

| Fakten | Argumente | Positionen



BMW Group fördert interdisziplinär angelegtes Szenarioprojekt zur „Zukunft der Mobilität“ Wissenschaftliche Studie des Instituts für Mobilitätsforschung mit Lufthansa und Deutscher Bahn

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschheit. Nur durch Mobilität können Menschen einander begegnen und die Welt entdecken, in der sie leben. Heute, zu Beginn des dritten Jahrtausends, wächst der Mobilität eine immer größere Bedeutung zu: Die Räume des einzelnen haben sich in den vergangenen Jahrzehnten signifikant erweitert. Strecken, die viele Menschen heute täglich zurücklegen, erschienen vor einigen Generationen noch als unüberwindlich. Der technische Fortschritt hat Menschheitsträume wahr gemacht. Mit der wachsenden Weltbevölkerung, ihrer Entwicklung zur Informations- und Dienstleistungsgesellschaft und der immer entfernungsunabhängigeren Lebensgestaltung vieler Menschen wird der Mobilitätsbedarf weiter steigen.

Das betrifft nicht nur die Freizeitgestaltung des einzelnen, sondern vor allem auch die Grundlagen unseres Wirtschaftssystems: In keiner Branche, weder in der Produktion, noch bei den Dienstleistungen, ist eine Wertschöpfung ohne Mobilität denkbar. Deshalb ist die Mobilität von Gütern und von Menschen eine unabdingbare Voraussetzung der globalen, arbeitsteilig strukturierten

Wirtschaft und damit des menschlichen Wohlstands.

Mobilität als wissenschaftliches Forschungsfeld

Doch mit der wachsenden Mobilität ergeben sich immer mehr Zielkonflikte – etwa in den Bereichen Ökologie und Ökonomie sowie in gesellschaftlicher und sozialer Hinsicht. Je nach Blickwinkel löst die Mobilität nicht nur Probleme, sondern wirft auch Fragen nach ihrer Ausgestaltung auf. Zu nennen wären hier hohe Verkehrsdichten und die chronische Überlastung attraktiver Verkehrsmittel, aber auch das oft unzureichende Zusammenwirken der unterschiedlichen Verkehrsträger.

Durch die Begrenztheit und die oft ineffiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur kommt es zu einer Belastung von Mensch und Umwelt. Die daraus resultierende Kritik, oft einseitig gegen die individuelle Mobilität gerichtet, ist nicht zuletzt auch Ergebnis des fehlenden Wissens über die Entstehung von Mobilitätsnachfrage. Vor diesem Hintergrund hat sich die Mobilität zu einem entsprechend komplexen Feld

BMW Group
Politik-Brief
Herausgeber
BMW Group
Richard Gaul
Konzernkommunikation
und Politik
Verantwortlich
Richard Schottenhaml
Konzernbüro München
Koordination
für Konzernbüros
Redaktion
Andreas Metzner
Telefon
+49.89.382.27219
Telefax
+49.89.382.7027219
e-mail
konzernbuero.muenchen
@bmw.de
Internet
www.bmwgroup.com/
publicaffairsletter
© BMW AG 2001

BMW Group





für die Wissenschaft entwickelt: Um Mobilität zu erhalten und als wesentliche Dimension unserer globalen Lebensqualität zu verstehen, ist heute ein umfassender Forschungsansatz notwendig.

Das Institut für Mobilitätsforschung

Deshalb hat die BMW Group 1998 eine entsprechende Einrichtung geschaffen: das Institut für Mobilitätsforschung (im folgenden „ifmo“) in Berlin. Das ifmo verfolgt einen interdisziplinären Ansatz: Technische, ökonomische, ökologische, sozial- und kulturwissenschaftliche Aspekte von Mobilität werden hier gleichermaßen untersucht. Die organisatorische und räumliche Trennung von der BMW Group unterstreicht die wissenschaftliche Unabhängigkeit des Instituts: Straßenverkehr ist hier ein Forschungsgegenstand von vielen, Mobilität mit Hilfe des Autos nur eine Facette unter anderen. Institutsleiter Dr. Walter Hell bringt es auf den Punkt: „Wir haben von der BMW Group nicht die Vorgabe, die Interessen der Automobilhersteller zu vertreten, sondern sind dazu aufgefordert, die Dinge kritisch zu hinterfragen.“

Ziel des ifmo ist es, in einem vernetzten Umfeld dazu beizutragen, langfristig eine nachhaltige und breit akzeptierte Mobilität zu sichern. Daneben fungiert die Einrichtung als eine von der Öffentlichkeit anerkannte Kommunikationsplattform zwischen Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Medien. Für die BMW Group übernimmt das ifmo darüber hinaus die Funktion eines Frühindikators für Änderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen.

Szenarioprojekt „Zukunft der Mobilität“

Wie wird sich Mobilität in den kommenden Jahrzehnten entwickeln? Welche Ressourcen brauchen wir dafür? Welche Probleme könnten entstehen? Um diese Fragen zu beantworten, hat das ifmo in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG und der Deutschen Bahn AG ein umfangreiches Forschungsprojekt aufgelegt: „Die Zukunft der Mobilität vor dem Hintergrund

sich verändernder Rahmenbedingungen“. Der bewusst wissenschaftlich gehaltene Projektname ist Programm: Es geht nicht um die Vorhersage spektakulärer Ereignisse, sondern um die fundierte Erarbeitung möglicher künftiger Entwicklungen. Das Interesse gilt den einzelnen Verkehrsträgern und ihrem Zusammenwirken in den kommenden Jahren. Aufgrund der gesellschaftlichen Bedeutung wird das Projekt vom Bundesforschungsministerium finanziell gefördert.

Bei diesem Projekt steht nicht die Erarbeitung grundlegend neuer Erkenntnisse zu spezifischen Fragestellungen im Vordergrund, sondern die Nutzung und Verknüpfung vorliegender Forschungsergebnisse und vorhandenen Wissens über absehbare oder vermutete künftige Entwicklungen. Hinzu kommt die regelmäßige Diskussion über mögliche Zukunftsbilder, um Handlungsoptionen für Politik, Wirtschaft und Wissenschaft transparenter zu machen.

Nach Ansicht der Beteiligten herrscht gerade in diesem Zusammenhang Handlungsbedarf: Noch immer basieren Planungen in Wirtschaft und Politik häufig nur auf der sektoralen Fortschreibung verschiedener Bestimmungsgrößen der jeweils aktuellen Situation. Solches Vorgehen berücksichtigt aber weder die Geschwindigkeit, noch die Vernetzung, denen die Entwicklung von Rahmenbedingungen und Einflussgrößen immer öfter unterliegt.

Kontinuierlicher Fortschreibungsprozess

Schon seit Jahren führen verschiedene Institutionen und Unternehmen immer wieder Prognosen, Szenarien und zukunftsorientierte Studien auf dem Gebiet der Mobilität durch. Daneben existieren noch eine Vielzahl nicht oder nur teilweise öffentlicher Analysen zum Thema Mobilität in Unternehmen und Institutionen, die in der Regel nur das für sie relevante Umfeld beleuchten. Wenn derartige Studien nur jeweils von einem Verkehrsträger in Auftrag gegeben werden, besteht die offensichtliche Gefahr



einer inhaltlichen Einseitigkeit. Auch wenn eine solche Ausrichtung nachvollziehbar ist, greift diese Vorgehensweise aus gesamtverkehrspolitischer Sicht sicherlich zu kurz.

Ein weiteres Manko der meisten Studien ist die Tatsache, dass die Ergebnisse weder regelmäßig überprüft, noch systematisch fortgeschrieben werden. Eine Vorschau auf mögliche Entwicklungen erscheint aber nur sinnvoll, wenn sie als kontinuierlicher Prozess angelegt ist. Dazu müssen in regelmäßigen Abständen die Inhalte mit den zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklungen verglichen, Abweichungen hinterfragt sowie Prognosen angepasst und fortgeschrieben werden. Je schneller und tiefgreifender sich die Rahmenbedingungen ändern können, desto wichtiger wird eine derartige Vorgehensweise. Es wird zunehmend auch von hochrangigen Vertretern der Verkehrsträger betont, dass sowohl intra- als auch intermodal eine bessere Abstimmung erfolgen muss, um die Verkehrsbedingungen langfristig zu optimieren.

Verschiedene Akteure garantieren einen interinstitutionellen Dialog

Vor diesem Hintergrund kommt es vor allem darauf an, die verschiedenen Akteure zusammenzubringen, die das Verkehrsgeschehen in Deutschland maßgeblich beeinflussen und gestalten können. So soll der interdisziplinäre und interinstitutionelle Dialog zum Thema Verkehr aus den unterschiedlichen Sichtweisen angeregt und gefördert werden. Um den sachlichen Umgang mit verkehrspolitischen Problemen und Entscheidungen zu verbessern, soll gleichzeitig im Rahmen entsprechender Veranstaltungen und Publikationen mittels konkreter Beispiele die Komplexität und Vernetztheit des Themas Verkehr dargestellt werden. Die Ergebnisse sollen folgenden Zwecken dienen:

- als Basis für die Diskussion zwischen Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden

- zur Verdeutlichung der Interdisziplinarität und der Komplexität des Themas Mobilität
- zur Verdeutlichung der Notwendigkeit der Intermodalität für die effiziente und nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr
- zur Ableitung von Hinweisen auf politischen und unternehmerischen Handlungsbedarf bei Mobilität und Verkehr
- zur Unterstützung bei der Herstellung eines gesellschaftlichen Mobilitätskonsenses
- zur Verdeutlichung der Notwendigkeit von Mobilität als Voraussetzung für Wohlstand und Wohlbefinden des Einzelnen und der Gesellschaft
- zur Ableitung von Hinweisen auf Forschungsbedarf und Bereitstellung einer Evaluationsbasis für zukunftsorientierte Forschungsprojekte auf dem Gebiet der Verkehrs- und Mobilitätsforschung

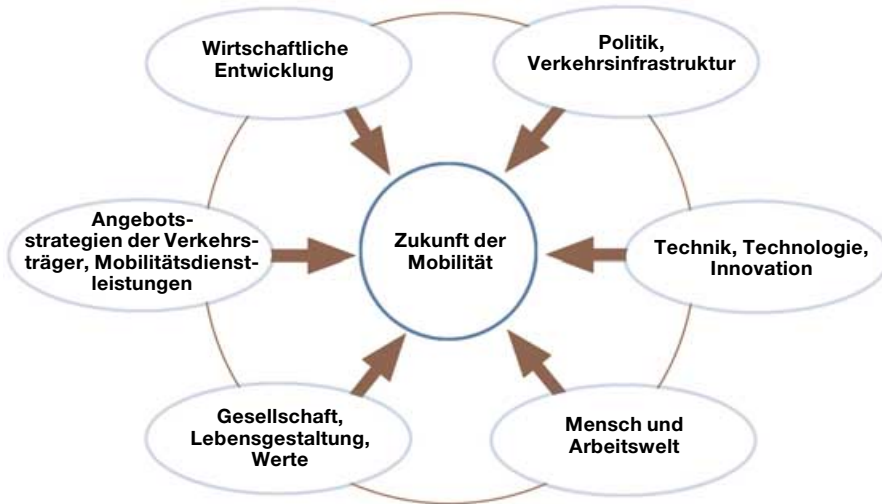
Erarbeitung alternativer Entwicklungsmöglichkeiten

Im Vordergrund des Projektes steht die Erarbeitung alternativer Zukunftsbilder für die Entwicklung der bestehenden Verkehrsträger (Schiene, Straße, Luft und Wasser) und deren Zusammenwirken in der Zukunft unter Berücksichtigung der wichtigsten Umfeldfaktoren. Einer der Kernpunkte dabei ist es, gerade diejenigen alternativen Entwicklungsmöglichkeiten zu thematisieren, die heutzutage in der Diskussion um Mobilität und Verkehr auftauchen. Beispiele in dieser Richtung wären etwa „Schienenverkehr versus Luftverkehr im Bereich bis 500 Kilometer“ oder „dominierender Individualverkehr versus dominierender öffentlicher Verkehr“.

Um eine alle Aspekte berücksichtigende Behandlung des Themas sicherzustellen, wurden vorab sechs „Umfelder“ definiert,



die gleichermaßen auf die Zukunft der Mobilität einwirken (siehe Grafik):



Innerhalb dieser Umfeldler gibt es eine Reihe von Einflussfaktoren, deren wichtigste im folgenden genannt sind:

Wirtschaftliche-, Bevölkerungs- und raumstrukturelle Entwicklung

- Bevölkerungsprognosen (demographische Aspekte)
- raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen
- langfristige wirtschaftliche Entwicklung, neue Märkte, Einkommensentwicklung, Frauenerwerbsquote, Rentenalter
- volks- und verkehrswirtschaftliche Entwicklungen
- Unternehmensstrukturen in Deutschland, der EU und global (inklusive organisatorischer Konzepte wie global sourcing oder internationaler Arbeitsteilung)
- Wirtschaftspolitik (Globalisierung, Liberalisierung versus Reglementierung, Auswirkungen interessenorientierter Interventionen etwa durch Verbände)

Politik, Verkehrsinfrastruktur

- verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinfrastruktur

- Verkehrspolitik, Umweltpolitik
- volkswirtschaftliche Aspekte, insbesondere Kosten der Mobilität
- gesellschaftspolitische Aspekte
- Luft-, Bahn- und Straßenverkehr
- europäische Aspekte der Mobilität

Technik, Technologie, Innovation

- Entwicklung von Informations- und Kommunikationstechniken
- Schienen-, Luft- und Straßenverkehr
- Energie, Umwelt und Ressourcen
- Logistik
- Techniksoziologie

Mensch und Arbeitswelt

- Innovationen in Wirtschaft, Arbeit und Beschäftigung
- Veränderungen im Arbeitsmarkt
- Organisationssoziologie
- Wirtschaftspolitik
- Arbeitszeit / Zeitökonomie
- Aus- und Weiterbildung

Gesellschaft, Lebensgestaltung, Werte

- Soziostruktureller und kultureller Wandel
- Kultursoziologie
- künftige Lebensformen, alltägliche Lebensführung
- Mobilitätsstile, Freizeitverhalten
- Stadt- und Siedlungssoziologie
- Technik und Haushalt

Angebotstrategien der Verkehrsträger, Mobilitätsdienstleistungen

- Verkehrsträgerübergreifende Angebots- und Produktstrategien
- Angebots- und Produktstrategien im Luft-, Schienen- und Straßenverkehr
- Auswirkungen der Telematik auf die Verkehrsinfrastruktur
- Systemvernetzung, Intermodalitätstechnik (etwa Zahlungssysteme)
- innovative Verkehrskonzepte

Thematische Eingrenzung des Szenarioprojekts

Um einerseits möglichst differenzierte Aussagen über künftige Entwicklungen zu erhalten, aber andererseits das Projekt vom



personellen, zeitlichen und finanziellen Aufwand beherrschbar zu gestalten, muss das optimale Verhältnis zwischen inhaltlicher Breite und Tiefe angestrebt werden. So erscheint es wegen der Gefahr zu hoher Komplexität erforderlich, den Güterverkehr zwar als Einflussfaktor auf den Personenverkehr zu berücksichtigen, ohne alle qualitativen Aspekte behandeln zu können. Aus demselben Grund wird das Thema „Mobilität in Ballungsräumen“ nur bis zu einer bestimmten Detaillierungsebene berücksichtigt werden können.

Der zu behandelnde Zeithorizont soll bei 20 Jahren liegen, weiter reichende Prognosen erscheinen vor dem Hintergrund einer zu spekulativen Datenlage nicht sinnvoll. Geographisch konzentriert sich das Szenario auf Deutschland, wobei beim Reise- und Güterverkehr auch internationale Einflüsse erfasst werden, soweit sie sich auf die deutsche Verkehrssituation auswirken.

Auch beim Thema „Mobilität und neue Informations- und Kommunikationstechnologien“ sollen Einflüsse berücksichtigt werden, soweit sie Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Bundesrepublik haben. Aufgrund der Bedeutung, die diesem Thema gemeinhin für die Zukunft zugeschrieben wird, handelt es sich hier um einen der zentralen Einflussfaktoren des Szenarioprojekts.

Das Ergebnis: Realistische Visionen auf der Basis von Expertenmeinungen

Im Ergebnis soll das Szenario Informationen zu folgenden Bereichen liefern:

- Identifizierung der wesentlichen Einflussgrößen auf die Entwicklung der Verkehrsträger Schiene, Straße, Luft und Wasser unter besonderer Berücksichtigung ihrer Schnittstellen untereinander
- Zusammenstellung und Prognose der Veränderungen der wichtigsten Rahmenbedingungen und Einflussparameter der physischen Mobilität
- Erarbeiten der wesentlichen Chancen und Herausforderungen, die auf dem Gebiet der Mobilität im oben genannten

Rahmen und unter den prognostizierten Rahmenbedingungen möglicherweise eintreten werden

- Ableiten von Konsequenzen aus Eingriffen in das Mobilitätsgefüge, wie etwa sprunghafte Änderungen von Rahmenbedingungen (Steuern, Preise, Krisen) oder auch aus Nichthandeln (zum Beispiel unterlassene Investitionen)

Das Ergebnis des Projekts sollen realistische Visionen auf der Basis von Wissen und den Einschätzungen renommierter Experten sein. Der zentrale Nutzen dieser Vorgehensweise liegt in der systematischen, interdisziplinären Bewertung und Aufbereitung von mehr oder weniger gesicherten Daten, Fakten und Prognosen über die Zukunft. Diese werden ergänzt um visionäre Verknüpfungen dieser Größen zu möglichen Zukunftsbildern aus der Sicht verschiedener Fachleute aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Verbänden.

Fortschreibung der Ergebnisse in den kommenden Jahren

Einen zusätzlichen Nutzen erwarten die Initiatoren des Projekts von der bedarfsorientierten Fortschreibung der Szenarioinhalte durch einen etablierten Experten- und Mentorenkreis. Dabei sollen auf der Basis einer retrospektiven Abweichungsanalyse, die erstellten Zukunftsbilder mit den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen verglichen, gegebenenfalls korrigiert und dann fortgeschrieben werden. Hierbei steht der regelmäßige Dialog über das Thema Mobilität zwischen unterschiedlichen Disziplinen und Institutionen im Vordergrund.

Dies soll organisatorisch je nach Bedarf in Workshops, Expertenrunden oder bei Konferenzen stattfinden. Anlass für eine Überarbeitung der Szenarien könnten etwa einschneidende „Störereignisse“ sein, denen auf breiter Basis Relevanz für die Entwicklung in den folgenden Jahren zugeschrieben wird. Der besondere Nutzen dieses regelmäßigen Dialogs liegt dabei in



der institutionsübergreifenden Auseinandersetzung mit der Sichtweise anderer am selben Prozess beteiligter Akteure (Politiker, Unternehmensvertreter, Wissenschaftler etc.).

Aufgrund der beschriebenen Ziele und Inhalte soll am Ende eine verbale Beschreibung von Zukunftsbildern stehen. Darin sollen vor allem jene qualitative Einflussgrößen berücksichtigt werden, die quantitativ eher schwer fassbar sind. Auf der anderen Seite sollen, soweit möglich, auch Erwartungen bezüglich quantitativer Entwicklungen in Form von Statistiken, Prognosen oder Hochrechnungen integriert werden. Basis muss in jedem Fall eine zusammenfassende Beschreibung alternativer, konsistenter Zukunftsbilder sein, da dies der eigentliche Input für den Dialog der am Prozess beteiligten Akteure ist.

Ökonometrische Modelle

Wichtige Entwicklungen, insbesondere soweit sie quantifizierbar sind, werden in Form von Zahlenwerten oder Funktionsverläufen aufbereitet. Wenn funktionale Abhängigkeiten zwischen mehreren Variablen ermittelt werden können, sollen sie als vernetzte Wirkungsgefüge („ökonometrische Modelle“) dargestellt werden, die einen anschaulichen Eindruck der Interdependenz vermeintlich unabhängiger Einflussgrößen vermitteln.

Generell gehen die Projektverantwortlichen bei ifmo, Lufthansa und Deutscher Bahn davon aus, dass als Input für das Szenarioprojekt möglichst viele bereits vorliegende Untersuchungen verwendet werden. Eigene Erhebungen zum Thema oder zu Teilthemen sind zunächst nicht vorgesehen und sollen nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen.

Projektleitung und Mentorenkreis

Die Leitung des Projekts „Zukunft der Mobilität“ liegt beim ifmo, das mit je einem festen Vertreter der Lufthansa und der Deutschen Bahn zusammenarbeitet. Diesem

Team obliegt vor allem die inhaltliche, methodische und zeitliche Organisation des Projektablaufs, die regelmäßig erfolgende Überarbeitung und Fortschreibung der Szenarioinhalte sowie die Organisation von Konferenzen oder Workshops und die Publikation der Projektergebnisse. Um die definierten Ziele zu erreichen, muss die Erarbeitung der Szenarioinhalte durch Persönlichkeiten mitgetragen und durch renommierte Fachexperten vorgenommen werden, deren Kompetenz allgemein anerkannt ist. Für das Projekt „Zukunft der Mobilität“ konnten folgende Wissenschaftler als Mentoren gewonnen werden:

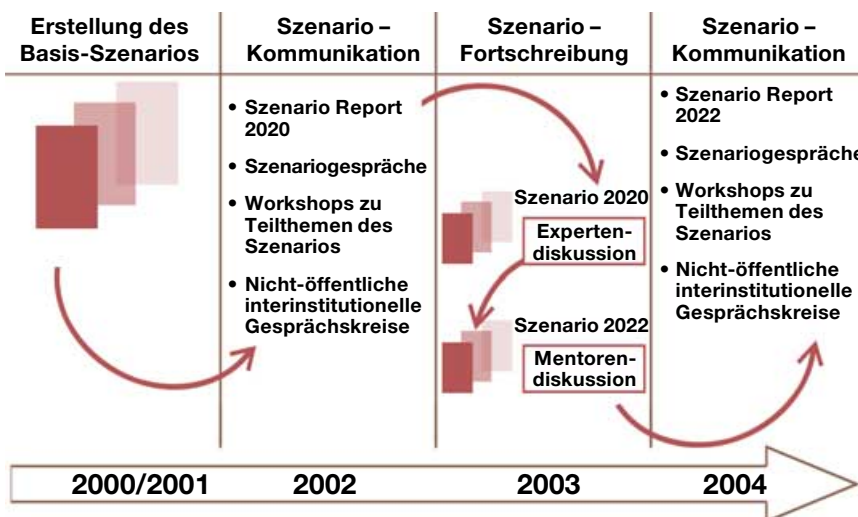
- Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder, Consultant für Luftfahrt- und Mobilitätsfragen
- Prof. Dr. Meinolf Dierkes, Direktor am Wissenschaftszentrum Berlin
- Prof. Dr. Hartmut Graßl, Direktor Max-Planck-Institut für Meteorologie, Hamburg
- Prof. Dr. Dr.h.c. Stefan Hradil, Institut für Soziologie der Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz
- Prof. Dr.-Ing. Günter Kappler, Fairchild Dornier
- Prof. Dr. Gerhard Kleinhenz, Direktor des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Nürnberg
- Prof. Dr. Paul Klemmer, Präsident des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI), Essen
- Prof. Dr. Dr. h.c.mult. Heribert Meffert, Westfälische Wilhelms-Universität Münster
- Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann, Hauptgeschäftsführer VDV
- Prof. Dr. Frieder Meyer-Krahmer, Fraunhofer Gesellschaft, Karlsruhe
- Prof. Dr. Wolfgang Michalski, Direktor OECD, Paris
- Ulrich Pfeiffer, Geschäftsführer empirica GmbH, Bonn
- Prof. Dr. Werner Rothengatter, Leiter Institut für Wirtschaftspolitik, Karlsruhe
- Prof. Dr.-Ing. Wulf Schwanhäußler, RWTH Aachen
- Martin Stuber, DGB Bundesvorstand



Dem Mentorenkreis kommt im Rahmen des Projekts eine Beiratsfunktion zu. Die Mentoren beurteilen die prognostizierten Entwicklungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht und diskutieren die Zukunftsbilder hinsichtlich ihrer Konsistenz, Eintrittswahrscheinlichkeit und Relevanz. Außerdem debattiert der Kreis vor dem Hintergrund der beschriebenen Szenarien über die Konsequenzen, Handlungsoptionen, absehbaren Probleme und Chancen für die beteiligten Akteure.

urteile erfolgt mit Hilfe der EDV auf Basis der so genannten Battelle-Methode, die auf die Erstellung „konsistenter Annahmebündel“ abzielt. Eigens dafür verpflichtete Methodenexperten leiten und lenken die Workshops, protokollieren deren Ergebnisse und formulieren in enger Zusammenarbeit mit der Projektleitung eine Textversion über die Ergebnisse des Szenarioprozesses.

Die kontinuierliche Beobachtung der aktuellen Verkehrsentwicklung in Kombination mit den unterschiedlichen Blickwinkeln der renommierten Experten bilden die Grundlage für die Entwicklung des Basis-szenarios („Mobilität 2020“) und für die entsprechenden Diskussionsforen. Im kommenden Frühjahr sollen erstmals Alternativszenarien hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung abgeleitet und öffentlich zur Debatte gestellt werden. Nach der ersten Fortschreibung dieses Szenarios durch die Experten und dem Feedback des Mentorenkreises folgt im Jahr 2004 die Kommunikation des Szenarios „Mobilität 2022“, das in der Folge wiederum zur Diskussion gestellt wird (siehe Grafik Zeitablauf).



Die langfristige Fortschreibung der Aussagen auf der Basis rückblickender Analysen soll dann regelmäßig nach dem gleichen Muster erfolgen.

Arbeitsebenen und Zeitplanung

Neben Projektleitung und Mentorenkreis gibt es mehrere Teams mit insgesamt 48 Experten aus verschiedenen Fachgebieten. Ihre Aufgaben bestehen darin, Analysen zu erstellen (etwa durch die Aufbereitung von Daten, Fakten und Prognosen aus der Literatur oder aus bereits vorliegenden Untersuchungen), Teilszenarien zu erarbeiten, diese inhaltlich auszuwerten und dann im Rahmen von Workshops zu vernetzen. Die Auswertung der Experten-

Weitere Informationen und Kontaktmöglichkeiten

Falls Sie weiterführende Informationen zum Projekt „Zukunft der Mobilität“ wünschen oder sich für andere Aspekte der Mobilität interessieren, wenden Sie sich an folgende Adresse:

Institut für Mobilitätsforschung
 Charlottenstraße 43
 D-10117 Berlin
 Tel: 030.203.004-0
 Fax: 030.203.004-29
 E-mail: walter.hell@ifmo.de
 Internet: <http://www.ifmo.de>



Ihre Ansprechpartner für den Politik-Brief

BMW Group Konzernbüro München
Koordination für Konzernbüros
Richard Schottenhaml
Andreas Metzner
D-80788 München

Tel.: +49.89.382.27219
Fax: +49.89.382.7027219
e-mail: konzernbuero.muenchen@bmw.de

Konzernbüros BMW Group:

BMW Group Konzernbüro Berlin
Johannes Neukirchen
Unter den Linden 42
D-10117 Berlin

Tel.: +49.30.2037390
Fax: +49.30.20373937
e-mail: konzernbuero.berlin@bmw.de

BMW Group Konzernbüro Brüssel
Dr. Carlo Kremer
81 Avenue de Tervuren
B-1040 Bruxelles, Belgique

Tel.: +32.2.7360131
Fax: +32.2.7369983

BMW Group Konzernbüro London
Bernard T. Carey
Trafalgar House
1 Northumberland Avenue
London WC2N 5BW, UK

Tel.: +44.207.872.5860
Fax: +44.207.753.2778

BMW Group Konzernbüro Washington
Craig R. Helsing
The Executive Tower, Suite 425
1399 New York Avenue, NW
Washington DC-20005, USA

Tel.: +1.202.393.2150
Fax: +1.202.393.2151