

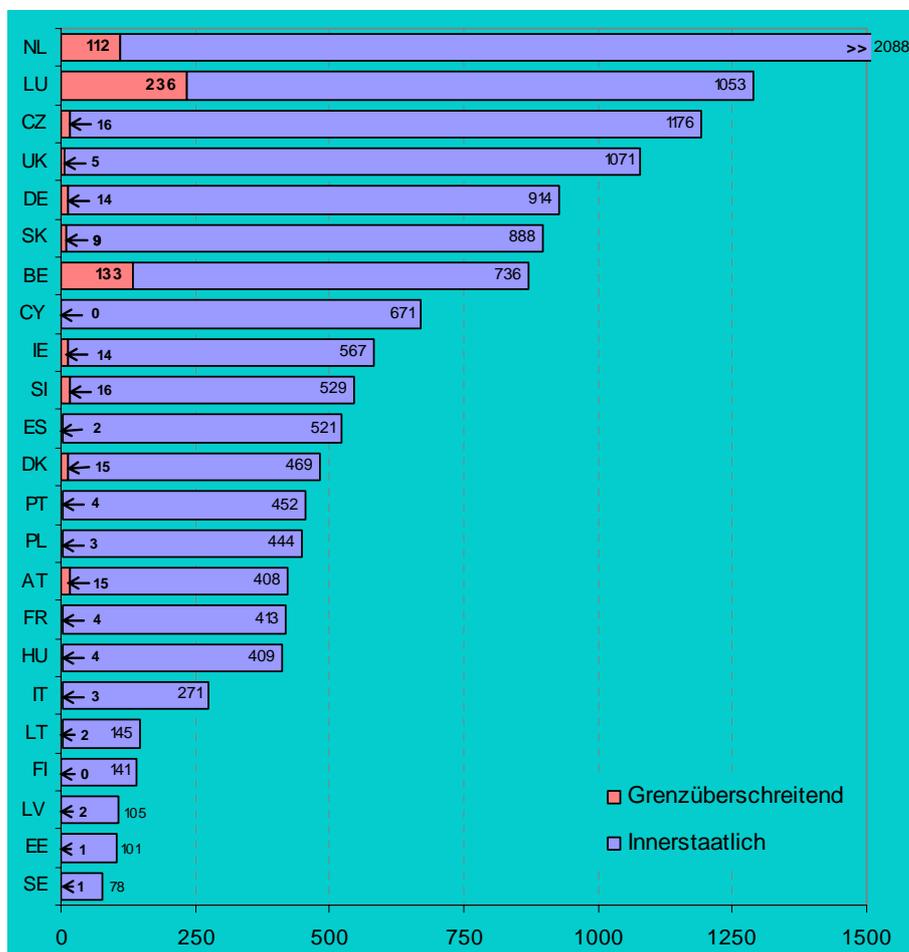
Die regionale Dimension der Güterkraftverkehrsstatistiken*

* Seit 1999 werden regionale Statistiken über den Güterkraftverkehr von Eurostat im Rahmen der Verordnung 1172/98 des Rates erhoben, die die Übermittlung von Einzeldatensätzen über Fahrzeuge, Fahrten und Beförderungsvorgänge vorsieht. Die Daten für 2004 wurden erstmals mithilfe der Verkehrsmodellierung analysiert, die es ermöglicht, die vorhandenen Daten zum einen zu ergänzen und zum anderen durch Schätzwerte zu vervollständigen (siehe Wissenswertes zur Methodik). Die Verkehrsmodellierung ist ein Simulationsverfahren, das als Hilfsinstrument für verkehrspolitische Maßnahmen eingesetzt wird. Mit diesen Simulationsverfahren können bestehende oder zu erwartende Verkehrsströme berechnet und auf Straßenkarten dargestellt werden.

Das Wichtigste in Kürze

- Die „Verkehrsintensität“ (ausgedrückt als Zahl der ausgehenden Fahrten je km² des jeweiligen Staatsgebiets) ist bei weitem am höchsten in den Niederlanden und am geringsten in den baltischen Staaten, in Finnland und Schweden.
- Der Anteil der Fahrten im grenzüberschreitenden Güterverkehr an allen Fahrten insgesamt ist am höchsten in den belgischen Grenzregionen zu den Niederlanden. Auch in mehreren dänischen und österreichischen Regionen ist ihr Anteil hoch.
- Die meisten Fernfahrten im Güterkraftverkehr (Fahrten über eine Strecke von mehr als 500 km) hatten ihren Ausgangspunkt in den Regionen *Barcelona, Madrid und Valencia*.

Abbildung 1: Zahl der ausgehenden Fahrten je km² des Staatsgebiets, EU-25*, 2004



*mit Ausnahme von Griechenland und Malta.

Quelle: Eurostat

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

62/2007

Autorin

Anna BIALAS-MOTYL

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

In nahezu allen belgischen Regionen hoher Anteil von ausgehenden grenzüberschreitenden Fahrten..... 3

Geringer Langstreckenanteil - die meisten Fernfahrten beginnen in Barcelona 5

Grenzüberschreitender Güternahverkehr: überwiegend in den zentraleuropäischen Regionen 5



EUROSTAT



Manuskript abgeschlossen: 04.05.2007

Datenextraktion am: 04.05.2007

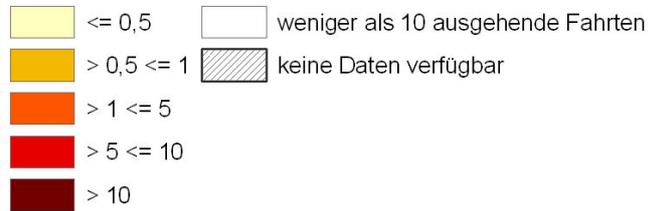
ISSN 1977-0324

Katalognummer: KS-SF-07-062-DE-N

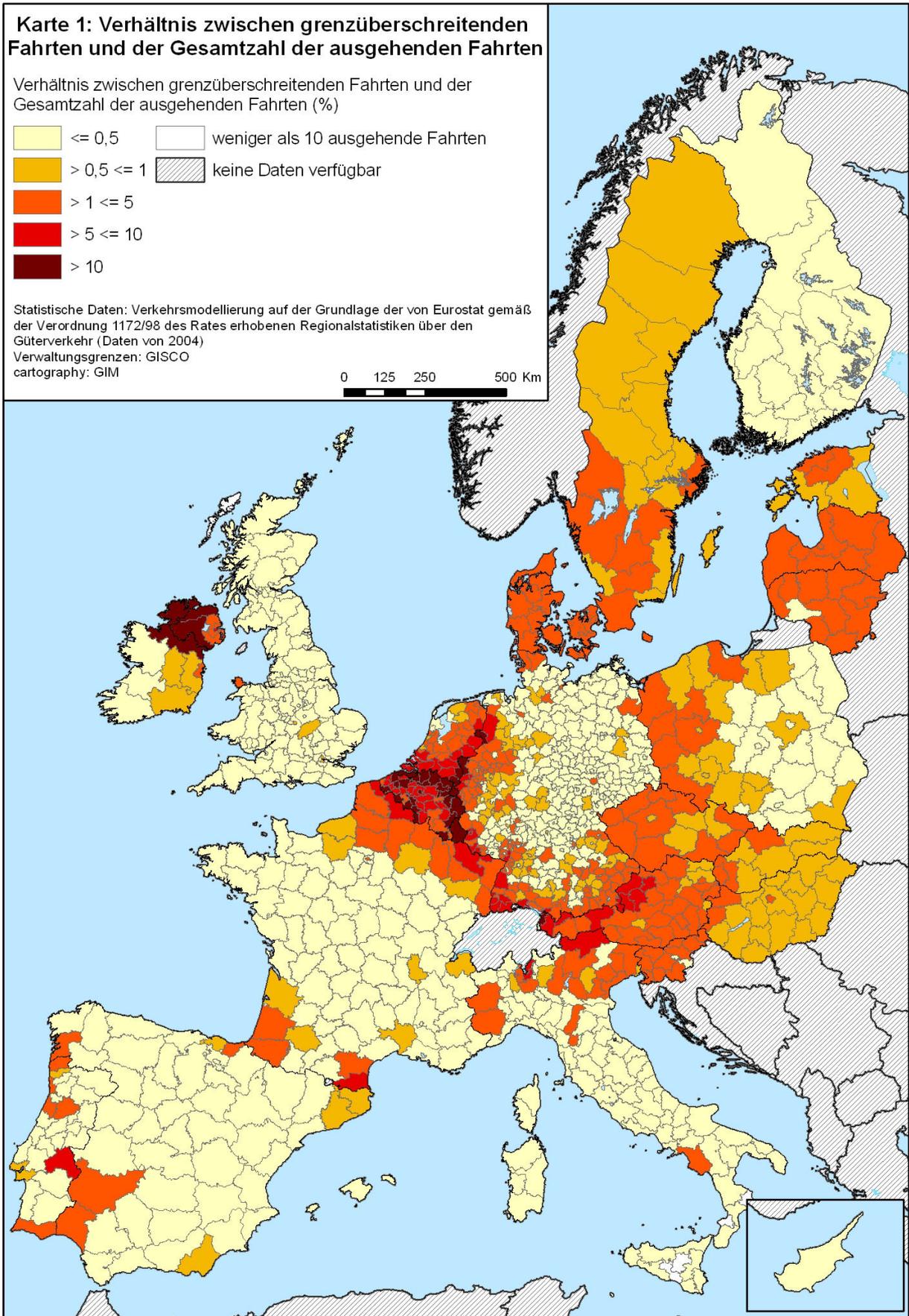
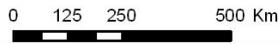
© Europäische Gemeinschaften, 2007

Karte 1: Verhältnis zwischen grenzüberschreitenden Fahrten und der Gesamtzahl der ausgehenden Fahrten

Verhältnis zwischen grenzüberschreitenden Fahrten und der Gesamtzahl der ausgehenden Fahrten (%)



Statistische Daten: Verkehrsmodellierung auf der Grundlage der von Eurostat gemäß der Verordnung 1172/98 des Rates erhobenen Regionalstatistiken über den Güterverkehr (Daten von 2004)
 Verwaltungsgrenzen: GISCO
 cartography: GIM



In nahezu allen belgischen Regionen hoher Anteil von ausgehenden grenzüberschreitenden Fahrten

Ein Indikator für die Intensität des Güterkraftverkehrs in einer gegebenen Region ist die Zahl der ausgehenden Fahrten je Quadratkilometer. Dieser „Verkehrsdruck“ ist auf nationaler Ebene in Abbildung 1 auf der ersten Seite dargestellt. Bei weitem am höchsten ist die Verkehrsintensität mit 2 200 ausgehenden Fahrten je km² (davon 112 grenzüberschreitende Fahrten) im Jahr 2004 in den Niederlanden. Mit deutlichem Abstand folgt Luxemburg mit 1 289 Fahrten. In den weniger zentral gelegenen Mitgliedstaaten wie den baltischen Ländern, Finnland und Schweden ist die Verkehrsintensität am geringsten.

Betrachtet man den Anteil der grenzüberschreitenden Fahrten an der Gesamtzahl der ausgehenden Fahrten (siehe Karte 1 auf der gegenüberliegenden Seite), so zeigt sich, dass ein relativ hoher Anteil der ausgehenden Fahrten im Güterkraftverkehr in den belgischen Regionen grenzüberschreitende Fahrten sind. Das ist auch in den Regionen im Süden und Osten der Niederlande sowie in Luxemburg der Fall.

Wie zu erwarten weisen Grenzregionen im Allgemeinen einen höheren Anteil an ausgehenden grenzüberschreitenden Fahrten auf als die mehr im Inland gelegenen Landesteile. Besonders ausgeprägt ist dies in den Grenzregionen Frankreich-Deutschland, Deutschland-Österreich und Österreich-Italien, jedoch auch im Gebiet zwischen Irland und Nordirland sowie zwischen Frankreich und Spanien (mit Ausnahme der Regionen in den Zentralpyrenäen).

In anderen Fällen entfiel ein hoher Anteil an ausgehenden grenzüberschreitenden Fahrten auf tiefer im Binnenland gelegene Regionen, etwa in *Budapest* (Ungarn), *Modena* und *Pistoia* (Italien) und bestimmten deutschen Regionen (insbesondere in den dicht besiedelten Gebieten *Rhein-Ruhr*, *Rhein-Main* und *Rhein-Neckar*).

In mehreren dänischen Regionen waren zwischen 1% und 5% aller ausgehenden Straßenfahrten grenzüberschreitende Beförderungsvorgänge. Auch in den österreichischen, tschechischen, lettischen und litauischen sowie in den westpolnischen Regionen waren die Anteile recht hoch.

Außer in Nordirland beläuft sich der Anteil der grenzüberschreitenden Fahrten in nahezu allen Regionen des Vereinigten Königreichs auf weniger als 0,5%. In *Coventry*, *Northamptonshire* und *Inner London-East* liegen die Werte zwischen 0,5% und 1%. Die *Isle of Anglesey* ist die einzige Region in der Kategorie 1%-5%, was dadurch bedingt sein dürfte, dass es hier wichtige Fährverbindungen nach Irland gibt. Dieser höhere Anteil könnte damit zusammenhängen, dass Güter auf Sattelanhängern auf den Fähren ohne Zugmaschinen befördert werden. Die Versendung dieser Güter würde daher als separate (grenzüberschreitende) Fahrt verbucht werden, die vom Hafen Holyhead ausgeht (Fährverbindung Holyhead-Dublin).

In Tabelle 1 sind die 20 Regionen aufgeführt, die den höchsten Anteil an grenzüberschreitenden Fahrten auswiesen (ungeachtet der Gesamtzahl der Fahrten). Vierzehn dieser Regionen liegen in Belgien, wobei das *Arrondissement Thuin* mit mehr als 30% ausgehenden grenzüberschreitenden Fahrten an der Spitze liegt. Auch im *Arrondissement Antwerpen* ist die absolute Zahl der ausgehenden Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr (960 000) eindrucksvoll und dürfte dem Hafen Antwerpen zu verdanken sein.

Die Karte auf der nächsten Seite zeigt nicht die einzelnen Fahrten, sondern die absolute Menge der beförderten Güter.

Dabei werden zwei Arten von Informationen kombiniert: die Gesamtmenge der auf dem Hauptstraßennetz beförderten Güter (Breite der Linien) und der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs (unterschiedliche Farben).

Tabelle 1: Die 20 Regionen mit dem höchsten prozentualen Anteil von grenzüberschreitendem Güterverkehr (ausgehende Fahrten), EU-25*, 2004

Region	Land	Anteil der grenzüberschr. Fahrten an allen ausgehenden Fahrten in %	Gesamtzahl der grenzüberschr. Fahrten
1 Arr. Thuin	BE	31.3	44,011
2 Arr. Antwerpen	BE	28.8	959,941
3 Arr. Mouscron	BE	26.7	60,103
4 Zeeuwsch-Vlaanderen	NL	25.3	179,368
5 Arr. Tournai	BE	24.6	130,796
6 Arr. Maaseik	BE	24.4	182,043
7 Kleve	DE	23.5	355,418
8 Arr. Brugge	BE	22.4	201,257
9 Grafschaft Bentheim	DE	19.8	130,871
10 Arr. Tongeren	BE	19.2	98,390
11 Luxembourg (Grand-Duché)	LU	18.3	612,208
12 Arr. Turnhout	BE	18.3	279,180
13 Arr. Gent	BE	18.2	340,023
14 Arr. Hasselt	BE	17.3	230,460
15 Arr. Verviers	BE	17.1	98,658
16 Arr. Ieper	BE	16.7	68,196
17 Arr. Liège	BE	15.3	151,291
18 Noord-Limburg	NL	15.3	388,662
19 West & South of North. Ireland	UK	15.3	538,502
20 Arr. Soignies	BE	15.1	45,826

*mit Ausnahme von Griechenland und Malta

Quelle: Eurostat

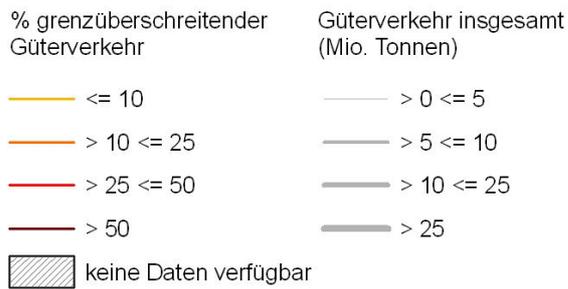
Die Benelux-Regionen fallen sowohl durch die Gütermenge als auch durch den Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs auf. Deutschland verzeichnet einen umfangreichen grenzüberschreitenden Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen, aber auch in Ost-West-Richtung. Auf der Straßenverbindung zwischen dem *Rhein-Ruhr*-Becken und der österreichischen Grenze beläuft sich der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf mehr als 50%.

Neben der viel befahrenen Verkehrsachse, die von *Île de France* (Paris) nach Norden führt, ist das Rhône-Tal die wichtigste Nord-Süd-Verbindung.

Unter anderem bedingt durch die kürzlich eröffnete Brücken-/Tunnelverbindung über den Øresund ist auch auf den Hauptstraßennetzen Dänemarks und Schwedens ein hoher Anteil von grenzüberschreitendem Verkehr zu beobachten. Bemerkenswert sind auch die zahlreichen Ost-West-Verbindungen mit mindestens 50% grenzüberschreitendem Verkehr in Mittel- und Nordschweden, die sich durch Fahrten nach Norwegen oder Finnland erklären lassen.

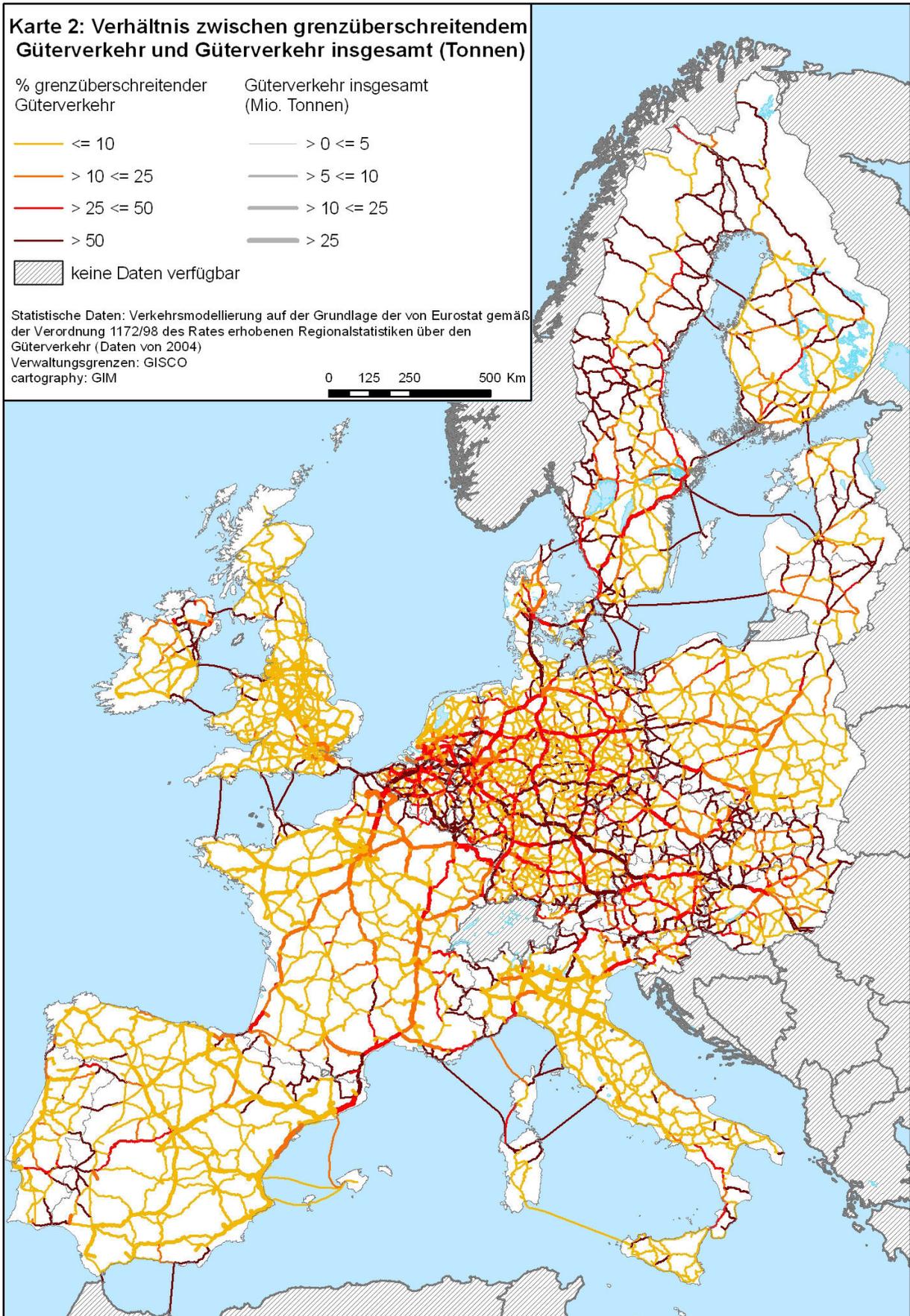
Da die wichtigsten Fährverbindungen Teil des Straßennetzmodells sind und zumeist zwei verschiedene Länder miteinander verbinden (mit Ausnahme von Sizilien-Sardinien, Balearen-spanisches Festland und Korsika-französisches Festland), leuchtet es ein, dass der grenzüberschreitende Güterverkehr auf diesen Strecken über 50% liegt.

Karte 2: Verhältnis zwischen grenzüberschreitendem Güterverkehr und Güterverkehr insgesamt (Tonnen)



Statistische Daten: Verkehrsmodellierung auf der Grundlage der von Eurostat gemäß der Verordnung 1172/98 des Rates erhobenen Regionalstatistiken über den Güterverkehr (Daten von 2004)
 Verwaltungsgrenzen: GISCO
 cartography: GIM

0 125 250 500 Km



Geringer Langstreckenanteil - die meisten Fernfahrten beginnen in Barcelona

Tabelle 2: EU-25*: Die 20 Regionen mit den meisten Fahrten im Güterfernverkehr (> 500 km, ausgehende Fahrten), EU-25*, 2004

Region	Land	Zahl der Fernfahrten	Anteil der Fernfahrten an allen ausgehenden Fahrten in %
1 Barcelona	ES	957,029	3.7
2 Madrid	ES	573,548	2.7
3 Valencia	ES	375,823	2.2
4 Milano	IT	285,542	4.9
5 Nord	FR	250,707	2.6
6 Seine-Maritime	FR	225,743	3.7
7 Rhône	FR	216,569	2.6
8 Sevilla	ES	216,499	2.3
9 Centralny slaski	PL	201,184	1.4
10 Luxembourg (Grand-Duché)	LU	177,878	5.3
11 Murcia	ES	168,799	1.6
12 Torino	IT	160,543	5.4
13 Bas-Rhin	FR	157,966	2.9
14 Skåne län	SE	145,712	3.2
15 Bouches-du-Rhône	FR	145,502	1.7
16 Szczecinski	PL	136,298	3.4
17 Stredocesky	CZ	127,177	0.9
18 Pas-de-Calais	FR	126,774	1.6
19 Zaragoza	ES	124,374	2.2
20 Gironde	FR	117,728	2.1

*mit Ausnahme von Griechenland und Malta. Quelle: Eurostat

Nur ein relativ geringer Anteil der Fahrten im Güterkraftverkehr sind Fernfahrten, d. h. über Strecken von mehr als 500 km.

Die Region *Barcelona* verzeichnete mit mehr als 957 000 Fahrten die höchste absolute Zahl ausgehender Fernfahrten. Dennoch machten diese Fahrten nur 3,7% der Gesamtzahl der in *Barcelona* registrierten ausgehenden Fahrten aus. Die überwiegende Mehrheit der Fahrten im Güterkraftverkehr geht somit über Strecken von weniger als 500 km.

Mit erheblichem Abstand folgen zwei weitere spanische Regionen bei der Zahl der Langstreckenfahrten: *Madrid* und *Valencia* mit 574 000 bzw. 376 000 Fahrten.

Betrachtet man lediglich den Anteil der Fernfahrten an allen ausgehenden Fahrten, so sind unter den 20 führenden Regionen die höchsten Anteile in *Torino* (5,4%), *Luxembourg* (5,3%) und *Milano* zu (4,9%) zu finden.

In Anbetracht der kleinen Größe des Landes leuchtet es ein, dass die 178 000 Fernfahrten mit Luxemburg als Ausgangspunkt gleichzeitig auch grenzüberschreitende Fahrten sind. Die vergleichsweise hohe Zahl der Fernfahrten ist auch dadurch bedingt, dass Luxemburg ein wichtiges Luftfrachtterminal besitzt.

Grenzüberschreitender Güternahverkehr: überwiegend in den zentraleuropäischen Regionen

In den Anmerkungen zur ersten Karte auf Seite 2 wurde bereits darauf hingewiesen, dass in den Grenzregionen durchweg ein höherer Anteil von grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr zu beobachten ist. Karte 3 auf der folgenden Seite zeigt, wie sich speziell in den Regionen im Zentrum der Europäischen Union der grenzüberschreitende Güternahverkehr darstellt. Grenzüberschreitender Nahverkehr ist hier definiert als Fahrten über eine Entfernung von weniger als 180 km, bei denen mindestens eine Grenze überschritten wird. Indirekt kann der grenzüberschreitende Güternahverkehr als ein Hinweis auf wirtschaftliche Integration interpretiert werden, insbesondere in den Ländern mit gemeinsamen Landgrenzen.

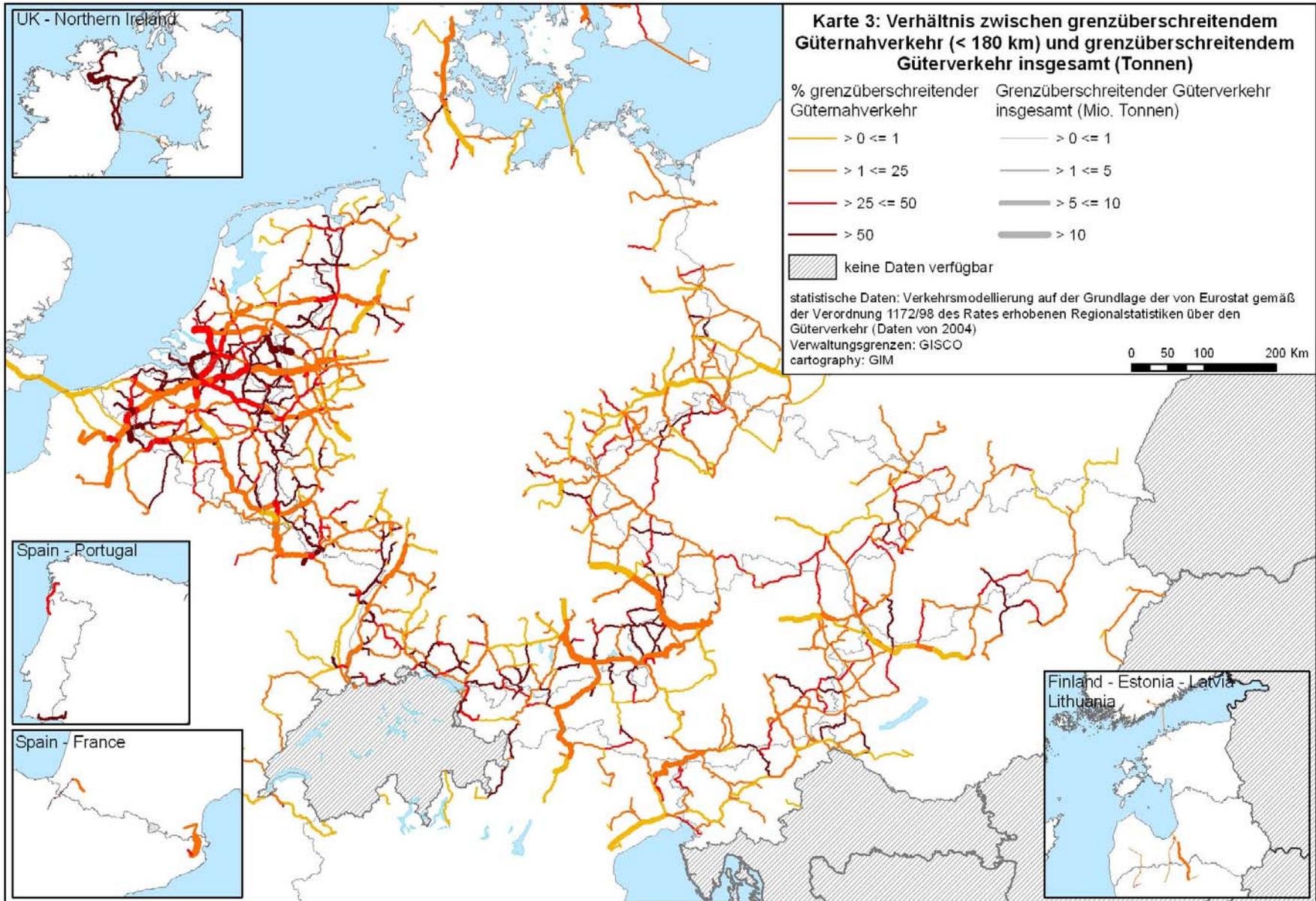
Aus der Karte lässt sich somit der Anteil des grenzüberschreitenden Nahverkehrs (unterschiedliche Farben) am Gesamtvolumen des grenzüberschreitenden Verkehrs (Breite der Linien) ablesen.

Das gesamte Benelux-Gebiet sowie die wichtigsten Straßenverbindungen zu den Nachbarländern Frankreich und Deutschland sind durch einen recht intensiven grenzüberschreitenden Güternahverkehr gekennzeichnet. Auf vielen Abschnitten des Straßennetzes, wenngleich nicht unbedingt den am meisten genutzten, gemessen an

der absoluten im grenzüberschreitenden Verkehr beförderten Gütermenge, erreichen die Anteile des grenzüberschreitenden Nahverkehrs mehr als 50%. Ein hoher Anteil von grenzüberschreitendem Güternahverkehr auf Strecken von weniger als 180 km ist auch in Süddeutschland auf den Verbindungen nach Frankreich, Österreich und in die Tschechische Republik zu verzeichnen. Der grenzüberschreitende Nahverkehr zwischen Deutschland und Polen hingegen ist weniger intensiv.

Ein Blick auf die nicht im Zentrum der EU gelegenen Regionen zeigt, dass der grenzüberschreitende Güternahverkehr zwischen Nordirland (Vereinigtes Königreich) und der Republik Irland recht bedeutend ist (mehr als 50% der Gesamtgütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr), was wohl auf die besonderen geografischen Merkmale, aber auch auf die dort angesiedelten Wirtschaftszentren zurückzuführen sein dürfte.

Weiter im Süden entfallen zwischen 25% und 50% der gesamten im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen *Norte* (Portugal) und *Galicia* (Spanien) beförderten Güter auf grenzüberschreitenden Nahverkehr über Entfernungen von nicht mehr als 180 km.



➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Datenquellen

Eurostat erhebt regionale Statistiken über den Güterkraftverkehr. In der Vergangenheit erfolgte die Erhebung im Rahmen zweier Richtlinien (78/546 und 89/462). Seit 1999 werden die Statistiken im Rahmen der Verordnung 1172/98 des Rates erhoben, mit der die bestehenden Richtlinien ersetzt wurden und die die Übermittlung von Einzeldatensätzen über Fahrzeuge, Fahrten und Beförderungsvorgänge regelt.

Die in der Vergangenheit erhobenen Statistiken umfassten regionale (Ebene NUTS 1 oder 2) Daten über Streckenherkunft (Quelle) und Streckenziel für den innerstaatlichen Verkehr. Für den grenzüberschreitenden Verkehr standen nur Informationen auf der Ebene Land-zu-Land zur Verfügung. Die neue Verordnung (Nr. 1172/98) sieht die Erhebung tiefer gegliederter regionaler Informationen (NUTS 3) sowohl auf innerstaatlicher als auch auf grenzüberschreitender Ebene vor.

Verkehrsmodellierung

Diese neue Datensammlung wird jetzt erstmals mithilfe der Verkehrsmodellierung analysiert. Verkehrsmodellierung ist ein Simulationsverfahren, das als Hilfsmittel für verkehrspolitische Maßnahmen eingesetzt wird. Mit den Simulationsverfahren können bestehende oder zu erwartende Verkehrsströme berechnet und auf Straßenkarten dargestellt werden.

Verkehrsmodellierung ermöglicht es nicht nur, vorhandene Daten zu ergänzen, sondern auch, diese Daten durch Schätzwerte zu vervollständigen. Die Schätzwerte wurden mittels spezieller Modellierungsverfahren berechnet, bei denen die partiellen Beobachtungen von Streckenherkunft (Quelle) und Streckenziel zu vollständigen Fahrtenmatrizen (Quelle-Ziel-Matrizen) auf der Ebene NUTS 3 erweitert wurden. Außerdem werden bei der Verkehrsmodellierung die Informationen über Verkehrsströme in effizientere und nützlichere Formate umgewandelt. Dadurch können weitaus umfassendere Verkehrsstromanalysen vorgenommen werden.

Für Verkehrsmodelle sind spezifische Datensätze erforderlich. Zunächst einmal wird das Verkehrsmodell auf ein bestimmtes interessierendes Gebiet angewandt, bei dem es sich um ein geografisches Gebiet handelt, nämlich alle 25 EU-Mitgliedstaaten, die EFTA- und die Kandidatenländer. Da die Daten im Rahmen der neuen Ratsverordnung erhoben werden, wird das betreffende Gebiet in Verkehrszonen aufgeteilt, die den Verwaltungsgebieten der EU auf der Ebene NUTS 3 entsprechen.

Ein weiterer wichtiger Datensatz ist das Straßennetz des betreffenden Gebiets. Dieses Netz ist ein Modell des realen Straßennetzes, das um mehrere wichtige Attribute mit den Beschreibungsmerkmalen der einzelnen Straßen erweitert wurde.

Da die Analyse den regionalen Güterkraftverkehr zum Gegenstand hat, werden regionale, nach Quelle und Ziel gegliederte Verkehrsstatistiken benötigt. Diese Daten geben Aufschluss über die Quelle-Ziel-Beziehungen, über die tatsächlich beförderte Gütermenge in Tonnen sowie über die tatsächlichen Fahrten. Ein Teil dieser Daten (6%, niedrige Werte) wird von Eurostat aus Geheimhaltungsgründen ausgelassen.

Und schließlich muss für die Verkehrszonen auch ein Satz sozioökonomischer Daten zur Verfügung stehen. Hierfür werden Daten über Bevölkerung, Beschäftigung und Bruttoinlandsprodukt aus der Referenzdatenbank von Eurostat verwendet

Definitionen

• Grenzüberschreitender Straßenverkehr: Straßenverkehr zwischen zwei Orten (Belade-/Einstiegsort und Entlade-/Ausstiegsort) in zwei verschiedenen Ländern. Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden (Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe).

• Innerstaatlicher Straßenverkehr: Straßenverkehr zwischen zwei inländischen Orten (Belade-/Einstiegsort und Entlade-/Ausstiegsort), unabhängig davon, in welchem Land das Fahrzeug angemeldet ist. Dabei kann auch ein anderes Land durchfahren werden (Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe).

• *Straßenfahrt: Jede Bewegung eines Straßenfahrzeugs von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt. Eine Fahrt kann in Streckenabschnitte oder Teilstrecken unterteilt werden (Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe).*

Die folgenden Definitionen sind aus der im Rahmen dieses Projekts vorgenommenen Modellierung hervorgegangen:

• Verbindung: Ein Segment im Straßennetz, das ein Segment des Netzes mit einem anderen verbindet.

• Quelle: Die Verkehrszone (d. h. die Region der NUTS-Ebene 3), in der der Ausgangspunkt einer Fahrt liegt.

• Straßennetz: Modell des realen Straßennetzes, das um mehrere wichtige Attribute mit den Merkmalen der einzelnen Straßen erweitert wurde, wie Fahrgeschwindigkeit, Anzahl der Fahrbahnen, Art der Straße, Verkehrsaufnahmefähigkeit usw.

• Güterverkehr: Zwischen zwei Verkehrszonen oder Regionen beförderte Gütermenge in Tonnen.

• Verkehrszonen: Unterteilung des interessierenden Gebietes (EU-25, EFTA, Kandidatenländer) in einheitliche räumliche Einheiten unter sozioökonomischen Gesichtspunkten. Bei diesem Projekt entsprechen die Verkehrszonen den Verwaltungseinheiten auf der Ebene NUTS 3 der EU.

Regionale Untergliederung

Die Daten sind auf der Ebene 3 der NUTS 2003 Rev., Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.5.2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (Amtsblatt L 154 vom 21.6.2003) (http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2003/l_154/l_15420030621en00010041.pdf) dargestellt.

Die Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) wurde vor mehr als 25 Jahren von Eurostat eingeführt, um für die Erstellung der Regionalstatistik der Europäischen Union eine einheitliche territoriale Untergliederung zur Hand zu haben.

Einige kleinere Länder sind nicht in NUTS-3-Regionen untergliedert. Dies gilt für Zypern (CY), Luxemburg (LU) und Malta (MT).

Ländercodes

Es ist zu beachten, dass diese Veröffentlichung Ende 2006 erstellt wurde und daher die jüngste EU-Erweiterung (Bulgarien und Rumänien - 1.1.2007) nicht berücksichtigt. Folglich gilt:

EU: Europäische Union mit 25 Mitgliedstaaten (EU-25): Belgien (BE), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Irland (IE), Italien (IT), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Malta (MT), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und Vereinigtes Königreich (UK).

Weitere Informationsquellen:

Daten: [EUROSTAT Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten](#)

 **Verkehr**

 **Verkehr - horizontale Ansicht**

 **Regionalstatistik des Verkehrs**

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@ec.europa.eu

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>
E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu