

Mobilität 2030:

Die Herausforderungen der Nachhaltigkeit meistern



The Sustainable Mobility Project

Executive Summary 2004



A photograph of a sunset over a body of water, with the sun low on the horizon and its light reflecting on the water's surface. The sky is a mix of orange, red, and yellow.

Vorwort

Die Verbesserung der Mobilitätschancen ist eine zentrale Aufgabe unserer Unternehmen. Dabei versuchen wir, die breite Nachfrage nach erschwinglicher und sicherer Mobilität zu befriedigen, die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu reduzieren und die am besten geeigneten Technologien zu entwickeln und einzusetzen.

Bei der Realisierung dieser Ziele machen wir Fortschritte, zumal verschiedene Gesellschaften, Kulturen insgesamt ähnliche Ziele verfolgen - allerdings oftmals mit anderen Ansätzen. Diese Fortschritte sind vor dem Hintergrund von Jahr zu Jahr komplexer werdender Rahmenbedingungen zu sehen. Eine unserer selbst gestellten Aufgaben im Rahmen dieses Projektes ist es, gerade auf diese Unterschiede einzugehen und Zusammenhänge aufzuzeigen.

Verkehr und Mobilität stehen heutzutage bei vielen Ländern und Regionen weit oben auf der Agenda, nicht zuletzt deshalb, weil sie darum bemüht sind, die Mobilitätschancen zu verbessern und gleichzeitig die Auswirkungen zu verringern. Weil wir davon überzeugt sind, dass beide Ziele erreicht werden können, haben wir vor vier Jahren den Grundstein für diese Zusammenarbeit gelegt.

Das Ergebnis ist der Bericht *Mobilität 2030*. Er spiegelt die gemeinsame Leistung von mehr als 200 Experten aus 12 Unternehmen wider, die in den Gremien und Arbeitskreisen des Projekts Nachhaltige Mobilität mitgewirkt haben. Normalerweise sind die beteiligten Unternehmen Konkurrenten. Daher sehen wir eine besondere Leistung des Projekts darin, dass nun eine gründliche, gemeinsam getragene Analyse vorliegt.

Wir danken dem WBCSD, der für uns ein wertvoller Katalysator war und die Plattform für die Durchführung dieses Projekts zur Verfügung gestellt hat. Wir möchten uns außerdem bei allen anderen Fachleuten für ihre zahlreichen Beiträge bedanken - dazu gehören auch die Experten des unabhängigen Projektbeirats. Der Bericht *Mobilität 2030* zeigt eine Vision für nachhaltige

Mobilität auf und erläutert Möglichkeiten für deren Umsetzung. Der Bericht spannt den Rahmen auf, in dem verschiedene wirtschaftliche, soziale und ökologische Ansätze miteinander verknüpft sind. Auf der Basis der erarbeiteten Herausforderungen und Chancen wurden Ziele entwickelt, die den Fahrplan für zukünftige Aktivitäten vorgeben und die Wege zum Erreichen der Ziele vorzeichnen. Gleichzeitig müssen wir aber erkennen, dass ein Projekt mit einer solch außergewöhnlich komplexen und vielfältigen Fragestellung nur den Anfang bilden kann und dass sich der Problemlösung alle Gesellschaften, Kulturen stellen müssen.

In der ersten Projektstudie – *Mobilität 2001* – haben wir den weltweiten Stand der Mobilität bewertet und die besonderen Herausforderungen für eine nachhaltigere Gestaltung der Mobilität herausgearbeitet.

In dem jetzt vorliegenden Bericht wurde dieser Denkansatz weiterentwickelt; er zeigt auf, wie nachhaltige Mobilität erreicht und der Fortschritt gemessen werden kann. Wir haben uns dabei auf den Straßenverkehr konzentriert – den Bereich, in dem die Unternehmen die größte Kompetenz aufweisen. Der Bericht *Mobilität 2030* leistet vor allem einen wesentlichen Beitrag in den Themenfeldern Kraftstoff- und Fahrzeugtechnologien. Wir hoffen, dass andere Wirtschaftsbereiche und Stakeholder die Anregungen aus diesem Bericht aufgreifen und durch eigene Studien selbst vertiefen werden.

Als Unternehmen, die in einem vom Wettbewerb geprägten Markt agieren, haben wir unterschiedliche Ansichten zu den technologischen Optionen und Zeitskalen. Wir glauben, dass der Bericht *Mobilität 2030* diese Unterschiede widerspiegelt, ohne dass dabei das eigentliche Ziel aus den Augen verloren wird: die geeignetsten Lösungen zu finden.

Es ist noch viel zu lernen, vor allem wenn es darum geht, die Gesellschaft wirkungsvoll in das Thema nachhaltige Mobilität einzubinden. Trotzdem sind wir als Unternehmen, die eng mit

Produkten und Dienstleistungen im Verkehr verbunden sind, davon überzeugt, dass dieses Projekt die Agenda der Nachhaltigkeit nach vorn gebracht hat und das auf diesen Ergebnissen aufgebaut werden kann.

Wir glauben, dass der Bericht *Mobilität 2030* neue, gemeinsame Wege aufzeigt. Vieles ist bereits in der Umsetzung. Im Bereich Verkehrssicherheit haben die Unternehmen beispielsweise bereits eine Reihe von Initiativen aufgelegt, um die Sicherheit von Fahrzeuginsassen und Fußgängern sowohl in Industrie- als auch in Entwicklungsländern zu verbessern. Auch in anderen Bereichen wird viel getan. Industrielle Partnerschaften treiben zum Beispiel die Entwicklung alternativer Kraftstoffe und Antriebssysteme voran. Damit bemühen sich die Unternehmen darum, die Erwartungen

der Kunden mit dem Angebot an attraktiven Mobilitäts Optionen zu erfüllen, und dabei gleichzeitig die angesprochenen Herausforderungen – vor allem in Entwicklungsländern - zu lösen.

Der Bericht *Mobilität 2030* hat eine klare Botschaft: Wenn wir nachhaltige Mobilität erreichen wollen, dann werden alle Teile der Gesellschaft weltweit ihre Beiträge dazu leisten müssen. Unsere Unternehmen sind bereit, ihren Beitrag zu leisten. Die Arbeit in diesem Projekt wird unseres Erachtens dabei helfen, die Rollen der einzelnen Unternehmen und die Bereiche für zukünftige Kooperationen näher zu bestimmen. Wir stellen diese Studie daher auch mit dem Ziel vor, dass andere Staaten und Organisationen dazu bereit sind, auf den Ergebnissen dieser Studie aufzubauen.

General Motors Corporation
Mr. Thomas A. Gottschalk
Executive Vice President, Law & Public Policy and General Counsel
Project Co-Chair

Toyota Motor Corporation
Dr. Shoichiro Toyoda
Honorary Chairman, Member of the Board
Project Co-Chair

Royal Dutch/Shell Group of Companies
Mr. Jeroen Van der Veer
Chairman of the Committee of Managing Directors
Project Co-Chair

BP p.l.c.
Lord Browne of Madingley
Group Chief Executive

DaimlerChrysler AG
Prof. Jürgen E. Schrempf
Vorstandsvorsitzender

Ford Motor Company
Mr. William Clay Ford, Jr.
Chairman and
Chief Executive Officer

Honda Motor Co., Ltd.
Mr. Takeo Fukui
President and
Chief Executive Officer

Michelin
Mr. Edouard Michelin
Managing Partner

Nissan Motor Co., Ltd
Mr. Carlos Ghosn
President and
Chief Executive Officer

Norsk Hydro ASA
Mr. Eivind Reiten
President and
Chief Executive Officer

Renault SA
Mr. Louis Schweitzer
Chairman and
Chief Executive Officer

Volkswagen AG
Dr. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender des Vorstands



Executive summary

In den letzten vier Jahren haben 12 international führende Automobil- und Energiekonzerne zusammengearbeitet, um sich ein Bild davon zu machen, wie sich globale Mobilitätsmuster bis und nach 2030 entwickeln können, welche Strategien es gibt, um diese Entwicklung dahingehend zu beeinflussen, dass Verkehr nachhaltiger wird, und wie diese Strategien erfolgreich umgesetzt werden können.

Der Abschlussbericht *Mobilität 2030: Die Herausforderungen der Nachhaltigkeit meistern* wurde vom World Business Council for Sustainable Development gefördert. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass die Art und Weise, wie Personen und Güter heutzutage befördert werden, in Zukunft nicht beibehalten werden kann, wenn sich die gegenwärtige Entwicklung unverändert fortsetzt.

Der Bericht berücksichtigt, dass der langfristige Erfolg jedes Unternehmens des Projekts davon abhängt, Möglichkeiten zu finden, um zu nachhaltiger Mobilität zu gelangen. Und er kommt zu dem Schluss, dass Mobilität tatsächlich nachhaltig gestaltet werden kann, wenn sich die Gesellschaft ausreichend engagiert.

„Nachhaltige Mobilität“ wird innerhalb des Projekts wie folgt definiert: Die Erfüllung der Bedürfnisse der Gesellschaft, sich frei zu bewegen, Zugang zu Mobilität zu haben, zu kommunizieren, Handel zu treiben und Beziehungen aufzubauen – ohne dabei in Gegenwart oder Zukunft andere wesentliche menschliche oder ökologische Werte opfern zu müssen.

In *Mobilität 2030* wird klargestellt, dass es keinen einzelnen Lösungsansatz gibt nachhaltige Mobilität zu erreichen. Die Umsetzung von vielen in diesem Bericht beschriebenen Herausforderungen wird allerdings Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Darüber hinaus wird die Erarbeitung von Lösungsansätzen die umfassende, langfristige Zusammenarbeit zwischen Regierungen, Industrie, Nichtregierungsorganisationen und der Gesellschaft insgesamt erfordern. Das betrifft Industrie- und Entwicklungsländer in gleichem Maße. Auf den Sektor Kraftfahrzeug- und Kraftstofftechnologie werden einschneidende Veränderungen zukommen.

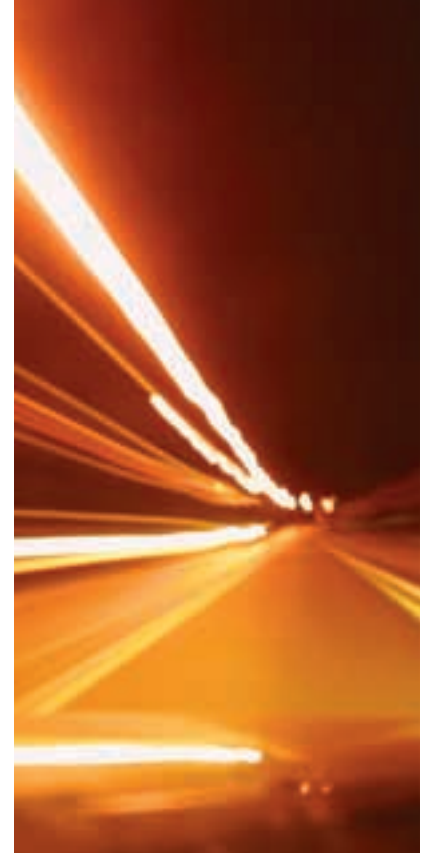
In dem Bericht *Mobilität 2030* werden sieben Zielsetzungen vorgeschlagen, deren Erreichen die Chancen für eine nachhaltige Mobilität deutlich verbessern. Für die Unternehmen bilden diese Ziele den Rahmen einer globalen Initiative für eine nachhaltigere Entwicklung der weltweiten Transportsysteme im 21. Jahrhundert.

Die Ziele:

- Senkung konventioneller Verkehrsemissionen auf ein Maß, innerhalb dessen gesundheitsschädliche Schadstoffe weltweit keine Rolle mehr spielen.
- Senkung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen auf ein nachhaltiges Niveau.
- deutliche Verringerung der Verkehrstoten und Verletzten weltweit.
- Reduzierung des verkehrsbedingten Lärms.
- Stauvermeidung.
- Verringerung des „Mobilitätsgefälles“ in einzelnen Ländern sowie zwischen den ärmsten und reichsten Ländern.
- Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten für die Bevölkerung in Industrie- und Entwicklungsländern.

Der Bericht *Mobilität 2030* umfasst vier Kapitel. Das erste Kapitel beschreibt die entscheidenden Herausforderungen und 12 Indikatoren der Mobilität: Zugang, Kosten, Fahrzeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Treibhausgasemissionen, andere Auswirkungen auf die Umwelt und das allgemeine Wohl (einschließlich der Emissionen von konventionellen Schadstoffen und verkehrsbedingtem Lärm), Nutzung von Ressourcen, Gerechtigkeit im Zugang zu Mobilität, Auswirkungen auf das Staatsbudget und voraussichtliche Renditen für die Privatwirtschaft.

In Kapitel 2 wird die Entwicklung der Indikatoren unter der Annahme bewertet, dass sich die derzeitigen sozioökonomischen Trends weitestgehend unverändert fortsetzen. Kapitel 3 beschreibt das Potential der Kraftfahrzeugtechnologien und Kraftstoffe in den nächsten Jahrzehnten, und wie diese als Grundlage für eine nachhaltige Mobilität dienen können. In Kapitel 4 werden verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt, mit denen die oben genannten Nachhaltigkeitsziele erreicht werden können.



Mobilität 2030 kommt zu dem Schluss, dass in allen sieben Zielsetzungen Fortschritte möglich sind - das diese allerdings kaum bis 2030 abgeschlossen sind.

Der Bericht spiegelt ein zentrales Problem wider. Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der menschlichen Entwicklung – die Art und Weise, wie die Gesellschaft derzeit Personen und Güter befördert, ist jedoch nicht auf unbegrenzte Zeit nachhaltig.

Heutzutage werden die großen Vorteile der Mobilität von zunehmend negativen Auswirkungen begleitet. Vor dem Hintergrund der für die nächsten 30 Jahre prognostizierten starken Zunahme der weltweiten Transportaktivität werden sich diese Folgen wahrscheinlich noch verschärfen. Sie könnten sich so ungünstig für die Transportsysteme entwickeln, dass diese ihre wesentlichen ökonomischen und sozialen Funktionen nicht mehr angemessen ausüben können.

Vor diesem komplexen Hintergrund wird die eigentliche Herausforderung für alle Länder klar dargestellt: die Beförderung von Personen und Gütern zu erschwinglichen Preisen weiterhin so zu ermöglichen, dass die unerwünschten Nebeneffekte der Mobilität minimiert werden.

Um dieses Ziel und damit Nachhaltigkeit zu erreichen, müssen alle Faktoren in einer Gesellschaft zusammenspielen. Politische, soziale und ökonomische Überlegungen werden entscheidend sein, aber auch der menschliche Einfallsreichtum wird eine zentrale Rolle spielen. Bei der Nutzung von Verkehrsmitteln stehen einschneidende Veränderungen an. Wahrscheinlich werden verschiedene Länder, abhängig von den individuellen Umständen, dabei unterschiedlich vorgehen.

In diesem Zusammenhang wird die Industrie eine zentrale und entscheidende Rolle spielen.

Die gesamte Bandbreite der im Bericht dargestellten Herausforderungen muss abgearbeitet werden, damit neue Technologien und Kraftstoffe für den Verbraucher akzeptabel und erschwinglich werden. Der realistischste Weg ist die Entwicklung einer Kombination neuer Technologien. Zum heutigen Zeitpunkt sind aus Sicht der am Projekt beteiligten Unternehmen Einschätzungen der Leistungs- und Kostenausprägungen solcher Innovationen zu spekulativ, um von Nutzen zu sein.

Ein Schlüssel zur Umsetzung der nachhaltigen Mobilität wird die Einbindung der Entwicklungsländer sein. Im Jahr 2030 wird die Hälfte der Weltbevölkerung in den Städten der Entwicklungsländer leben und damit eine enorm gesteigerte Nachfrage nach Mobilität schaffen. Diese Länder werden demnach den größten Anteil am Nettozuwachs des weltweiten Kraftfahrzeugbestands in diesem Zeitraum verzeichnen, was einen beträchtlichen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge haben wird.

Mobilität 2030 vertritt den Standpunkt, dass ein verbesserter Zugang zu modernen Fahrzeugtechnologien sowie weltweite ordnungspolitische Veränderungen die Leistungsunterschiede bei Fahrzeugen zwischen den Industrie- und Entwicklungsländern verringern werden. Ohne ein starkes politisches Engagement seitens der Entwicklungsländer wird nachhaltige Mobilität auf globaler Ebene jedoch nicht möglich sein.

Ein Großteil des Berichts beschäftigt sich mit dem Status quo bezüglich der sieben Zielsetzungen zur nachhaltigen Mobilität. Der Bericht *Mobilität 2030* kommt zu folgendem Ergebnis:

Senkung konventioneller Schadstoffemissionen

Bei der Reduzierung von konventionellen Schadstoffen wurden in den Industrieländern bereits beträchtliche Fortschritte erzielt. Bis 2030 sollte das Ziel erreicht sein, die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in diesen Ländern vollständig zu beseitigen. Auch in den Entwicklungsländern werden erste Fortschritte verzeichnet, aber die Ziele werden wohl nicht bis 2030 umgesetzt werden können.

In dem Bericht wird außerdem festgestellt, dass eine relativ kleine Anzahl an Kraftfahrzeugen mit hohem Schadstoffausstoß für einen unverhältnismäßig hohen Anteil an verkehrsbedingten konventionellen Emissionen verantwortlich ist. Die progressive Erneuerung des Fahrzeugbestands sollte diese Situation verbessern, obwohl das Problem damit nicht vollständig gelöst werden kann. Die zur Abgasreinigung erforderlichen Kraftfahrzeugtechnologien sowie die Kraftstoffe nötig werden kontinuierlich weiterentwickelt.





Überdies wird ab 2010 bleifreies Benzin fast überall auf der Welt erhältlich sein. Benzin und Diesel mit einem niedrigen Schwefelgehalt werden in den Industrieländern ab 2010 die Norm darstellen und sollten bis 2030 in allen Ländern verfügbar sein.

Ein weiterer wichtiger Verbesserungsfaktor in den Entwicklungsländern wird die Einführung effektiver Abgasreinigungstechniken für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge sein. Es wird erwartet, dass bei diesen Fahrzeugen die Zweitaktmotoren in den nächsten zehn Jahren durch wirtschaftlichere und sauberere Viertaktmotoren ersetzt werden.

Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen

Bei der Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgase wurden bisher nur begrenzte Fortschritte erzielt. Die Gesamtemission steigt in den meisten Regionen schnell an, wobei der Anteil der Entwicklungsländer daran stärker zunimmt. Es gibt zwar eine Reihe von Stabilisierungsmaßnahmen, aber diese können nur dann greifen, wenn sie Teil einer weltweit vereinbarten Strategie zur Senkung der gesamten anthropogenen CO₂-Emissionen sind.

Mobilität 2030 vertritt den Standpunkt, dass die verkehrsbedingten Treibhausgase nicht mit einem einzigen Lösungsansatz allein kostengünstig und schnell reduziert werden können. Nur mit der erfolgreichen Entwicklung und der flächendeckenden Einführung einer Reihe fortschrittlicher Technologien – ein Bereich, in dem noch viel dazu gelernt werden muss – kann dieses Ziel erreicht werden. Zu diesen Technologien gehören die Verbesserung der konventionellen Verbrennungsmotoren, der Dieselschifftechnologie, des Hybridantriebs, der modernen Biokraftstoffe, der Brennstoffzellen, des kohlenstoffneutralen Wasserstoffs und des Wirkungsgrades von Fahrzeugantrieben.

Der Bericht verdeutlicht, dass eine substantielle Reduzierung verkehrsbedingter Treibhausgase eine gewaltige Aufgabe für die Industrie darstellt und die Herstellung von Kraftfahrzeugen mit modernen Antriebssystemen erfordert. Für die Versorgung dieser Fahrzeuge mit Kraftstoffen muss die Produktion und Distribution über eine geeignete Infrastruktur koordiniert werden, und die Menschen und Regierungen in aller Welt müssen bereit sein, ihre

derzeitigen Kraftfahrzeuge durch neue zu ersetzen, die mit kohlenstoffneutralen Kraftstoffen betrieben werden.

Verringerung der Verkehrstoten und Schwerverletzten

In den Industrieländern sinkt die Zahl der verkehrsbedingten Todesfälle und schweren Verletzungen. In vielen Entwicklungsländern hingegen steigt deren Zahl – und wird in einigen Ländern weiter ansteigen, da die Verkehrsdichte analog zum Wirtschaftswachstum zunehmen wird.

Mobilität 2030 stellt fest, dass die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in den Industrie- und Entwicklungsländern beträchtlich gesenkt werden kann, wenn es gelingt, das Verhalten der Fahrer durch Weiterbildung, rechtliche Maßnahmen, Verbesserungen der Infrastruktur und Unfallvermeidungstechnologien zu ändern.

Reduzierung von verkehrsbedingtem Lärm

An vielen Orten ist eine Zunahme des verkehrsbedingten Lärms zu verzeichnen. Ursache dafür ist die steigende Anzahl an Kraftfahrzeugen gekoppelt mit mangelndem Interesse an – und fehlenden Ressourcen für die –Lärmbekämpfung.

In dem Bericht wird deutlich, dass Lärm in hohem Maße gebietsabhängig und oft fahrzeugabhängig auftritt. In den Industrieländern werden diese Auswirkungen in einigen Stadtgebieten durch den Bau von Schallschutzwänden eingeschränkt. In anderen Regionen hingegen werden praktisch keine Maßnahmen ergriffen, um den Auswirkungen des erhöhten Verkehrsaufkommens entgegenzuwirken. In dem Bericht werden u. a. die Regierungen dazu aufgefordert, verstärkt bessere Materialien für Straßenbeläge einzusetzen, die den Lärm eindämmen können.

Verkehrsentlastung und Stauvermeidung

Die Verkehrsüberlastung stellt in fast allen Stadtgebieten dieser Welt eine zentrale Problematik dar. Der Bericht prognostiziert,

dass sich die Verkehrsüberlastung vor allem in den Entwicklungsländern noch weiter verschlimmern wird und nicht vollständig behoben werden kann.

Es werden hier effektivere Entlastungsmaßnahmen in drei Schlüsselbereichen vorgeschlagen: Die Kapazität der Infrastruktur muss erhöht, Engpässe müssen entschärft und die bestehenden Mobilitätssysteme und Infrastrukturen durch Telematik und Preisgestaltungsstrategien effizienter genutzt werden.

Reduzierung des „Mobilitätsgefälles“

Im Bereich der Mobilitätsmöglichkeiten bestehen signifikante Unterschiede zwischen und in den einzelnen Gesellschaften und Regionen dieser Welt. Diese Unterschiede verhindern Wirtschaftswachstum und arbeiten gegen die Anstrengungen der ärmsten Länder und Völker, ihre Armut zu überwinden. Für eine nachhaltige Mobilität müssen diese Unterschiede verringert werden.

Es bestehen zahlreiche Mobilitätsgefälle: Zwischen Industrie- und Entwicklungsländern, zwischen Land- und Stadtbevölkerung, zwischen Armen und Reichen, zwischen verschiedenen Kulturen sowie zwischen der älteren Bevölkerung und den geistig und körperlich Behinderten einerseits und der Gesamtbevölkerung andererseits. Die hochgerechneten demographischen Veränderungen sowie die fortschreitende Suburbanisierung in den meisten

Stadtgebieten drohen diese Unterschiede noch weiter zu verschärfen.

Heute haben rund 900 Millionen Menschen – das sind 30% aller in ländlichen Gebieten lebenden Menschen – nicht einmal Zugang zu festen Straßen. Die Regierungen sind dazu aufgerufen, den Bau von Straßennetzen zu forcieren, die Transportkosten zu senken und die Entwicklung und Produktion von kostengünstigen Kraftfahrzeugen für den Schlechtwegeinsatz zu fördern.

Die Maßnahmen zur Verringerung des Mobilitätsgefälles könnten die Emissionen der verkehrsbedingten Treibhausgase ansteigen lassen. In diesem Bericht wird allerdings der Standpunkt vertreten, dass dies kein ausreichender Grund ist, um den Bewohnern in den ärmsten Regionen dieser Welt die Mobilitätsmöglichkeiten zu verweigern, die das Wirtschaftswachstum erst ermöglichen.





Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten für die allgemeine Bevölkerung

Der Bericht *Mobilität 2030* kommt zu dem Schluss, dass verbesserte Mobilitätsmöglichkeiten in allen Industrie- und Entwicklungsländern eine wichtige Voraussetzung für zukünftiges Wirtschaftswachstum sind und die Grundlage für ein nachhaltigeres globales Mobilitätssystem bilden, zu dem mehr Menschen zu geringeren Kosten Zugang haben.

Der Schlüssel zu diesen verbesserten Möglichkeiten liegt im Einsatz von neuen, breit gefächerten Mobilitätsoptionen. Dazu gehören Preisbildungsstrategien, die breiteren Bevölkerungsschichten den Zugang zur Mobilität ermöglichen, die Umsetzung neuer Strategien wie gemeinnützige Transportdienste, die Ausdehnung des Car-Sharing-Prinzips auf andere Länder außerhalb Nordamerikas, Japans und Westeuropas, die Entwicklung vollständig neuer Transportsysteme und die Gewährleistung, dass diese neuen Systeme den Individualverkehr in Ballungsgebieten reduzieren.

Dieses Kapitel des Berichts *Mobilität 2030* kommt zu dem folgenden Schluss: „Ziel der

Gesellschaft sollte es sein, die Transportsysteme den von den Menschen angestrebten Lebensumständen anzupassen, anstatt die Lebensumstände der Menschen den Transportsystemen anzupassen.“

Kapitel 4 endet mit einer Betrachtung, wie z. B. die an *Mobilität 2030* beteiligten Unternehmen dazu beitragen können, die im Bericht aufgeführten sieben Ziele zu erreichen. Dabei wird festgestellt, dass die hier beschriebenen Probleme für die betroffenen Unternehmen nicht neu sind und viele schon in Angriff genommen

wurden, wie z. B. die Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Entwicklung von kohlenstoffneutralen Kraftstoffen und Kraftfahrzeugen. Allerdings wird auch verdeutlicht, dass die eigenständigen Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Unternehmen in vielen Bereichen extrem eingeschränkt sind, und dass sie in manchen Bereichen, wie z. B. dem Bau von Straßen in ländlichen Gebieten, nur eine Nebenrolle spielen können. Dennoch können Unternehmen durch Innovationen und Engagement einen wichtigen Beitrag leisten.

Nach vorne schauen:

Das Projekt Nachhaltige Mobilität des WBCSD nimmt nicht für sich in Anspruch, auf alle offenen Fragen der nachhaltigen Mobilität eine Antwort zu haben. Die Mitgliedsunternehmen sind jedoch davon überzeugt, dass ihre Initiative eine Reihe von klaren Vorwärtsstrategien definiert hat, die es in Zusammenarbeit mit vielen anderen Partnern ermöglichen werden, die Probleme anzugehen und den größtmöglichen Fortschritt zu erzielen.

WBCSD CONTACTS:

Project Director: Per Sandberg,
Per.Sandberg@hydro.com
Communication Manager: Tony Spalding,
spalding@wbcscd.org
Project Officer: Claudia Schweizer,
schweizer@wbcscd.org

LEAD CONSULTANT CONTACT:

George Eads, Charles Rivers Associates,
geads@crai.com

COMPANY CONTACTS:



Charles Nicholson,
nicholcc@bp.com



Ulrich Müller,
ulrich.dr.mueller@daimlerchrysler.com



Niel Golightly,
ngolight@ford.com



Lewis Dale,
lewis.dale@gm.com



Takanori Shiina,
takanori_shiina@n.t.rd.honda.co.jp



Erik Sandvold,
erik.sandvold@hydro.com



Patricia Le Gall,
patricia.le-Gall@fr.michelin.com



Hiromi Asahi,
h-asahi@mail.nissan.co.jp



Catherine Winia van Opdorp,
catherine.winia-van-opdorp@renault.com



Mark Gainsborough,
M.Gainsborough@shell.com



Masayo Hasegawa,
masayo_hasegawa@mail.toyota.co.jp



Horst Minte,
horst.minte@volkswagen.de

Informationen über den WBCSD

Der World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) ist ein Zusammenschluss von 170 internationalen Unternehmen, die das gemeinsame Ziel der nachhaltigen Entwicklung mit den drei Säulen Wirtschaftswachstum, ökologisches Gleichgewicht und sozialer Fortschritt verfolgen.

Unsere Mitglieder stammen aus mehr als 35 Ländern und sind in 30 wichtigen Industriezweigen tätig. Der WBCSD verfügt außerdem über ein weltweites Netzwerk aus 50 nationalen und regionalen Wirtschaftsbeiräten und Partnerorganisationen, denen rund 1000 führende Persönlichkeiten aus der Wirtschaft angehören.

Unsere Mission

Der WBCSD übernimmt auf dem Weg zu einer Nachhaltigen Entwicklung die Rolle eines Katalysators. Er treibt die effiziente Nutzung von Ressourcen, die Innovation und soziale Verantwortung von Unternehmen voran.

Unsere Ziele

Vor diesem Hintergrund haben wir die folgenden Ziele und strategischen Ausrichtungen formuliert:

Marktführerschaft

- > Vorreiterrolle als Berater von Unternehmen zu Fragen der nachhaltigen Entwicklung

Strategieentwicklung

- > Mitarbeit bei der Entwicklung politischer Richtlinien zur Schaffung von Rahmenbedingungen, innerhalb derer die Unternehmen einen effektiven Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung leisten können

Best Practice

- > Dokumentation des wirtschaftlichen Fortschritts in den Bereichen Umwelt- und Ressourcenmanagement, sozialer Verantwortung von Unternehmen sowie Informationsaustausch über best practice Beispiele unserer Mitgliedsunternehmen

Globaler Wirkungskreis

- > Unterstützung einer nachhaltigen Zukunft für Entwicklungs- und Schwellenländer

Das Projekt Nachhaltige Mobilität

Das Projekt Nachhaltige Mobilität wird von Mitgliedern des World Business Council for Sustainable Development (<http://www.wbcscd.org>) getragen. Das Projekt erarbeitet eine globale Vision der nachhaltigen Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen im Straßenverkehr. Es werden mögliche Wege zur nachhaltigen Mobilität aufgezeigt, mit denen ökologische und ökonomische Problemkomplexe in Angriff genommen werden, wenn die Gesellschaft bereit ist, diese Probleme anzuerkennen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Vorbehaltserklärung

Der Bericht *Mobilität 2030* ist das Ergebnis der Zusammenarbeit von leitenden Mitarbeitern der zwölf Mitgliedsunternehmen. Das Projekt wird als mitgliedergetragene Initiative vom WBCSD gefördert und durch das WBCSD Sekretariat unterstützt. Wie bei anderen WBCSD-Projekten haben Interessengruppen weltweit einen entscheidenden Beitrag zu diesem Projekt geleistet. Das Projekt wurde mit Hilfe der Charles River Associates und mehrerer anderer Berater vorbereitet. Der Bericht wurde von allen Projektmitgliedern geprüft, um eine größtmögliche Übereinstimmung in den wichtigsten Ansichten und Aspekten sicherzustellen. Es wurde ein beachtliches Maß an Konsens erreicht; dies bedeutet jedoch nicht, dass alle 12 Unternehmen unbedingt jeder Aussage dieses Berichts zustimmen.

Bestellung von Publikationen:

WBCSD c/o SMI (distribution services) Ltd

P.O. Box 119, Stevenage SG1 4TP, Hertfordshire, England

Telefon: + 44 1438 748 111, Fax: +44 1438 748 844

E-Mail: wbcscd@earthprint.com oder im Internet: <http://www.earthprint.com>

Diese Publikation ist außerdem auf der WBCSD-Website online verfügbar:

<http://www.wbcscd.org/web/mobilitypubs.htm>

Gedruckt auf chlorfreiem Papier von Seven, England

Copyright© World Business Council for Sustainable Development, Juli 2004

