leitlinien veröffentlicht. Sie zielen auf den Schutz vor Korruption, den Schutz des Unternehmenseigentums, den Umgang mit Geschenken und die Vermeidung von Interessenkonflikten. Ebenso vom Vorstand verabschiedet sind die **Umwelt-Leitlinien**, in denen sich das Unternehmen zu einem integrierten, vorsorgenden Umweltschutz bekennt, eine Zielvorgabe, die durch das seit 2003 konzernweit gültige Umwelthandbuch weiter ausgefüllt und konkretisiert wird. → S. 26 ff.

Konzernrichtlinien. Abgeleitet von den Leitlinien stellen die Konzernrichtlinien noch weiter konkretisierte Verhaltensregeln dar. Beispiele für Richtlinien sind die weltweit geltenden Umwelt- und Datenschutzrichtlinien. Im Oktober 2006 wurden weitere fünf klärende Richtlinien aufgestellt.

Anleitungen und Handbücher. Über die Verhaltensrichtlinie, die Konzernleit- und -richtlinien hinaus sind weltweit an den Betriebsstätten konkrete Anleitungen und Handbücher im Einsatz, wie das neu geschaffene „Anti-Bribery Handbook“. Sie bieten Hintergrundinformationen, praxisnahe Beispiele und erläuternde Hinweise dazu, wie die Leit- und Richtlinien wirksam umgesetzt werden können.

Mit den Elementen dieser ethisch basierten und weltweit einheitlichen Verhaltensstandards hat der Konzern für seine Mitarbeiter ein Orientierungsgerüst für richtiges Verhalten geschaffen, dessen Inhalte allen Beschäftigten zugänglich sind. Die Standards legen die allgemeinen ethisch und rechtlich relevanten Grundsätze, denen sich DaimlerChrysler verpflichtet, offen und übersetzen diese Grundsätze in konkrete interne Empfehlungen für korrektes Verhalten.

Die praktische Umsetzung des ethischen Handlungsrahmens, einschließlich der Konzernleit- und -richtlinien, wird kontinuierlich kon-

zernweit fortgeführt. Die Abteilung Corporate Compliance Operations (CCO) koordiniert global die Entwicklung der Standards geschäftlichen Verhaltens.

Nähere Informationen zu allen Kodizes finden sich im DaimlerChrysler-Geschäftsbericht 2006 → GB 2006 S. 114f., in den Fakten zur Nachhaltigkeit 2006 → FAKTEN 2006, S. 12-15 und unter → www 6.

5.0 Risikomanagement und Compliance

Risikomanagementsystem. Die Geschäftsfelder von DaimlerChrysler sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und infolge des intensiven Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken sind wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die auch im Hinblick auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst sind. Das Risikomanagementsystem ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Dabei werden Risiken identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Aufgabe der Verantwortlichen ist auch, Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung zu entwickeln, gegebenenfalls zu initiieren und im Rahmen unterjähriger Controllingprozesse zu überwachen.

Das Risikomanagementsystem ermöglicht es dem Vorstand, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und gegenzusteuern. Die Konzernrevision kontrolliert durch zielgerichtete Prüfungen in allen Einheiten die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und der konzerneinheitlichen Richtlinien, die im Risikomanagementhandbuch definiert sind, und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen. Im Rahmen einer Reorganisation hat die Konzernrevision 2006 alle Revisionsfunktionen, die auf verschiedene Standorte verteilt waren, zentralisiert. Das ermöglicht eine Standardisierung und die einheitliche Anwendung von Revisionsprozessen über alle Geschäftsbereiche und Funktionen hinweg. Schwerpunkte der Prüfung sind betriebliche Audits (bezüglich Effektivität, Effizienz und Kontrolle) sowie finanzielle und Compliance Audits (siehe hierzu unten). Neben der Konzernrevision prüft der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem. Wichtige Risikokategorien, die einzeln und in ihrer Gesamtwirkung betrachtet werden, sind etwa:

- volkswirtschaftliche sowie branchen- und unternehmensspezifische Risiken (inklusive Markenimage, Produktqualität, rechtlicher und

politischer Rahmenbedingungen, Risiken auf der Beschaffungsseite, unvorhergesehener Ereignisse),

- Finanzmarktrisiken (einschließlich Marktrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen),
- Umweltrisiken sowohl hinsichtlich der Produkte (Integration des Umweltschutzes in den Entwicklungsprozess) als auch der Produktion (ökologische Standortbeurteilung) → S. 33 f. und S. 38 f.,
- gesellschaftliche Risiken → S. 51 ff.

Compliance. Um Verantwortung in der Wirtschaft für die Umwelt und die Gesellschaft zu übernehmen, ist es unerlässlich, Folgeaktivitäten zu überwachen und abzuleiten. Die „Übereinstimmung“ (Compliance) zwischen formulierten Standards und tatsächlichem Handeln ist das Ziel. Deshalb arbeiten Corporate Compliance Operations, Konzernrevision und Rechtsabteilung gemeinsam daran, dass alle Geschäftsvorgänge des Konzerns den Gesetzen sowie den internen ethischen und rechtlichen Leit- und Richtlinien entsprechen.

- Die Rechtsabteilung entwickelt Vorgaben dazu, nach welchen rechtlichen Grundsätzen das Unternehmen, die Mitarbeiter und insbesondere die verantwortlichen Führungskräfte arbeiten müssen.
- Corporate Compliance Operations (CCO) ist dafür zuständig, eindeutige und praktikable Richtlinien und Vorgehensweisen zu entwickeln und zu kommunizieren. Darüber hinaus sorgt CCO dafür, dass diese Grundsätze im Geschäftsalltag auch umgesetzt bzw. eingehalten werden. CCO ist gleichzeitig eine Anlaufstelle für alle Anfragen zu korrekten Verhaltensweisen. Dabei bestimmt CCO auch Felder, auf denen Handlungsbedarf besteht, und sorgt dafür, dass Regelungen geschaffen werden. In der neuen CCO-Organisation wurden seit 2006 die Bereiche „Business Ethics and Consultation Desk“, „Remediation Desk“ sowie „Compliance Network Office“ etabliert.
- Die Konzernrevision überwacht und prüft in der Organisation, ob Geschäftsvorgänge mit außergewöhnlichen Risiken für den Konzern verbunden sind und ob sich Geschäftsvorgänge in Übereinstimmung mit Recht und Gesetz sowie den internen Leit- und Richtlinien befunden haben bzw. befinden. Ihr obliegt die unabhängige Prüfung, ob in Übereinstimmung mit Richtlinien, Handlungsanweisungen und Gesetzen gearbeitet wurde. Wenn nötig, erhält das Management Rückmeldung, wo Schwachstellen bestehen und beseitigt werden müssen. Die Konzernrevision geht außerdem Hinweisen auf Fehlverhalten nach, die beim Business Practices Office eingehen.

Compliance ist letztlich die Verantwortung aller Beschäftigten bei DaimlerChrysler, wobei das Unternehmen sie mit vielfältigen Instrumenten und Angeboten unterstützt. Bei Fragen zur Anwendung der Standards geschäftlichen Verhaltens können sich die Beschäftigten an die Sales Practices Hotline wenden, die 2006 rund 4.000 Anfragen bearbeitet hat. Vertrauliche Beschwerden über vermutete Verstöße können zudem an das Business Practices Office (BPO) gerichtet werden. Um die Beschäftigten entsprechend zu schulen, wurde ein Trainingsprogramm eingerichtet. In seinem Rahmen wurden zum Beispiel 2006 weltweit über 5.600 Beschäftigte in eintägigen Trainings-sitzungen geschult. Zudem wurde das Topmanagement in kleinen Arbeitsgruppen für das Thema und die damit verbundene Verantwortung trainiert.

DaimlerChrysler ist bei seinen Bemühungen, Compliance-Ziele umzusetzen, gut vorangekommen: Eine schlagkräftige Corporate-Compliance-Organisation mit lokalen Compliance-Managern vor Ort wurde aufgebaut. Sie brachte in einem ersten Schritt die Anti-Korruptionsrichtlinien neu heraus und führt derzeit in zahlreichen Landesgesellschaften und Geschäftsbereichen eine „Remediation“ durch. Das heißt, es werden durch geeignete Kontrollen in den Geschäftsprozessen systematisch Vorsorgemaßnahmen geschaffen, die die Einhaltung bestehender Gesetze und interner Richtlinien sicherstellen sollen. Siehe zum Risikomanagement/Compliance ausführlich → GB 2006 S. 67 ff. und 118 ff.

6.0 Dialog mit Interessengruppen

DaimlerChrysler ist sich der Wechselseitigkeit der Beziehungen zwischen Unternehmen und deren gesellschaftlichem Umfeld bewusst und pflegt deswegen überall auf der Welt den Dialog mit Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft, mit zivilgesellschaftlichen Gruppen, mit Arbeitnehmervertretern sowie Aktionären, Investoren und Analysten. In Schwellen- und Entwicklungsländern sieht DaimlerChrysler sein Engagement als langfristigen Beitrag zu der Stabilität, die erst einen auf Vertrauen gründenden Marktzutritt ermöglicht. Verschiedene Hauptgruppen von Stakeholdern lassen sich bestimmen, die sich durch die Art ihrer Beziehung zum Unternehmen unterscheiden. → Grafik 5

Prinzipien. Kriterium für die Identifikation und Gewichtung der Stakeholder ist für DaimlerChrysler die Frage, ob und wie stark eine Personengruppe von Aktivitäten des Unternehmens berührt wird. Handlungsleitende Prinzipien für den Dialog sind:

- **Wesentlichkeit:** Was ist für das Unternehmen und für die Stakeholder von Bedeutung?
- **Vollständigkeit:** Worin besteht der Einfluss von DaimlerChrysler und wie schätzen die Stakeholder diesen ein?
- **Ansprechbarkeit:** Reagiert DaimlerChrysler adäquat auf die gestellten und aus Sicht des Unternehmens bedeutsamen Herausforderungen?

Auf dieser Basis – sowie auf Grundlage einer Erhebung bereits bestehender Stakeholderkontakte und Kooperationen – hat DaimlerChrysler 2006 die Beziehungen zu wichtigen Interessengruppen intensiviert. Dabei wurden Kooperationen in wesentlichen Feldern der Nachhaltigkeit eingegangen:

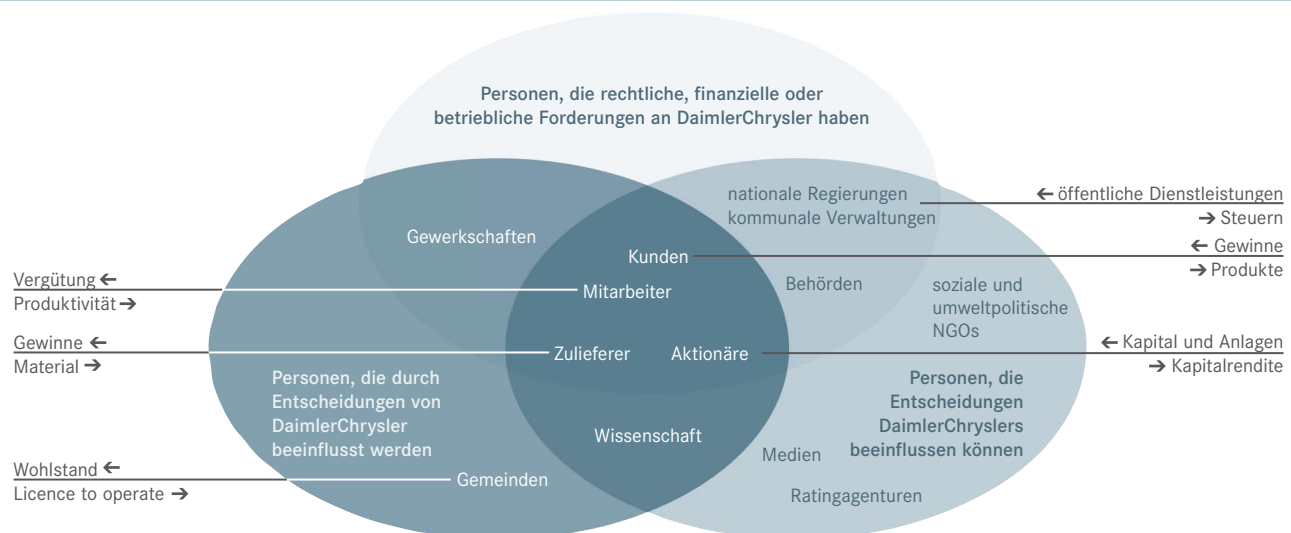
- **Umwelt:** Mit dem United Nations Environmental Programme (UNEP), dem World Wide Fund For Nature (WWF) und dem Ministerium für Ernährung und ländlichen Raum Baden-Württemberg hat DaimlerChrysler ein Kooperationsprojekt zur Definition von Nach-

haltigkeitsstandards für den Anbau von Biomasse für Biokraftstoffe gestartet. Seit vielen Jahren ist das Unternehmen Mitglied im Bundesdeutschen Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.), in dem Unternehmensnetzwerk für Nachhaltigkeit „econsense“ sowie dem deutschen Forum für nachhaltige Entwicklung. Mit dem Berliner Öko-Institut arbeitet DaimlerChrysler zu den Themen Umweltperformance und -reporting bereits seit 2003 zusammen. Weiterhin kooperiert das Unternehmen mit Umweltverbänden, unter anderem dem Global Nature Fund und Euronatur. Den Dialog mit verschiedenen Umweltverbänden wie BUND, Greenpeace oder der European Federation for Transport and Environment pflegt DaimlerChrysler insbesondere zur CO₂- und Emissionsthematik.

- **Reporting:** Seit 2006 ist DaimlerChrysler „Organizational Stakeholder“ bei der Global Reporting Initiative (GRI).
- **Einkauf:** 2006 hat DaimlerChrysler – initiiert von der GRI und der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) – ein zweijähriges Kooperationsprojekt „Transparency in the Supply Chain“ zum Aufbau von Nachhaltigkeitsberichten bei ausgewählten Zulieferern gestartet. Zudem wurde unter der Koordination der U.S. Automotive Industry Action Group (AIAG) das Projekt „Workplace Standards throughout Supply Chain“ mit Beteiligung von DaimlerChrysler begonnen. Entwicklungsziel sind gemeinsame

Stakeholder bei DaimlerChrysler – wechselseitige Beziehungen

Grafik 5



(Arbeits-)Standards bei Zulieferern der Automobilindustrie. Hierzu wurden Trainingsmaterialien entwickelt, die 2007 in Schulungen an Automobilzulieferer in China vermittelt werden.

Verantwortlichkeiten. Innerhalb des Konzerns pflegen verschiedene Unternehmensbereiche den Dialog mit Anspruchsgruppen:

- Maßgeblich unterhalten die Bereiche Konzernstrategie, Politik und Außenbeziehungen sowie Kommunikation im Rahmen ihres weltweiten Netzwerkes Kontakte zu Politik und Verwaltung, multinationalen Organisationen, gesellschaftlichen Interessengruppen und Medienvertretern.
- Die Ländergesellschaften, Werke, Niederlassungen und Vertriebsstätten führen den Dialog mit Kunden, regionalen Einrichtungen sowie der Bevölkerung vor Ort.
- Auch die Fachabteilungen – etwa die Bereiche Umwelt, Investor Relations, Personal oder Einkauf – pflegen Kontakte zu Anspruchsgruppen in ihren jeweiligen Themengebieten.

Ziel von DaimlerChrysler ist es, den Stakeholderdialog weiter auszubauen. Dies wird auch durch den Issues-Management-Prozess unterstützt, in dessen Rahmen unter anderen die Wertschätzung des Unternehmens aus Sicht relevanter Stakeholdergruppen regelmäßig überprüft wird.

Eine umfangreiche Liste von Organisationen, in denen DaimlerChrysler Mitglied ist, mit denen ein intensiver Meinungsaustausch besteht oder Kooperationen eingegangen wurden, findet sich unter — [www 7](#).

7.0 Aktuelle Themen der Unternehmensethik

Gerichts- und Untersuchungsverfahren. Wie jedes weltweit tätige Unternehmen hat sich auch DaimlerChrysler mit vielfältigen juristischen Fragen auseinanderzusetzen – sei es, dass das Unternehmen selbst eine gerichtliche Klärung anstrengt oder dass diese von außen zum Beispiel durch Ermittlungen an es herangetragen wird.

Derzeit sind mehrere Gerichtsverfahren gegen DaimlerChrysler anhängig. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um übliche, im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten. Für eine ausführliche Darstellung zu anhängigen Verfahren mit einer größeren finanziellen Bedeutung siehe — [GB 2006 S. 194 ff.](#) Die US-Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission,

SEC) und das US-Justizministerium (Department of Justice, DOJ) führen wegen möglicher Gesetzesverstöße seitens DaimlerChryslers gegen die Antibestechungs- und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des US-Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) eine Untersuchung durch. DaimlerChrysler hat dem DOJ und der SEC auf freiwilliger Basis Informationen der eigenen internen Untersuchung von bestimmten Konten, Transaktionen und Zahlungen zur Verfügung gestellt, die hauptsächlich Transaktionen mit Beteiligung staatlicher Stellen betreffen, und hat diesen Behörden gemäß anhängiger Anordnungen und anderen Auskunftersuchen Informationen bereitgestellt. In Hinblick auf diese Sachverhalte hat es auch Kontakte mit einer deutschen Staatsanwaltschaft gegeben. Ausführliche Informationen hierzu finden Sie im — [GB 2006 S. 195 ff.](#) sowie im — [„Annual Report 2006 on Form 20 - F“](#).

Fragen der gesellschaftlichen Verantwortung. DaimlerChrysler übernahm eine Vorreiterrolle unter deutschen Unternehmen bei der Aufarbeitung der Firmengeschichte in der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft. Aus den historischen Erkenntnissen hat das Unternehmen Lehren gezogen. So fördert DaimlerChrysler Bildungsprojekte zu diesem Thema und hat als Mitinitiator der Stiftungsinitiative der deutschen Wirtschaft einen nachhaltigen personellen und finanziellen Beitrag zu der Stiftung „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“ mit Sitz in Berlin geleistet. Über diese Stiftung erhielten bisher mehr als 1,6 Mio. frühere NS-Zwangsarbeiter rund 4,3 Mrd. Euro. Der Fonds „Erinnerung und Zukunft“ wird sich auch in den nächsten Jahren Projekten widmen, die sich für Menschenrechte, Völkerverständigung und Jugendaustausch einsetzen. — [www 8](#)

Ökonomie

Als Wirtschaftsunternehmen hat DaimlerChrysler den Anspruch, nachhaltig Wert für Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter zu schaffen. Die Basis dafür sind ein vorausschauendes Finanzmanagement und umsichtige wirtschaftliche Entscheidungen mit Blick auf die Märkte der Zukunft.





Bodo Uebber

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

das Streben nach wirtschaftlichem Erfolg sowie die Verantwortung gegenüber der Umwelt und der Gesellschaft sind bei DaimlerChrysler eng miteinander verknüpft. Nur wenn wir wirtschaftlichen Erfolg, soziale Belange und wirksamen Umweltschutz in Einklang bringen, können wir auf den Absatzmärkten dauerhaft durch Spitzenleistung überzeugen. Unser Ziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Unternehmenswert zum Vorteil aller beteiligten gesellschaftlichen Gruppen zu steigern.

Im Jahr 2006 stieg der Umsatz von DaimlerChrysler um 1 Prozent auf rund 152 Mrd. Euro; der Absatz erreichte mit 4,7 Mio. Fahrzeugen hingegen nicht ganz das Vorjahresniveau. Beim Operating Profit haben wir mit 5,5 Mrd. Euro das ursprünglich angestrebte Ziel von mehr als 6 Mrd. Euro nicht erreicht. Ausschlaggebend dafür waren die drastische Veränderung der Nachfragesstruktur auf dem nordamerikanischen Markt und die daraus resultierenden Verluste bei der Chrysler Group. Dennoch sind wir auf dem Weg zu einem dauerhaft profitablen Wachstum ein gutes Stück vorangekommen, denn die anderen Geschäftsfelder haben ihre Ziele teilweise deutlich übertroffen. Die in allen Bereichen des Unternehmens laufenden Effizienzsteigerungsprogramme zeigen Wirkung, und mit dem neuen Managementmodell haben wir in den Verwaltungsbereichen schlanke und stabile Prozesse geschaffen. Daher können wir künftig über alle Ebenen des Unternehmens hinweg schneller, flexibler und kostengünstiger arbeiten und somit wettbewerbsfähiger und profitabler werden. Mit dem im Februar 2007 vorgestellten „Recovery and Transformation Plan“ hat auch die Chrysler Group ein umfassendes Programm erarbeitet, dass es ermöglichen soll, künftig selbst unter schwierigen Marktbedingungen dauerhaft positive Erträge zu erwirtschaften.

Dass wir unser wirtschaftliches Handeln an den Zielen der Nachhaltigkeit ausrichten, wurde im Jahr 2006 auch von externer Seite anerkannt: DaimlerChrysler ist sowohl im Dow Jones Sustainability Index, einem der weltweit bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes, als auch im europäischen Dow Jones STOXX Sustainability enthalten. Darüber hinaus wurde DaimlerChrysler in weiteren Nachhaltigkeitsratings und Indizes erfolgreich gelistet.

Auch weit über das Unternehmen hinausgehend führt nachhaltiges Wirtschaften bei DaimlerChrysler zu Wohlstand und Beschäftigung, denn hinter jedem Arbeitsplatz bei DaimlerChrysler stehen zahlreiche weitere Arbeitsplätze in vor- und nachgelagerten Bereichen. Wir sind uns der Tatsache bewusst, dass die Verantwortung für unser wirtschaftliches Handeln nicht an den Werkstoren endet. Und ich darf Ihnen versichern, dass unabhängig von der Frage, an welchem Standort DaimlerChrysler forscht, entwickelt, einkauft, produziert oder verkauft, unserem unternehmerischen Handeln immer der Grundsatz der Nachhaltigkeit zugrunde liegt.


Bodo Uebber

Mitglied des Vorstands, verantwortlich für
Finanzen & Controlling/Financial Services


Absatzstruktur

Grafik 6

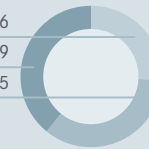
| Mercedes Car Group | Angaben in Prozent |
|------------------------------|--------------------|
| A-/B-Klasse | 23 |
| C-/CLK-/SLK-Klasse | 26 |
| E-/CLS-Klasse | 20 |
| S-/CL-/SL-Klasse/SLR/Maybach | 9 |
| M-/R-/GL-/G-Klasse | 14 |
| smart | 8 |



| Chrysler Group | Angaben in Prozent |
|-----------------------|--------------------|
| Pkw | 25 |
| Leichte Nutzfahrzeuge | 20 |
| Sports-Tourer | 10 |
| Minivans | 18 |
| Geländewagen | 27 |



| Truck Group | Angaben in Prozent |
|-----------------------------|--------------------|
| Trucks Europa/Lateinamerika | 26 |
| Trucks NAFTA | 39 |
| Trucks Asia | 35 |



1.0 Managementansatz

Der Vorstand leitet DaimlerChrysler eigenverantwortlich und führt die Geschäfte nach dem Kollegialprinzip gemeinschaftlich. Ihm obliegt die operative und strategische Führung. DaimlerChrysler unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig (auch außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung) und gleichzeitig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen des Unternehmens. Weitergehende Informationen zum Managementansatz finden Sie im Geschäftsbericht. — GB 2006 S. 43 ff. und 80 ff.

2.0 Geschäftsentwicklung 2006

DaimlerChrysler hat den Umsatz im Jahr 2006 um 1 Prozent auf 151,6 Mrd. Euro gesteigert; der Absatz erreichte mit 4,7 Mio. Fahrzeugen nicht ganz das Vorjahresniveau. Beim Operating Profit hat DaimlerChrysler mit 5,5 Mrd. Euro das angestrebte Ziel von mehr als 6 Mrd. Euro nicht erreicht. — GB 2006 S. 30

Die **Mercedes Car Group** hat ihre Ertragskraft im Jahr 2006 deutlich verbessert. Die Marke Mercedes-Benz steigerte den Pkw-Absatz um 5 Prozent auf 1.149.100 Fahrzeuge und festigte ihre Marktposition im Segment der hochwertigen Pkw. Der Absatz der Marke smart verringerte sich auf 102.700 (2005: 124.300) Fahrzeuge – insbesondere, weil die Produktion des smart forfour eingestellt wurde.

Der Absatz der **Chrysler Group** ist im Berichtsjahr auf 2,7 (2005: 2,8) Mio. Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge zurückgegangen. Maßgeblich hierfür war der außerordentlich intensive Wettbewerb in den USA. Als Folge der gestiegenen Kraftstoffpreise und der höheren Zinsen waren dort leistungsstarke Minivans, Geländewagen und Pickups weniger gefragt, während sich sparsamere Fahrzeuge besser verkauften.

Die **Truck Group** hat ein Rekordergebnis erzielt und den Absatz um 1 Prozent auf den neuen Höchstwert von 537.000 schwere, mittelschwere und leichte Lkw gesteigert. Bei Trucks Europa/Lateinamerika standen einem Wachstum in Westeuropa rückläufige Verkäufe vor allem im Nahen und Mittleren Osten sowie in Brasilien gegenüber. Der Absatz des Bereichs Trucks NAFTA stieg um 3 Prozent; Trucks Asia (Mitsubishi Fuso) legte im Vergleich zum Vorjahr um 4 Prozent zu.

Das Geschäftsfeld **Financial Services** hat im Jahr 2006 seine positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt. Das Neugeschäft stieg um 10 Prozent auf 53,0 Mrd. Euro. Mit 113,3 Mrd. Euro lag das Vertragsvolumen um 4 Prozent unter dem Wert des Vorjahres.

Innerhalb des Segments **Van, Bus, Other** lag der Absatz der Sparte Transporter im Berichtsjahr mit 256.900 Fahrzeugen aufgrund des Modellwechsels beim Sprinter leicht unter dem Vorjahresniveau. Der Absatz des Bereichs Busse entsprach mit weltweit 36.200 Bussen und Fahrgestellen der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion dem Niveau des Jahres 2005.

Insgesamt wurden im Jahr 2006 die Weichen für profitables Wachstum gestellt. Trotzdem wird auch das Ergebnis im Jahr 2007 nochmals durch die Maßnahmen zur nachhaltigen Steigerung der Profitabilität bei der Chrysler Group belastet sein. DaimlerChrysler geht davon aus, im Jahr 2007 seine Ertragskraft deutlich steigern zu können. Mittelfristig soll auf Konzernebene eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals von mindestens 10 Prozent erreicht werden.

Weitere Angaben zum Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern und Regionen siehe — [www 9](#).

3.0 Die DaimlerChrysler-Aktie in Nachhaltigkeitsindizes

Die DaimlerChrysler-Aktie stieg im Jahresverlauf 2006 von 43,14 auf 46,80 Euro (+8 Prozent). Mit der Vorstellung der Zahlen für das Gesamtjahr 2006, insbesondere der guten Ergebnisse bei der Mercedes Car Group und der Truck Group setzte Mitte Februar 2007 eine starke Aufwärtsentwicklung ein. Mit dazu trug auch die Ankündigung bei, alle Optionen für die Chrysler Group zu prüfen. Wie bereits im vergangenen Jahr konnte die DaimlerChrysler-Aktie ihre Positionierung in zahlreichen Nachhaltigkeitsindizes behaupten

— Grafik 7

Auch 2006 ist die Aktie im bedeutenden Dow Jones Sustainability Index (DJSI) sowie weiteren wichtigen Ratings und Rankings vertreten.

Weiterführende Informationen siehe — [www 10](#).

Nachhaltigkeits-/CSR-Ratingagenturen und -Indizes

Grafik 7

| Ratingagenturen | 2006 | 2004/2005 | |
|---|--------------------|--------------------|--|
| Sustainable Asset Management (SAM) | bewertet (09/2006) | bewertet (09/2005) | |
| Vigeo | bewertet (04/2006) | bewertet (10/2004) | |
| AccountAbility | Platz 15 (10/2006) | Platz 22 (11/2005) | |
| Imug/eiris | bewertet (08/2006) | bewertet (11/2005) | |
| SiRi (scoris) – DAX30 Nachhaltigkeitsrating | Platz 2 (06/2005) | Platz 2 (06/2005) | |
| Oekom research – Automobilindustrie | Platz 5 (06/2006) | Platz 4 (08/2003) | |
| Core Ratings – Automobilindustrie | bewertet | bewertet (2005) | |
| Covalence – Automobilindustrie | Platz 3 (01/2006) | nicht publiziert | |

| Indizes | 2006 | 2004/2005 | Internetadresse |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|--|
| Dow Jones Sustainability Index | gelistet (09/2006) | gelistet (09/2005) | www.sustainability-indexes.com |
| ASPI Index | gelistet (04/2006) | gelistet (10/2004) | www.vigeo.fr |
| FTSE4Good Index | nicht gelistet | nicht gelistet | www.ftse.com/ftse4good/ |

4.0 Marktpräsenz

DaimlerChrysler besitzt ein weltweites Netzwerk von Produktionsstätten, Vertriebs- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorten. Alle drei Einheiten zusammen bilden die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens. Innerhalb dieses Netzwerkes liegen die Schwerpunkte auf Europa und Nordamerika. Der asiatische Raum gewinnt zunehmend an Bedeutung.

Produktions- und Vertriebsstandorte. DaimlerChrysler produziert an 100 Standorten weltweit. Zudem verfügt das Unternehmen über ein weltweites Netz an Vertriebsstandorten sowohl für den Vertrieb von Fahrzeugen als auch für die Absatzunterstützung in Form von Leasing und Finanzierung durch Financial Services. —● Grafik 8

Informationen über ausgewählte Produktionsbereiche mit mehr als 1.000 Beschäftigten siehe —● www.11.

Forschungs- und Entwicklungsstandorte. DaimlerChrysler ist in vielen Ländern auch mit Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten vertreten. Insgesamt forschen und entwickeln 25.200 Mitarbeiter an kunden- und nachhaltigkeitsorientierten Produkten. Im Jahr 2006 betrugen die Forschungs- und Investitionsaufwendungen 5,3 Mrd. Euro, die Sachinvestitionen beliefen sich auf 5,9 Mrd. Euro.

Marktpräsenz mit Bedeutung für alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit. Unabhängig von der Frage, an welchem Standort DaimlerChrysler forscht, entwickelt, seine Produkte herstellt oder verkauft, liegt dem unternehmerischen Handeln immer auch der Gedanke der Nachhaltigkeit zugrunde.

Dies bedeutet zum Beispiel:

- **Mitarbeitergehälter:** Die Löhne und Gehälter von DaimlerChrysler orientieren sich immer an den lokalen Maßstäben eines Standortes, wobei Arbeit grundsätzlich mit einer leistungsorientierten Bezahlung vergütet wird. —● S. 47
- **Die Zusammenarbeit mit den Zulieferern** erfolgt nach weltweit gültigen, leistungsorientierten Kriterien. —● S. 22
Gemäß der Vereinbarungen oder gesetzlichen Anforderungen an den Produktionsstandorten rund um die Welt werden inländische Lieferanten in die Wertschöpfungskette von DaimlerChrysler mit einbezogen.

Produktions- und Vertriebsstandorte

Grafik 8

| | Europa | NAFTA | Lateinamerika | Asien/Australien | Afrika |
|-----------------------------|--------|-------|---------------|------------------|--------|
| Produktionsstandorte | | | | | |
| DaimlerChrysler Konzern | 29 | 48 | 8 | 12 | 3 |
| Mercedes Car Group | 10 | 1 | 1 | 4 | 1 |
| Chrysler Group | – | 31 | 2 | 1 | 1 |
| Truck Group | 7 | 13 | 2 | 6 | 1 |
| Van, Bus, Other | 12 | 4 | 3 | 1 | – |
| Vertriebsstandorte | | | | | |
| Sales Organization | | | | | |
| Automotive Business | 5.634 | 4.866 | 583 | 1.447 | 274 |
| Financial Services | 72 | 28 | 10 | 16 | 1 |

- Die Umsetzung der globalen DaimlerChrysler-Umweltstandards – S. 14, 26, die vielfach höher sind als nationale Erfordernisse, wirkt in vielen Ländern beispielgebend.

5.0 Weltweiter Einkauf

DaimlerChrysler weiß um den wertvollen Beitrag seiner Zulieferer, der es dem Unternehmen ermöglicht, Kundenwünsche zu erfüllen. Die Verantwortung hierfür trägt die Einkaufsorganisation Global Procurement & Supply (GP&S). Der Einkauf umfasst die Bereiche Procurement Mercedes Car Group and Vans, Procurement and Supply Chrysler Group, Procurement Truck Group and Buses sowie International Procurement Services, den Einkauf für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen.

Einkaufsstrategie. Oberstes Ziel des Unternehmens ist es, zur Steigerung des Unternehmenswertes beizutragen. Die drei Strategierichtungen des Einkaufs lauten daher:

1. Globale Skaleneffekte nutzen: Durch sein hohes Einkaufsvolumen ermöglicht DaimlerChrysler seinen Zulieferern, erhebliche Skaleneffekte zu realisieren.
2. Konzernweite Zulieferbasis im Konzern effizient managen: Das Einkaufsmanagement von DaimlerChrysler orientiert sich an der Extended-Enterprise®-Philosophie.
3. Weltweit einheitliche Infrastruktur und Prozesse schaffen: Die globale Einkaufsinfrastruktur und ihre Prozesse werden standardisiert.

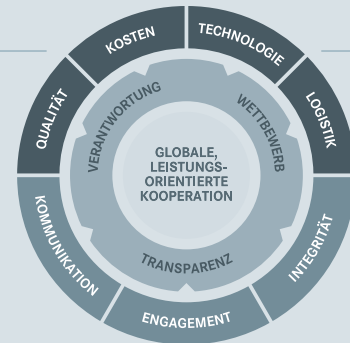
Um diese strategischen Ziele zu erreichen, ist DaimlerChrysler langfristig auf verlässliche Zulieferungspartner angewiesen, die seine Sichtweise einer nachhaltigen Zusammenarbeit teilen – wirtschaftlich, bezogen auf den Umweltschutz und auf soziale Aspekte.

Das Management nachhaltiger Zuliefererbeziehungen. Der weltweite Einkauf von DaimlerChrysler hat zwei wesentliche Tools etabliert: erstens die Extended-Enterprise®-Philosophie und zweitens die weltweit standardisierte „External Balanced Scorecard“ (EBSC), mit der die strategischen Zielsetzungen im Hinblick auf gekaufte Produkte und Dienstleistungen in messbare Daten übersetzt werden.

Mittelpunkt der Extended-Enterprise®-Philosophie bildet die globale, leistungsorientierte Kooperation mit den Lieferanten. Im Vordergrund stehen dabei die vier Werttreiber Qualität, Technologie, Kosten und

Extended Enterprise®

Grafik 9



Logistik. Zusätzlich berücksichtigt das Modell drei Verhaltensaspekte, abgeleitet aus den Grundsätzen zur sozialen Verantwortung:

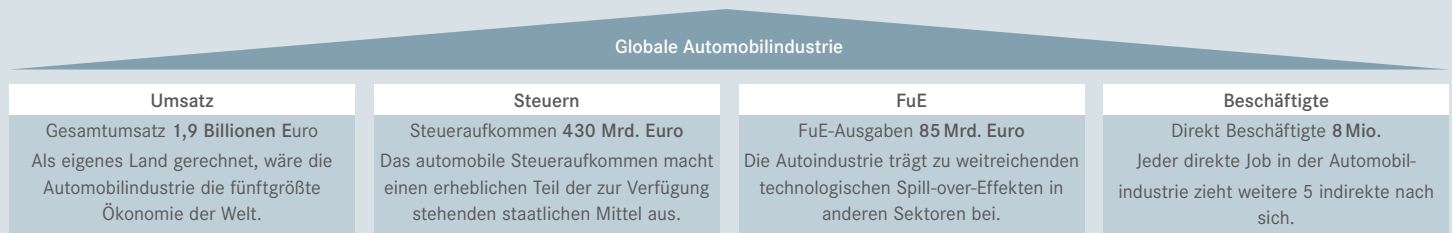
- **Kommunikation:** offener und kontinuierlicher Austausch über Anforderungen, Ist-Zustand und Ziele. Wesentliche Kommunikationsplattform hierfür ist das globale DaimlerChrysler Lieferanten Portal, das derzeit 60.000 Lieferanten Zugang zu mehr als 190 Anwendungen bietet. Zudem werden die Grundsätze zur sozialen Verantwortung des Unternehmens sowie die Erwartungen an die Lieferanten über das globale DaimlerChrysler Lieferanten Portal kommuniziert.
- **Engagement:** DaimlerChrysler setzt sich für den Erfolg der Lieferanten ein, die die vorgegebenen Ziele erfüllen oder übertreffen und sich bereit erklären, ihre Ressourcen einzusetzen, um kontinuierliche Verbesserungen zu erreichen.
- **Integrität:** So wie sich DaimlerChrysler nach dem Maßstab seiner Verhaltensrichtlinie um Integrität bemüht, erwartet es auch von seinen Zulieferern ethisch korrektes Verhalten.

Die Leistungsbereitschaft und Qualität der Leistung der Zulieferer – gemessen an den vier Werttreibern – sowie die Umsetzung der genannten Verhaltensaspekte wird bei DaimlerChrysler in den Beschaffungsrichtlinien dokumentiert und gemeinsam mit den Zulieferern bewertet. In diese Bewertung fließt unter anderem die Gesamtstrategie des Zulieferers mit ein oder auch seine finanzielle Situation. Auch ökologische Themen wie die Entwicklung und Anwendung umweltfreundlicher Technologien, Materialien und Produktionsmethoden sowie Menschenrechtsfragen werden diskutiert.

Da DaimlerChrysler seine Verantwortung ernst nimmt, hat das Unternehmen im Jahr 2006 auf die verschlechterte Ertragslage vieler Zulieferbetriebe, besonders in Nordamerika, reagiert. Im Rahmen seines Risikomanagements („Supplier Risk Management“) verfolgt der Kon-

Indirekte Einflüsse der globalen Automobilindustrie

Grafik 10



zern die wirtschaftliche Entwicklung dieser Lieferanten, um bei Bedarf eigene oder gemeinsam mit anderen Fahrzeugherstellern entwickelte Stützungsmaßnahmen in die Wege zu leiten.

External Balanced Scorecard: Die Werttreiber und Verhaltensaspekte der Extended-Enterprise®-Philosophie ermöglichen es DaimlerChrysler, Geschäftsprozesse faktenbasiert und transparent zu gestalten und diese objektiv zu vergleichen. Die Kriterien sind in der global standardisierten „External Balanced Scorecard“ (EBSC) zusammengefasst. Diese übersetzt die strategischen Ziele für eingekaufte Produkte und Leistungen in messbare Kennzahlen. Über das globale DaimlerChrysler Lieferanten Portal können sowohl die Mitarbeiter der Einkaufsorganisation als auch die Zulieferer die EBSC einsehen.

6.0 Indirekte wirtschaftliche Einflüsse

Die Automobilindustrie ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Pkw sind die Stütze des Individualverkehrs, Lkw fahren hochwertige Güter an jeden Ort. Damit beeinflusst die Automobilindustrie, und in diesem Rahmen DaimlerChrysler, das wirtschaftliche Geschehen auf vielfältige Weise.

Ökonomische Bedeutung der Automobilindustrie. Die Automobilindustrie ist weltweit Treiber für Wachstum, Einkommen, Beschäftigung und Wohlstand. Aufgrund ihrer Größe und globalen Ausrichtung trägt sie wesentlich zur Entwicklung der Weltwirtschaft bei. So erreicht allein der Umsatz von DaimlerChrysler die Größenordnung des Bruttoinlandsprodukts von Portugal oder Hongkong.

Die deutsche Automobilindustrie ist im Jahr 2006 mit rund 750.000 Beschäftigten einer der größten Arbeitgeber. Die Tatsache, dass Deutschland Exportweltmeister ist, lässt sich vor allem auf die fast 100 Mrd. Euro Ausfuhrüberschuss der Automobilindustrie zurückführen. In den USA ist jeder zehnte Job von der Automobilindustrie abhängig, Produktion und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen generieren 4 Prozent des amerikanischen Bruttoinlandsprodukts.

Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung (FuE) der Automobilbranche in Deutschland sind mit über 15 Mrd. Euro in 2006 – das sind rund 35 Prozent der Gesamtaufwendungen des verarbeitenden Gewerbes – überdurchschnittlich hoch. Die Investitionen von DaimlerChrysler haben daran einen Anteil von mehr als einem Drittel. Nach einer EU-Studie nahm der Konzern bereits im Jahr 2005 den vierten Platz der weltweiten Rangliste ein, europaweit sogar Platz eins. Die zwei Heimatregionen von DaimlerChrysler – das Land Baden-Württemberg und der US-Bundesstaat Michigan – profitieren von der Wirtschaftskraft des Unternehmens ganz besonders. Baden-Württem-

berg etwa, wo ein Viertel aller Arbeitsplätze der deutschen Automobilindustrie angesiedelt sind, hat eine Arbeitslosenquote weit unter dem Mittel in Deutschland. Auch Michigan – hier sind 22 Prozent der Beschäftigten direkt oder indirekt von der Automobilindustrie abhängig – weist die höchste Beschäftigungsrate in der nordamerikanischen Automobilindustrie auf.

Arbeitsplätze, Einkommen, Steuerzahlungen. Die laufenden Steuerzahlungen von DaimlerChrysler betrugen im Jahr 2006 insgesamt 1,2 Mrd. Euro. Das ist jedoch nur ein Bruchteil der Gelder, die direkt oder indirekt aus dem Konzern an die öffentliche Hand fließen. Der Staat profitiert auch auf andere Weise, so etwa von den Steuern und Abgaben aus Lohn- und Gehaltszahlungen (18,6 Mrd. Euro) für mehr als 360.000 Mitarbeiter, Personal und Sozialaufwendungen (24,8 Mrd. Euro) sowie Steuern auf Dividenden und Umsatz. Hinzu kommen weitere Steueraufkommen z. B. der Zulieferindustrie oder durch Finanz-, Vertriebs- und Servicedienstleister.

Personalaufwendungen Grafik 11

| | 2006 | 2005 | 2004 |
|---|--------|--------|--------|
| Angaben in Millionen Euro | | | |
| Löhne und Gehälter | 18.625 | 19.750 | 18.750 |
| Soziale Abgaben | 3.395 | 3.371 | 3.294 |
| Netto-Pensionsaufwendungen | 1.329 | 1.131 | 948 |
| Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistung | 1.342 | 1.331 | 1.173 |
| Übrige Aufwendungen für Altersversorgung | 109 | 148 | 51 |
| | 24.800 | 25.731 | 24.216 |

Weitergehende wirtschaftliche Einflüsse. Über das Kerngeschäft, den Verkauf von Autos hinaus, profitieren Wirtschaft und Gesellschaft auch auf andere Weise von DaimlerChrysler. So unterstützt das Unternehmen zum Beispiel lokale Einrichtungen finanziell und fördert Infrastrukturleistungen, wie unternehmenseigene Sportstätten.

→ MAGAZIN S. 77

Ökologie

Mobilität zukunftsfähig gestalten – so lautet die Leitlinie für DaimlerChrysler im Umweltschutz. Das Unternehmen arbeitet intensiv an der Entwicklung umweltschonender Antriebssysteme, Produktionsverfahren und Kraftstoffe. Nur so kann nachhaltige Mobilität im 21. Jahrhundert gelingen.





Dr. Thomas Weber



Prof. Dr. Herbert Kohler

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Reduktion von Kraftstoffverbrauch in unseren Fahrzeugen und damit auch der CO₂-Emissionen sind unabhängig von der besonderen öffentlichen Aufmerksamkeit, die der Klimaschutz um die Jahreswende 2006/2007 gewonnen hat, der zentrale Schwerpunkt unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten für eine nachhaltige Mobilität. Für uns als Erfinder des Automobils ist dabei selbstverständlich: Wir wollen auch bei nachhaltiger Mobilität ganz vorne sein. 1,7 Mrd. Euro, die wir allein in 2006 für den Umweltschutz aufgewendet haben, eine Steigerung um 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, sind hierfür ein klarer Beleg.

Das emissionsfreie Automobil ist das langfristige Ziel unserer „Roadmap“ zu nachhaltiger Mobilität. Diese hat drei Hauptkomponenten:

- erstens die konsequente weitere Optimierung von Verbrennungsmotoren mit und ohne Hybridoption,
- zweitens hochwertige und alternative Kraftstoffe,
- drittens emissionsfreies Fahren mit der Brennstoffzelle als Langfristziel.

Die Brennstoffzelle ist nicht nur umweltfreundlich, sondern auch hoch-effizient. Sie wird mit Wasserstoff betrieben und hat prinzipbedingt einen doppelt so hohen Wirkungsgrad wie Verbrennungsmotoren. DaimlerChrysler hat bislang 1,5 Mrd. Euro hierfür aufgewendet und ist Pionier bei dieser Schlüsseltechnologie: Bereits 1994 haben wir das erste Brennstoffzellenfahrzeug vorgestellt. Inzwischen haben wir mit über 100 Fahrzeugen die größte Brennstoffzellenflotte aller Hersteller auf der Straße – von der A-Klasse bis zum Citaro-Bus.

Gleichzeitig wissen wir aber auch, dass die Brennstoffzelle noch immer eine Technologie der Zukunft ist, bis zu deren erfolgreicher Kommerzialisierung noch einige Herausforderungen zu meistern sind. Der konsequenten, weiteren Reduzierung der Herstellungskosten gilt dabei neben technischen Herausforderungen unser Hauptaugenmerk.

Vor diesem Hintergrund wird kurz- und mittelfristig der Verbrennungsmotor nach wie vor die größten Beiträge zur Reduktion von Kraftstoffverbrauch leisten müssen. Seit 1990 haben wir den Flottenverbrauch und die CO₂-Emissionen unserer Pkw in Deutschland um 30 Prozent gesenkt. Parallel dazu konnten wir in diesem Zeitraum die Abgasemissionen um mehr als 70 Prozent und den Partikelaustritt sogar um mehr als 97 Prozent vermindern. Der smart cdi emittiert mit 88 g CO₂ pro Kilometer weniger CO₂ als jedes andere Serienauto und ist zudem das meistverkaufte 3-Liter-Auto. Das ist gut – aber wir arbeiten daran, noch besser zu werden. Unsere Strategie ist: den Diesel so sauber zu machen wie den Benzin – und den Benzin so sparsam wie den

Diesel. Und tatsächlich ist das Potenzial beider Motorenkonzepte noch nicht ausgereizt. Dabei ist es mit der Reduzierung von CO₂ allein nicht getan. Genauso wichtig ist die Emissionsreduktion, beispielsweise beim Dieselantrieb der weitere Abbau von Stickoxiden und Partikeln.

Besonders vielversprechende Perspektiven bei der weiteren Optimierung von Verbrennungsmotoren verbinden wir mit BLUETEC – unserer sauberen Dieselschlechtechnologie, die wir bereits 2004 bei Nutzfahrzeugen eingeführt haben. BLUETEC reduziert alle Emissionen, besonders die letzten Schadstoffbestandteile – die Stickoxide –, die heute konzeptbedingt bei den Dieselmotoren noch über denen der sauberen Benzinmotoren liegen. BLUETEC vermindert ihren Ausstoß um bis zu 80 Prozent. Das Resultat ist der sauberste Diesel der Welt. Im April 2007 wurden diese herausragenden Eigenschaften von BLUETEC durch die Wahl zum „2007 World Green Car“ honoriert.

Die Hybridtechnik ist eine weitere Möglichkeit, Verbrennungsmotoren effizienter zu nutzen. Und auch hier brauchen wir uns nicht zu verstecken. Allerdings kommen Hybridantriebe bei uns zunächst dort zum Einsatz, wo sie am effektivsten sind: im Stadtverkehr bei Bussen, hier sind wir auch Weltmarktführer.

Zukünftig werden wir weiterentwickelte Hybridantriebe auch im Pkw-Bereich anbieten: Wir werden keine neuen Pkw mehr entwickeln, die nicht auch die Hybridoption erlauben. In Verbindung mit einem intelligenten und umfassenden Energiemanagement, das wir sowohl in unseren Benzin- als auch in unseren Dieselfahrzeugen sukzessive einführen werden, stellen wir damit eine in allen Situationen bestmögliche Gesamteffizienz unserer Fahrzeuge und deren Zukunftsfähigkeit sicher.

Dr. Thomas Weber

Mitglied des Vorstands, verantwortlich für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes Car Group

Prof. Dr. Herbert Kohler

Leiter Konzernforschung und Vorentwicklung Fahrzeugaufbau und Antrieb, Umweltbevollmächtigter

1.0 Umweltstrategie und Umweltpolitik

Der Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Zielen des DaimlerChrysler-Konzerns. Er ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt-Leitlinien definiert DaimlerChrysler seine Umweltpolitik und bekennt sich zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und die Auswirkungen von Produktionsprozessen und Produkten auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht. Die Leitlinien sind für alle Mitarbeiter und Standorte des Konzerns verbindlich.

1.1 Organisation des konzernweiten Umweltmanagements

Die Umweltpolitik von DaimlerChrysler ist in Leitlinien verankert. Um die gesteckten Ziele zu erreichen und die Leistungen im Umweltschutz stetig zu verbessern, hat das Unternehmen klare Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten etabliert.

Im Auftrag des Vorstands der DaimlerChrysler AG vertritt der Vorstand für Konzernforschung und Entwicklung Mercedes Car Group die Umweltschutzbelange des Konzerns. Zur konzernweiten Koordination ist ein Umweltbevollmächtigter bestellt. Dieser ist gleichzeitig der Beauftragte des Vorstands für das zentrale Umweltmanagementsystem. Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe wurden auf Konzernebene neben dem Zentralbereich Umweltschutz (GR/VGE) zwei bereichsübergreifende Gremien geschaffen:

- Der „Global Product Environmental Council“ setzt sich aus den Umweltbeauftragten Produkt und Vertretern der Bereiche Konzernstrategie, Politik und Außenbeziehungen sowie Kommunikation zusammen.
- Dem „Global Facility Environmental Council“ gehören Vertreter der regionalen Arbeitsgruppen der betrieblichen Umweltschutzbeauftragten und des Vertriebs an.

Diese beiden zentralen Gremien geben Ziele vor, steuern und kontrollieren die umweltbezogenen Prozesse in der Entwicklung, Planung und Produktion von Produkten. Die Grundlage für ihre Entscheidungen ist das 2003 verabschiedete Umweltmanagementhandbuch des DaimlerChrysler-Konzerns. Es gibt dem Umweltmanagement einen konzernweit einheitlichen Rahmen und sorgt für standardisierte Prozesse sowie die Einhaltung interner wie externer Anforderungen.

Die Umwelt-Leitlinien des DaimlerChrysler-Konzerns

- Wir stellen uns den Anforderungen des Umweltschutzes von morgen, indem wir ständig an der Verbesserung der Umweltbilanz unserer Produkte arbeiten.
- Wir entwickeln Produkte, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich sind.
- Wir gestalten alle Stufen der Produktion möglichst umweltverträglich.
- Wir bieten unseren Kunden umweltorientierten Service und umweltorientierte Information.
- Wir streben weltweit eine vorbildliche Umweltbilanz an.
- Wir informieren unsere Mitarbeiter und die Öffentlichkeit umfassend über Umweltschutz.

1.2 Bausteine und Prozesse

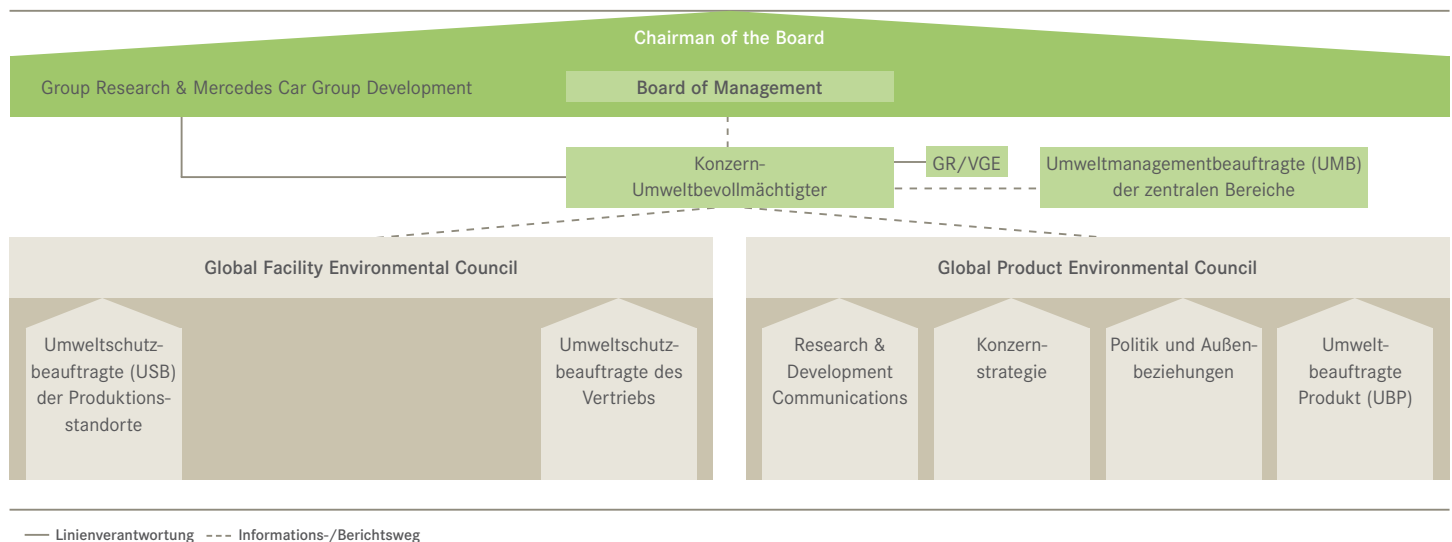
Zertifiziertes Umweltmanagement. Die Zertifizierung aller Standorte weltweit nach ISO 14001 sowie die zusätzliche Validierung nach der EU-Umweltauditverordnung (EMAS) für die europäischen Standorte sind wichtige Elemente des Umweltmanagementsystems von DaimlerChrysler. Die Wirksamkeit des Systems wird regelmäßig durch externe Audits überprüft. Weltweit arbeiten heute mehr als 96 Prozent der Konzernbeschäftigten in Werken mit zertifizierten Umweltmanagementsystemen. Im Rahmen einer umfassenden regelmäßigen Öko-Auditierung an den Standorten wird beurteilt, ob dort Verfahren und Vorschriften eingehalten werden. Falls erforderlich, werden Korrekturmaßnahmen eingeleitet.

Integrierte Managementsysteme. Die Zusammenführung der Managementsysteme für Qualität, Umweltschutz und Arbeitssicherheit ist eine wichtige Zielsetzung von DaimlerChrysler. Dadurch werden Umweltschutzaufgaben noch stärker in die operativen Kernprozesse und Abläufe der jeweiligen Bereiche integriert, statt sie in separaten Prozessen zu behandeln. Ein integriertes Konzept wird bereits seit 2002 in den Werken der Mercedes Car Group in Deutschland und den USA umgesetzt. Bei EvoBus wurde 2006 mit der Einführung des integrierten Managementsystems begonnen. In den Werken der Chrysler Group wurde das Umweltmanagementsystem bereits bei seiner Einführung im Jahr 2001 in das vorhandene Qualitätssicherungssystem (Manufacturing Quality Assurance System, MQAS) integriert.

Managementansatz

Konzernaufbauorganisation Umweltschutz

Grafik 12



Zentrale Aufgaben und Verantwortlichkeiten

Umweltbevollmächtigter des Konzerns

- Koordination des Umweltschutzes und Umweltmanagements im Konzern und Mitwirkung im Rahmen der strategischen Planung
- Regelmäßige Berichterstattung im Board of Management (BoM)
- Sicherstellung der Umweltberichterstattung (intern und extern)
- Beratung der Unternehmensleitung in Umweltfragen

Global Product Environmental Council

- Analyse produktbezogener Umweltthemen und Sicherstellung abgestimmter Aussagen zu den Einwirkungen der Konzernprodukte auf die Umwelt
- Erarbeitung produktbezogener Umweltziele und Umweltprogramme
- Koordination der geschäftsfeld- bzw. geschäftsbereichübergreifenden Umweltschutzaufgaben und Initiierung übergreifender Projekte im Umweltschutz

Global Facility Environmental Council

- Regionale und globale Koordinierung produktionsorientierter Umweltschutzaktivitäten
- Aufzeigen von werksübergreifendem Handlungsbedarf
- Initiierung und Bearbeitung von gemeinsamen Projekten

Zentralbereich Umweltschutz (GR/VGE)

- Analyse und Sicherstellung der gesetzlichen Anforderungen
- Sicherstellung der Umweltberichterstattung (intern und extern)
- Beratung der Unternehmensleitung in Umweltfragen
- Sicherstellung der Funktion des Umweltmanagementsystems
- Erarbeitung und Controlling von Umweltzielen
- Umweltschutz-Risikomanagement
- Initiierung von Projekten zur Umweltschutzvorsorge sowie Definition und Weiterentwicklung interner Umweltstandards

Standorte unter der Lupe. Die „ökologische Standortbewertung“ hilft DaimlerChrysler, nach weltweit einheitlichen Maßstäben Umwelt Risiken zu ermitteln, sie durch Maßnahmen, die zwischen Vorstand und Werksleitung vereinbart werden, zu verringern und somit den vorsorgenden Umweltschutz weiterzuentwickeln. Dabei werden das Umweltmanagementsystem eines Standorts und alle umweltrelevanten Themen wie Emissionen in die Luft, Einleitungen in Gewässer, die Entsorgung von Abfällen, die Verschmutzung von Boden und Grundwasser sowie die Nutzung von Stoffen regelmäßig und systematisch unter die Lupe genommen.

Umweltschutz im Entwicklungsprozess. Die Fahrzeugentwicklung erfolgt in einem standardisierten Prozess, in dem das Fahrzeuglastenheft und die sogenannten Quality Gates (Meilensteine im Entwicklungsprozess) die wesentlichen Eckpunkte darstellen. Umweltschutzthemen und -anforderungen (Verbrauch, Emissionen, Materialverbote und Materialgebote sowie Recyclinganforderungen) sind integrale Elemente des Lastenhefts und werden im Rahmen der Quality Gates während des gesamten Produktentstehungsprozesses mit betrachtet und gesteuert.

Wissen motiviert. Ohne das Problembewusstsein und Engagement der Mitarbeiter wären stetige Verbesserungen im betrieblichen Umweltschutz nicht zu erreichen. DaimlerChrysler führt deshalb weltweit flächendeckende Schulungsprogramme im Umweltschutz durch.

Auszeichnung für außergewöhnliches Engagement. Ziel des „Environmental Leadership Award“ (ELA) ist es, Umweltschutzthemen im gesamten Konzern bekannter zu machen und möglichst viele Mitarbeiter zu motivieren, aktiv zu werden. DaimlerChrysler vergibt den konzernweit ausgeschriebenen und vom Vorstand verliehenen Preis als Anerkennung für Projekte, die den Umweltschutz im Unternehmen voranbringen. Zugleich will das Unternehmen mit der Auszeichnung Know-how und Kenntnisse über vorbildliche Technologien und Konzepte verbreiten und weltweit möglichst viele Standorte zur Nachahmung anregen.

Mit innovativer Technik zu mehr Klimaschutz

Nach dem jüngsten Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) gilt es unter Klimawissenschaftlern inzwischen als gesicherte Erkenntnis, dass sich das Klima im weltweiten Durchschnitt – bedingt durch menschliches Handeln – seit dem Jahr 1750 erwärmt hat.

Der Verkehr trägt beispielsweise in Deutschland rund 20 Prozent zum gesamten CO₂-Ausstoß bei. Betrachtet man nur den Pkw-Verkehr, so ergibt sich ein Anteil von 12 Prozent. DaimlerChrysler muss und wird das in seiner Macht Stehende tun, um die CO₂-Emissionen weiter zu verringern.

Bereits in den vergangenen Jahren hat das Unternehmen einen maßgeblichen Beitrag zur Verwirklichung einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität geleistet und den CO₂-Ausstoß innerhalb der Flotte deutlich gesenkt. Der CO₂-Ausstoß der in Europa verkauften Mercedes-Fahrzeuge sank seit 1995 um rund 20 Prozent – eine Reduktion, die fast 50 Prozent über der durchschnittlichen Reduktion der europäischen Hersteller liegt. Bezogen auf Deutschland weist der Pkw-Bereich sogar einen Verbrauchsrückgang von 30 Prozent seit 1990 auf. Modellwechsel brachten stets auch eine Verbesserung der Verbrauchseigenschaften des Fahrzeugs und somit eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen mit sich. Die Kohlendioxidemissionen der neuen C-Klasse etwa konnten über den gesamten Lebenszyklus im Vergleich zum Vorgängerfahrzeug um 15 Prozent verringert werden. Auf dem Gebiet der Dieselmotoren-Entwicklung ermöglichte die Einführung der CDI-Technik eine deutliche Absenkung des Kraftstoffverbrauchs. Bei den Benzinmodellen brachten Downsizing-Konzepte mit Aufladung, die Einführung einer neuen Generation von V6-Motoren sowie die Benzin-Direkteinspritzung (CGI) eine deutliche Kraftstoffersparnis im Vergleich zu den Vorgängermotoren. Und mit dem smart fortwo cdi hat DaimlerChrysler das weltweit erfolgreichste 3-Liter-Auto eingeführt, das sich am Markt behauptet hat und nun in der zweiten Generation fortgeführt wird. Die genannten Beispiele veranschaulichen erfolgreiche technologische und produktpolitische Schritte zur Reduktion des Flottenverbrauchs und erzielte Erfolge, auf denen sich das Unternehmen weder ausruhen will noch darf.

Im Februar 2007 hat die EU-Kommission ein Strategiepapier vorgelegt, nach dem der CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte in Europa bis zum Jahr 2012 auf durchschnittlich 130 Gramm pro Kilometer gesenkt werden soll. Weitere 10 Gramm sollen durch zusätzliche Maßnahmen erreicht werden – etwa durch Effizienzverbesserungen bei den Fahrzeugkomponenten (zum Beispiel Reifen und Klimaanlage) und eine schrittweise Umstellung auf kohlenstoffärmere Kraftstoff-

fe. Wie die genaue Ausgestaltung aussehen wird, ist derzeit noch unklar. Gesetzesvorschläge für die konkrete Umsetzung will die EU-Kommission bis spätestens Mitte 2008 vorlegen.

Der konkreten Ausgestaltung dieses 130-Gramm-Ziels wird dabei sowohl aus ökologischer als auch aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Sicht eine entscheidende Bedeutung zukommen. Eine herstellerbezogene Festschreibung einer Flottenobergrenze von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer hält DaimlerChrysler nicht für zielführend. Unterschiedliche Produktspektren und technische Sachverhalte dürfen in der Diskussion nicht ignoriert werden. Analog zu anderen Energieeffizienzstandards – im Gebäudebereich wird beispielsweise die Nutz- oder Wohnfläche entsprechend berücksichtigt – sollten auch die unterschiedlichen Fahrzeugklassen angemessen beachtet werden, zumal der überwiegende Anteil (in Deutschland zum Beispiel 74 Prozent) der gesamten CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs von Klein- und Mittelklassefahrzeugen stammt. Der Grund hierfür sind die im Vergleich zur Oberklasse deutlich höheren Stückzahlen von Klein- und Mittelklassefahrzeugen am Markt. Lediglich den Verbrauch der Fahrzeuge des Oberklassesegments zu senken hieße, einen technologischen Stillstand bei kleineren Fahrzeugen und eine nur minimale Absenkung des gesamten Flottenverbrauchs in Kauf zu nehmen. Bei der Festlegung von Verbrauchszielen muss daher nach Fahrzeugklassen unterschieden werden.

Klimaschutz ist Teil der Verantwortung von DaimlerChrysler. Strategie war und ist – besonders vor dem Hintergrund der skizzierten Fakten –, die CO₂-Emissionen und den Verbrauch fossiler Kraftstoffe weiter zu verringern. An erster Stelle steht dabei die Verbesserung der konventionellen Antriebe. Hybridkonzepte bringen zudem Verbrauchsvorteile – heute in erster Linie im Stadtverkehr.

DaimlerChrysler wird seine bestehende Hybridflotte (Orion Hybridbusse, Canter ECO Hybrid) 2008 in den USA mit einem ersten Dodge-Serienhybrid-Pkw ergänzen. Ein erster Mercedes-Benz Hybrid-Pkw wird 2009 folgen. DaimlerChrysler wird keine neuen Fahrzeuge mehr entwickeln, die nicht auch die Hybridoption erlauben. Das langfristige Ziel von DaimlerChrysler ist das emissionsfreie Fahren – der Brennstoffzellenantrieb bietet hierfür die besten Zukunftsaussichten. Auf dem Weg zur Serienreife sind jedoch noch einige Hürden zu nehmen. Die Entwicklung der regenerativen Herstellung von Wasserstoff muss weiter vorangetrieben werden. Die Fahrzeugtechnik und deren Kosten müssen marktfähig sein. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist mit dem Beginn der Marktreife des Brennstoffzellenantriebs zwischen 2012 und 2015 zu rechnen.

2.0 Umweltschutz bei den Produkten

2.1 Strategie für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft

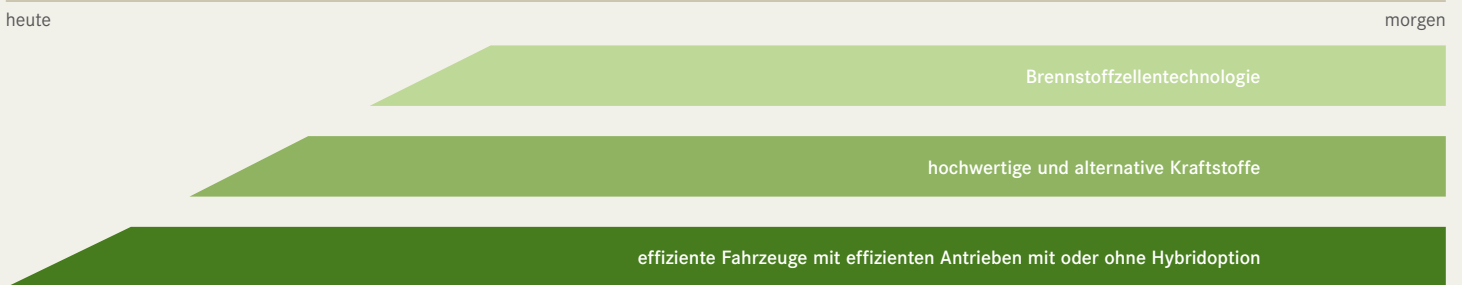
Die Verbrauchs- und CO₂-Reduktion sowie die Reduktion der Schadstoffemissionen sind die zentralen Herausforderungen zur nachhaltigen Mobilität. DaimlerChrysler ist sich diesbezüglich seiner Verantwortung bewusst. Bereits in den vergangenen Jahren hat das Unternehmen einen maßgeblichen Beitrag zur Verwirklichung einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität geleistet und die CO₂-Emissionen wie auch den Ausstoß von Schadstoffen innerhalb der Flotte deutlich gesenkt. Künftig wird eine weitere konsequente Verbrauchs- und Emissionssenkung der Fahrzeuge im Fokus der Entwicklungsarbeit liegen. Kernziel war und ist, die CO₂-Emissionen und den Verbrauch fossiler Kraftstoffe weiter zu verringern. Um dieses Ziel zu erreichen, ist DaimlerChrysler in zwei Handlungsfeldern aktiv: bei den Fahrzeugen und Antriebssystemen (Kernaktivitäten) sowie bei den Kraftstoffen (unterstützende Aktivitäten). Mit technischen Innovationen im Fahrzeug- und Antriebsbereich verfolgt das Unternehmen zudem das Ziel, die Abgasemissionen seiner Produkte weiter zu senken.

2.1.1 Forschung und Produktentwicklung

Ein Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ist die Weiterentwicklung der konventionellen Antriebstechnologien hin zu noch saubereren und verbrauchsärmeren Motoren. Zur Reduktion der Verbräuche, CO₂-Emissionen und Abgasemissionen ist die Brennstoffzellentechnologie aus Sicht des Unternehmens langfristig die meistversprechende Antriebstechnologie. Kurz und mittelfristig liegt der Fokus auf der Optimierung der Verbrennungsmotoren und des gezielten Einsatzes der Hybridtechnologie. Gewichtsoptimierung und Leichtbau sind hierzu komplementäre Maßnahmen.

DaimlerChrysler-Roadmap für nachhaltige Mobilität

Grafik 13



DaimlerChrysler-Roadmap für nachhaltige Mobilität

Die DaimlerChrysler-Roadmap hat drei Hauptkomponenten:

1. die konsequente weitere Optimierung von Verbrennungsmotoren mit und ohne Hybridoption,
2. hochwertige und alternative Kraftstoffe,
3. emissionsfreies Fahren mit der Brennstoffzelle als Langfristziel.

2.2 Neue Antriebs- und Fahrzeugkonzepte

2.2.1 Verbrennungsmotoren

Otto- und Dieselmotoren mit Sparpotenzial. In der Optimierung der heutigen Verbrennungsmotoren liegt noch viel Potenzial. Ziel ist es, Ottomotoren so effizient wie Dieselmotoren und Dieselmotoren so sauber wie Ottomotoren zu machen. Nach der Einführung des Partikelfilters bei Dieselmotoren gilt es, nun auch die Stickoxidemissionen nochmals deutlich zu reduzieren, ohne Abstriche bei der Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors zu machen.

Mit der innovativen modularen BLUETEC-Technologie werden DaimlerChrysler-Dieselfahrzeuge zu den weltweit saubersten Dieseln. Beim Ottomotor wird der Rollout der strahlgeführten Benzin-Direkteinspritzung (Direkteinspritzer der zweiten Generation) zu deutlichen Verbrauchseinsparungen führen.

Erdgasmotoren als sinnvolle Ergänzung. Erdgas gilt für bestimmte Anwendungsfälle (zum Beispiel innerstädtische Transporte) wegen der CO₂-Emissionen (auf Dieselniveau) und der geringen Schadstoffemissionen als sinnvolle Alternative zu Benzin und Diesel. Einschränkungen sind jedoch die geringere Reichweite und ein erhöhter Platzbedarf für die Tanks. Heute sind mit Erdgas betriebene Busse von

Mercedes-Benz (Citaro CNG) und Fuso (Aero Star CNG) in großer Zahl im Einsatz. Das Müllfahrzeug Econic NGT erfüllt den strengen, über Euro 5 hinausgehenden Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). Gefragt ist auch die E-Klasse E 200 NGT. Vom Jahr 2008 an wird die B-Klasse als Erdgasvariante am Markt erhältlich sein. In den USA bietet DaimlerChrysler mit den Marken Orion und Thomas Built Buses eine Reihe von Bussen mit Erdgasantrieb an, und bei den Lkw sind Freightliner, Sterling und Western Star mit mehreren Erdgas-Trucks auf dem Markt vertreten.

Flexible-Fuel-Fahrzeuge. Seit 1998 hat DaimlerChrysler in den USA fast 1,5 Millionen sogenannte Flexible Fuel Vehicles (FFV) verkauft. Diese Fahrzeuge können auch mit E85-Kraftstoff, einer Mischung aus 85 Prozent Ethanol und 15 Prozent herkömmlichem Benzin, fahren.

Entsprechend dem politischen Ziel, die Abhängigkeit der USA von ausländischem Erdöl zu verringern, plant der Konzern, sein FFV-Programm auszuweiten. Im Jahr 2007 sollen rund 250.000 FFV-Fahrzeuge für den nordamerikanischen Markt hergestellt werden. Über die Markteinführung von FFV-Fahrzeugen in Europa wird DaimlerChrysler auch vor dem Hintergrund der vorhandenen Mengen an Bioethanol entscheiden. Die derzeit und in der nahen Zukunft verfügbaren Mengen von Biokraftstoffen sollten daher idealerweise als Beimischungen zu herkömmlichem Kraftstoff vom Markt abgenommen werden, sodass kei-

ne separate Infrastruktur aufgebaut werden muss. DaimlerChrysler will deshalb auch die technischen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Fahrzeuge mit bis zu zehn Prozent Beimischung von Biokraftstoffen betankt werden können.

Antriebstechnologien von DaimlerChrysler

Grafik 14

Betrachtet wurden die 2006 in den Märkten der Triade verkauften Pkw und Nutzfahrzeuge (Transporter, Busse, Lkw)

Anteil in Prozent

| | Fahrzeuge mit Ottomotor | Fahrzeuge mit Dieselmotor | Fahrzeuge mit Hybridantrieb*** | Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb**** |
|---------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------|---|
| Europa* | 33,6 | 66,4 | x | x |
| NAFTA** | 86,4 | 13,6 | x | x |
| Japan | 43,9 | 56,1 | x | x |

* Rund 0,4 Prozent der für Europa produzierten Fahrzeuge mit Ottomotor wurden als Erdgasvariante aufgebaut.

** 1 Prozent der NAFTA-Fahrzeuge mit Ottomotor waren Flexible Fuel Vehicles (FFV).

*** 0,01 Prozent der weltweit verkauften Fahrzeuge wurden 2006 mit Hybridantrieb ausgestattet.

**** Weltweit sind derzeit mehr als 100 Brennstoffzellenfahrzeuge (Pkw, Transporter und Busse) im Flottentest auf den Straßen im Einsatz.

2.2.2 Hybridantriebe

Vor allem im Stadtverkehr kann der Hybridantrieb seine Verbrauchsvorteile auch im realen Fahrbetrieb unter Beweis stellen. Stadtbusse mit Hybridantrieb fahren umweltfreundlicher und – sofern eine Speicherbatterie einbezogen ist – auf kurzen Strecken sogar emissionsfrei. Im Jahr 2006 wurden erneut 420 Einheiten des Stadtbusses Orion VII Hybrid von den öffentlichen Nahverkehrsbetrieben in New York, Toronto, San Francisco und Edmonton bestellt. Damit war DaimlerChrysler Buses auch 2006 größter Anbieter im weltweiten Hybridbusmarkt – mit insgesamt 1.500 Bestellungen seit dem Auslieferungsstart 2003.

Der Mitsubishi Fuso Aero Niederflur-Hybridbus ist heute in den japanischen Städten Shizuoka, Aichi und Gifu im Kundenbetrieb im Einsatz. Seit Juli 2006 wird der Mitsubishi Fuso Canter „Eco Hybrid“, der sauberste leichte Lkw der Welt, im japanischen Markt angeboten. Eine Einführung in weiteren Märkten wird geprüft.

Der Sprinter mit „Plug-In“-Hybridantrieb wird derzeit im Kundenversuch in Europa und in den USA getestet. „Plug-In“ bedeutet, dass die Batterien des Transporters auch bei abgeschaltetem Motor geladen werden können, zum Beispiel nachts an einer normalen Steckdose.

Auch bei schweren Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr kann die Hybridisierung eine Lösung sein. Entwicklungsziel von DaimlerChrysler ist die weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs sowie eine drasti-

sche Verringerung der Emissionen für Fahrzeuge, die weltweit in besonders zufahrtsbeschränkten Innenstadtbereichen eingesetzt werden sollen.

Um die Vorteile innovativer Hybridtechnologie vermehrt auch in Pkw zu nutzen, haben DaimlerChrysler, General Motors und BMW ihr technologisches Wissen in einer Allianz gebündelt. Kernstück der gemeinsamen Entwicklungsarbeit ist ein elektronisch gesteuertes Getriebe, das den Verbrennungsmotor und zwei Elektromotoren mit dem Radantrieb verbindet. Durch elektronische Steuerung des Kraftflusses zwischen den Antrieben und den Rädern können gleichzeitig ein dynamisches Anfah- und Beschleunigungsverhalten und ein sparsamer Langstreckenbetrieb (Landstraßen- und Autobahnfahrt) realisiert werden. Dieses Two-Mode-System wird bei DaimlerChrysler im Jahr 2008 im Dodge Durango und dem Chrysler Aspen auf den US-amerikanischen Markt kommen.

Anfang März 2007 haben DaimlerChrysler und BMW die gemeinsame Entwicklung von Komponenten für Hybridantriebe für heckgetriebene Pkw beschlossen. Diese sollen zeitnah – voraussichtlich im Jahr 2009 – eingeführt werden können. Start-Stopp-Systeme sind weitere Optionen, die derzeit für verschiedene Fahrzeuge des Konzerns geprüft und für die Markteinführung vorbereitet werden. DaimlerChrysler wird keine neuen Fahrzeuge mehr entwickeln, die nicht auch die Hybridoption erlauben.

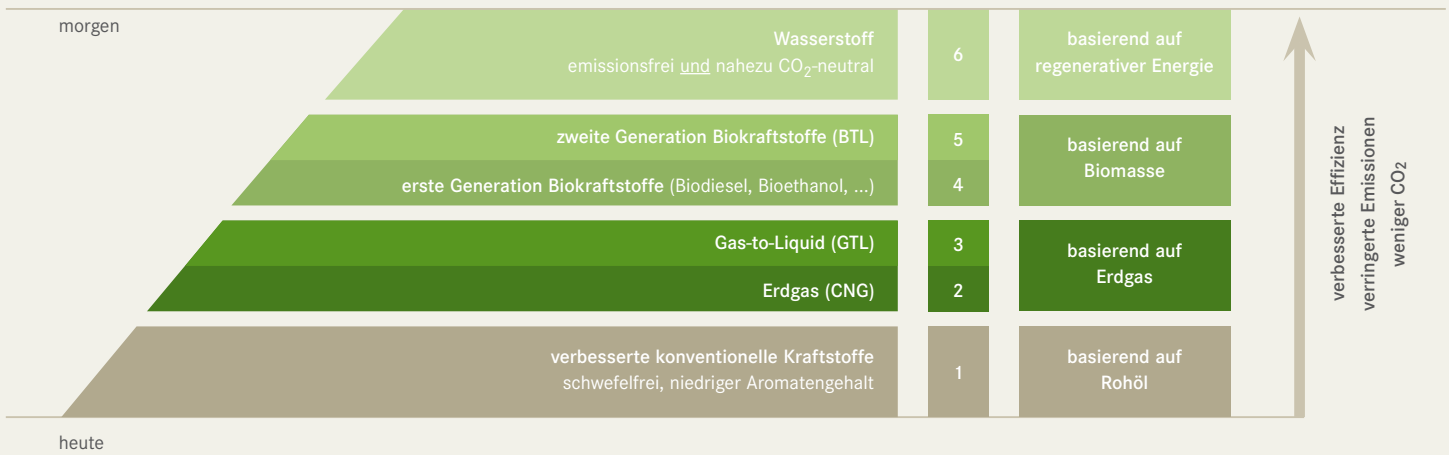
2.2.3 Brennstoffzellenantriebe

Für DaimlerChrysler sind wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenfahrzeuge die dritte Stufe der Roadmap für eine ressourcenschonende, emissionsfreie Mobilität. Derzeit bewährt sich mit der A-Klasse F-Cell, den Brennstoffzellen-Sprintern und den Citaro-Stadtbussen die aktuelle, mit Wasserstoff betriebene Generation im Praxistest. Mit weltweit mehr als 100 Brennstoffzellenfahrzeugen betreibt DaimlerChrysler die größte Flotte aller Hersteller. Die Fahrzeuge liefern täglich wichtige Daten, die in die nächste Fahrzeuggeneration und in künftige Flottenerprobungen einfließen werden. DaimlerChrysler wird für die nächste Generation von F-Cell-Fahrzeugen B-Klasse-Modelle mit einem Brennstoffzellenantrieb ausstatten. Eine Erhöhung der Stückzahlen – über das für die technische Weiterentwicklung notwendige Mindestmaß hinaus – wird aber erst nach Erreichen erheblicher Kostenreduktionen sinnvoll sein.

Ziel ist es, im Jahr 2015 in der Summe aller Hersteller weltweit einen Gesamtabsatz von 100.000 Brennstoffzellenfahrzeugen zu erreichen. Bis dahin sollten die technischen Herausforderungen gelöst und die Technologiekosten signifikant reduziert worden sein.

Die Kraftstoff-Roadmap von DaimlerChrysler

Grafik 15



Die Kraftstoff-Roadmap von DaimlerChrysler

- 1. Konventionelle Kraftstoffe wie Benzin und Diesel** werden in den nächsten Jahren weiterhin zum Einsatz kommen und müssen deshalb weiter verbessert werden. Das Ziel hierbei: weltweit schwefelfreier Kraftstoff mit niedrigem Aromatengehalt.
- 2. Erdgas** ist aus Sicht von DaimlerChrysler eine hilfreiche Option für bestimmte Einsatzzwecke, da es kohlenstoffärmer ist als Benzin oder Diesel.
- 3. GTL-Kraftstoffe** (Gas-to-Liquid) sind neben BTL-Kraftstoffen (Biomass-to-Liquid) die saubersten und hochwertigsten Kraftstoffe für Dieselmotoren, denn GTL-Diesel ist schwefel- und aromatenfrei – allerdings nicht CO₂-neutral – und kann gut auf die Anforderungen des Verbrennungsmotors abgestimmt werden.
- 4. Bioethanol und Biodiesel** sind als Beimischungen zu herkömmlichen fossilen Treibstoffen eine sinnvolle kurz- bis mittelfristige Option. Sie haben allerdings einen geringeren Energiegehalt, sodass der Verbrauch gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen steigt. Die Aggressivität und Zähflüssigkeit von Biodiesel sowie die stärkere Veraschung des Partikelfilters erschweren bzw. verhindern den Einsatz als reinen Kraftstoff in modernen Diesel-Pkw.
- 5. BTL-Kraftstoffe aus Biomasse** (Biomass-to-Liquid) werden schon bald an Bedeutung gewinnen, zunächst als Beimischungen zu Benzin und Diesel. Wir fördern die Entwicklung und den Einsatz weitgehend CO₂-neutraler synthetischer Biokraftstoffe. Sie nutzen die Biomasse optimal, sind schwefel- und aromatenfrei und lassen sich sehr gut auf die Anforderungen des Verbrennungsmotors abstimmen.
- 6. Wasserstoff** ist der Energieträger für die Brennstoffzellenautos der Zukunft. Diese werden jedoch erst mittelfristig zum Alltag auf den Straßen gehören. Über die heutige Gewinnung von Wasserstoff aus fossilen Energieträgern (wie Erdgas) hinaus müssen auch geeignete wirtschaftliche Verfahren zur Herstellung von Wasserstoff aus regenerativen Quellen entwickelt und eine flächendeckende Infrastruktur für die H₂-Versorgung aufgebaut werden.

2.2.4 Kraftstoffe der Zukunft: Neue Treibstoffe ersetzen fossilen Sprit

Beimischungen pflanzlicher Kraftstoffe wie Bioethanol oder Biodiesel zu fossilen Kraftstoffen verbessern schon heute die Umweltbilanz des Straßenverkehrs.

DaimlerChrysler hat sich dazu verpflichtet, Maßnahmen voranzutreiben, die das Potenzial von Biokraftstoffen konsequenter als bisher erschließen. Im Einzelnen heißt dies, die technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Fahrzeuge mit bis zu zehn Prozent Beimischung von Biokraftstoffen betankt werden können. In Zusammenarbeit mit der Mineralölwirtschaft sind hierfür allerdings angemessene Qualitätsanforderungen für den Kraftstoff zu definieren. Weiterhin will DaimlerChrysler als Mitglied der 2006 von Automobilherstellern und Mineralölunternehmen gegründeten „Alliance for Synthetic Fuels Europe“ (ASFE) die Nutzung synthetischer Kraftstoffe voranbringen.

Bioethanol und Biodiesel – Kraftstoffe aus der Pflanze. Alle Jeep® Grand Cherokee Dieselfahrzeuge, die das Werk verlassen, sind mit B5-Biodiesel befüllt. Dem Kraftstoff ist ein Anteil von fünf Prozent Biodiesel aus Sojabohnen beigemischt.

Biomass-to-Liquid (BTL) – die zweite, aktuelle Generation der Biokraftstoffe. Prüfstandsuntersuchungen an Mercedes-Benz Dieselmotoren haben gezeigt, dass durch den Wechsel zu synthetischen Kraftstoffen wie BTL die Partikelemissionen um bis zu 30 Prozent und die Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen sogar um bis zu 90 Prozent zurückgehen.

CHOREN Industries hat, gemeinsam mit DaimlerChrysler und Volkswagen, den biogenen Dieseldieselkraftstoff SunDiesel entwickelt und wird diesen noch im Jahr 2007 industriell herstellen. Die Ökobilanz von SunDiesel zeigt, dass vom Anbau, der Kraftstoffherstellung und Nutzung – im Vergleich zu konventionellen Kraftstoffen – bis zu 90 Prozent CO₂ vermieden werden. Mercedes-Benz beabsichtigt, künftig alle Diesel-Neuwagen ab Werk mit einer SunDiesel-Erstbefüllung auszuliefern, sobald hierfür genügend Kraftstoff zur Verfügung steht.

Wasserstoff – der Kraftstoff der Zukunft. Um den Brennstoffzellenantrieb marktfähig zu machen, müssen auch die regenerative Herstellung von Wasserstoff und der Aufbau einer Infrastruktur zur Versorgung mit dem Kraftstoff weiter vorangebracht werden. Beides erfordert eine Zusammenarbeit von Politik, Mineralölindustrie, Energiewirtschaft und weiteren potenziellen Investoren. Als Partner solcher Kooperationen engagiert sich DaimlerChrysler in der europäischen „Clean Energy Partnership“ (CEP) und in den USA bei der Initiative „FreedomCAR and Fuel Partnership“.

2.2.5 Umweltgerechte Produktentwicklung

Die kontinuierliche Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge von DaimlerChrysler ist bereits in den jeweiligen Lastenheften der Entwicklung festgeschrieben. Als Querschnittsteam sind DfE-Experten (Design for Environment) in alle Prozessstufen der Fahrzeugentwicklung eingebunden. Sie bewerten neue Bauteil- und Fahrzeugkonzepte für künftige Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeuge im Rahmen einer ganzheitlichen Bilanzierung.

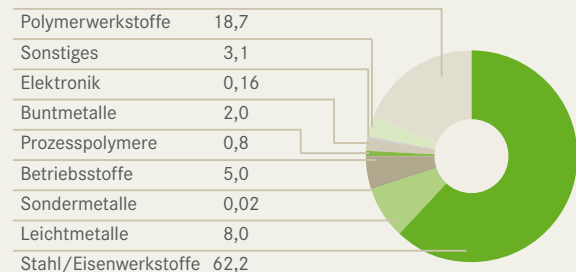
Umweltgerechte Produktentwicklung beginnt bei der Auswahl geeigneter Rohstoffe und Materialien und endet bei der recyclingfreundlichen Konstruktion und Produktion, die eine spätere Wiederverwendung oder Verwertung erlaubt. Wirkungsvolle Demontage- und Recyclingkonzepte sorgen dafür, dass DaimlerChrysler immer weniger Altteile von Pkw und Nutzfahrzeugen entsorgen muss. Bei der Materialauswahl zieht das Unternehmen, wann immer möglich, hochwertige Sekundärrohstoffe den teureren Primärrohstoffen vor. Bei Kunststoffen wird Rezyklaten oder recycelbaren Materialien der Vorzug gegeben. Bei rund 10 Prozent der insgesamt im Fahrzeug eingesetzten Kunststoffmenge wurden bisher Rezyklate erfolgreich erprobt und für den Serieneinsatz freigegeben.

Umweltgerechte Entwicklung von Pkw. Die S-Klasse von Mercedes-Benz war im Jahr 2005 das weltweit erste Automobil mit Umweltzertifikat. Inzwischen liegt das von der TÜV Management Service GmbH in München ausgestellte Zertifikat auch für die neue C-Klasse

Werkstoffzusammensetzung Mercedes-Benz C-Klasse nach VDA 231-106

Grafik 16

Angaben in Prozent



Umweltprofil der neuen Mercedes-Benz C-Klasse

Primärenergiebedarf:

Über den gesamten Lebenszyklus der neuen C-Klasse ergeben die Berechnungen einen Primärenergieverbrauch von rund 743 Gigajoule (GJ) – das entspricht dem Energieinhalt von etwa 23.000 Litern Super-Benzin – sowie einen Umwelteintrag von knapp 51 Tonnen Kohlendioxid (CO₂). Im Vergleich zum Vorgängermodell wurden 125 Gigajoule (rund 3.800 Liter Benzin) und rund 9 Tonnen CO₂ eingespart. Für die Berechnung von CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch ist die Nutzungsphase durch den Fahrzeugkunden mit einem Anteil von mehr als 86 Prozent entscheidend.

Emissionen:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Kohlendioxid: | – 15 Prozent |
| Stickoxide: | – 20 Prozent |
| Schwefeldioxid: | + 8 Prozent |
| Kohlenmonoxid: | + 25 Prozent |
| Flüchtige Kohlenwasserstoffe: | – 13 Prozent |

Die im Vergleich zum Vorgängermodell höheren CO-Emissionen resultieren aus den leicht erhöhten Fahrbetriebsemissionen, die jedoch die aktuell gültigen europäischen Emissionsgrenzwerte von Euro 4 und auch die zukünftigen Euro-5- und Euro-6-CO-Grenzwerte deutlich (um etwa 75 Prozent) unterschreiten.

Recycling:

Für die neue C-Klasse kann eine stoffliche Recyclingfähigkeit von 85 Prozent und eine Verwertbarkeit von 95 Prozent gemäß dem Berechnungsmodell nach ISO 22628 nachgewiesen werden.

Werkstoffzusammensetzung:

Stahl und Eisen machen bei der neuen C-Klasse einen Anteil von 62 Prozent am Gesamtgewicht des Fahrzeugs aus.

Rezyklateinsatz:

Bei der neuen C-Klasse können insgesamt 32 Bauteile mit einem Gesamtgewicht von 40,1 Kilogramm anteilig aus hochwertigen rezyklierten Kunststoffen hergestellt werden. Damit konnte die Masse der freigegebenen Rezyklatkomponenten im Vergleich zum Vorgängermodell um rund 34 Prozent gesteigert werden.

Nachwachsende Rohstoffe:

27 Bauteile mit einem Gesamtgewicht von 17 Kilogramm werden bei der neuen C-Klasse unter der Verwendung von Naturmaterialien hergestellt. Damit hat sich das Gesamtgewicht der Komponenten, für deren Herstellung Naturmaterialien verwendet werden, im Vergleich zum Vorgängermodell um rund 27 Prozent verringert. Dies ist insbesondere auf den Ersatz von Naturfasern in den Türverkleidungen durch Kunststoffbauteile zurückzuführen.

vor und bescheinigt deren umweltorientierte Produktentwicklung. Im Vergleich zum Vorgängermodell weist die neue C-Klasse Fortschritte in wichtigen Bereichen wie Kraftstoffverbrauch, Abgasemissionen und Werkstoffauswahl für den gesamten Fahrzeuglebenszyklus auf.

Umweltgerechte Entwicklung von Nutzfahrzeugen. Besondere Bedingungen muss das DfE-Team im Nutzfahrzeugsbereich berücksichtigen, denn bei kommerziellen Nutzern wie Speditionen oder Verkehrsbetrieben ist der wirtschaftliche Aspekt noch weitaus wichtiger als im Pkw-Bereich. Bei Zielen wie der Verbrauchssenkung gehen wirtschaftliche Aspekte und Umweltaspekte Hand in Hand. Gleiches gilt zum Beispiel auch für Leichtbaukonzepte, die das Gewicht des Fahrzeugs verringern und damit die zuladbare Nutzlast erhöhen.

2.3 Produkt und Produktnutzung

Im Fokus der Aktivitäten des Unternehmens steht die weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Andere wichtige Aufgaben liegen in der Reduktion der Schadstoff- und Geräuschemissionen der Fahrzeuge.

2.3.1 Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen

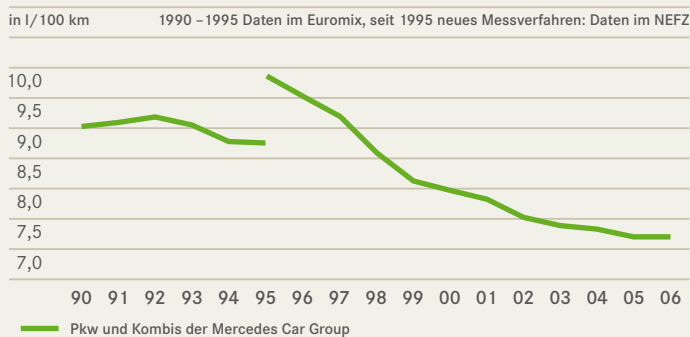
Durch die Optimierung des Verbrennungsmotors hat das Unternehmen in den vergangenen Jahren bereits spürbare Fortschritte bei Pkw und Nutzfahrzeugen erzielt.

Gesunkener Flottenverbrauch. Seit dem Jahr 1990 konnte DaimlerChrysler den Flottenverbrauch seiner Pkw in Deutschland um 30 Prozent reduzieren. Die Einsparungen wurden unter anderem durch die konsequente Einführung und Weiterentwicklung der CDI-Dieselschlechte, des Siebengang-Automatikgetriebes 7G-TRONIC, durch Downsizing-Konzepte mit Aufladung sowie durch die Benzin-Direkteinspritzung erzielt. Im Jahr 2006 konnte das Niveau beim Flottenverbrauch trotz gegenläufiger Sondereffekte – der Modellwechsel beim smart fortwo und der C-Klasse sowie der Auslauf des smart forfour – gehalten werden.

Technologisch wird DaimlerChrysler seine Anstrengungen zur Reduktion von Verbrauch und CO₂-Emissionen mit Nachdruck vorantreiben und verschiedene Verbrauchstechnologien am Markt anbieten. Dazu zählen unter anderem der Rollout der Direkteinspritzer der zweiten Generation (geschichtete Direkteinspritzung) – eine Technologie, die DaimlerChrysler 2006 als weltweit erster Hersteller eingeführt hat – die Einführung von Start-Stopp-Systemen, beginnend mit dem smart Ende 2007, sowie die verstärkte Markteinführung von BLUETEC und die Hybridisierung von Fahrzeugen.

Flottenverbrauch in Deutschland 1990 – 2006

Grafik 17



In den USA geben die „Corporate Average Fuel Economy“-Standards (CAFE) den rechtlichen Rahmen für die Verbesserung der Energieeffizienz vor. Hiernach müssen die nach Absatz gewichteten Pkw-Flotten der Hersteller für das Modelljahr 2007 einen Durchschnittswert von 8,6 Liter pro 100 Kilometer bei Pkw und 10,6 Liter pro 100 Kilometer bei leichten Nutzfahrzeugen (Light Duty Trucks) unterschreiten.

CAFE-Standards für Light Duty Trucks in den USA

Grafik 18

| Modelljahr | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------|------|------|------|------|
| mpg | 22,2 | 22,5 | 23,1 | 23,5 |
| l/100 km | 10,6 | 10,5 | 10,2 | 10,0 |

Im März 2006 hat die NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) die CAFE-Vorschriften für Light Duty Trucks der Modelljahre 2008 bis 2011 veröffentlicht. Bis zum Modelljahr 2010 kann jeder Hersteller wählen, ob er obige CAFE-Werte nach dem bisherigen Verfahren oder das neue CAFE-Verfahren anwendet.

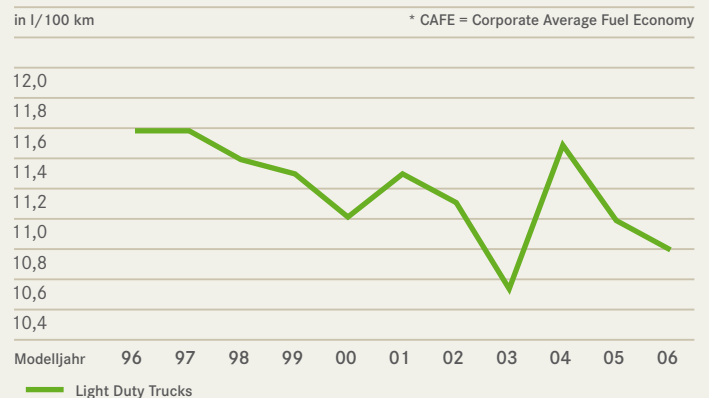
Ab Modelljahr 2011 muss das neue CAFE-Verfahren angewendet werden. Es legt die Fuel-Economy-Werte in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße fest.

Seit 1996 hat DaimlerChrysler die Flottenwerte für Light Duty Trucks verbessert. Der Flottenverbrauch sank seit diesem Zeitpunkt um rund 7 Prozent. Die neu verabschiedeten, verschärften Standards für Light Duty Trucks der Modelljahre nach 2007 stellen eine Herausforderung dar, der sich das Unternehmen durch intensive technische Anstrengungen stellen wird.

Herstellern von neuen Pkw (ohne Minivans, SUVs oder Pickups), die einen Kraftstoffverbrauch von 10,5 Litern pro 100 Kilometer nicht unterschreiten, wird in den USA die „Gaz Guzzler Tax“ auferlegt. Diese Steuer differenziert beispielsweise innerhalb des Pkw-Segments nicht zwischen Klein-, Mittelklasse- und Premiumfahrzeugen und soll die Herstellung und den Verkauf von Fahrzeugen mit hohem Kraftstoffverbrauch in den USA reduzieren. Aufgrund des hohen Anteils von Premiumfahrzeugen musste DaimlerChrysler im Jahr 2006 „Gaz Guzzler Taxes“ für die aus Europa importierten Pkw bezahlen.

DaimlerChrysler-CAFE* – Werte der Light Duty Trucks 1996–2006 in den USA

Grafik 19



In Japan legt das „Top Runner“-Konzept ab dem Jahr 2010 verbindliche Verbrauchsobergrenzen für Pkw in neun nach Fahrzeuggewicht eingeteilten Klassen fest. Die Zielwerte für 2010 wurden bislang bereits in zwei Klassen verwirklicht.

Mit Fernverkehrs-Lkw wie dem Mercedes-Benz Actros ist DaimlerChrysler seit Jahren führend in puncto Sparsamkeit.

2.3.2 Luftschadstoffemissionen

Kraftfahrzeuge emittieren neben Kohlendioxid und Wasserdampf auch Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x) und Kohlenwasserstoffe (HC). Bei Dieselfahrzeugen sind darüber hinaus auch die Rußpartikelemissionen relevant. Abgase von Fahrzeugen haben, insbesondere in Städten mit dichtem Verkehr, einen signifikanten Einfluss auf die Luftqualität.

DaimlerChrysler hat die verschiedenen Abgaskomponenten in den letzten Jahren mithilfe verbesserter Motoren und hochwirksamer Abgasreinigungssysteme über die gesamte Pkw-Fahrzeugpalette hinweg deutlich reduziert. So sanken die NO_x-Emissionen seit 1995 um rund 70 Prozent und der Rußpartikelaustritt um mehr als 95 Prozent. Auch bei seinen Nutzfahrzeugen hat das Unternehmen durch eine verbesserte Steuerung der Verbrennungsvorgänge im Motor und eine optimierte Gemischaufbereitung den Ausstoß an Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen und Partikeln in den letzten zehn Jahren drastisch verringert. Ziel ist es, mithilfe modernster Technologien weitere Minderungen zu realisieren und so auch zukünftige Emissionsanforderungen in Europa, Asien und den USA möglichst schon im Voraus zu erfüllen.

Aktuelle und zukünftige Grenzwerte für Dieselfahrzeuge in der EU* Grafik 20

| NO _x g/km | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|----------------------|--------|--------|------|----|----|----|--------|----|------|----|--------|----|
| | 0,50 | | | | | | | | | | | |
| | | | 0,25 | | | | | | 0,18 | | | |
| | | | | | | | | | | | 0,08 | |
| | Euro 3 | Euro 4 | | | | | Euro 5 | | | | Euro 6 | |

| Partikel g/km | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|---------------|--------|--------|-------|----|----|----|--------|----|-------|----|--------|-------|
| | 0,05 | | | | | | | | | | | |
| | | | 0,025 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | 0,005 | | | 0,005 |
| | Euro 3 | Euro 4 | | | | | Euro 5 | | | | Euro 6 | |

* Gruppe M1, Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer Fahrersitz, zulässiges Gesamtgewicht bis 2.500 Kilogramm, Testverfahren NEFZ 2000.

Die EU trifft derzeit Vorbereitungen auf die Einführung strengerer Emissionsbegrenzungen für Diesel- und Benzinfahrzeuge. Sie sollen insbesondere für Stickoxide (NO_x) und Rußpartikel gelten. Die Einführung neuer Grenzwerte für Pkw (Euro 5) ist für den 1. September 2009 vorgesehen, Euro 6 soll 2014 folgen.

Um alle technischen Lösungen zur Abgasminde rung bei Dieselfahrzeugen zu einem sinnvollen Paket zusammenzuschnüren, geht DaimlerChrysler nach einem Stufenplan vor, der folgende Punkte enthält:

- **Optimierte Motoren und Verbrennungsvorgänge** reduzieren die Rohemissionen so weit wie möglich. Das geschieht unter anderem mithilfe elektronischer Motorsteuerung, Vierventiltechnik, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation mit Piezo-Injektoren, Turbolader mit variabler Geometrie sowie Abgasrückführung.
- **Oxidationskatalysatoren** minimieren die Emissionen von Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannten Kohlenwasserstoffen (HC).
- **Der Dieselpartikelfilter** reduziert die Partikelemissionen um bis zu 98 Prozent. Damit werden die aktuellen Euro-4-Partikelgrenzwerte deutlich unterschritten und die Euro-5- und Euro-6-Partikelgrenzwerte bereits heute eingehalten. Die geltenden US-Grenzwerte werden ebenfalls erfüllt.

Seit Sommer 2005 sind alle Mercedes-Benz Pkw mit Dieselantrieb in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden serienmäßig mit Partikelfilter ausgestattet. Inzwischen bietet Mercedes-Benz für alle C- und E-Klasse-Modelle mit 4-Zylinder-Dieselmotor sowie

für die M-Klasse mit 5-Zylinder-Dieselmotor wartungsfreie Nachrüstsysteme zur Dieselpartikelreduktion an.

Anteil der 2006 in Europa verkauften Mercedes-Benz und smart Diesel-Pkw, die geltende und geplante Emissionsstandards erfüllen Grafik 21

| | Grenzwerte | | Anteil der Mercedes-Benz und smart Diesel-Pkw, die die entsprechenden Grenzwerte erfüllen |
|---------|-------------------------|------------------|---|
| | NO _x in g/km | Partikel in g/km | |
| Euro 4 | 0,25 | 0,025 | 94 Prozent |
| Euro 5* | 0,18 | 0,005 | 6 Prozent |

* Grenzwerte für Euro 5 wurden im Europaparlament verabschiedet – die Zustimmung des Ministerrates steht noch aus.

Im Bericht 2006 wurde der Anteil Pkw, die Euro 5 bereits erfüllen, mit über 40 Prozent angegeben. Dieser Wert war unter der Annahme des damals diskutierten NO_x-Grenzwertes von 0,20 g/km gerechnet.

Der neue smart fortwo cdi erfüllt die gesetzlichen Vorgaben (Euro 4) bereits ohne Dieselpartikelfilter. Zusätzlich wird der smart fortwo cdi in Deutschland, Italien und der Schweiz serienmäßig mit Dieselpartikelfilter (offenes System) ausgestattet.

Ab dem Jahr 2008 wird der smart fortwo cdi mit einem geschlossenen System angeboten werden. Durch die Einbindung in die Motorsteuerung ermöglicht das geschlossene System grundsätzlich eine noch höhere Reduktion der Partikel im Abgas als ein offenes Partikelfiltersystem.

- **BLUETEC** reduziert die Stickoxide, sodass weltweit strengste Abgaslimits eingehalten werden können.

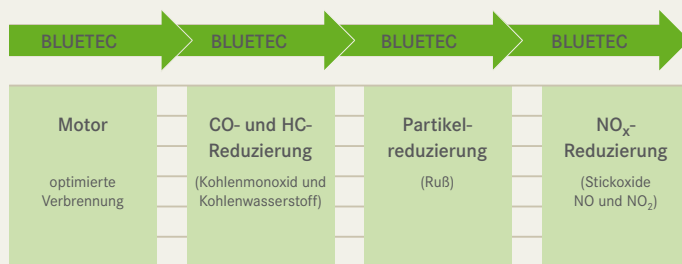
Unter dem Namen BLUETEC fasst DaimlerChrysler verschiedene technische Maßnahmen zur Reduktion aller relevanten Emissionsbestandteile bei Dieselfahrzeugen zusammen. Oxidationskatalysator und Partikelfilter gehören ebenso dazu wie innovative Techniken der Stickoxidminderung (DeNO_x-Speicher-Kat und SCR-Kat einerseits oder SCR-Kat und Einspritzung von AdBlue andererseits). Mithilfe von AdBlue (einer wässrigen Harnstofflösung) werden im Prozess der sogenannten Selective Catalytic Reduction (SCR) Stickoxide in molekularen Stickstoff und Wasser verwandelt. Diese zurzeit leistungsfähigste Methode der Abgasnachbehandlung kann die Stickoxide um bis zu 80 Prozent mindern. DaimlerChrysler hat diese Technologie als weltweit erster Pkw-Hersteller am Markt eingeführt: Im Oktober 2006 kam der Mercedes-Benz E 320 BLUETEC (mit DeNO_x-Speicher-Kat und SCR-Kat) in Nordamerika auf den Markt – pünktlich zur dortigen Einführung von schwefelarmem Dieselkraftstoff. Mit einem Verbrauch von 6,7 Liter pro 100 Kilometer gehört der E 320 BLUETEC zu den sparsamsten Fahrzeugen seiner Klasse in den USA. Drei weitere V6-BLUETEC-Modelle werden ab 2008 auf dem US-Markt angebo-

ten werden: in der R-, der M- und der GL-Klasse. Für Europa wird die Technologie derzeit auf die hiesigen Marktanforderungen und weitere Mercedes-Benz Modelle abgestimmt. Die Einführung ist für 2008 geplant.

Auf dem Genfer Auto-Salon 2007 zeigte Mercedes-Benz in der Vision C 220 BLUETEC, wie die von 2015 an europaweit für alle Neufahrzeuge gültige Abgasnorm Euro 6 erfüllt werden kann.

Die BLUETEC-Technologie bei DaimlerChrysler

Grafik 22



Schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Mit der innovativen BLUETEC-Dieselschadstofftechnologie erfüllen die Nutzfahrzeuge von DaimlerChrysler die Grenzwerte nach Euro 4 und sogar die erst ab Oktober 2009 geltenden Euro-5-Grenzwerte. Die Stickoxidemissionen können dabei um mehr als 80 Prozent verringert werden, und das bei niedrigerem Kraftstoffverbrauch.

Zur Einhaltung von EPA 07, der ab 2007 geltenden Abgasgrenzwerte für Nutzfahrzeuge in den USA, hat sich DaimlerChrysler für die Abgasrückführung mit zusätzlichem Partikelfilter entschieden. Die technologische Basis der zukünftigen Abgasvorschriften in den USA und Japan (EPA 10 beziehungsweise JP 09) wird die SCR-Technologie sein.

2.3.3 Geräuschemissionen

Großen Einfluss auf den Akustikkomfort haben neben dem Fahrtwind auch Achsen, Lenkung, Reifen, Motor und Antriebsstrang. Das Ergebnis der Zusammenarbeit von Aeroakustikern, Karosserie- und Motorenentwicklern ist eine Verringerung der Geräusche im Innen- und Außenbereich der Fahrzeuge. Das Problem des Verkehrslärms ist allerdings nicht allein durch Maßnahmen am Fahrzeug zu lösen. Weitere wichtige Einflussfaktoren sind: zunehmende Verkehrsdichte und Bebauung in straßennahen Bereichen, Fahrverhalten, Straßenoberfläche und -zustand sowie Reifeneigenschaften.

Bei den Nutzfahrzeugen geht der stärkste Lärm in der Regel auf die meist grobstolligen Reifen sowie auf Aufbau und Beladung zurück. Vibrationsarme Konstruktion, optimale Motordämmung und Fahrer-

häuser, die dem Fahrtwind möglichst wenig Angriffsfläche bieten, sind wichtige Parameter, die DaimlerChrysler direkt beeinflussen kann. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen eng mit den Aufbauherstellern zusammen, um eine optimale Abstimmung des Gesamtfahrzeugs zu erreichen und die Geräuschemissionen auf ein Minimum zu reduzieren.

2.3.4 Service und Wartung

DaimlerChrysler informiert seine Kunden aktiv über umweltrelevante Eigenschaften seiner Produkte und gibt Hinweise zu deren umweltgerechter Handhabung.

MeRSy schont Ressourcen. So führt das Unternehmen zum Beispiel im Rahmen seines Recycling-Managementsystems MeRSy auf freiwilliger Basis immer mehr Altteile einer Verwertung zu, um das Abfallaufkommen zu verringern. Auch aus alten Betriebsflüssigkeiten macht das Unternehmen wieder neue. Jährlich werden etwa 800.000 Liter Kühl- und 480.000 Liter Bremsflüssigkeit wieder aufbereitet. MeRSy organisiert die Sammlung und Entsorgung von Autoteilen und Altmaterialien, die in den Pkw- und Nutzfahrzeugwerkstätten von Mercedes-Benz, smart, Chrysler und Jeep® anfallen. Was 1993 in einigen Werkstätten begann, funktioniert heute flächendeckend in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Im Jahr 2006 hat MeRSy insgesamt 30.240 Tonnen Altteile und Materialien gesammelt und einer Verwertung zugeführt.

Rücknahmenetz für Altfahrzeuge. In Zusammenarbeit mit den lokalen Importeuren und nationalen Entsorgungsdienstleistern baut DaimlerChrysler Rücknahmenetze in allen europäischen Mitgliedstaaten auf. Das System garantiert den Kunden eine einfache Rückgabe und eine qualitativ hochwertige, gesetzeskonforme Entsorgung ihrer Altfahrzeuge.

2.3.5 Vertrieb und Händler

Basis des Umweltschutzes sind auch im Vertrieb die Umwelt-Leitlinien des DaimlerChrysler-Konzerns. In diesem strategischen Rahmen verfolgt die DaimlerChrysler Vertriebsorganisation Deutschland (DCVD) eine eigene, sehr engagierte Umweltpolitik und betreibt in ihrer Berliner Zentrale, in den Niederlassungen sowie bei den Händlern aktiven Umweltschutz. Die konzerneigenen Niederlassungen setzen sich im Rahmen der DCVD-Umweltpolitik eigene, standortbezogene Umweltziele und legen Maßnahmen fest. Inzwischen sind 19 DCVD-Niederlassungen mit insgesamt 56 Betrieben sowie die Vertriebszentrale in Berlin nach der europäischen Umweltauditverordnung EMAS validiert. Im November 2006 wurde die DCVD als Landessieger in der Kategorie „große Unternehmen“ mit dem EMAS-Award 2006 ausgezeichnet.

3.0 Umweltschutz in der Produktion

3.1 Strategie für den Umweltschutz in der Produktion

DaimlerChrysler versteht sich als Schrittmacher für umweltverträgliche Innovationen in der Produktions- und Verfahrenstechnik. Das Ziel gemäß der dritten Umwelt-Leitlinie ist es, alle Stufen der Produktion möglichst umweltverträglich zu gestalten. Die wichtigsten Handlungsfelder sind der Klimaschutz, die Luftreinhaltung und die Ressourcenschonung. Konkret heißt dies:

- Reduzierung des direkten und indirekten CO₂-Ausstoßes,
- Verringerung der Lösemittelemissionen,
- Erhöhung der Ressourceneffizienz, Vermeidung von Abfall.

Um diese Ziele zu erreichen, hat DaimlerChrysler Steuerungsprozesse installiert, die in den oben beschriebenen zertifizierten Umweltmanagementsystemen an den Standorten verankert sind. Die nach dem europäischen EMAS-System validierten Standorte legen jährlich in geprüften Umwelterklärungen Rechenschaft über ihre Umweltpolitik, ihre Ziele und Maßnahmen sowie über ihre Umweltdaten ab.

— [www 12](#)

Da Ressourcenverbrauch, Emissionen und Produktionsabfälle weitgehend von der Produktionsmenge abhängen, werden zur besseren Vergleichbarkeit auch spezifische Werte pro Fahrzeug dargestellt. Details zur Datenerfassung und -darstellung finden Sie unter:

— [www 13](#)

3.2 Energie und Klimaschutz

Um die CO₂-Emissionen der Werke zu verringern, setzt das Unternehmen von zwei Seiten an: bei der Versorgung der Standorte und beim effizienten Energieeinsatz in der Produktion. So erfolgt die Wärmeversorgung der Standorte mit dem kohlenstoffarmen Energieträger Erdgas und in einem Werk nahezu CO₂-frei mit Holzhackschnitzeln. Koks wird technologisch bedingt ausschließlich zum Schmelzen von Gusseisen eingesetzt. Viele Standorte werden durch hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen versorgt, die entweder von DaimlerChrysler oder von regionalen Versorgern betrieben werden. Bei Neubauten, Erweiterungen oder Modernisierungen prüft DaimlerChrysler CO₂-arme und innovative Versorgungskonzepte. Beispielsweise wurde im Jahr 2006 die Freigabe für den Bau einer Fotovoltaikanlage im Werk Gaggenau erteilt, die rund 490 Megawattstunden Strom pro Jahr produzieren wird.

Zur Steigerung der Energieeffizienz werden schon seit Jahren Einsparprojekte durchgeführt und Standards für Neuanlagen unter Berücksichtigung technischer Innovationen kontinuierlich weiterentwickelt. Innerhalb eines Benchmarking-Projekts, an dem sieben Lackieranlagen in Deutschland und den USA teilnehmen, konnten durch den Austausch der besten Ideen und betrieblichen Erfahrungen bereits eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen verwirklicht werden. Der Fokus des Projekts liegt dabei auf dem Ausbau der Wärmerückgewinnung und der optimierten Betriebsweise der Anlagen. Im Fuso-Werk Kawasaki (Japan) wurde 2006 eine neue Lackieranlage in Betrieb genommen, die mithilfe neuester Technologie die Emissionen deutlich verringert und durch Wärmerückgewinnung bis zu 30 Prozent Energie spart.

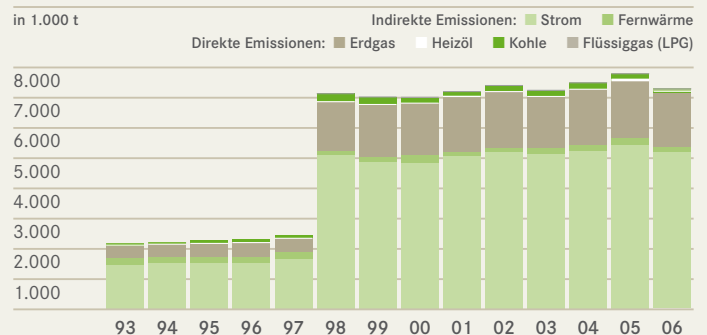
Im Jahr 2006 verbrauchte DaimlerChrysler weltweit insgesamt 19,2 Mio. Megawattstunden Energie, 7,3 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Gründe liegen neben einem geringen Produktionsrückgang und der milden Witterung insbesondere in der Verbesserung der Energieeffizienz durch eine Vielzahl von Einsparprojekten in den Werken.

Die CO₂-Emissionen sanken um 8,5 Prozent auf 7,25 Mio. Tonnen — [Grafik 23](#). Der im Vergleich zum Energieverbrauch überproportionale Rückgang ist insbesondere durch Einsparungen elektrischer Energie mit relativ hohen indirekten Emissionen bedingt. Durch die Schließung der Gießerei in Indianapolis (Chrysler Group) wurde der Koksverbrauch deutlich gesenkt, sodass der Anteil von Koks an den CO₂-Emissionen kaum noch darstellbar ist.

— [Grafik 24](#) zeigt die CO₂-Emissionen aus den Produktionswerken, bezogen auf die Anzahl jeweils produzierter Fahrzeuge. Es wird deutlich, dass in den Werken der Mercedes Car Group bereits in den 1990er-Jahren viele Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz

Direkte und indirekte CO₂-Emissionen aus der Produktion

Grafik 23

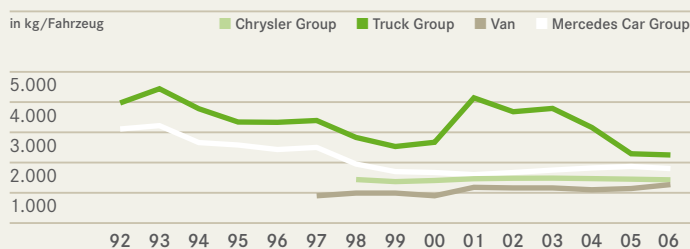


Energiebedingte CO₂-Emissionen werden unterschieden in direkte Emissionen (Verbrennung von Erdgas, Heizöl, Kohle, Flüssiggas) und indirekte Emissionen (Strom und Fernwärme aus externen Kraftwerken).

zienz ergriffen wurden. Der leicht ansteigende Trend der letzten Jahre konnte umgekehrt werden, sodass die spezifischen Emissionen dort um 1,4 Prozent zurückgingen. So konnte im Rahmen des Projekts Energieoptimierung der Energieverbrauch im Werk Untertürkheim um rund 100.000 Megawattstunden gesenkt werden. Einen wesentlichen Beitrag haben die optimierte Regelung der Lüftungsanlagen und Änderungen im Verhalten der Mitarbeiter geleistet.

Spezifische CO₂-Emissionen aus der Produktion

Grafik 24



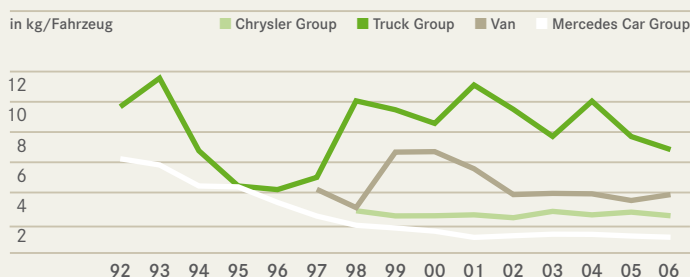
Eine vergleichbare Einzeldarstellung für den Bereich Busse ist wegen zahlreicher Veränderungen im zurückliegenden Zeitraum nicht möglich.

In der Truck Group konnte bei nahezu konstanter Produktionsmenge und nach bereits deutlichem Rückgang in den letzten Jahren der spezifische Energieverbrauch weiter gesenkt werden. Der leichte Anstieg im Bereich Van ist durch die geringere Produktionsmenge aufgrund des Modellwechsels beim Sprinter und umfassende Gebäudeerweiterungen in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde begründet.

Die Emissionen weiterer Treibhausgase wie zum Beispiel Kältemittel sind zu vernachlässigen. Der durch sie bedingte Treibhauseffekt beträgt weniger als ein Promille der gesamten Treibhausgasemissionen von DaimlerChrysler. Näheres zur Berechnung der CO₂-Werte finden Sie unter: www.14.

Spezifische Lösemittlemissionen aus der Produktion

Grafik 25



Eine vergleichbare Einzeldarstellung für den Bereich Busse ist wegen zahlreicher Veränderungen im zurückliegenden Zeitraum nicht möglich.

3.3 Luftreinhaltung

In den Werken von DaimlerChrysler entstehen prozessbedingt Luftschadstoffe, unter diesen insbesondere Lösemittel (VOC), die in den Lackierereien frei werden. Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x) und Staub werden vor allem bei Verbrennungsprozessen in Feuerungsanlagen und auf Motorprüfständen emittiert. Das Unternehmen hält an dem Ziel fest, das in den vergangenen Jahren erreichte niedrige Emissionsniveau zu halten und, wo immer technisch und wirtschaftlich möglich, weiter zu senken.

Die Lösemittlemissionen wurden in den Pkw-Werken bereits in den 1990er-Jahren mit der Einführung von Wasserbasislacken um rund 70 Prozent reduziert. Im Berichtsjahr konnte die Lösemittlemission pro produziertem Fahrzeug gegenüber dem Vorjahr in den Werken der Chrysler Group (-9 Prozent), der Truck Group (-11 Prozent) und der Mercedes Car Group (-8 Prozent) gesenkt werden. Bei den Vans gibt es technisch bedingt eine Erhöhung (+11 Prozent) durch den Neuanlauf des Sprinters.

3.4 Abfallvermeidung und Recycling

In der Abfallwirtschaft heißt der Leitsatz von DaimlerChrysler: Vermeiden und verwerten ist besser als beseitigen. Deshalb ist das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen seit Jahren gängige Praxis. Damit Abfälle möglichst erst gar nicht entstehen, setzt das Unternehmen auf innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung.

Manchmal sind es schon ganz einfache Dinge, die helfen, Geld und Ressourcen zu sparen. Das zeigt das Beispiel des DaimlerChrysler-Werks in Sao Bernardo (Brasilien). Transportpaletten verschiedener Größe von Zulieferern mussten hier bisher als Abfall entsorgt werden. Mithilfe zweier externer Firmen werden diese Paletten jetzt so zerlegt und wieder zusammengebaut, dass diese als neue Standardpaletten wieder im Werk eingesetzt werden können. Bereits in den ersten 4 Monaten seit der Umstellung konnten auf diese Weise rund 37.000 Euro und frisches Holz für 1.750 Paletten eingespart werden.

Insgesamt belief sich im Jahr 2006 die gesamte produktionsbedingte Abfallmenge auf 2,2 Mio. Tonnen (2005: 2,4 Mio. Tonnen). Diese Menge setzt sich aus 76 Prozent fast vollständig wiederverwertetem Schrott, 18 Prozent Industrieabfall (Verwertungsquote 66 Prozent) und 6 Prozent Sonderabfällen (Verwertungsquote 74 Prozent) zusammen. Der Rückgang der Gesamtmenge ist auf einen starken Rückgang des verwerteten Industrieabfalls zurückzuführen. Hierzu trägt die Schließung der Gießerei in Indianapolis mit dem Wegfall von rund 150.000 Tonnen Altsande maßgeblich bei.

3.5 Gewässerschutz

Das Ziel von DaimlerChrysler ist es, die natürliche Ressource Wasser so sparsam wie möglich zu nutzen und Verunreinigungen von Gewässern zu vermeiden. Dies gilt vor allem für trockene Gegenden, in denen sauberes Wasser ein besonders wertvoller Rohstoff ist. Um Wasser zu sparen, setzt das Unternehmen auf ressourceneffiziente Techniken wie zum Beispiel Kreislaufsysteme. Dadurch hat sich der spezifische Wasserverbrauch pro hergestelltem Fahrzeug in den vergangenen Jahren bereits drastisch verringert.

Im Jahr 2006 verbrauchte DaimlerChrysler insgesamt 31 Mio. Kubikmeter Wasser. Im Vergleich zum Vorjahr (35 Mio. Kubikmeter) sank der Verbrauch damit um rund 10 Prozent. Der Großteil der Werke von DaimlerChrysler leitet die Abwässer nicht in Flüsse ein, sondern über die öffentliche Kanalisation in kommunale Kläranlagen. Wegen der Vielfalt der möglichen Abwasserinhaltsstoffe und der unterschiedlichen örtlichen Vorschriften führt das Unternehmen hierzu jedoch keine summarische Statistik. Detaillierte lokale Angaben können den jeweiligen Umwelterklärungen entnommen werden.

3.6 Bodenschutz und Altlastensanierung

Der Schutz von Boden und Grundwasser ist für DaimlerChrysler eine der verantwortungsvollsten Aufgaben beim Umweltschutz. Oberstes Ziel ist, es gar nicht erst zu Verunreinigungen kommen zu lassen. Technische Einrichtungen wie Auffangwannen, doppelwandige Behälter, abgedichtete Bodenbeläge und Leckwarngeräte verhindern, dass wassergefährdende Flüssigkeiten in den Grund eindringen. Da die gesetzlichen Regeln weltweit sehr unterschiedlich sind, erstellt DaimlerChrysler zurzeit einen Leitfaden, der Mindeststandards zum Umgang mit Boden- und Grundwasserverunreinigungen für alle Standorte festschreibt.

3.7 Lärmschutz

DaimlerChrysler hat sich zum Ziel gesetzt, die Lärmbelastung der Mitarbeiter und der Anwohner seiner Standorte so gering wie möglich zu halten. Bei der Planung neuer Anlagen sorgt das Unternehmen mit Konzepten zur Lärminderung dafür, dass Lärm von vornherein vermieden oder zumindest in engen Grenzen gehalten wird. Auf Werksgeländen werden Lärmquellen und -pegel ermittelt, um die Geräuschemissionen gezielt zu bekämpfen. Das geschieht zum Beispiel durch den Einbau von Schalldämpfern oder die Errichtung von Lärmschutzwänden.

3.8 Lieferverkehr und Logistik

Auch der Zu- und Auslieferverkehr der Produktionsstätten von DaimlerChrysler beeinflusst die Umwelt. Ziel ist es daher, die transportbedingten Emissionen durch eine möglichst effiziente Logistik und die Einbeziehung von Bahn- und Schiffstransporten zu minimieren. Im Jahr 2006 transportierten Lkw für die Produktion in den deutschen Pkw- und Nutzfahrzeugwerken von DaimlerChrysler rund 3,7 Mio. Tonnen Güter über eine Gesamtstrecke von 123 Mio. Kilometern (ohne Frei-Haus-Lieferungen). Nach den laut Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 2.1) aktuellen Emissionsfaktoren für Deutschland errechnen sich daraus CO₂-Emissionen in Höhe von rund 108.000 Tonnen. Das entspricht vier Prozent der gesamten CO₂-Emissionen der deutschen Werke des Unternehmens.

3.9 Zulieferer und Umweltschutz

Der Anspruch von DaimlerChrysler, möglichst umweltverträglich zu produzieren, beschränkt sich nicht auf die eigenen Produktionsstätten, sondern gilt auch für Materialien und Bauteile, die das Unternehmen von Zulieferern bezieht. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hierbei auf Kriterien zur Materialauswahl und Recyclinganforderungen. Bei diesem Thema steht DaimlerChrysler in einem ständigen Diskussionsprozess mit dem Topmanagement seiner Lieferanten. Beide Seiten arbeiten auf diese Weise gemeinsam an dem Ziel, ressourcenschonend und umweltverträglich zu produzieren. Viele Zulieferer erfüllen heute die ISO-Norm 14001. Für Zulieferer der Werke in den USA ist dieses Zertifikat bereits verpflichtend.

Externes Statement

Weckruf für einen konsequenten Klimaschutz

Der Bericht „360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit 2007“ spiegelt die Leistungen des Konzerns für eine nachhaltige Entwicklung und Mobilität wider, zeigt aber auch die verbleibenden unternehmerischen Herausforderungen einer nachhaltigen Entwicklung auf. Wie in den vergangenen Jahren bat DaimlerChrysler das Öko-Institut, die Fortschritte des Unternehmens insbesondere zum Umwelt- und Klimaschutz zu kommentieren und notwendige weitere Schritte zu benennen.¹

Der Blick in den Rückspiegel

Das Öko-Institut hatte im externen Statement des Vorjahresberichts sieben Schlüsselbereiche des Konzerns für mehr Tempo im Wettbewerb für Nachhaltigkeit benannt (die im Folgenden hervorgehoben sind). Leider müssen wir feststellen, dass das Tempo in drei dieser Schlüsselbereiche, nämlich im Hinblick auf die **Verankerung der Nachhaltigkeit in der Unternehmensführung (BoM) und –strategie (1)** sowie die **Einbindung der zivilgesellschaftlichen Anspruchsgruppen des Konzerns (2)**, im letzten Jahr stagnierte. Auch zur Förderung der **Umweltleistungen bei den Zulieferern (3)** konnten 2006 kaum Fortschritte erzielt werden. Die vollständige strategische Integration der gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität in diesen Bereichen ist aber die Basis für eine langfristige verantwortliche Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns. Die Verluste der Chrysler Group im letzten Jahr, die teilweise auf die Veränderung der Käuferpräferenzen in den USA hin zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen zurückzuführen ist, hat gezeigt, wie Umweltthemen heute schon den Ertrag beeinflussen.

Der Blick nach vorn: konsequenter Klimaschutz als Nagelprobe

Mit der geplanten Neustrukturierung des Konzerns im Herbst 2007 bestehen gleichermaßen die Chance und die Verantwortung der Unternehmensspitze, die strategische Integration der gesellschaftlichen und ökologischen Themen zu forcieren. Der Klimaschutz und die Beiträge im Verkehrsbereich wurden zur Jahreswende wie nie zuvor öffentlich diskutiert. Die beunruhigenden Berichte des Weltklimarats (IPCC) und der „Stern-Review“ auf der einen Seite sowie das drohende Scheitern der Selbstverpflichtung der ACEA auf der anderen Seite haben den Scheinwerfer besonders auf die Handlungserfordernisse im Automobilsektor gerichtet.

Vor diesem Hintergrund braucht es – trotz der erzielten Fortschritte – noch ehrgeizigere Ziele und Maßnahmen bei der **Entwicklung alternativer Antriebe und nichtfossiler Kraftstoffe (4)** und bei der **Senkung des Kraftstoffverbrauchs (5)** bei DaimlerChrysler. Das



Christian Hochfeld

Öko-Institut begrüßt das ehrgeizige Ziel, im Hinblick auf die spezifischen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge durch fahrzeugbezogene Maßnahmen „best in class“ zu sein, sowie die konkreten Ziele für die Volumenbaureihen, Ziele, die sich auch im Flottendurchschnitt niederschlagen müssen. Ausgehend vom Beitrag des Konzerns für die ACEA-Selbstverpflichtung 2008 ist aus Sicht des Öko-Instituts bis 2012 ein Durchschnitt von höchstens 140 g/km für den Konzern in der EU anzustreben, vorausgesetzt, es ist eine Einigung unter allen europäischen Automobilherstellern zu erzielen, dass im Durchschnitt mindestens die aktuell diskutierten Werte von 130 g/km erreicht werden können. Viele der im letzten Jahr angestoßenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wie die Arbeit an CDI- und CGI-Motoren oder an der Hybridisierung sind hierzu noch zu intensivieren. Mehr eine Klasse für sich als „best in class“ wäre der Konzern, wenn der aktuell diskutierte Zielwert von 130 g/km für 2012 auch über weitere fahrzeugseitige Maßnahmen wie ein Downsizing der Fahrzeugleistung, bei gleich bleibendem Komfort, auch im Konzern angestrebt wird.

Die erfolgreiche Vermarktung besonders effizienter und verbrauchsärmer Baureihen ist ein weiterer Schlüsselbereich zur Senkung des zukünftigen Flottenverbrauchs und zur **Förderung nachhaltigerer Mobilität beim Kunden (6)**. Die weitergehende Sensibilisierung der Konzernkunden für den Klimaschutz reicht von der Integration der Thematik in der Produktwerbung bis hin zu kostenlosen Fahrtrainings, die weiterhin eine Verbrauchsreduzierung ad hoc um bis zu 25 Prozent je Fahrzeug ermöglichen.

Mit einem umfassenden Ansatz kann DaimlerChrysler in Zukunft in Bezug auf die Senkung des Kraftstoffverbrauchs das erreichen, was in der Vergangenheit zur **Förderung anspruchsvoller Abgasstandards (7)** erreicht werden konnte. Das Öko-Institut begrüßt dazu die vorgezogene Einführung der BLUETEC-Technologie in Europa und die Ausrüstung des smart fortwo cdi mit geschlossenem System des Partikelfilters jeweils ab 2008.

Den Erfolg der Strategie des Konzerns für einen konsequenten Klimaschutz sehen wir in Zukunft als Nagelprobe für eine erfolgreiche Nachhaltigkeitsstrategie. Wir gehen davon aus, dass der Konzern die breite gesellschaftliche Diskussion zum konsequenten Klimaschutz als Weckruf versteht, um die bisherigen Anstrengungen zur Verbrauchs- und CO₂-Reduktion zu intensivieren und dazu nun mehr Tempo aufnimmt als im vergangenen Jahr.

Christian Hochfeld, stellv. Geschäftsführer, Öko-Institut e.V.
 Berlin, 1. Juni 2007

¹ Das externe Statement des Öko-Instituts ist kein Testat und auch kein Prüfungsvermerk für die dargestellten Managementsysteme oder die Prozesse der Datenerfassung sowie die Güte der Daten selbst.

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft

DaimlerChrysler versteht sich als Akteur in der Gesellschaft und ist sich seiner sozialen Verantwortung bewusst – vor allem gegenüber den Menschen, die direkt oder indirekt von der Geschäftstätigkeit des Unternehmens berührt sind: Mitarbeiter, Kunden und Nachbarn.





Günther Fleig

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der Schlüssel zum nachhaltigen Erfolg von DaimlerChrysler. Es sind die Menschen „hinter den Marken“, denen wir unsere faszinierenden Produkte verdanken. Gerade 2006 hat unsere Belegschaft bewiesen, dass sie auch in schwierigen Zeiten zu Spitzenleistungen fähig ist.

Unsere soziale Verantwortung beginnt daher bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Doch nur wirtschaftlich erfolgreiche Unternehmen können sichere Arbeitsplätze bieten. Gerade in Zeiten wirtschaftlich notwendiger Personalanpassungen setzen wir weltweit auf faire und transparente Prozesse.

Wir investieren unvermindert in unserer Standorte. Um jungen Menschen eine Perspektive zu geben und unsere Wettbewerbsfähigkeit langfristig sicherzustellen, beschäftigen wir weltweit rund 9.400 Auszubildende. Trotz insgesamt sinkender Beschäftigung haben wir dabei die Anzahl der Auszubildenden in unseren Werken und der Zentrale im Jahr 2006 in Deutschland um 5 Prozent erhöht. Daran halten wir auch in 2007 fest. Für Hochschulabsolventen bieten wir mit dem Programm „CAReer“ im Jahr 2007 – Direkteinsteiger eingeschlossen – rund 500 Nachwuchskräften einen erstklassigen Einstieg in ihr Berufsleben.

Ein weiterer Schwerpunkt des Jahres 2007 liegt im Ausbau der betrieblichen Kleinkindbetreuung. Gemeinsam mit professionellen Partnern werden wir in Deutschland bis zu 350 Betreuungsplätze für die Kinder unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anbieten. So nehmen wir gemeinsam auch weiterhin ein gutes Stück unserer Verantwortung für die Gesellschaft und unsere Zukunft wahr.

Günther Fleig

Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort Personal



Robert G. Liberatore

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Verantwortung für die Gesellschaft hat für DaimlerChrysler einerseits eindeutig Kunden- und Produktbezug – in dem Markenversprechen für sichere und umweltverträgliche Fahrzeuge, geprägt durch hohe Wertschätzung für unsere Kunden. Andererseits sind wir mitgestaltender Teil der Gesellschaft – als Arbeitgeber, Partner in demokratischen Prozessen, kommunalem Engagement oder auch als Förderer von Kunst und Kultur.

Auf dem Weg, in diesem Sinne ein guter Unternehmensbürger zu sein, sind wir 2006 gut vorangekommen. Die Sicherheitsinnovationen für unsere Pkw, Lkw oder Transporter unterstreichen auch 2006 die große Bedeutung, die wir dem Insassenschutz und allen Verkehrsteilnehmern beimessen.

Eine der großen Herausforderungen im Jahr 2006 ist die gesellschaftliche Diskussion um CO₂. Wir wissen um die Erwartung eines Beitrags, den wir, vielfach in Kooperation mit anderen Industrien, leisten können und werden. Auch hierbei ist es uns wichtig, die Diskussion mit den relevanten Interessengruppen zu führen.

Zu mehr Transparenz und Klarheit haben 2006 neue Regelungen beigetragen. Dies gilt zum Beispiel für den politischen Dialog, der mit klaren Vorgaben des Topmanagements versehen wurde, was die Verantwortlichkeiten und die Unterstützung von Parteien betrifft. In Abstimmung mit unserer Compliance-Organisation wurden zudem die Verfahren für Spenden und Sponsoring den neuen Herausforderungen angepasst.

Für 2007 haben wir uns vorgenommen, unser gesellschaftliches Engagement weiter auszubauen – etwa durch die Ausweitung unseres internationalen Ausbildungsnetzwerkes. Weiterhin arbeiten wir daran, die Transparenz in dieser Nachhaltigkeitsdimension weiter zu erhöhen.

Unser langfristiges Ziel bleibt dabei unverändert. Wir wollen an der Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen mitwirken – in den Gemeinden als guter Nachbar, in der Gesellschaft als engagierter Unternehmensbürger und gegenüber der Politik als verlässlicher und glaubwürdiger Partner.

Robert G. Liberatore

Leiter Politik und Außenbeziehungen Welt

1.0 Beschäftigung

Hinter den Produkten und Dienstleistungen von DaimlerChrysler stehen weltweit mehr als 360.000 Mitarbeiter. Die Verantwortung gegenüber ihnen ist im Unternehmen fest verankert. Anspruch ist es, hoch motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter zu binden, zu fördern und für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg zu gewinnen.

Managementansatz

Integrierte Personalfunktion

Grafik 26

Konzernfunktionen
Personal

Executive Management Development
Global Diversity
Policies and Employee Relations
Organization
Corporate Security

Divisionale
Personalfunktionen

Human Resources Mercedes Car Group, Vans & HQ
Human Resources Chrysler Group
Employee Relations Chrysler Group
Human Resources Truck Group & Human Resources
Werk Wörth
Human Resources Sales & Financial Services
Human Resources Buses

Servicebereiche
Personal

Corporate Facility Management
Regional Human Resources Shared Services

Organisation und Steuerung

DaimlerChrysler verfolgt eine globale, an den Unternehmenszielen orientierte Personalstrategie, die auf fünf Säulen aufbaut: Profitabilität, eine wettbewerbsfähige Belegschaft, zukunftsweisende Führungskompetenz, hohe Attraktivität als Arbeitgeber und eine professionelle Organisation.

Der Personalvorstand, der gleichzeitig auch Arbeitsdirektor für den Konzern ist, verantwortet die Personalarbeit des Unternehmens. Die Organisation des Personalressorts gliedert sich in drei Kernelemente:

- Konzernfunktionen, die für die Strategie, Politik und Richtlinien im Konzern zuständig sind,
- divisional ausgerichtete Personalfunktionen, die für die Personalarbeit in den Geschäftsbereichen und Standorten sowie für die Umsetzung der Personalstrategie zuständig sind,
- Servicebereiche, in denen regional gebündelt Dienstleistungen des Personalbereichs erbracht werden.

Das oberste Entscheidungsgremium innerhalb des Personalressorts ist das Human Resources Executive Committee. Das Gremium besteht aus den jeweiligen Leitern der Konzernfunktionen Personal, der divisionalen Personalfunktionen und der Servicebereiche Personal und wird vom Personalvorstand geleitet.

Als ein wesentliches Steuerungsinstrument wird eine „Global Human Resources Scorecard“ eingesetzt, die wiederum in der strategischen Scorecard des Gesamtunternehmens verankert ist. Durch Erfolgsfaktoren und derzeit 14 zugeordnete Messgrößen, die sogenannten „Key Performance Indicators“ (KPIs), lassen sich gezielt globale Human-Resources-Kennzahlen erheben, sodass der Erfolg von Personalprozessen und -maßnahmen messbar wird. Die gewonnenen Ergebnisse werden bei den Zielvereinbarungen im Ressort Human Resources berücksichtigt. Die Global Human Resources Scorecard unterstützt gezielt die Geschäftsstrategien und Prozesse in den Geschäftsfeldern und schafft die Basis für ein kontinuierliches gegenseitiges Lernen im Unternehmen durch Best-Practice-Beispiele.

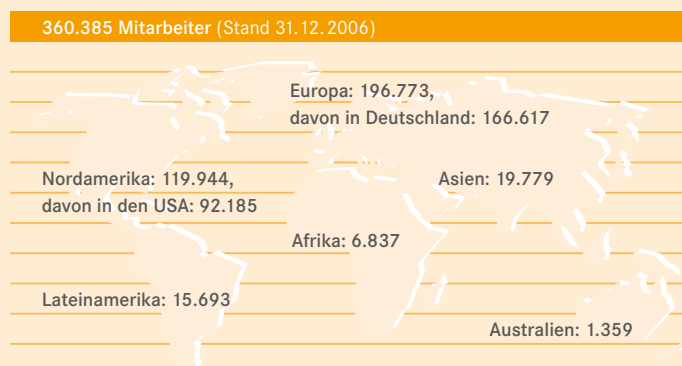
1.1 Beschäftigungsentwicklung 2006

Zum Jahresende 2006 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 360.385 (2005: 382.724) Mitarbeiter. Davon waren 166.167 (2005: 182.060) in Deutschland und 94.792 (2005: 97.480) in den USA tätig. Die Zahl der Auszubildenden betrug 9.352 (2005: 9.880). Der Rückgang der Beschäftigtenzahl ist vor allem auf den Verkauf des Off-Highway-Geschäfts sowie auf das Personalanpassungsprogramm bei der Mercedes Car Group und das neue Managementmodell für die Verwaltungsbereiche zurückzuführen.

- Das neue Managementmodell (NMM) ist darauf ausgelegt, die Arbeit in den operativen Bereichen auf die Kernprozesse zu konzentrieren. Dadurch wird sich die Zahl der Mitarbeiter in den Verwaltungsbereichen von 2006 bis Ende 2008 weltweit insgesamt um bis zu 20 Prozent (rund 6.000 Stellen) verringern. Die Anpassungen erfolgen für den Tarifbereich Deutschland auf Basis der „Zukunftssicherung 2012“ durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen. Bis Ende Januar 2007 hatten rund 2.000 Mitarbeiter Verträge über ihr Ausscheiden unterzeichnet oder waren bereits ausgeschieden. Auf den Führungsebenen war die Umsetzung zum Jahresende 2006 nahezu abgeschlossen.
- Mercedes Car Group: Im Rahmen des CORE-Programms sollte 2006 die Zahl der Beschäftigten an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group um 8.500 reduziert werden. Bis September 2006 unterzeichneten rund 9.300 Mitarbeiter an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group Verträge über ein freiwilliges Ausscheiden oder waren inzwischen ausgeschieden. Davon entfallen rund 1.900 auf Frühpensionierungen. Im vierten Quartal 2006 nahmen weitere 400 Mitarbeiter das Ausscheidensangebot an.

Gesamtbelegschaft nach Regionen

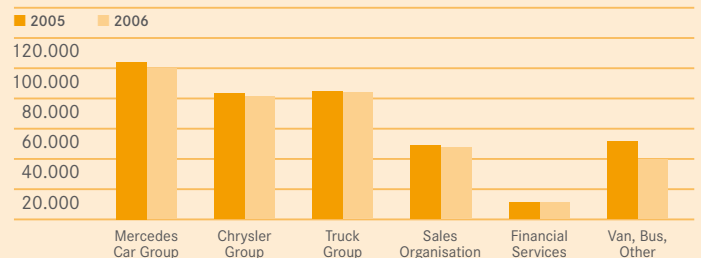
Grafik 27



Im Rahmen des „Chrysler Group Recovery and Transformation Plan“ hat das Unternehmen im Februar 2007 weitere Personalanpassungen – rund 13.000 Stellen weniger bis 2009 – angekündigt. Dies ist eine von vielen Maßnahmen, um die Chrysler Group langfristig wieder profitabel zu machen.

Gesamtbelegschaft, Jahresendstände 2005 und 2006 nach Geschäftsfeldern

Grafik 28



Im Jahr 2006 wurden ca. 2.000 Mitarbeiter aus der Konzernforschung neu bei der Forschung der Mercedes Car Group angesiedelt. Diese Mitarbeiter waren zuvor statistisch in dem Bereich Van, Bus, Other eingerechnet.

Im ersten Quartal 2006 hat DaimlerChrysler die Off-Highway-Sparten verkauft. Die Gesamtzahl der Mitarbeiter in dem Bereich Van, Bus, Other, die statistisch für die Vorjahre 2005 und 2004 der Off-Highway-Sparte zugeordnet werden mussten, beträgt 7.044 (2005) bzw. 7.053 (2004).

1.2 Fluktuation

Die weltweite Jahres-Fluktuationsrate des DaimlerChrysler-Konzerns erhöhte sich 2006 gegenüber dem Vorjahr um 3,4 Prozentpunkte auf 10,7 Prozent. Dabei lag die Rate in Deutschland bei 7,8 (2005: 3,9), in den USA bei konstanten 12,3 Prozent und im Rest der Welt bei 12,6 (2005: 8,3) Prozent. In diese Quoten sind auch Frühpensionierungen, Ausscheidensvereinbarungen und – speziell in Deutschland – Altersteilzeitverträge eingegangen. Die im Vergleich zum Vorjahr erhöhte Fluktuationsrate resultiert in erster Linie aus der Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen „CORE“ und NMM (neues Managementmodell).

1.3 Flexibilität beim Personaleinsatz

Durch zahlreiche Flexibilisierungsinstrumente ist DaimlerChrysler in der Lage, bei Nachfrageschwankungen seine personellen Kapazitäten ohne Veränderungen in der Stammbesellschaft sowohl zu steigern als auch zu senken. Dazu tragen vielfältige Arbeitszeitmodelle, Mitarbeiterabordnungen via „DCmove“, einer internen Personaldrehscheibe, sowie die Einstellung von Mitarbeitern mit Zeitverträgen bei. Ein weiteres Instrument ist die Arbeitszeitgestaltung, wobei die Zahl der Teilzeitbeschäftigten im Konzern in Deutschland strukturbedingt zurückgegangen ist. Im Jahr 2006 arbeiteten 8.299 Mitarbeiter (2005: 8.794) in Teilzeit, das sind 5,4 Prozent (2005: 5,2 Prozent) der aktiven Belegschaft in Deutschland.

1.4 Zufriedenheit der Mitarbeiter

Auch 2007 wird DaimlerChrysler weltweit die Zufriedenheit der Mitarbeiter mit einer einheitlichen Befragungsmethode, dem „Employee Commitment Index“, erheben. Dieser Index gibt den einzelnen Divisionen ein differenziertes Meinungsbild der Mitarbeiterzufriedenheit an die Hand. Gleichzeitig erhält das Topmanagement einen Überblick über die Situation in allen Divisionen und Regionen.

Der Vorstand hat entschieden, dass jeder Geschäftsbereich den ihn betreffenden Handlungsbedarf aus den Ergebnissen der Befragung prüft sowie Verbesserungsmaßnahmen entwickelt und umsetzt. Mithilfe divisionaler Scorecards und den daraus abgeleiteten Zielvereinbarungsprozessen wird die Wirkung der Initiativen und Maßnahmen erfasst, gesteuert und dokumentiert. Die zweite weltweite Erhebung des ECI im Herbst 2007 ermöglicht eine Erfolgskontrolle der eingeleiteten Maßnahmen.

1.5 Soziale Sicherheit: Alters- und Gesundheitsvorsorge

Finanzwirtschaftliche Solidität ist die Basis für die sichere Altersversorgung der Beschäftigten. Wie diese sicherzustellen ist, legen die „Richtlinien zur Altersversorgung“ fest. Das Pension Committee steuert die weltweiten Pensionspläne anhand dieser Richtlinien.

| Rückstellungen für Alters- und Gesundheitsvorsorge | | Grafik 29 |
|--|------|-----------|
| | 2006 | 2005 |
| Angaben in Mrd. Euro | | |
| Rückstellungen für Alters- und Gesundheitsvorsorge | 18,6 | 15,5 |
| Sozialabgaben des Konzerns | 3,6 | 3,4 |
| davon in Europa | 2,6 | 2,1 |
| in den NAFTA-Staaten | 0,9 | 0,9 |
| im Rest der Welt | 0,1 | 0,4 |

1.6 Initiative „Aging Workforce“

DaimlerChrysler hat frühzeitig die Herausforderungen einer älter werdenden Belegschaft erkannt und dieses Thema bereits 2001 mit der Initiative „Aging Workforce“ in der Human-Resources-Strategie verankert. Durch einen ganzheitlichen Ansatz soll die Eigenverantwortung von Führungskräften und Mitarbeitern gestärkt werden, um dauerhafte Produktivitätssteigerungen auch angesichts zukünftig veränderter Altersstrukturen zu ermöglichen.

2006 wurden hierzu unterschiedliche Aktivitäten gestartet und Maßnahmen ergriffen:

- die Durchführung von Simulationen zur Analyse der Altersstrukturen,
- Maßnahmen im Rahmen des Gesundheitsmanagements (etwa „Kraftwerk-Mobil“),
- ergonomische Bewertung neuer Arbeitssysteme bereits in deren Planungsphase und entsprechende Umsetzung nach ergonomischen Gesichtspunkten in der Prozessinstallation.

Für 2007 wurden weitere Ziele für die Initiative „Aging Workforce“ formuliert. → S. 63

2.0 Arbeits- und Managementbeziehungen

2.1 Gewerkschaftliche Organisation der Arbeitnehmer

DaimlerChrysler arbeitet eng mit internen und externen Arbeitnehmervertretern in Betriebsräten und Gewerkschaften zusammen – auch über Ländergrenzen hinweg. Wesentliche Gremien hierfür sind die 2002 auf freiwilliger Basis gebildete Weltarbeitnehmervertretung sowie der Europäische Betriebsrat, der seit 1996 existiert. In Deutschland sind gemäß der gesetzlichen Mitbestimmung zehn Aufsichtsräte der DaimlerChrysler AG Arbeitnehmervertreter.

2.2 Leistung und Vergütung

DaimlerChrysler vergütet gute Arbeit grundsätzlich mit einer leistungs- und erfolgsorientierten Bezahlung. Dabei ist die Grundvergütung stets so bemessen, dass sie auch im Marktvergleich eine angemessene Entlohnung als Gegenleistung für die erbrachte Arbeit darstellt. Bei überdurchschnittlicher Leistung – ob individuell oder im Team – kann die Vergütung zudem durch weitere variable Bestandteile erhöht werden. Gleiches gilt bei guter Performance des Unternehmens. Die Variabilität der Vergütung wächst mit steigender Verantwortung.

Für internationale Mitarbeiterinsätze sowie für die Altersversorgung gelten konzernweit verbindliche Rahmenregelungen. Für die Managementvergütung gilt ein weltweit einheitliches Modell. Die Zuteilung einer variablen Vergütung sowie von Performance Phantom Shares kann, beispielsweise bei Verstößen gegen die Verhaltensrichtlinie, verweigert werden. Weltweit erhalten alle Mitarbeiter im Tarifbereich einen hundertprozentigen Ausgleich für angeordnete und geleistete Mehrarbeit. Die Höhe der Barvergütung variiert je nach Land oder Region. Auf diese Weise kann DaimlerChrysler seine Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität in jedem Markt sicherstellen und zugleich den wirtschaftlichen Möglichkeiten des jeweiligen Landes und der jeweiligen Gesellschaft entsprechen. 2006 wandte DaimlerChrysler für Löhne und Gehälter insgesamt 18,6 Mrd. Euro auf. Davon entfielen auf Europa 10,6 Mrd. Euro, auf die NAFTA-Staaten 6,8 Mrd. Euro und die übrigen Länder 1,2 Mrd. Euro.

2.3 Führungskräfteentwicklung

Bei DaimlerChrysler wird die Bewertung, Entwicklung und Förderung von Führungskräften in einem über alle Ebenen durchgängigen und weltweit etablierten Prozess, dem „Leadership, Evaluation And Development“-Prozess – kurz LEAD – umgesetzt. LEAD war das erste Personalentwicklungsinstrument, bei dem die neuen DaimlerChrysler-Werte als Bewertungskomponenten verankert wurden. Sie dienen unseren Führungskräften als Orientierung und Maßstab bei der Führungskräftebewertung und -entwicklung.

2.4 Berufliche Aus- und Weiterbildung

Ausbildung und Qualifizierung haben strategische Bedeutung für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. DaimlerChrysler fördert daher weltweit unter seinen Beschäftigten das lebenslange Lernen.

Die Investitionen in Ausbildung und Qualifizierung betrugen 2006 in Deutschland 212 Mio. Euro (2005: 244 Mio. Euro). Ende 2006 waren 9.352 Auszubildende bei DaimlerChrysler weltweit beschäftigt, mehr als 80 Prozent davon in Deutschland. 2006 wurde die Zahl der angebotenen Ausbildungsplätze an den Produktionsstandorten und in der Zentrale der DaimlerChrysler AG Deutschland um rund 5 Prozent erhöht. Diese Regelung wird für das Jahr 2007 fortgeführt, sodass die Anzahl der Ausbildungsplätze auf konstant hohem Niveau gehalten wird. Damit bekennt sich DaimlerChrysler zu seiner gesellschaftspolitischen Verantwortung und bildet unter Berücksichtigung der starken Nachfrage nach Ausbildungsplätzen in Deutschland über Bedarf aus; siehe zur Ausbildung bei DaimlerChrysler auch —● MAGAZIN S. 78 ff.

In der „DaimlerChrysler Corporate University“ (DCCU) wurden in 2006 die Leadership-Qualifizierung für alle Führungsebenen sowie bisher verschiedene unternehmensweite funktionale Trainings integriert. Die DCCU ist damit konzernweit zuständig für

- Qualifizierungsprogramme zu Führung und Management,
- Fachqualifizierungen in den Konzernfunktionen Finanzen, Human Resources, weltweiter Einkauf und Compliance sowie
- die fachübergreifende Qualifizierung und Methodenwissen in Deutschland.

Für die Managementprogramme wurden in 2006 rund 7,3 Mio. Euro (2005: 8 Mio. Euro) investiert.

Zur Rekrutierung von Nachwuchskräften wurde 2006 mit „CAReer“ ein neues, konzernweites Traineeprogramm für Hochschulabsolventen vorgestellt, das alle bisherigen Einstiegsprogramme in einem Talentprogramm zusammenführt. CAReer sichert einheitliche Qualitätsstandards bei der Auswahl und Qualifizierung geeigneter Kandidaten. Projekteinsätze unterstützen den Wissenstransfer im Konzern sowie den Aufbau von fachlichem Know-how auf lokaler Ebene. 2007 wird weltweit rund 350 Nachwuchskräften die Möglichkeit geboten, in CAReer zu starten.

2.5 Arbeitssicherheit und Gesundheit

Die Unternehmensleitung hat gemeinsam mit der Weltarbeitnehmervertretung Leitsätze zum ganzheitlichen Arbeits- und Gesundheitsschutz bei DaimlerChrysler vereinbart. Diese für alle Mitarbeiter verbindlichen Richtlinien orientieren sich an Landesgesetzen sowie an den Richtlinien der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) im Arbeits- und Gesundheitsschutz (ILO/OSH-MS 2001). Mit der Einführung des neuen Managementmodells wurde das Gesundheitsmanagement in einer integrierten Organisation, dem Bereich „Health and Safety“, zusammengeführt.

In allen DaimlerChrysler-Betrieben werden Unfallrate und Krankenfehlstand genau dokumentiert. Bis Ende 2008 sollen erste einheitliche Kennzahlen im Arbeits- und Gesundheitsschutz vorliegen.

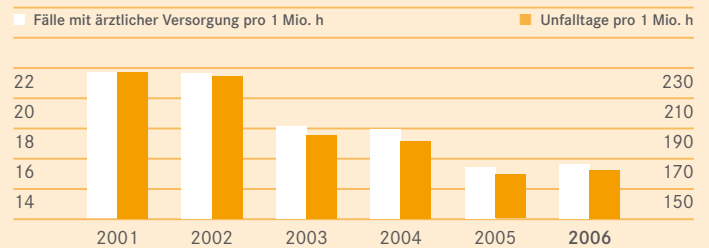
2.5.1 Deutschland

Krankheitsrate. Die Zahl der Beschäftigten, die an keinem Arbeitstag durch Krankheit fehlten, betrug im Jahr 2006 36 Prozent (2005: 39 Prozent). Die Krankenrate lag wie bereits im Vorjahr weiter bei 4,4 Prozent (Arbeiter: 5,4 Prozent, Angestellte: 2,5 Prozent). Damit sank die Krankheitsrate von 2002 bis 2006 um etwa 17 Prozent.

Arbeitsunfälle. Über die letzten Jahre wurde eine signifikante Absenkung der Unfallzahlen erreicht. Gegenüber dem Vorjahr konnte das Niveau trotz vieler Neuanläufe fast gehalten werden. Analysen zeigen, dass die meisten Unfälle verhaltensbedingte Ursachen hatten und weniger auf technische Mängel zurückzuführen waren. Um Unfallschwerpunkten entgegenzuwirken, hat DaimlerChrysler das Programm „Einstellungs- und Verhaltensänderung zur Arbeitssicherheit“ (EVA) entwickelt. Es wurde bereits erfolgreich in Bereichen der Werke Hamburg, Sindelfingen und Untertürkheim eingeführt und soll sukzessive als Werksstandard in Deutschland etabliert werden. Dabei baut EVA auf die bekannten Säulen Prävention, Rundgänge und Standards, Führungskultur sowie Einstellung und Verhalten auf. Zu den weiteren Schwerpunkten des Arbeits- und Gesundheitsschutzes — Grafik 31 sowie unter — [www 15](#).

Unfallhäufigkeit und Unfallbelastung (Deutschland)

Grafik 30



Zahlen und Fakten zum Gesundheitsschutz (Deutschland)

Grafik 31

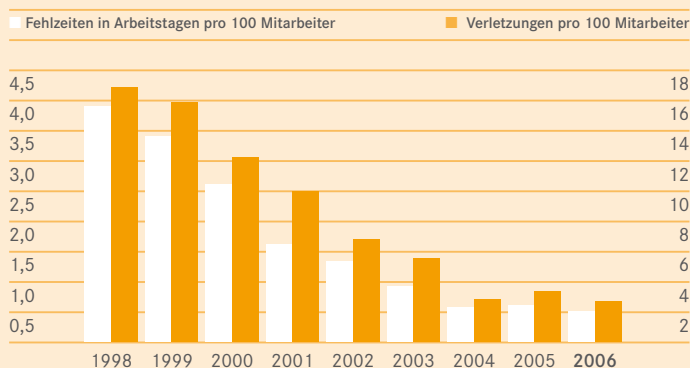
| | |
|---|--------------------|
| Ersthelferquote | ca. 4 Prozent |
| Sicherheitsbeauftragte | 2,1 Prozent |
| SG Stern, DaimlerChrysler-Sportverein | 33.000 Mitglieder |
| | 723.000 Teilnehmer |
| Sozialberatungen | 4.642 |
| Vorsorgeuntersuchungen/ Check-ups durch den werksärztlichen Dienst | ca. 33.000 |
| Gesundheitstrainings für | |
| Schichtarbeiter | 1.305 |
| Führungskräfte | 645 |
| leitende Führungskräfte | 140 |
| Präventionskuren für | |
| Schichtarbeiter | 250 |
| Führungskräfte | 645 |
| leitende Führungskräfte | 50 |

2.5.2 Nordamerika

Auch bei der Chrysler Group genießt die Arbeitssicherheit weiterhin oberste Priorität. Das Programm „Bringing Excellence to Safety Teams“ (B.E.S.T.) läuft sehr erfolgreich. Die Zahl der Verletzungen, die Ausfallzeiten verursachen, wurde weiter reduziert.

Unfallhäufigkeit und Unfallbelastung (Chrysler Group)

Grafik 32



2.5.3 Internationale Initiativen

Kampf gegen HIV/AIDS. DaimlerChrysler engagiert sich bereits seit Beginn der 1990er-Jahre im Kampf gegen HIV/AIDS. 1991 gab DaimlerChrysler Südafrika erstmals eine Richtlinie heraus, die HIV/AIDS als Thema am Arbeitsplatz anerkennt und Infizierte vor Diskriminierung schützt. Wie in den Vorjahren hat sich DaimlerChrysler auch 2006 in der Global Business Coalition on HIV/AIDS engagiert. Arbeitsplatzprogramme, unter anderem in der Russischen Föderation, China, Thailand und Brasilien und die erstmals flächendeckende Integration der Aids-Aufklärung in die Ausbildung aller 8.200 Auszubildenden in Deutschland unterstreichen das Engagement von DaimlerChrysler. Weitere Informationen unter [www 16](#) und [www 17](#).

2.6 Diversity

2.6.1 Weltweites Diversity-Management

Als global agierendes Unternehmen weiß DaimlerChrysler die Vielfalt seiner Mitarbeiter zu schätzen und will sie für den Unternehmenserfolg nutzen. Deshalb betreibt DaimlerChrysler seit 2005 Diversity- und Inclusion-Management als konzernweite Initiative.

Institutionell sichern drei Gremien die Umsetzung des Diversity-Managements: das Global Diversity Council als oberstes Entscheidungsorgan, dem drei Vorstandsmitglieder sowie Vertreterinnen und Vertreter der obersten Führungsebenen aller Geschäftsbereiche angehören, das Global Diversity Office zur Steuerung und Qualitätssicherung sowie sogenannte Divisional Diversity Officers, die die Umsetzung in den Geschäftsbereichen betreuen.

Diversity

Grafik 33



Ziel ist es, bis 2010 in den Bereichen Diversity und Inclusion zu den angesehensten Automobilunternehmen zu gehören. Auf folgende Fakten kann bereits heute verwiesen werden:

- Der Anteil von Frauen in Führungspositionen betrug 2006 insgesamt 9,2 Prozent (2005: 9,4 Prozent). Jeder Geschäftsbereich hat für den Anteil von Frauen in leitenden Führungsfunktionen Zielkorridore bis ins Jahr 2009 definiert.
- Der Frauenanteil auf Tarifebene, basierend auf der „Gesamtbetriebsvereinbarung zur Förderung von Frauen in der DaimlerChrysler AG“, wird erhöht. Die Zielkorridore [S. 50, Grafik 34](#) müssen bis 2010 erreicht sein.
- Beschäftigung von Behinderten: Im Jahr 2006 beschäftigte die DaimlerChrysler AG in Deutschland 8.490 schwerbehinderte Menschen (Basis: Integrationsvereinbarung 2002). Mit einer Beschäftigungsquote von 5,3 Prozent konnte somit die gesetzliche Quote von 5 Prozent erneut überschritten werden.
- Seit 2005 gilt eine Konzernbetriebsvereinbarung zum fairen Umgang am Arbeitsplatz, mit der sich die DaimlerChrysler AG deutlich gegen Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung wendet.
- Bei der Chrysler Group gehören bereits heute 28 Prozent (2005: 29 Prozent) der Beschäftigten einer ethnischen Minderheit an.

Anteil der Frauen in der DaimlerChrysler AG

Grafik 34

| Angaben in Prozent | Zielkorridor der bisherigen Betriebsvereinbarung | | Zielkorridor der neuen Betriebsvereinbarung | |
|--|--|-------------|---|-------------|
| | 31.12.2005 | 2000 – 2005 | 31.12.2006 | 2006 – 2010 |
| Belegschaft | 12,5 | 12,5 – 15 | 12,3 | 12,5 – 15 |
| Angestellte | 24,4 | – | 24,2 | – |
| Ausbildung | 19,3 | 18 – 20 | 19,5 | 20 – 24 |
| Gewerblich-technische Berufsausbildung | 10,4 | 9 – 11 | 10,6 | 11 – 14 |
| Führungsfunktionen Ebene 4 | 9,6 | 8 – 2 | 9,9 | 10 – 14 |

- Der Frauenanteil an der Belegschaft der Chrysler Group beträgt 21 Prozent (2005: 22 Prozent), und der Anteil weiblicher Führungskräfte ist von 10,6 Prozent im Jahr 1999 auf 18,5 Prozent in 2006 gestiegen.
- Wirksame Grundsätze zur Chancengleichheit sichern bei der Chrysler Group Fairness und Respekt am Arbeitsplatz. Hierzu gehören unter anderem die „Freedom from Discrimination Policy“, die „Freedom from Harassment Policy“ und die „Employment and Placement Policy“. Deren Einhaltung wird durch regelmäßige Trainings unterstützt.

2006 hat DaimlerChrysler zahlreiche externe Auszeichnungen für seine Maßnahmen zur Förderung von Diversity und Inclusion erhalten.

Dazu zählt das Total-eQuality-Prädikat für vorbildlich auf Chancengleichheit ausgerichtete Personalführung, der Sonderpreis im Wettbewerb „Gleiche Chancen für Frauen und Männer im Betrieb“ in Baden-Württemberg oder die Auszeichnung als „besonders behindertenfreundlicher Arbeitgeber“, die 2006 das Werk Gaggenau erhalten hat. In den USA wurde DaimlerChrysler 2006 von der Diversity Inc. Foundation zum wiederholten Male zu einem der 50 besten Unternehmen für Diversity erklärt. Außerdem hat sich DaimlerChrysler in unternehmensübergreifenden gesellschaftspolitischen Initiativen engagiert. So gehört das Unternehmen zu den Erstunterzeichnern und Mitinitiatoren der Charta der Vielfalt in Deutschland.

Nach zwei Jahren konzernweitem Diversity-Management sind erste Meilensteine erreicht: Die Unterstützung des Topmanagements ist spürbar, die Zahl qualifizierter Frauen auf allen Ebenen des Unternehmens steigt, und ein breites, von den Mitarbeitern getragenes Diversity-Bewusstsein schafft die Ausgangsbasis für zusätzliche Aktivitäten.

2.6.2 Diversity im Einkauf

Beim Einkauf ist es DaimlerChrysler wichtig, auch ethnischen Minderheiten und benachteiligten Gesellschaftsgruppen Chancen auf dem Weltmarkt zu eröffnen. Dieser Anspruch ist in internen Zielvereinbarungen hinterlegt. Allein die **Chrysler Group** hat 2006 in den USA Güter und Dienstleistungen im Wert von 3,9 Mrd. US-Dollar – das sind 4 Prozent mehr als im Vorjahr – von Zulieferern bezogen, die Minderheiten oder benachteiligten Gesellschaftsgruppen angehören. Über dieses ökonomische Engagement hinaus fördert DaimlerChrysler Institutionen wie etwa den National Minority Supplier Development Council (NMSDC) und den Canadian Aboriginal and Minority Supplier Council (CAMSC). Zudem erwartet DaimlerChrysler von seinen Zulieferern, dass auch sie ihr Einkaufsvolumen bei Unternehmen, die von Minderheiten geführt werden, erhöhen. Eigens darauf zugeschnittene Programme, wie das „Matchmaker“-Programm und das Mentoringprogramm „Minority Enterprise Initiative“ unterstützen sie dabei. Seit 2003 vergibt DaimlerChrysler zudem jedes Jahr eine Auszeichnung an herausragende minderheitengeführte Zulieferer. DaimlerChrysler selbst hat 2006 für seine diversitybewusste Einkaufspolitik zahlreiche Auszeichnungen von namhaften Medien und Organisationen erhalten.

Auch durch die **Mercedes Car Group** erzielten Behindertenwerkstätten 2006 hohe Umsätze. Gefertigt wurden hier Komponenten und ganze Fahrzeugmodule. Die Qualität der zugelieferten Teile ist durchweg sehr gut.

Um die wirtschaftliche Entwicklung der historisch benachteiligten schwarzen Bevölkerung Südafrikas nachhaltig zu fördern, hat DaimlerChrysler Südafrika die Unternehmensstrategie des „**Broad Based Black Economic Empowerment**“ (BBBEE) in Partnerschaft mit lokalen Lieferanten weiter fortgesetzt. Seit dem Beginn des Programms im Jahr 2003 konnte DaimlerChrysler die Quote der BBBEE-Zulieferer von sieben auf zwölf Prozent steigern. Beim Einkauf von Nichtproduktionsmaterial von BBBEE-Zulieferern hat DaimlerChrysler 2006 einen Anteil von 26 Prozent erreicht, das Ziel des Vorjahres wurde somit deutlich übertroffen. Im Bereich Produktionsmaterial konnte das Ziel von 2006 signifikant gesteigert werden. Siehe zum BBBEE → **MAGZIN S. 58 ff.**

3.0 Menschenrechte

DaimlerChrysler bekennt sich zur Einhaltung der Menschenrechte. Deshalb haben menschenrechtliche Aspekte und der Umgang mit diesen Eingang in die DaimlerChrysler-Standards geschäftlichen Verhaltens gefunden. Referenztexte hierfür sind insbesondere die „Dreigliedrige Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik“ der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie die OECD-Leitsätze. Deren Inhalte sind zum Teil implizit oder auch explizit in unternehmenseigene Regelwerke aufgenommen, wie die Verhaltensrichtlinie und die Grundsätze zur sozialen Verantwortung.

—● S. 12 ff.

Beispielhaft können folgende Themen genannt werden:

- Fragen der Vereinigungsfreiheit, der Tarifautonomie und der Ächtung von Kinderarbeit werden in den Grundsätzen zur sozialen Verantwortung angesprochen.
- Aktivitäten, die die Zulieferer von DaimlerChrysler betreffen, werden maßgeblich von „Global Procurement & Supply“ verantwortet. Gemäß den Grundsätzen zur sozialen Verantwortung erwartet das Unternehmen von seinen Zulieferern, dass sie vergleichbare Grundsätze als Basis für eine nachhaltige Geschäftstätigkeit einhalten.
- Für das Sicherheitspersonal ist die Abteilung für interne Sicherheit zuständig (einschließlich Schulungen zu menschenrechtlichen Fragen).

Wie in dem Kapitel „Risikomanagement und Compliance“ —● S. 14 f. dargelegt, setzt DaimlerChrysler verschiedene Instrumente ein, um die eigene Geschäftstätigkeit hinsichtlich der Einhaltung von Menschenrechten zu überwachen. Diese Aufgabe wird hauptsächlich von der Konzernrevision, der Rechtsabteilung und der Abteilung Corporate Compliance Operations ausgeübt – auf Basis gesetzlicher Vorgaben respektive interner Richtlinien. Der Dialog mit der Welt-Arbeitnehmervertretung und anderen internen Institutionen übernimmt eine wichtige unterstützende Rolle.

—● S. 15 ff.

4.0 Gesellschaftliches Engagement

Die Wertschöpfung eines Unternehmens setzt immer auch eine Wertorientierung im gesellschaftlichen Rahmen voraus. DaimlerChrysler versteht sich nicht nur als ein weltweit tätiger Hersteller von Fahrzeugen, sondern auch als eine gesellschaftliche Institution in einem sozialen Beziehungsgefüge, deren Verantwortung über die ökonomischen Wirkungen ihrer Geschäftstätigkeit hinausreicht. DaimlerChrysler hat daher Schwerpunkte seiner Verantwortung definiert und Verantwortlichkeiten festgelegt, die in den folgenden Abschnitten näher erläutert werden:

- die Teilnahme am demokratischen Prozess,
- die Vermeidung von wettbewerbsfeindlichem Verhalten,
- die Teilhabe am Leben der Städte und Gemeinden, in denen DaimlerChrysler seine Geschäftstätigkeit ausübt,
- das marken- und produktbezogene Sponsoring.

Um sicherzustellen, dass für das gesellschaftliche Engagement feste Maßstäbe gelten, hat der Vorstand von DaimlerChrysler im September 2006 die Einsetzung eines „Spenden- und Sponsoringausschusses des Vorstandes“ beschlossen. Seit 2007 müssen alle Spenden und Sponsoringmaßnahmen, die einen Betrag von 50.000 Euro überschreiten, von diesem Ausschuss gesondert freigegeben werden. Im Bereich der NAFTA ist der DaimlerChrysler Corporation Fund mit eigenen Entscheidungsgremien zuständig. Für Parteispenden gilt ein gesondertes Regelwerk.

4.1 Public Policy

DaimlerChrysler betrachtet es als sein Recht und seine Pflicht, die politischen Entscheidungsträger auf mögliche Auswirkungen geplanter Maßnahmen aufmerksam zu machen und darauf hinzuwirken, dass die legitimen Interessen des Unternehmens im politischen Prozess gewahrt werden. Gemäß einer Vorstandsentscheidung aus dem Jahr 2006 sollen Lobbying-Aktivitäten im Namen von DaimlerChrysler nur noch von bzw. unter Mitwirkung der Abteilung „Politik und Außenbeziehungen“ durchgeführt werden, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und ethischen Regeln. Die Ausgestaltung einer Leitlinie für verantwortungsbewusstes Lobbying bei DaimlerChrysler läuft derzeit noch.

In einem politischen Kontext muss auch der Einsatz von DaimlerChrysler für eine Stärkung der transatlantischen Beziehungen gesehen werden. Sie sind für das Unternehmen angesichts seiner umfassenden Investitionen sowohl in den USA als auch in Europa von

besonderer Bedeutung. Aus diesem Grund war DaimlerChrysler 2006 beispielsweise Partner des Brüsseler Forums des German Marshall Fund, einer neuen Veranstaltungsreihe, zu der Führungseliten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft einmal im Jahr zusammenkommen. DaimlerChrysler fördert außerdem die jährliche Studie zur transatlantischen Wirtschaft des Zentrums für transatlantische Beziehungen in Washington D.C. sowie Programme anderer Think-Tanks. Es sind auch diese Engagements, die DaimlerChrysler zu einem verlässlichen Partner für politische Entscheidungsträger werden lassen.

4.2 Wettbewerbsrechtliches Verhalten

Die Maßstäbe von DaimlerChrysler im Umgang mit Kartellfragen sind in der Verhaltensrichtlinie auf Seite 20 festgelegt. Hier ist formuliert, dass das Unternehmen „die geltenden Kartell- und Handelsgesetze und die entsprechenden Gesetze zur Preisbildung, zum Wettbewerbsrecht und zum Verbraucherschutz“ einhält. Weiter heißt es dort, dass diese Gesetze „den Umgang des Unternehmens mit seinen Wettbewerbern, Lieferanten, Händlern und Kunden“ regeln. „Sie verbieten Absprachen und andere Aktivitäten, die Preise oder Konditionen beeinflussen, Verkaufsgebiete oder Kunden zuteilen oder den freien und offenen Wettbewerb in unzulässiger Weise behindern.“ Beschäftigte, die Fragen zu diesen Gesetzen haben, sind aufgefordert, die Rechtsabteilung zu kontaktieren. Mehr zur Einhaltung der Verhaltensrichtlinie finden Sie auf [S. 13 ff.](#)

4.3 Corporate Citizenship und Philanthropie

Dialog und Verständigung sind für das Zusammenleben in der globalisierten Welt von grundlegender Bedeutung. Ausgehend von dieser Überzeugung will DaimlerChrysler – auch in wohlverstandenen wirtschaftlichem Eigeninteresse – zum Dialog der Kulturen beitragen und dadurch die Lebenschancen von Menschen verbessern, wo immer in dieser Welt das Unternehmen tätig ist. Soziale Verantwortung ist dabei ein integraler Bestandteil der Geschäftsstrategie. Deswegen liegt der Fokus des Engagements von DaimlerChrysler auf Aktivitäten, die das Know-how und die Erfahrungen nutzen, über die ein globaler Automobilhersteller verfügt.

Das marken- und produktbezogene Sponsoring, das in vielen Fällen ebenfalls der Gesellschaft zugutekommt, wird von der jeweiligen Geschäftseinheit und dem Konzernsponsoring koordiniert. Philanthropische Aktivitäten und die Unterstützung von Umwelt- und Sozialprojekten, von Kunst und Kultur werden – je nach spezifischen Bedürfnissen – sowohl von Seiten der Konzernzentrale als auch von lokalen Einheiten koordiniert.

Unterstützung des demokratischen Prozesses. Bei Zuwendungen an politische Parteien hält sich DaimlerChrysler strikt an die Gesetze und die 2006 neu eingeführte unternehmensinterne Leitlinie zu Parteispenden. 2006 hat der Konzern keine Parteispenden in Deutsch-

| Stiftungen | | Grafik 35 |
|--|---|--|
| Stiftung (Gründung) | Förderschwerpunkte | Fördermittel 2006 |
| DaimlerChrysler Corporation Fund, USA (1953) | unterstützt jährlich zahlreiche Non-Profit-Organisationen im Rahmen des Programms „Good Neighbor - Good Citizen [®] “, vor allem in den Feldern kommunale Entwicklung (USD 12,9 Millionen), Mitarbeiterengagement (USD 1,0 Millionen), zukünftige Belegschaft (USD 7,9 Millionen) und Zusammenarbeit mit der Politik (USD 1,7 Millionen) | USD 23,6 Millionen (2005: USD 25,9 Millionen) |
| Gottlieb-Daimler-und-Karl-Benz-Stiftung (1986) | Wissenschaftsförderung in den Bereichen Mensch, Umwelt und Technik | EUR 1,2 Millionen* (2005: EUR 2,5 Millionen) |
| DaimlerChrysler-Fonds im Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft (1975) | Forschung und Lehre des wissenschaftlichen Nachwuchses und dessen internationale Zusammenarbeit | EUR 2,2 Millionen* (2005: EUR 1,8 Millionen) |
| DaimlerChrysler Foundation in Japan (2002) | Kulturprogramme und Wohltätigkeitsprojekte | JPY 29.300.000 (2005: JPY 33.306.386) |
| DaimlerChrysler Mexico Foundation (1985) | Gesundheits-, Bildungs-, Kultur- und kommunale Projekte | USD 1,98 Millionen (2005: USD 2 Millionen) |
| DaimlerChrysler France Foundation (1986) | interkulturelle Verständigung zwischen Frankreich, Deutschland und den USA | EUR 115.000 (2005: EUR 100.000) |

* Die Berechnungsgrundlage hat sich verändert. In 2005 wurden weitergehende Kosten mit eingerechnet, während in 2006 ausschließlich die Fördermittel dargestellt sind.

land getätigt. Durch die vorgezogenen Neuwahlen zum deutschen Bundestag wurden die geplanten Zuwendungen an die Parteien CDU, CSU, SPD und FDP für 2005 und 2006 (insgesamt 770.000 Euro) gebündelt und schon 2005 ausgezahlt. Im zweiten Heimatmarkt von DaimlerChrysler, den USA, sind finanzielle Zuwendungen von Firmengeldern an Politiker oder Parteien verboten. Erlaubt sind jedoch freiwillige Beiträge der Mitarbeiter auf Managementebene. Mit solchen Beiträgen unterstützte das DaimlerChrysler Political Support Committee im Jahr 2006 Parteien und Kandidaten für politische Ämter mit insgesamt 382.175 US-Dollar (2005: 569.590 US-Dollar).

Engagement in den Kommunen und Corporate Citizenship.

DaimlerChrysler unterstützt das lokale und regionale freiwillige Engagement seiner Beschäftigten in sozialen Einrichtungen und zivilgesellschaftlichen Organisationen. Bei der Unterstützung von kommunalen Projekten setzt das Unternehmen auf flexible und individuelle Förderprogramme, die ein sensibles Eingehen auf lokale und regionale Besonderheiten erlauben.

- In den USA, Mexiko und Kanada unterstützt der DaimlerChrysler Corporation Fund zahlreiche Hilfsorganisationen. Er konzentriert sich dabei vor allem auf Gemeinden, in denen das Unternehmen oder seine Mitarbeiter aktiv sind. Der Schwerpunkt des Engagements, für das 2006 insgesamt rund 23,6 Mio. US-Dollar aufgewendet wurden, liegt in den vier Bereichen kommunale Entwicklung, Mitarbeiterengagement, zukünftige Belegschaft und Zusammenarbeit mit der Politik.
- 2006 haben sich mehr als 3.000 Mitarbeiter von DaimlerChrysler Financial Services Americas (DCFS) in über 300 Projekten in den USA, Kanada und Lateinamerika engagiert. Der Schwerpunkt lag dabei im Aufbau finanzieller Kompetenzen in verschiedensten gesellschaftlichen Gruppen, aber auch in anderen Bereichen wie der öffentlichen Ordnung, der kommunalen Entwicklung, Kunst und Kultur. DCFS Americas hat außerdem eine Unternehmensleitlinie eingeführt, die es Beschäftigten erlaubt, einen Tag im Jahr freizunehmen, um sich im kommunalen Umfeld zu engagieren.

Weitere Schwerpunkte und Prioritäten des sozialen Engagements von DaimlerChrysler sind:

- Bildungs- und Ausbildungsprogramme in ausgewählten Regionen (z. B. in Afghanistan, Russland, Palästina, Kuwait, der Mongolei und Südafrika), sein Ausbildungsnetzwerk hat DaimlerChrysler auch 2006 weiter ausgebaut,
- Kunst- und Kulturförderung als Beitrag zu einem lebendigen Dialog der Kulturen – von der Bildenden Kunst über Theater, Musik, Literatur bis hin zum Film,
- Förderung des Sports – von den Profis bis zum Breitensport – durch alle Geschäftsfelder,
- Stiftungen – in einigen Ländern unterhält DaimlerChrysler eigene Stiftungen, um gesellschaftliche Aktivitäten des Unternehmens zu bündeln — Grafik 35.

Mehr Informationen finden Sie im — MAGAZIN S. 76 f. und — [www 18](#).

5.0 Produktverantwortung

5.1 Fahrzeugsicherheit

Die Fahrzeugsicherheit, sowohl von Personenkraftwagen als auch von Nutzfahrzeugen, ist ein besonderes Anliegen von DaimlerChrysler und gehört zu den Kernkompetenzen des Automobilherstellers. Weltweit investiert kein Hersteller mehr in die Entwicklung lebensrettender Assistenz- und Sicherheitssysteme. Seit mehr als fünfzig Jahren sind die Entwicklungen von DaimlerChrysler bei der Fahrzeugsicherheit von Pkw, Lastkraftwagen, Transportern und Omnibussen wegweisend.

— S. 54, Grafik 36

DaimlerChrysler versteht den Einsatz für mehr Sicherheit im Straßenverkehr als Aufgabe von gesellschaftlicher Bedeutung und als Ausdruck der Mitverantwortung für die Fahrer der Fahrzeuge, ihre Mitfahrer und die anderen Straßenverkehrsteilnehmer. Deshalb setzt sich das Unternehmen dafür ein, dass die „Vision vom unfallfreien Fahren“ Schritt für Schritt Realität wird.

Ausgerichtet an dieser „Vision vom unfallfreien Fahren“ unterstützt das Unternehmen zugleich das Ziel der Europäischen Union, bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten bei drastisch zunehmender Verkehrsleistung zu halbieren.

| Meilensteine der Sicherheit bei DaimlerChrysler | | Grafik 36 |
|---|--|-----------|
| Mercedes-Benz | Erste Sicherheitskarosserie der Welt (1959) | |
| | Antiblockiersystem (1978) | |
| | Der Airbag erstmals in einem Serienfahrzeug (1980) | |
| | Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP®) serienmäßig (1999) | |
| | Präventives Schutzsystem PRE-SAFE® (2002) | |
| | Der vorausschauende Bremsassistent BAS PLUS nutzt als Erster eine 24-Gigahertz-Radartechnologie (2005) | |
| | PRE-SAFE®-BRAKE (2006) | |
| | Windowbag (1998) | |
| | Automatische Kindersitzerkennung (AKSE) | |
| | Aktive Kopfstütze NECK-PRO (2005) | |
| Nutzfahrzeuge | Antiblockiersystem für Omnibusse und Lkw (1981) | |
| | Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) im Bus (1986) | |
| | Elektronisch geregelte Bremsanlage mit Scheibenbremsen (rundum) für Busse und Lkw; Bremsassistent für Schwer-Lkw; Scheibenbremsen für Trailer (1996) | |
| | Transporter serienmäßig mit ESP® (2003) | |
| | | |
| Chrysler Group | Power Brakes (1932) | |
| | Servolenkung (1951) | |
| | Erster US-Autohersteller, der Antiblockiersysteme anbietet (1977) | |
| | Erster US-Autohersteller, der serienmäßig den Airbag einführt (1990) | |
| | Integrierte Kindersitze (1992) | |
| | Erstes und einziges Automobilunternehmen, das den US-amerikanischen Transportation Safety Board Outstanding Achievement Award erhält (2000) | |
| | | |

Mercedes-Benz Pkw verfolgt mit der PRO-SAFE™-Sicherheitsphilosophie einen integrierten und strategischen Sicherheitsansatz. Vier sicherheitsrelevante Themen sind dabei auszumachen. Sie umfassen das sichere Fahren bzw. die Unfallvermeidung, die Bewältigung von Gefahrensituationen sowie die Sicherheit bei Unfällen und danach. In Zukunft werden intelligente Assistenzsysteme komplexe Situationen im Voraus analysieren können. Sie verschaffen dem Fahrer so wertvolle Zeit, die er braucht, um zu reagieren – bevor es zum Unfall kommt. Um diese Ziele zu erreichen, konzentriert sich Mercedes-Benz auf die in — Grafik 37 aufgezeigten Punkte.

Bei der Auslegung der Sicherheitssysteme orientiert sich Mercedes-Benz an dem realen Unfallgeschehen: Die Daten, die aus 38 Jahren Unfallforschung zur Verfügung stehen, zeigen, an welchen Stellen Verbesserungen oder Ergänzungen der bestehenden Systeme sinnvoll und notwendig sind. Der Ansatz geht dabei über die Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften und Ratings hinaus. Ziel ist eine „Real Life Safety“

– also eine Fahrzeugsicherheit, die sich an alltäglichen Gefahrensituationen im Straßenverkehr orientiert. So setzt Mercedes-Benz zum Beispiel eine ganze Reihe unterschiedlicher Crashtests ein, um möglichst differenziert Unfallvarianten bewerten zu können.

PRO-SAFE™

Integriertes Mercedes-Benz Sicherheitskonzept in vier Phasen

Grafik 37



Wie bereits in der Vergangenheit hat Mercedes-Benz auch 2006 zahlreiche Verbesserungen auf dem Feld der Sicherheit auf den Markt gebracht. Die automatische Teilbremsung PRE-SAFE®-Brake (zum ersten Mal in der CL- und S-Klasse verfügbar) und das Intelligent Light System, das in der E-Klasse eingeführt wurde, sind nur zwei von vielen Beispielen für die Vorreiterrolle des Unternehmens. Viele von Mercedes-Benz erstmals auf den Markt gebrachte Systeme sind mit der Zeit von anderen Herstellern als Standardausstattung in ihre Fahrzeuge übernommen worden. Das gilt etwa für den Airbag mit Gurtstraffung, das Antiblockiersystem (ABS) oder das Elektronische Stabilitäts-Programm (ESP®). Nicht zuletzt aufgrund der Übernahme der von Mercedes-Benz entwickelten Systeme ließen sich viele Unfälle in ihren Folgen abmildern oder vermeiden und damit die volkswirtschaftlichen Kosten durch Verkehrsunfälle insgesamt senken. So hat einer Studie der US-Bundesbehörde für Straßen- und Fahrzeugsicherheit zufolge der Airbag von 1987 bis 2003 in den USA 14.200 Menschenleben gerettet. Der Anteil an Fahrunfällen von Mercedes-Benz Pkw sank um 40 Prozent durch den serienmäßigen Einsatz von ESP® — S. 57, Grafik 40.

Die innovativen Sicherheitsentwicklungen von DaimlerChrysler bringen somit nicht nur zusätzlichen Nutzen für die eigenen Kunden, sondern kommen längerfristig der ganzen Gesellschaft zugute.

Die DaimlerChrysler-Strategie für die Sicherheit

Grafik 38



Sicherheitskomponenten in Fahrzeugen der Mercedes-Benz Flotte werden permanent auf mögliche Verbesserungen hin überprüft und angepasst. So wurde die crashaktive Kopfstütze NECK-PRO noch während der Produktlebenszyklen der C-, E- und CLK-Klasse nachgerüstet. Ähnliches gilt für die Einführung des PRE-SAFE®-Systems in dem Produktzyklus der S-Klasse (2002) sowie der E-Klasse (2006).

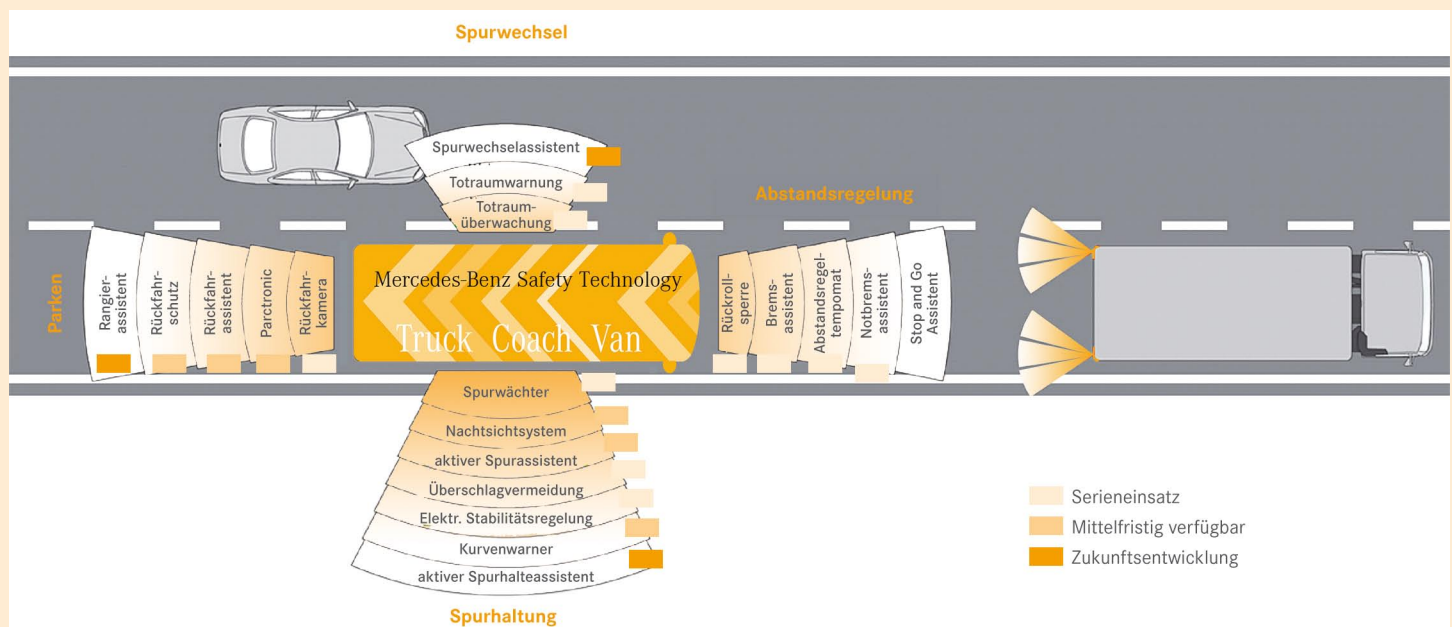
Für seine Sicherheitstechniken erhielt Mercedes-Benz 2006 zahlreiche Auszeichnungen. So erhielt der ML 350 bei dem unabhängigen Crash-test-Programm NCAP (Frontalaufprall) in den USA fünf Sterne, bei dem Seitenaufpralltest SINCAP (USA) ebenfalls fünf Sterne, und er wurde

vom US-amerikanischen „Insurance Institute for Highway Safety“ (IIHS) als „Top Safety Pick“ ausgezeichnet. Die B-Klasse erhielt beim europäischen NCAP fünf Sterne. Für die Entwicklung des Bremsassistenten vor 10 Jahren gewann DaimlerChrysler 2006 den Allianz Sicherheitspreis Genius.

Das Thema Sicherheit bietet noch viel Potenzial. Deshalb wird Mercedes-Benz auch in den nächsten Jahren weitere Neuheiten präsentieren, die die „Vision vom unfallfreien Fahren“ ein weiteres Stück näher bringen werden.

Assistenzsysteme für aktive Sicherheit

Grafik 39



Chrysler Group. Sicherheit genießt höchste Priorität beim Design, der Entwicklung und der Produktion von Chrysler, Jeep® und Dodge. Es ist das Ziel des Unternehmens, Fahrzeuge zu bauen, die sich im täglichen Verkehr bewähren. Dazu gehört der Schutz der Insassen bei Unfällen ebenso wie die Entwicklung von Sicherheitstechniken, die Fahrern dabei helfen, Unfälle zu vermeiden.

Chrysler-Fahrzeuge schneiden in unabhängigen Studien immer wieder sehr gut ab. So ist der Chrysler Pacifica in den staatlichen Überrollschutz-Tests in den USA als das beste Sport Utility Vehicle (SUV) ausgezeichnet worden. Chrysler-Fahrzeuge erhalten zudem regelmäßig in Frontalaufprall-Ratings der National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) Bestnoten. Ein einzelnes Testergebnis freilich reicht nicht aus, um das Verhalten bei Unfällen vorhersagen zu können. Daher wird eine Vielzahl von Testergebnissen analysiert, um die Sicherheit der Fahrzeuge stetig zu verbessern. Chrysler war ein Vorreiter beim Einbau von Sicherheitstechnologien in Nordamerika. Als Beispiele seien hochentwickelte Airbags oder Seitenschutz- und Unfallvermeidungshilfen wie das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP®) genannt.

Nutzfahrzeuge. DaimlerChrysler baut nach Expertenmeinung in seinen Nutzfahrzeug-Marktsegmenten wie Lkw, Omnibusse und Transporter die sichersten Fahrzeuge der Welt. Dahinter steht ein wesentliches Markenversprechen.

Jedoch gilt: Sicherheitstechnik wird von Transportunternehmern nur dann in entsprechendem Umfang genutzt, wenn sie wirtschaftlich ist. Sicherheitstechnologien, ihre breite Anwendung und Wirtschaftlichkeit bilden daher eine Einheit, die DaimlerChrysler als weltweit größter Nutzfahrzeughersteller gleichermaßen in den Blick nimmt.

Das Unternehmen entwickelt Systeme, die dem Fahrer in kritischen Fahrsituationen helfen, Unfälle – zumeist Auffahrunfälle oder Unfälle, verursacht durch das Abkommen von der eigenen Fahrspur, – zu vermeiden oder in ihrer Schwere zu verringern. Hierfür hat Mercedes-Benz bahnbrechende Assistenzsysteme auf den Markt gebracht (siehe Tabelle). Im Jahr 2006 kamen weitere hinzu, etwa der Abstandsregel-Tempomat (ART), sowie der Spurassistent für Reisebusse und für den Mercedes-Benz Lkw Actros der aktive Bremsassistent, der bei akuter Gefahr eines Auffahrunfalls auf vorausfahrende Fahrzeuge eine Vollbremsung einleitet. — Grafik 39

Sofern diese Systeme nicht serienmäßig eingebaut wurden, hat DaimlerChrysler sie, etwa bei Lkw, in Paketen bis zu einem Drittel günstiger angeboten als beim Einzelkauf. Zum Schutz von Fahrern und Verkehrspartnern im Sinne der passiven Sicherheit sind crashoptimierte Fahrerhäuser, Gurtstraffer, Front-Unterfahrschutz und verbesserte Einrichtungen zur Ladungssicherung in Lkw entwickelt worden.

Sicherheitstechnik muss für den Fahrer beherrschbar bleiben, darf ihn jedoch nicht aus der Verantwortung entlassen. Sicherheit ist daher nicht nur eine Frage der Technik und des Bediendesigns, sondern auch der Ausbildung. Seit fast zwanzig Jahren veranstaltet DaimlerChrysler daher professionelle Schulungen und Fahrsicherheitstrainings für Berufsfahrer von Lkw und Omnibussen. Gemeinsam mit dem Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungsverein (DEKRA) hat DaimlerChrysler die Zertifizierung „Safety Plus“ für Transporter und Lkw initiiert. „Safety Plus“ gibt es in zwei Ausprägungen – zum einen für die Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs selbst, zum anderen für den entsprechend geschulten Fahrer. Einige Versicherungsgesellschaften signalisieren hierfür geringere Versicherungsprämien.

Für seine innovative Sicherheitstechnik hat DaimlerChrysler auch jüngst zahlreiche Preise erhalten. So wurde der Mercedes-Benz Citaro LE Ü als „Bus of the Year 2007“ von einer internationalen Jury, bestehend aus Omnibus-Fachredaktionen, ausgezeichnet. Der mit dem „Mercedes-Benz Brake Assist“ ausgestattete Mercedes-Benz Actros Safety Truck hat den „Gelben Engel 2007“ des ADAC sowie den „Safety Award 2007“ der belgischen Vereinigung der Motor- und Nutzfahrzeugjournalisten erhalten.

Höhere Verkehrssicherheit, weniger Verkehrstote und vermehrte Wirtschaftlichkeit – viele gesellschaftliche Kräfte müssen mithelfen, um diese anspruchsvollen Ziele zu erreichen. DaimlerChrysler ist als führender Nutzfahrzeughersteller in Vorleistung getreten und hat mit aktiver und passiver Sicherheitstechnik die Grundlage dafür geschaffen. Die Lkw, Transporter und Omnibusse aus der Produktion des Unternehmens zeigen, welch hohes Maß an Sicherheit bereits heute zu erwerben ist.

5.2 Die gesellschaftliche Verantwortung als Hersteller

Um den verantwortungsbewussten Gebrauch seiner Produkte im Sinne der Nachhaltigkeit zu unterstützen, bietet DaimlerChrysler verschiedene Serviceangebote an. So setzt sich das Unternehmen über seine Stakeholderkontakte für nachhaltige Mobilitätslösungen ein.

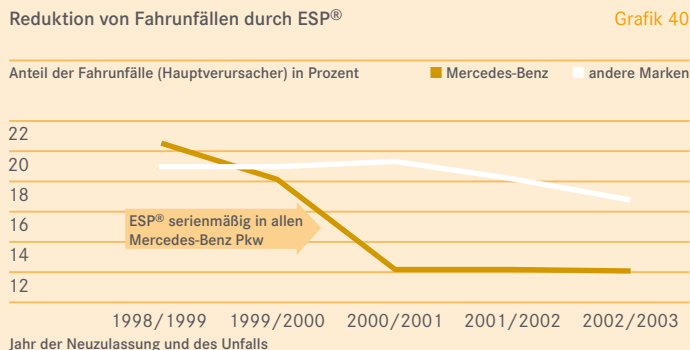
Sicheres und umweltfreundliches Fahren. In Schulungen vermittelt DaimlerChrysler seinen Kunden, wie sie selbst zu einem sicheren und umweltfreundlichen Gebrauch ihres Fahrzeugs beitragen können:

- Die Truck Group veranstaltet seit Anfang der 1990er-Jahre weltweit Schulungen, Eco- und Fahrsicherheitstrainings – mit jährlich mehr als 65.000 Berufsfahrern aus 50 Ländern (einschließlich Sondertrainings für ganze Expeditionen). Zudem ist das Unternehmen als Ausbilder der ab 2009 vorgeschriebenen Weiterbildungskurse für Berufskraftfahrer zertifiziert. Auch die Sprinter-Kunden

erhielten seit 2003 insgesamt 75.000 Gutscheine für ein Training für sicheres und verantwortungsbewusstes Fahren.

- Pkw: Seit über drei Jahrzehnten bietet Mercedes-Benz Fahr-sicherheitstrainings für seine Kunden an. In dieser Zeit haben Mercedes-Benz Mitarbeiter Kunden in mehr als 20 Ländern geschult – allein in Deutschland im Jahr 2006 rund 4.000. Die Fahrprogramme sind wichtiger Bestandteil der ganzheitlichen Sicherheitsphilosophie PRO-SAFE™, deren oberstes Gebot die Unfallvermeidung ist. Darüber hinaus werden bereits seit 1995 Eco-Trainings für umweltfreundliches Fahrverhalten angeboten.

Sicheres Fahrzeug und Verkehrssicherheit. Fahrzeugsicherheit zählt zu den Kernkompetenzen von DaimlerChrysler (siehe das vorausgehende Kapitel). Welche positiven Folgen der Einsatz neuer Technologien hat, zeigt sich in der langfristigen Betrachtung beispielsweise an ESP® – ein System, welches Mercedes-Benz bereits 1999 erstmals angeboten hat. Es trägt dazu bei, Unfälle zu verhindern oder Unfallschäden zu mindern. — Grafik 40



Zugleich verfolgt DaimlerChrysler einen Ansatz, der über die bloße Fahrzeugsicherheit deutlich hinausgeht:

- DaimlerChrysler unterstützt das „European Road Assessment Programme“ (EuroRAP), dessen Ziel es ist, das „System Straße“ sicherer zu machen, etwa durch das Aufzeigen und Beseitigen von Unfallschwerpunkten. Der Erfolg von EuroRAP hat dazu geführt, dass die Zahl der beteiligten Länder an dieser Initiative von ursprünglich vier auf inzwischen 20 angewachsen ist (einschließlich USA und Australien).
- Sicherheitsinitiativen für Kinder: In zahlreichen wissenschaftlich fundierten Programmen und Initiativen (wie „The Global Road Safety Partnership“; MobileKids; Road Ready Teens, Seat Check, „Mothers against Drunk Driving“) bereitet DaimlerChrysler Kinder

auf ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr vor, sensibilisiert Eltern und klärt in gesellschaftlichen Kampagnen auf.

Zukunftsfähige Mobilität. Mobilität von Personen und Gütern ist eine unabdingbare Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Dies gilt sowohl für Industrie- als auch für Schwellen- und Entwicklungsländer. Tatsache ist auch, dass die Menge der transportierten Güter ebenso wie das individuelle Mobilitätsbedürfnis der Menschen weiter steigen. DaimlerChrysler trägt dazu bei, das System „Verkehr“ nachhaltig und umweltfreundlich zu gestalten. Dafür gibt es konkrete Beispiele:

- Ballungsräume: Im Rahmen eines Forschungs-Pilotprojektes liefert DaimlerChrysler an die Stadt Peking Brennstoffzellenbusse, um damit zur Verbesserung der Luftqualität in diesem Ballungsraum beizutragen.
- Cities for Mobility: DaimlerChrysler ist Premiumpartner in einem globalen Netzwerk von 260 Städten und Unternehmen in Europa, Afrika, Asien und Lateinamerika, das sich zum Ziel gesetzt hat, Ballungszentren nachhaltig zu gestalten – im Sinne einer für alle zugänglichen, umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Mobilität. — [www 19](#)

Mehr zu allen Sicherheitsthemen:

— [www 20](#).

6.0 Verbesserung und Pflege der Kundenbeziehungen

Die Zufriedenheit der Kunden ist für DaimlerChrysler ein hochrangiges Unternehmensziel. Ihre Wünsche werden über den gesamten Produktzyklus hinweg – von der Produktentwicklung bis hin zur umweltgerechten Altfahrzeugverwertung – berücksichtigt. Durch sein Customer Relationship Management (Kundenbindungsmanagement, CRM) hat das Unternehmen Rahmenbedingungen für ein wirksames Beziehungsmanagement geschaffen und Kennzahlen für die Kundenzufriedenheit entwickelt.

Der Kunde im Mittelpunkt bei DaimlerChrysler

Grafik 41



Management der Kundenbeziehungen bei Mercedes-Benz und smart. Das Ziel des integrierten Kundenbindungsmanagements von Mercedes-Benz und smart ist es, neue Kunden zu gewinnen und bestehende Kunden langfristig an die Marken zu binden. Besonders wichtig ist dabei nicht nur eine rationale Bindung, sondern vor allem eine emotionale Bindung, die über die Faszination für das Fahrzeug hinausgeht. Hierzu wurden weltweite Dialogprogramme eingeführt, in denen die individuellen Bedürfnisse und Präferenzen der Kunden noch stärker berücksichtigt werden.

Im August 2006 wurde das Programm „CSI No. 1“ gestartet, um die Kundenzufriedenheit in den Bereichen Verkauf und Service deutlich zu verbessern. Der Begriff „CSI No. 1“ leitet sich aus dem Begriff Customer Satisfaction Index ab. Ziel ist es, bis zum Ende des Jahrzehnts bei der Kundenzufriedenheit die Spitzenposition im Premiumsegment einzunehmen. Dieses Ziel gilt für Mercedes-Benz Pkw weltweit.

Die „absolute Wertschätzung“ für die Kunden, als Zentrum der Markenpositionierung von Mercedes-Benz, gibt dem Programm CSI No. 1 eine noch größere Bedeutung, denn im Rahmen von CSI No. 1 werden alle Initiativen gebündelt, die die Betreuung der Kunden im direkten Kontakt – also genau dort, wo der Kunde direkte Wertschätzung bestens erfahren kann – oder durch systemische bzw. prozessuale Unterstützung verbessern. So wurden beispielsweise Verhaltensstandards für die Kundenbetreuung und die Kontaktaufnahme mit Kunden im Vertrieb (z. B. Probefahrt, Nachkaufbetreuung) und Service (z. B. Serviceannahme, Service-Follow-up) definiert. Auch eine einheitliche Methodik der Steuerung ist Teil des Programms. Neben nachhaltigen Prozess- und Systemoptimierungen (wie der Integration aller Kundenkontakte in eine einheitliche Kundendatenbank oder dem „Werkstattprozess 2010“) steht die kontinuierliche und langfristige Schulung aller Mitarbeiter im Kundenkontaktbereich im Vordergrund. So haben die 2.000 Eigentümer der europäischen Handels- und Werkstattbetriebe von Mercedes-Benz persönlich die „Treiberrolle“ für das Kundenzufriedenheitsprogramm übernommen. Deren rund 9.000 Mitarbeiter des Service und 14.000 Verkäufer wurden schon intensiv zu CSI-Themen geschult. Zur nachhaltigen Verankerung werden Vor-Ort-Beratungen beim Händler hinsichtlich Prozessgestaltung und Verhalten angeboten.

Um das ehrgeizige Ziel der Spitzenposition im Premiumbereich zu erreichen, beauftragt Mercedes-Benz heute schon regelmäßige Kontrollen durch externe und interne Messungen. Je nach Ausgangsbasis und nationalen Bedürfnissen wird ein marktspezifischer CSI-Aktionsplan aus einem Maßnahmenbaukasten erarbeitet und seine Umsetzung überwacht. — S. 63

— [www 21](#)

— [www 22](#)

Management der Kundenbeziehungen bei der Chrysler Group.

Ein herausragendes Produkt, aktive Markenbindung und erstklassiger Service sorgen bei Chrysler für langfristige Kundenbindungen. Eine fortlaufende Kundenkommunikation unterstützt die Beziehung zu dem Händler und der Marke. Training, Beratung und ein Prämiensystem fördern einen positiven Ansatz der Kundenbindung bei den Händlern. Das „Five Star“-Händlerzertifizierungsprogramm definiert zudem Standards für eine stetig zu verbessernde Kundenzufriedenheit, einschließlich der hohen Anforderungen des Customer Service Index (CSI) sowie den Kontakt zu Wagenbesitzern, die eine Garantieleistung in Anspruch genommen haben.

Wenn sich Kunden mit der Bitte um eine Problemlösung an Chrysler wenden, profitieren sie von qualitativ hochwertigem Service und guter Betreuung. Beides wird durch hohe Standards, ausgefeilte Prozesse und intensives Training ermöglicht. Aktuelle Maßnahmen sowie Initiativen der jüngsten Vergangenheit zeigen einen starken Fokus auf

proaktiver Kundenbindung mit dem Ziel, dass die Kunden frühzeitig Vergnügen an Produkt und Serviceleistung finden. Während der Bearbeitung von Kundenkontakten gesammeltes „Voice of the Customer“-Feedback wird ebenfalls direkt an die Entwicklungs- und Produktionsbereiche weitergegeben, um Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität voranzutreiben.

Nachhaltigkeit spielt auch bei der Kundeninformation der Chrysler Group eine Rolle – beispielsweise beim Marketing zu „Flex-Fuel“-Fahrzeugen der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. — [www 23](#)

Adressaten waren Käufer wie auch Händler. Auch bei Medienevents zum Kraftstoffverbrauch (etwa für die Baureihen Compass, Patriot, Caliber, Sebring, and PT Cruiser) wurden Fragen der Nachhaltigkeit angesprochen sowie umweltschonende Technologien wie das „Fuel-Saving Multi-Displacement System“ (MDS) vorgestellt.

— [www 24](#)

— [www 25](#)

— [www 26](#)

Management der Kundenbeziehungen bei der Truck Group. Für einen Transportunternehmer machen heute die Ausgaben, die mit Kauf und Betrieb eines Lkw einhergehen, einen entscheidenden Teil der Investition aus. Daher wird die Kaufentscheidung neben dem Fahrzeugpreis durch die Kosten des laufenden Unterhalts, das Erlöspotenzial, die Servicequalität sowie der Wiederverkaufswert beeinflusst. Dabei haben Komplexität und Verschiedenheit der Kundenwünsche deutlich zugenommen. Eine große Rolle spielt die Transparenz aller Kosten, die über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs anfallen (Total Cost of Ownership). Als Partner wird deshalb nur ein Hersteller akzeptiert, der die Wirtschaftlichkeit der Investition begründen und ein genau auf die Kundenbedürfnisse ausgelegtes Angebot vorlegen kann.

Mercedes-Benz Trucks hat ein Kundenbeziehungsmanagement etabliert, das auf die spezifischen Bedürfnisse der Kunden in vielfältigen Branchen zugeschnitten ist und das die Zufriedenheit der Kunden nicht nur beim Kauf, sondern während der gesamten Nutzungsdauer des Fahrzeugs im Blick hat. Verglichen mit Wettbewerbern bietet Mercedes-Benz ein einmalig vielfältiges Produkt- und Dienstleistungsportfolio an. Verlässliche Technologien, lange Kundendienstintervalle und ein flexibles Serviceangebot ermöglichen eine optimale Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Die DaimlerChrysler Bank bietet maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote an. Bei einer dichten Auftragslage können Fahrzeuge von Mercedes Benz CharterWay gemietet werden.

- Alle Mercedes-Benz Lkw sind mit der kraftstoffsparenden BLUETEC-Technologie ausgerüstet — [S. 36 f.](#), die nachweisbar die Kosten senkt. Fahrertraining und Kontrollinstrumente, wie etwa FleetBoard, zeigen dem Fahrer ein verbrauchsarmes Fahren an oder helfen, die Fahrzeugflotte optimal zu organisieren.
- Mercedes-Benz Lkw sind Marktführer in Sachen Fahrerhauskomfort und Unfallvermeidung. Entsprechende Systeme schützen den Fahrer, das Fahrzeug und die Ladung und mindern damit die Gefahr einer Ausfallzeit.
— [www 27](#)

Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC) zielt darauf ab, die Nummer eins bei seinen Kunden zu werden. Um die richtigen Produkte anzubieten, bindet MFTBC Kundenwünsche von Beginn an in den Entwicklungsprozess mit ein. Das Produkt selbst durchläuft im Rahmen des Fuso Product Development System strenge Qualitätskontrollen. Dieses System – basierend auf globalen Standards von DaimlerChrysler – stellt termintreue und höchste Qualität sicher. Nach dem Kauf werden die Kunden von einem umfassenden Service-Netzwerk in Japan und weltweit betreut. In Japan bietet Mitsubishi Fuso zusätzlich einen mobilen Vor-Ort-Werkstattwagen „Moving Pit“ an. Zudem hat MFTBC 2006 seine Verkaufsorganisation integriert, um Markeninitiativen schnell umzusetzen bzw. auf der Service- und Finanzierungsseite zu garantieren. MFTBC Fuso Finance bietet – in Kooperation mit DaimlerChrysler Services – maßgeschneiderte Finanzierungen an.
— [www 28](#)

Freightliner LLC hat sich markenspezifische CRM-Schwerpunkte gesetzt. Um die Beziehungen zu Speditionen mit großen Fahrzeugflotten zu verbessern, pflegt Freightliner ein intensives Hauptkundenmanagement. Dabei werden wichtige Kunden in den neuen Prozess der Produktentwicklung und in Produkttests einbezogen – wie bei dem neuen Schwergewichts-Lkw (Klasse 8), der 2007 auf den Markt kommt. Das Fahrzeug bietet eine höhere Wirtschaftlichkeit und in seiner Klasse die beste Ergonomie. Bei Sterling und Western Star, die einen höheren Anteil von Einzelbetreibern und kleineren Flotten verzeichnen, wurden erste Schritte für ein einheitliches CRM mit Freightliner unternommen.
— [www 29](#)

Ziele zur Nachhaltigkeit 2007

Damit das Leitbild der Nachhaltigkeit zu einer praktischen Richtschnur im Geschäftsalltag wird, muss es strategisch verankert und mit Schlüsselindikatoren verbunden sein. DaimlerChrysler hat daher Maßnahmen und Ziele festgelegt, mit der sich der Erfolg auf diesem Weg messen und überprüfen lässt.

Übergreifende Ziele

| Ziele | Aktivitäten/Status | Zielerreichung |
|---|--|----------------------------------|
| Corporate Governance: Individualisierter Ausweis der Vorstandsgehälter. Weitestgehende Umsetzung des Deutschen Corporate-Governance-Kodex. | —● GB 2006 S. 120 ff. DaimlerChrysler hat 2006 die Zahl der Abweichungen von Empfehlungen des Kodex von drei auf zwei weiter reduziert. Weiterhin weicht das Unternehmen von zwei Anregungen ab. Die Gründe für diese Abweichungen sind im Geschäftsbericht —● GB 2006 S. 126 f. ausführlich erläutert. | Ziel erfüllt Ziel erfüllt |
| Nachhaltigkeitsratings und -rankings | DaimlerChrysler optimiert die Nachhaltigkeitsberichterstattung weiter und verstärkt den Dialog mit den Analysten. Das Unternehmen ist 2006 erneut im Dow Jones Sustainability Index und weiteren Ratings bzw. Rankings vertreten. —● S. 20 f. | Ziel gilt weiter |

Ökologie

| Ziele | Aktivitäten/Status | Zielerreichung |
|--|--|--|
| Klimaschutz Flottenverbrauch: Auf europäischer Ebene will DaimlerChrysler seinen Beitrag zur Erreichung der ACEA-Selbstverpflichtung (25 Prozent CO ₂ -Reduktion von 1995 bis 2008 auf 140 g CO ₂ /km) leisten. Nach Einschätzung der EU-Kommission werden die in der ACEA-Selbstverpflichtung angestrebten Ziele nicht erreicht. Die EU-Kommission hat daher eine Strategie vorgelegt, nach der die durchschnittlichen CO ₂ -Emissionen von in der EU verkauften Neuwagen bis 2012 das Ziel von 120 g CO ₂ /km erfüllen müssen. Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnologie sollen die durchschnittlichen Emissionen auf 130 g/km senken, mit zusätzlichen Maßnahmen soll eine Reduzierung um weitere 10 g/km erreicht werden. Bis Mitte 2008 wird hierzu ein Rechtsrahmen erstellt. Unabhängig von der derzeit noch unklaren Ausgestaltung des Gesetzesvorschlages wird DaimlerChrysler die Emissionen der Flotte in Europa weiter reduzieren. Hinsichtlich der CO ₂ -Emissionen seiner Fahrzeuge ist es Ziel von DaimlerChrysler, „best in class“ zu sein. Hierzu wird das Unternehmen beginnend mit dem Jahr 2007 in den Volumenbaureihen (S-, C-, E-, A-/B-, M-Klasse sowie smart) jährlich mindestens ein Fahrzeug auf den Markt bringen, dessen CO ₂ -Emissionen im Vergleich zum jeweiligen Fahrzeug des Modelljahrs 2006 im Kleinwagensegment (smart, A-/B-Klasse) um mindestens 8 Prozent und im Mittel- und Oberklassensegment um mindestens 15 Prozent geringer sind. | Aktivitäten: Die Anstrengungen zur Verbrauchsreduktion werden weiter intensiviert, motorseitig werden Downsizing und Aufladung eine wichtige Rolle spielen. Wesentliche Maßnahmen: Rollout der Benzin-Direkteinspritzung bei E-Klasse in 2007/2008 (Verbrauchsreduktionspotenzial ≈ 10 Prozent); Einführung Start-Stopp-Systeme beginnend mit smart (2007), anschließend A-/B-Klasse (Verbrauchsreduktionspotenzial ≈ 5 Prozent); verbrauchsoptimierte 4-Zylinder-Otto- und -Dieselmotoren in 2008/2009 (Einsparpotenzial 5 – 10 Prozent); Entwicklung des sogenannten Diesotto-Konzeptes (Verbrauchsreduktionspotenzial 15 – 20 Prozent), 1. Stufe bis 2012; Verbesserung des Energiemanagements (5 – 10 Prozent) u. a. elektr. Antrieb von Zusatzaggregaten, Hybride s. u. Status: Bezogen auf das Bezugsjahr 1995 wurde durch verschiedene Maßnahmen der durchschnittliche Verbrauch der Mercedes-Fahrzeuge um 20 Prozent reduziert, diese Minderungsrate ist fast um die Hälfte höher als im ACEA-Durchschnitt. Aktivitäten: Technische Maßnahmen zur Verbesserung des Wirkungsgrades des Antriebsstrangs, u. a. auch neue Brennverfahren (geschichtete Direkteinspritzung). Status: Der 2006 auf dem Markt eingeführte CLS 350 CGI mit Benzin-Direkteinspritzung spart gegenüber dem Vorgängermodell mit konventioneller Einspritzung 10 Prozent Kraftstoff. Der 2,4-Liter-Weltmotor im neuen Chrysler Sebring verbraucht im NEFZ rund 14 Prozent weniger Kraftstoff als der 2,4-Liter-Vorgängermotor. | Ziel verändert, siehe neues Ziel zur CO ₂ -Reduktion in Europa Weiterentwicklung des bisherigen Verbrauchsziels für Europa Ziel gilt weiter |

Ökologie

| Ziele | Aktivitäten/Status | Zielerreichung |
|---|---|-----------------------------|
| Klimaschutz | | |
| Markteinführung Hybridfahrzeuge: USA: Einführung des Two-Mode-Hybridsystems Anfang 2008. Europa: Markteinführung eines Hybridantriebs für heckgetriebene Pkw im Jahr 2009. | Aktivitäten: <ul style="list-style-type: none"> Seit 2005 Allianz mit General Motors und BMW mit dem Ziel einer gemeinsamen Hybridantriebsentwicklung in den USA. Seit März 2007 Kooperation zwischen der BMW Group und der DaimlerChrysler AG zur Entwicklung eines Hybridmoduls für heckgetriebene Pkw des Premiumsegments. Status: Orion Hybridbusse und der Fuso Eco-Canter sind bereits heute bei Kunden von DaimlerChrysler im Einsatz. Bei Hybridbussen ist DaimlerChrysler Weltmarktführer. | Neues Ziel |
| Weiterentwicklung der Brennstoffzellenfahrzeuge: Erhöhung der Reichweite. Praxistests in Kundenhand mit Brennstoffzellenfahrzeugen der zweiten Generation. | Aktivitäten: <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Reichweite der Brennstoffzellen-Pkw-Versuchsflotte von heute 177 Kilometer auf 400 Kilometer bis 2010. Entwicklung der zweiten Generation von Brennstoffzellenbussen für den Einsatz in weiteren Demonstrationsprojekten ab 2009. Aufbau einer Demonstrationsflotte von mehreren hundert Brennstoffzellenfahrzeugen auf Basis der B-Klasse bis 2012 in Kalifornien. | Ziel gilt weiter |
| Reduzierung des CO₂-Ausstoßes in der Produktion: Senkung der spezifischen CO ₂ -Emissionen in den Werken der Chrysler Group um 10 Prozent im Zeitraum von 2002 bis 2012. Mercedes Car Group, Truck Group sowie Van, Bus, Other: Kontinuierliche Senkung der spezifischen CO ₂ -Emissionen. | Aktivitäten: Die Datenerfassung und -auswertung wurden verbessert und die Berechnung der CO ₂ -Emissionen konzernweit vereinheitlicht. Benchmarking- und Einsparprojekte in allen Geschäftsbereichen zeigen bereits eine deutliche Minderung der CO ₂ -Emissionen. Da nicht beeinflussbare Effekte (Witterung, Fertigungstiefe, Produktionsauslastung und Umstellungen etc.) einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung haben, erscheint die ursprünglich geplante Definition eines übergreifenden quantitativen Minderungszieles für die anderen Geschäftsbereiche nicht zweckmäßig. Stattdessen sind Reduktionsziele für einzelne Standorte oder konkrete Maßnahmen in den Umwelterklärungen definiert. Machbarkeitsstudien zur Verbesserung der Energieeffizienz sowie zu Kraft-Wärme-Kopplung, Biomasse, Fotovoltaik etc. werden systematisch und standortübergreifend weiter bearbeitet. Status: Im Vergleich 2005/2006 haben sich die CO ₂ -Emissionen pro hergestelltem Fahrzeug wie folgt verändert: Chrysler Group -5,9 Prozent, Mercedes Car Group -1,4 Prozent, Truck Group -1,8 Prozent. Im Bereich Bus und Van hingegen stiegen die spezifischen CO ₂ -Emissionen im Wesentlichen aufgrund von Produktionsumstellungen um 7,3 bzw. 11,1 Prozent an. Im Gesamtkonzern konnten die absoluten CO ₂ -Emissionen deutlich um 8,5 Prozent reduziert werden. | Ziel gilt weiter |
| Luftreinhaltung | | |
| Reduktion der Partikelemissionen: Serienmäßige Einführung von Dieselpartikelfiltern für die in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden erhältlichen Mercedes-Benz Diesel-Pkw ab Sommer 2005 und für alle mit eigenen Motoren ausgerüsteten Konzernmarken bis Ende 2006. | Aktivitäten: Schrittweise Ausweitung der serienmäßigen Ausstattung auf alle Dieselmotoren der jeweiligen Marke. Status: Seit Mitte 2005 gehört der Partikelfilter zur Serienausstattung aller Mercedes-Benz Diesel-Pkw in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden. Der smart fortwo cdi ist seit Anfang 2006 serienmäßig mit Dieselpartikelfilter (offenes System) ausgerüstet. Der Chrysler 300 C Diesel ist ebenfalls serienmäßig mit Partikelfilter ausgestattet. Bislang nicht mit Partikelfilter erhältlich ist dagegen der Chrysler PT Cruiser 2.2 CRD. | Ziel nur teilweise erreicht |

Ökologie

| Ziele | Aktivitäten/Status | Zielerreichung |
|--|---|------------------|
| Luftreinhaltung | | |
| Reduktion der Stickoxidemissionen, Einführung von BLUETEC (Nutzfahrzeuge): Serienmäßige Einführung der SCR-Technologie für Euro 4 (BLUETEC 4) bis Mitte 2006 und für Euro 5 (BLUETEC 5) bis Mitte 2009 für die in Europa erhältlichen Mercedes-Benz Lkw und Busse. | Aktivitäten: Stufenweise Einführung von BLUETEC für Euro 4 und BLUETEC für Euro 5. Weiterentwicklung der Motoren mit dem Ziel, Wirkungsgrad und damit Wirtschaftlichkeit bei mindestens gleichbleibend hoher Lebensdauer weiter zu erhöhen. Status: Nach dem Start mit dem Mercedes-Benz Actros ist BLUETEC inzwischen mittlerweile in allen Nutzfahrzeugbaureihen und Bussen verfügbar. Seit Anfang 2005 hat DaimlerChrysler bereits über 45.000 Mercedes-Benz Lkw und Busse mit der neuen Abgastechnologie ausgeliefert. | Ziel gilt weiter |
| Reduktion der Stickoxidemissionen, Einführung von BLUETEC (Pkw): Einführung der BLUETEC-Technologie im ersten Mercedes-Benz Pkw-Modell im Herbst 2006 in den USA, in 2008 in Europa. | Aktivitäten: Stufenweise Einführung der BLUETEC-Technologie in erste Mercedes-Benz Pkw-Modelle und Weiterentwicklung der Technologie für alle Baureihen. Status: Marktstart des E 320 BLUETEC war im Oktober 2006 in Nordamerika. Auf dem US-Markt werden ab 2008 drei weitere V6-BLUETEC-Modelle auf den Markt kommen: in der R-, der M- und der GL-Klasse. In Europa wird BLUETEC erstmals im Jahr 2008 in der E-Klasse auf den Markt kommen. | Ziel gilt weiter |

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft

| Ziele | Aktivitäten/Status | Zielerreichung |
|--|--|------------------------------------|
| Mitarbeiter | | |
| Diversity-Management und Inclusion: Bis 2010 will DaimlerChrysler in diesen Bereichen zu den angesehensten Automobilunternehmen gehören. | Erhöhung des Anteils von Frauen vor allem auf den Führungsebenen und in Deutschland insgesamt: 2005 wurden die Zielkorridore erreicht, für 2006 neue definiert. Die Zahlen für 2006 lassen erwarten, dass diese neuen Zielkorridore bis 2010 erreicht werden können. —● S. 49 f. | Ziel erreicht/ Ziel gilt weiter |
| Arbeits- und Gesundheitsschutz | Erhöhung des Anteils von Frauen auf Managementebene: Der Anteil auf der Ebene 4 konnte von 2005 bis 2006 bereits von 9,6 auf 9,9 Prozent gesteigert werden. Der Zielkorridor für 2010 liegt bei 10 – 14 Prozent. | Ziel erreicht/ Ziel gilt weiter |
| | Weltweite Standardisierung des „Health and Safety“-Managements. Bündelung von Aktivitäten in der gleichnamigen Abteilung umgesetzt. Einführung eines konzernweiten Unfallreportings auf Basis einheitlicher Definitionen. | Ziel gilt weiter |
| | Garantiert rauchfreier Arbeitsplatz: Umsetzung eines generellen Rauchverbots in allen Gebäuden der DaimlerChrysler AG mit Wirkung zum 1. Juli 2007 (Vorstandsbeschluss). | Neues Ziel |
| | Um Unfallschwerpunkten entgegenzuwirken, Umsetzung des Programms „Einstellungs- und Verhaltensänderung zur Arbeitssicherheit (EVA)“ an den deutschen Produktionsstandorten bis 2008/2009. —● S. 48 f. | Neues Ziel |

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft

| Ziele | Aktivitäten/Status | Zielerreichung |
|---|---|------------------------------------|
| Mitarbeiter | | |
| Langfristige Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit angesichts des umgreifenden demografischen Wandels. | Ein umfangreicher Aktivitätenkatalog im Rahmen des Projektes „Aging Workforce“ wurde in 2006 erarbeitet und zum Teil schon umgesetzt. —● S. 46 | Ziel erreicht/ Ziel gilt weiter |
| | Pilotierung des Profilabgleichverfahrens zur Optimierung des Personaleinsatzes. | Neues Ziel |
| | Analyse und Sondierung von Beschäftigungsmöglichkeiten, die den Aspekt des „Älterwerdens“ berücksichtigen. | Neues Ziel |
| | Fokussierung und Verankerung von Aging-Workforce-Aspekten im Rahmen von Führungsgesprächen für definierte Altersgruppen. | Neues Ziel |
| Kunden | | |
| Kundenzufriedenheit Nr. 1 – CSI No. 1 (Premiumsegment) | In vielen Märkten entsprechen die Kundenzufriedenheitswerte (z. B. Sales: Deutschland Platz 17, Italien Platz 28; After-Sales: USA Platz 21, Deutschland Platz 15) nicht dem Anspruch der Marke Mercedes-Benz, auch wenn in den vergangenen Monaten Verbesserungen erreicht wurden (z. B. JD Power No. 1 in Japan, Verbesserung um 15 Plätze auf Rang 6 in der NCBS (New Car Buyers Survey) im Bereich Sales in Großbritannien und in Frankreich Verbesserung um 5 Plätze auf Rang 9). Mit „CSI No. 1“ wurde ein Programm zur deutlichen Verbesserung der Kundenzufriedenheit gestartet. Ziel ist es, zum Ende des Jahrzehnts die führende Position im Premiumsegment innezuhaben. —● S. 58 | Neues Ziel |
| | Neudefinition von Kundenkontaktprozessen in den Bereichen Sales und After-Sales (z. B. Nachkaufbetreuung, Serviceannahme und Service-Follow-up). Für die europäischen Märkte wurden Schlüsselindikatoren als Zielwerte definiert und nachgehalten. | Neues Ziel |
| | Verkürzung der Lead-Time (Kundenwartezeit): Zielwerte von 2006 wurden weit übertroffen. | Ziel gilt weiter |
| | Qualifizierung und Zertifizierung des weltweiten After-Sales-Personals anhand von definierten Qualifikationsprofilen bei Mercedes-Benz und smart bis 2008. | Ziel gilt weiter |
| | Weiterentwicklung und Standardisierung der Werkstattprozesse zur Steigerung der Service- und der Betreuungsqualität bei Mercedes-Benz und smart bis 2008. | Ziel gilt weiter |
| Stakeholderengagement und -dialog | | |
| Einführung eines internen Prozesses zur Koordination aller politik-relevanten Regierungs- und Behördenkontakte. | Vorstandsbeschluss: Lobbying-Aktivitäten im Namen von DaimlerChrysler werden nur noch von bzw. unter Mitwirkung der Abteilung „Politik und Außenbeziehungen“ durchgeführt. | Ziel erreicht |
| | Verankerung der zugehörigen Prozesse in den DaimlerChrysler-Standards geschäftlichen Verhaltens. —● S. 52 f. | |
| Einführung eines Konzernleitfadens für verantwortungsbewusstes Lobbying. | Die Entwicklung und interne Diskussion des Leitfadens wurde begonnen und soll 2007 abgeschlossen werden. | Ziel gilt weiter |

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft

| Ziele | Aktivitäten/Status | Zielerreichung |
|---|---|------------------------------------|
| Gesellschaft | | |
| Corporate Giving: Schrittweise Erfassung weltweiter finanzieller Aufwendungen, zusätzlich zu den bisher vorliegenden NAFTA-Daten. | „Spenden und Sponsoringausschuss des Vorstands“ hat sich im September 2006 konstituiert. Die Corporate-Giving-Datenbank befindet sich im Aufbau, mit der weltweiten Datenerhebung wurde begonnen. Verankerung der zugehörigen Prozesse in den DaimlerChrysler-Standards geschäftlichen Verhaltens. | Ziel erreicht/ Ziel gilt weiter |
| Ausdehnung des DaimlerChrysler-Ausbildungsnetzwerkes in Schwellenländern. | In Regionen, in denen Beiträge zur gesellschaftlichen und politischen Stabilität nötig sind, Aufbau neuer und Weiterentwicklung der, wie in 2006 angekündigt, neu etablierten Einrichtungen (Palästina, Südafrika). Schaffung nachhaltiger Geschäftsprozesse, sodass die Ausbildungseinrichtungen selbstständig bestehen können (z. B. durch die Akquise von weiteren Kunden). | Ziel gilt weiter |
| Engagement weiterer Landesgesellschaften im Kampf gegen HIV/AIDS. | Die Richtlinie zur Bekämpfung von HIV/AIDS am Arbeitsplatz wurde 2006 weiter eingeführt. Mit der systematischen Erarbeitung angepasster Arbeitsplatzprogramme in weiteren Landesgesellschaften wurde begonnen, so z. B. in der Russischen Föderation und China. | Ziel gilt weiter |

Berichtsprofil



Der vorliegende Bericht „360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit 2007“ (FAKTEN 2007) gibt Einblick in die Strategien, Aktivitäten und die Fortschritte von DaimlerChrysler auf dem Feld der Nachhaltigkeit. Berichtszeitraum ist das Geschäftsjahr 2006.

Die FAKTEN 2007 und der dazugehörige Internetauftritt orientieren sich an den Leitlinien der „Global Reporting Initiative“ (GRI), der DaimlerChrysler 2006 als „Organizational Stakeholder“ beigetreten ist. Entsprechend der neuen GRI-Richtlinien Version 3.0 (G3), waren bei der Datenzusammenstellung die Prinzipien Ausgewogenheit, Vergleichbarkeit, Genauigkeit, Aktualität, Klarheit und Datenverlässlichkeit leitgebend. Nach Maßgabe von G3 erfolgt die von der GRI überprüfte und bestätigte Klassifizierung der FAKTEN 2007 als "Level A⁺"-Bericht.

Eine ausführliche Version des GRI-Index finden Sie unter www.daimlerchrysler.com/nachhaltigkeit. Dort sind alle GRI-Indikatoren aufgeführt sowie alle weitergehenden Informationen zu den Indikatoren, die nicht bereits in der Druckversion des Berichts enthalten sind. Dort wird auch begründet, warum DaimlerChrysler zu einzelnen Indikatoren nicht berichtet bzw. berichten kann. Ebenso findet sich im Internet ein „GRI-Global Compact Index“, der Bezüge zwischen der vom Global Compact gewünschten Fortschrittsmitteilung („Communication on Progress“) und der G3-Berichterstattung herstellt.

Berichtsgrenzen und Methoden der Datenerfassung

Ökonomie. Die Informationen zu wirtschaftlichen Zusammenhängen in den FAKTEN 2007 basieren im Wesentlichen auf den Angaben des DaimlerChrysler-Geschäftsberichts 2006. Die darin enthaltenen Kapitel Lagebericht und Konzernanhang, aus denen Teile für diesen Bericht entnommen wurden, sind von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen worden. —• www 30

Ökologie. Seit 1992 erhebt DaimlerChrysler die wichtigsten Umweltdaten aus den deutschen Werken systematisch. 1997 und 1998 wurde die Erfassung schrittweise auf die ausländischen Werke ausgedehnt, die als Mehrheitsbeteiligungen zum DaimlerChrysler-Konzern gehören. Seit 2002 wird zur Erfassung und Analyse der Daten eine Datenbank genutzt, die über das Intranet konzernweit zugänglich ist. Die Daten dieses Berichts beziehen sich auf die Konzernstruktur des Berichtsjahres 2006 und umfassen alle relevanten Produktionswerke. Seit 2005 werden auch die Hauptproduktionsstandorte der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation mit einbezogen. Um die Konsistenz der Zeitreihen so weit als möglich zu gewährleisten, wurden für den dargestellten Gesamtzeitraum die heute nicht mehr mehrheitlich zum Konzern gehörenden Unternehmensteile herausgerechnet. Insofern können die Zeitreihen von früher veröffentlichten Daten abweichen.

Die Umweltdaten für 2006 beziehen sich auf insgesamt 98 Standorte und Standortteile. Neue Unternehmensteile wurden ab dem Zeitpunkt ihrer Zugehörigkeit zu DaimlerChrysler berücksichtigt.

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft. Die Zahlen und Fakten zum Themenbereich Mitarbeiter/Human Resources orientieren sich am DaimlerChrysler-Geschäftsbericht 2006. Für die Personaldatenberichterstattung wird vor allem das elektronische Personalplanungs- und Reportingtool „eCorps“ genutzt, in das Daten aller konsolidierten Gesellschaften des DaimlerChrysler-Konzerns einfließen. Ergänzt werden diese durch Daten, die mithilfe der elektronischen Personalverwaltung „ePeople“ gewonnen wurden. In den Texten und Grafiken des Kapitels „Beschäftigung“ wird deutlich gemacht, ob sich Angaben auf den gesamten Konzern oder nur auf Teilbereiche beziehen.

Aktuelle Entwicklungen. Der vorliegende Bericht spiegelt die Geschäftsstrukturen der DaimlerChrysler AG zum 31.12.2006 wider. Die Berichtsinhalte fokussieren auf die Konzernbilanz zum Thema Nachhaltigkeit des Geschäftsjahres 2006. Der Vorstand sowie der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG haben im Mai 2007 das künftige Konzept für die Chrysler Group und die Neuausrichtung für die DaimlerChrysler AG beschlossen. Eine Tochtergesellschaft des Private-Equity-Unternehmens Cerberus Capital Management, L.P., New York, übernimmt eine Mehrheit an der Chrysler Group und dem dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäft von DaimlerChrysler.

Haftungsausschluss

Bei der Erhebung der in diesem Bericht enthaltenen Daten ist DaimlerChrysler mit größter Sorgfalt vorgegangen. Trotzdem können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden. Soweit auch Aussagen über künftige Entwicklungen enthalten sind, gehen diese von heute verfügbaren Informationen und auf aktuellen Prognosen aus. Auch wenn letztere sehr sorgfältig erarbeitet wurden, können vielfältige, heute nicht voraussehbare Einflussgrößen zu Abweichungen führen. Die Berichtsinhalte wurden von den fachlich dafür zuständigen Mitarbeitern geprüft und freigegeben. Auf eine Prüfung durch eine externe Instanz wurde verzichtet. Stattdessen wurden ausgewiesene Nachhaltigkeitsexperten in den Prozess der Erarbeitung dieses Berichts mit einbezogen.

Hinweis: In diesem Bericht bezeichnet der Begriff Mitarbeiter die weiblichen und männlichen Beschäftigten von DaimlerChrysler.

Der letzte Nachhaltigkeitsbericht erschien im September 2006 unter dem Titel „FAKTEN zur Nachhaltigkeit 2006“.

Redaktionsschluss dieses Berichts: 1. Juni 2007

Grafikübersicht

| Titel | Seite |
|-------|-------|
|-------|-------|

| | |
|------------------------------------|---|
| Handlungsfelder der Nachhaltigkeit | 2 |
|------------------------------------|---|

Weltkonzern und Weltbürger

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Das Unternehmen | 10 |
| 2 | Der Spitzenleistung verpflichtet | 11 |
| 3 | Corporate Governance bei DaimlerChrysler | 12 |
| 4 | DaimlerChrysler-Standards geschäftlichen Verhaltens | 14 |
| 5 | Stakeholder bei DaimlerChrysler – wechselseitige Beziehungen | 16 |

Ökonomie

| | | |
|----|---|----|
| 6 | Absatzstruktur | 20 |
| 7 | Nachhaltigkeits-/CSR-Ratingagenturen und -Indizes | 21 |
| 8 | Produktions- und Vertriebsstandorte | 21 |
| 9 | Extended Enterprise® | 22 |
| 10 | Indirekte Einflüsse der globalen Automobilindustrie | 23 |
| 11 | Personalaufwendungen | 23 |

Ökologie

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 12 | Managementansatz: Konzernaufbauorganisation Umweltschutz | 27 |
| 13 | DaimlerChrysler-Roadmap für nachhaltige Mobilität | 30 |
| 14 | Antriebstechnologien von DaimlerChrysler | 31 |
| 15 | Die Kraftstoff-Roadmap von DaimlerChrysler | 32 |
| 16 | Werkstoffzusammensetzung Mercedes-Benz C-Klasse nach VDA 231-106 | 33 |
| 17 | Flottenverbrauch in Deutschland 1990–2006 | 35 |
| 18 | CAFE-Standards für Light Duty Trucks in den USA | 35 |
| 19 | DaimlerChrysler-CAFE – Werte der Light Duty Trucks 1996–2006 in den USA | 35 |
| 20 | Aktuelle und zukünftige Grenzwerte für Dieselfahrzeuge in der EU | 36 |
| 21 | Anteil der 2006 in Europa verkauften Mercedes-Benz und smart Diesel-Pkw, die geltende und geplante Emissionsstandards erfüllen | 36 |
| 22 | Die BLUETEC-Technologie bei DaimlerChrysler | 37 |
| 23 | Direkte und indirekte CO ₂ -Emissionen aus der Produktion | 38 |
| 24 | Spezifische CO ₂ -Emissionen aus der Produktion | 39 |
| 25 | Spezifische Lösemittlemissionen aus der Produktion | 39 |

Mitarbeiter, Kunden und Gesellschaft

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 26 | Managementansatz: Integrierte Personalfunktion | 44 |
| 27 | Gesamtbelegschaft nach Regionen | 45 |
| 28 | Gesamtbelegschaft, Jahresendstände 2005 und 2006 nach Geschäftsfeldern | 45 |
| 29 | Rückstellungen für Alters- und Gesundheitsvorsorge | 46 |
| 30 | Unfallhäufigkeit und Unfallbelastung (Deutschland) | 48 |
| 31 | Zahlen und Fakten zum Gesundheitsschutz (Deutschland) | 48 |
| 32 | Unfallhäufigkeit und Unfallbelastung (Chrysler Group) | 49 |
| 33 | Diversity | 49 |
| 34 | Anteil der Frauen in der DaimlerChrysler AG | 50 |
| 35 | Stiftungen | 52 |
| 36 | Meilensteine der Sicherheit bei DaimlerChrysler | 54 |
| 37 | PRO-SAFE™ Integriertes Mercedes-Benz Sicherheitskonzept in vier Phasen | 54 |
| 38 | Die DaimlerChrysler-Strategie für die Sicherheit | 55 |
| 39 | Assistenzsysteme für aktive Sicherheit | 55 |
| 40 | Reduktion von Fahrnfällen durch ESP® | 57 |
| 41 | Der Kunde im Mittelpunkt bei DaimlerChrysler | 58 |

Impressum

Herausgeber

DaimlerChrysler
70546 Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, MI 48326-2766, USA

Verantwortlich für den Herausgeber

Prof. Dr. Herbert Kohler
Robert G. Liberatore
Hartmut Schick

Gesamtkoordination

Ulrike Becker
Dr. Udo Hartmann
Dr. Norbert Otten

Objektkoordination

Dr. Wolfram Heger
Matthias Steybe

Redaktion

SLau Konzepte & Kommunikation

Gestaltung

design hoch drei

Repro

Eder Repro

Druck

Bechtle Druck

Ansprechpartner

Dr. Norbert Otten
E-Mail: norbert.otten@daimlerchrysler.com

Vertriebs- und Bestellservice

Uwe Haspel
Tel. +49 (0) 711 17-59185
Fax. +49 (0) 711 17-79059185
E-Mail: uwe.haspel@daimlerchrysler.com

© 2007 DaimlerChrysler

Der Bericht „360 GRAD – FAKTEN zur Nachhaltigkeit 2007“ ist auf Papier gedruckt, das zu 100 Prozent aus Altpapier hergestellt wurde und mit dem „Blauen Engel“ zertifiziert ist.

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



„360 GRAD – MAGAZIN zur Nachhaltigkeit 2007“

Der ergänzende Bericht „360 GRAD – MAGAZIN zur Nachhaltigkeit 2007“ bietet zudem weiterführende Informationen und Best-Practice-Beispiele aus allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit und vervollständigt den vorliegenden Bericht im Format eines Reportage-Magazins.

Weiterführende Informationen zum Themenkomplex Nachhaltigkeit finden Sie im Internet unter:

www.daimlerchrysler.com/nachhaltigkeit