DESTATIS
wissen.nutzen.

UMWELTÖKONOMISCHE ASPEKTE DER GLOBALISIERUNG

Ergebnisse der Umweltökonomischen Gesamtrechnungen 2007

Begleitmaterial

zur Pressekonferenz am

13. November 2007 in Berlin

Statistisches Bundesamt

DESTATIS
wissen.nutzen.

UMWELTÖKONOMISCHE ASPEKTE DER GLOBALISIERUNG

Ergebnisse der Umweltökonomischen Gesamtrechnungen 2007

Statistisches Bundesamt

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
Gruppe ID, Pressestelle,
in Zusammenarbeit mit Gruppe IIIE,
Umweltökonomische Gesamtrechnungen

Internet: www.destatis.de

Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung:
Gruppe IIIE
Tel.: +49 (0) 611 / 75 45 85
Fax: +49 (0) 611 / 75 39 71
ugr@destatis.de

Journalistische Anfragen:
Pressestelle
Tel.: +49 (0) 611 / 75 34 44
Fax: +49 (0) 611 / 75 39 76
E-Mail: presse@destatis.de
Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Allgemeine Informationen zum Datenangebot:
Informationsservice
Tel.: +49 (0) 611 / 75 24 05
Fax: +49 (0) 611 / 75 33 30
Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Grundlage dieser Broschüre sind die anlässlich der Pressekonferenz des Statistischen Bundesamtes am 13. November 2007 veröffentlichten Daten.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2007
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

Hintergrundinformationen zu den Kernbotschaften des Statements von Präsident Radermacher 5

Einsatz von Umweltressourcen für wirtschaftliche Zwecke 17

Anhang A: Berechnungsmethoden 19

Anhang B: Glossar 23

Hintergrundinformationen zu den Kernbotschaften des Statements von Präsident Radermacher

1. Bei der Produktion von Gütern wird in Deutschland mehr Energie benötigt als bei der Herstellung aller im Inland verbrauchten Güter (Inlandsverbrauch)

Das Aufkommen an Energie im Inland – einschließlich der Doppelzählungen von Energie aus der Umwandlung von Energieträgern beträgt 24,9 Exajoule (EJ) in 2004. Ohne Doppelzählungen beträgt das Aufkommen an Primärenergie 16,3 Exajoule. Die Produktionsbereiche verwenden davon 10,4 Exajoule oder 64%, die privaten Haushalte 3,9 Exajoule oder knapp 24%. Die (direkten) Exporte von Energie betragen 1,8 Exajoule oder 11% des Aufkommens. Zur Herstellung der im Inland verwendeten Güter und der Exportgüter (= Letzte Verwendung) wurden insgesamt 16,6 Exajoule an – indirekter – Energie benötigt, davon im Inland 10,4 Exajoule (63%) und zur Herstellung der Importe 6,2 Exajoule (37%).

Tabelle 1: Aufkommen und Verwendung von Energie 1995 – 2004 (in Petajoule)

			1995	2004	1995	2004	1995	2004
			Direkt		Indirekt		Kumuliert	
1		Gewinnung im Inland	12 560	12 392			12 560	12 392
2	+	Importe	11 007	12 463	5 383	6 188	16 390	18 650
3	=	Aufkommen	23 567	24 855	5 383	6 188	28 950	31 042
4	–	Umwandlungsausstoß [1]	8 232	8 542			8 232	8 542
5	=	Aufkommen an Primärenergie	15 335	16 313	5 383	6 188	20 718	22 501
6	–	Produktionsbereiche	10 245	10 373	– 10 245	– 10 373	0	0
7	=	Letzte Verwendung	5 090	5 940	15 628	16 561	20 718	22 501
8	–	Export und Hochseebunker	1 165	1 795	5 348	7 449	6 512	9 244
9	=	Letzte inländische Verwendung	3 926	4 145	10 280	9 113		
10		davon						
11		Konsum der privaten Haushalte im Inland	3 911	3 905	6 130	5 760	10 041	9 665
12		Konsum der privaten Organisationen			89	90	89	90
13		Konsum des Staates			1 255	1 120	1 255	1 120
14		Anlageinvestitionen			2 654	2 072	2 654	2 072
15		Vorräte	15	239	152	71	167	311
					Anteile in %			
1		Gewinnung im Inland					43,4	39,9
2		Importe	71,8	76,4	34,4	37,4	56,6	60,1
3		Aufkommen					100,0	100,0
4		Umwandlungsausstoß [1]	28,2	23,6				
5		Aufkommen an Primärenergie	100,0	100,0				
6		Produktionsbereiche	66,8	63,6	65,6	62,6		
7		Letzte Verwendung	33,2	36,4	100,0	100,0	100,0	100,0
8		Export und Hochseebunker	7,6	11,0	34,2	45,0	31,4	41,1
9		Letzte inländische Verwendung	25,6	25,4	65,8	55,0		
10		davon						
11		Konsum der privaten Haushalte im Inland	25,5	23,9	39,2	34,8	48,5	43,0
12		Konsum der privaten Organisationen			0,6	0,5	0,4	0,4
13		Konsum des Staates			8,0	6,8	6,1	5,0
14		Anlageinvestitionen			17,0	12,5	12,8	9,2
15		Vorräte			1,0	0,4	0,8	1,4

1) Inländische Primärenergie.

Bei der Herstellung der Exportgüter wurden 2004 insgesamt 7,4 Exajoule an Energie eingesetzt, das sind 45% der gesamten (indirekten) Energie. Zur Herstellung der Güter des Inlandsverbrauchs wurden 9,1 Exajoule oder 55% benötigt, darunter zur Herstellung der Konsumgüter 5,8 Exajoule oder 35% der gesamten indirekten Energie. Während der Energieaufwand zur Herstellung des Inlandsverbrauchs (Verwendungsperspektive) zwischen 1995 und 2004 von 10,3 Exajoule auf 9,1 Exajoule zurückging, stieg der Energieverbrauch bei der inländischen Güterherstellung (Produktionsperspektive) leicht an, von 10,2 Exajoule (1995) auf 10,4 Exajoule (2004). Dies ist überwiegend auf den stark gestiegenen Energieaufwand zur Herstellung der Exportgüter (1995: 5,4 Exajoule; 2004: 7,4 Exajoule) zurückzuführen.

Das gesamte Aufkommen an Primärenergie – die kumulierte Energie – erhöhte sich um 8,7% von 20,7 Exajoule (1995) auf 22,5 Exajoule (2004). Zu dem absoluten Anstieg haben die erhöhte direkte Verwendung von Energie – hier vor allem die direkten Exporte von Energieträgern – und der erhöhte Energieaufwand bei der Güterherstellung zu etwa gleichen Teilen beitragen.

2. Der Energieaufwand zur Herstellung der deutschen Exportgüter ist im Zeitraum 1995 bis 2004 wesentlich stärker gestiegen als bei den Importgütern

Der Energiegehalt der Importgüter erhöhte sich von 5,4 Exajoule (1995) auf 6,2 Exajoule (2004). Dies ist insbesondere auf das starke Wachstum der importierten Vorleistungsgüter zurückzuführen. Wertmäßig stiegen diese von 219 Milliarden Euro auf 384 Milliarden Euro an, energetisch erhöhten sie sich von 4,1 Exajoule auf 4,7 Exajoule.

Tabelle 2: Energie zur Herstellung der Import- und Exportgüter nach Gütergruppen 1995 – 2004 [1)]

	Gütergruppen	Energiegehalt				Werte (nominal)			
		1995	2004	1995	2004	1995	2004	1995	2004
		Petajoule		Anteile in %		Milliarden Euro		Anteile in %	
					Importe				
1	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	146,4	133,0	2,7	2,2	15,2	15,9	4,5	2,9
2	Waren (oh. Energieträger)	3 952,3	4 756,7	73,4	76,9	252,9	380,2	74,3	68,5
	Darunter:								
3	Nahrungsmittel und Getränke	219,3	253,8	4,1	4,1	22,6	30,8	6,6	5,6
4	Zellstoff, Papier	247,7	236,2	4,6	3,8	7,8	9,3	2,3	1,7
5	Chemische Erzeugnisse (ohne pharmazeutische Erzeugnisse)	868,4	1 169,3	16,1	18,9	23,9	37,7	7,0	6,8
6	Kunststoffe	103,3	135,8	1,9	2,2	5,9	8,8	1,7	1,6
7	Eisen und Stahl, Stahlerzeugnisse	630,0	518,3	11,7	8,4	11,7	12,6	3,4	2,3
8	NE-Metalle	289,8	394,5	5,4	6,4	11,3	16,5	3,3	3,0
9	Maschinenbauerzeugnisse	153,8	193,8	2,9	3,1	19,3	31,6	5,7	5,7
10	Kfz	256,3	430,4	4,8	7,0	30,1	55,9	8,8	10,1
11	Energieträger	984,9	950,3	18,3	15,4	23,3	76,3	6,9	13,7
12	Bauleistungen	20,4	15,1	0,4	0,2	2,9	2,6	0,8	0,5
13	Verkehrsdienstleistungen	146,7	164,8	2,7	2,7	8,8	13,8	2,6	2,5
14	DL (ohne Verkehr)	132,3	167,9	2,5	2,7	37,2	66,0	10,9	11,9
15	Insgesamt	5 383,0	6 187,9	100,0	100,0	340,2	554,8	100,0	100,0
	Davon:								
16	Endnachfrage	1 331,7	1 469,1	24,7	23,7	121,7	170,6	35,8	30,7
17	Vorleistungen	4 051,3	4 718,8	75,3	76,3	218,6	384,2	64,2	69,3
					Exporte				
1	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	27,2	26,2	0,5	0,4	2,8	3,2	0,8	0,5
2	Waren (oh. Energieträger)	4 579,1	6 448,2	85,6	86,6	304,7	552,9	81,3	79,4
	Darunter:								
3	Nahrungsmittel und Getränke	142,3	196,8	2,7	2,6	14,7	24,3	3,9	3,5
4	Zellstoff, Papier	180,8	214,8	3,4	2,9	5,5	8,4	1,5	1,2
5	Chemische Erzeugnisse (ohne pharmazeutische Erzeugnisse)	1 342,3	1 651,6	25,1	22,2	37,2	55,9	9,9	8,0
6	Kunststoffe	153,9	259,9	2,9	3,5	8,8	17,2	2,4	2,5
7	Eisen und Stahl, Stahlerzeugnisse	599,4	752,1	11,2	10,1	12,6	20,1	3,4	2,9
8	NE-Metalle	210,7	326,9	3,9	4,4	8,0	13,6	2,1	2,0
9	Maschinenbauerzeugnisse	428,9	544,7	8,0	7,3	55,2	91,3	14,7	13,1
10	Kfz	488,5	966,5	9,1	13,0	58,4	128,8	15,6	18,5
11	Energieträger	332,4	454,9	6,2	6,1	3,9	17,4	1,0	2,5
12	Bauleistungen	1,2	0,6	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0
13	Verkehrsdienstleistungen	242,2	264,0	4,5	3,5	12,1	24,3	3,2	3,5
14	DL (ohne Verkehr)	165,5	254,7	3,1	3,4	50,9	98,6	13,6	14,2
15	Insgesamt	5 347,7	7 448,7	100,0	100,0	374,6	696,6	100,0	100,0

1) Ohne Re-Exporte.

Den mit Abstand höchsten Energiegehalt bei den Importgütern weisen die importierten chemischen Erzeugnisse und die Energieträger mit Anteilen von 19% beziehungsweise 15% des gesamten Energiegehalts auf. Bei den Exportgütern sind die chemischen Erzeugnisse (22%), Kraftfahrzeuge (13%) und Eisen und Stahl (10%) die Güter mit dem größten Energiegehalt.

3. Eine Verlagerung energieintensiver Industrien ins Ausland ist nicht feststellbar

Bei der Herstellung energieintensiver Güter ist für Deutschland im Allgemeinen keine Verlagerung von Industrien ins Ausland feststellbar. Während die Importe von ausgewählten energieintensiven Erzeugnissen in Gewichtseinheiten 2005 ungefähr das Niveau von 1995 aufweisen, zeigen die Exporte einen Anstieg dieser Güter um mehr als 50 Millionen Tonnen (+ 65%). Insbesondere die Exporte von Mineralölerzeugnissen, chemischen Grundstoffen, keramischen Erzeugnissen und von bearbeiteten Steinen und Erden sowie von Kraftwagen (einschließlich Kraftfahrzeugteile) haben sich im Zeitraum 1995 bis 2005 stark erhöht. Die inländische Herstellung von Metallen ist in diesem Zeitraum leicht angestiegen, der – relativ geringe – Importüberschuss hat sich leicht erhöht. Dagegen ist bei den warmgewalzten Stahlerzeugnissen und dem Halbzeug aus Aluminium und Kupfer sowohl eine Steigerung der Produktion als auch des Exportüberschusses zu beobachten. Auch die stark gestiegenen Exporte von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen haben zum Anstieg des Exportüberschusses bei energieintensiven Gütern beigetragen.

Tabelle 3: Produktion und Außenhandel mit ausgewählten energieintensiven Erzeugnissen 1995 - 2005

	Produktion		Import		Export		Saldo: Exporte – Importe	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
	Millionen Tonnen							
Ausgewählte energieintensive Güter insgesamt			115,8	114,5	81,6	134,7	– 34,2	20,1
Holzstoff und Zellstoff	.	.	4,0	5,1	0,3	0,9	– 3,7	– 4,2
Koks	11,1	8,4	2,8	5,2	0,4	0,1	– 2,4	– 5,1
Mineralölerzeugnisse	116,2	130,7	40,3	36,0	15,7	29,4	– 24,6	– 6,6
Chemische Grundstoffe	.	.	25,8	31,0	31,4	44,2	5,5	13,2
darunter:								
sonstige organische Grundstoffe und Chemikalien	.	.	3,5	3,9	5,5	8,1	2,1	4,2
sonstige anorganische Grundstoffe und Chemikalien	39,6	53,4	8,0	12,5	9,1	12,6	1,1	0,1
Kunststoffe in Primärformen	12,0	20,1	5,3	7,8	6,7	12,5	1,4	4,7
Kunststoffwaren	.	.	1,7	2,8	2,2	4,8	0,5	2,1
Glas	.	.	1,8	2,1	2,1	3,5	0,3	1,4
Keramik, bearbeitete Steine und Erden	.	.	19,0	8,1	8,2	18,8	– 10,8	10,7
darunter:								
Ziegel und sonstige Baukeramik	.	.	1,7	0,6	0,3	1,2	– 1,5	0,7
Zement	39,4	33,3	8,8	1,7	2,3	6,7	– 6,5	5,0
Rohstahl	42,1	44,5	1,7	2,3	1,8	1,9	0,1	– 0,3
Warmgewalzte Stahlerzeugnisse	34,3	37,8	10,6	9,2	9,7	11,5	– 0,9	2,3
Hütten-/Sekundäraluminium [1]	1,0	1,4	1,6	2,2	0,8	1,0	– 0,8	– 1,2
Halbzeuge aus Aluminium und Legierungen [1]	2,1	3,0	0,6	0,9	0,7	1,3	0,1	0,4
raffiniertes Kupfer und Kupfergußlegierungen [1]	0,7	0,7	1,1	1,1	0,4	0,6	– 0,7	– 0,5
Halbzeug aus Kupfer und Legierungen [1]	2,1	2,3	0,4	0,3	0,7	0,9	0,2	0,6
Kraftwagen und Kraftwagenteile	.	.	4,4	8,1	7,3	15,6	2,9	7,5

1) Quelle: Metallstatistik (Herausgeber: Wirtschaftsvereinigung Metalle).

4. Bei der Herstellung von Exportgütern fallen erheblich mehr CO_2-Emissionen an als bei der Herstellung von Importgütern

Die direkten CO_2-Emissionen in Deutschland (VGR-Abgrenzung) sind von 938 Millionen Tonnen (1995) leicht auf 903 Millionen Tonnen zurückgegangen. Die Produktionsbereiche haben 2004 einen Anteil von knapp 78% der Emissionen, die privaten Haushalte von gut 22%. 2004 wurden bei der Herstellung der Güter der letzten Verwendung (Exporte, Konsum- und Investitionsgüter) 1 037 Millionen Tonnen CO_2 emittiert. Damit lagen die (indirekten) Emissionen etwas höher als 1995. Den höchsten Anteil bei den gesamten indirekten CO_2-Emissionen hatten 2004 die Exportgüter mit CO_2-Emissionen von 441 Millionen Tonnen und einem Anteil von knapp 43% der gesamten Emissionen bei der Güterherstellung. Bei der Herstellung der Konsumgüter (im In- und Ausland) wurden 2004 insgesamt rund 380 Millionen Tonnen CO_2 (37%) emittiert. Bei der Herstellung der Anlageinvestitionen wurden 131 Millionen Tonnen CO_2 (13%) freigesetzt.

Tabelle 4: Aufkommen und Verwendung von CO_2 1995 - 2004 (in Millionen Tonnen)

			1995	2004	1995	2004	1995	2004
			Direkt		Indirekt		Kumuliert	
1		Entstehung im Inland	938	903			938	903
2	+	Importe			309	337	309	337
3	=	Aufkommen	938	903	309	337	1 247	1 241
6	–	Produktionsbereiche	718	700	– 718	– 700	0	0
7	=	Letzte Verwendung	220	204	1 028	1 037	1 247	1 241
8	–	Export			334	441	334	441
9	=	Letzte inländische Verwendung	220	204	694	596		
10		davon						
11		Konsum der privaten Haushalte im Inland	220	204	415	382	635	586
12		Konsum der privaten Organisationen			6	5	6	5
13		Konsum des Staates			79	67	79	67
14		Anlageinvestitionen			180	131	180	131
15		Vorräte			14	10	14	10
					Anteile in %			
1		Entstehung im Inland	100,0	100,0			75,2	72,8
2		Importe			30,1	32,5	24,8	27,2
3		Aufkommen	100,0	100,0			100,0	100,0
6		Produktionsbereiche	76,6	77,5	69,9	67,5		
7		Letzte Verwendung	23,4	22,5	100,0	100,0	100,0	100,0
8		Export			32,5	42,5	26,8	35,6
9		Letzte inländische Verwendung	23,4	22,5	67,5	57,5		
10		davon						
11		Konsum der privaten Haushalte im Inland	23,4	22,5	40,4	36,8	50,9	47,2
12		Konsum der privaten Organisationen			0,6	0,5	0,5	0,4
13		Konsum des Staates			7,7	6,5	6,4	5,4
14		Anlageinvestitionen			17,5	12,7	14,4	10,6
15		Vorräte			1,3	1,0	1,1	0,8

Aus der Verwendungsperspektive zeigt sich ein starker Rückgang der Emissionen des Inlandsverbrauchs (letzte inländische Verwendung). Diese fielen von 694 Millionen Tonnen (1995) auf 596 Millionen Tonnen (2004). Aus der Produktionsperspektive ergibt sich dagegen – wegen der gegenläufigen Entwicklung bei den Exporten – nur ein leichter Rückgang bei den Emissionen. Die Emissionen der inländischen Produktionsbereiche sanken leicht von 718 Millionen Tonnen auf 700 Millionen Tonnen.

5. Mehr CO_2-Emissionen im Ausland durch den Transport deutscher Im- und Exportgüter als im inländischen Güterverkehr

Die wertmäßige und die mengenmäßige Entwicklung des Außenhandels sowie deren Auswirkungen auf Güterbeförderungsleistungen und CO_2-Emissionen verliefen in den vergangenen zehn Jahren sehr unterschiedlich. So stieg der Wert der Importe zwischen 1995 und 2005 um 90%, die Menge der transportierten Güter und die Güterbeförderungsleistung erhöhte sich demgegenüber lediglich um 22% beziehungsweise 26%, während die CO_2-Emissionen um 42% anstiegen. Hier war vor allem die Verschiebung hin zu emissionsintensiveren Verkehrsträgern bedeutsam.

Tabelle 5.1: Transport der exportierten und importierten Güter außerhalb Deutschlands 1995 - 2005

	1995	2005	Veränderung 2005 gegenüber 1995 in %
Wert Miliarden Euro (jeweilige Preise)			
Exporte	428,7	896,6	109,2
Importe	395,7	753,1	90,3
Zusammen	824,4	1 649,8	100,1
Transportierte Gütermenge [2] Millionen Tonnen			
Exporte	245	390	59,1
Importe	491	599	22,1
Zusammen	736	989	34,4
Nachrichtlich:			
Transport von Gütern in Deutschland [1]	4 016	3 731	– 7,1
Güterbeförderungsleistung [2] Milliarden Tonnenkilometer			
Exporte	535	728	36,1
Importe	1 623	2 046	26,1
Zusammen	2 158	2 774	28,6
Nachrichtlich:			
Transport von Gütern in Deutschland [1]	431	581	34,8
CO_2-Emissionen [3] Millionen Tonnen			
Exporte	12,3	18,8	53,1
Importe	30,0	42,5	41,8
Zusammen	42,2	61,3	45,1
Nachrichtlich:			
Transport von Gütern in Deutschland [1]	50,2 [4]	56,4 [4]	12,4

1) Einschließlich Transitverkehr, ohne Erdgaspipelines im Inland.

2) Einschließlich Transportverpackung.

3) Einschließlich Umwandlungsverluste (Pipeline einschließlich Transportverluste).

4) Quelle: Straßenverkehr, Binnenschifffahrt, Bahn (Berechnung: Umweltbundesamt), Luftverkehr, Pipeline (Schätzung: Statistisches Bundesamt)

Interessant ist auch ein Blick auf die Art der transportierten Güter. 2005 waren über die Hälfte (52%) der importierten Güter Rohstoffe, knapp 5% land-, forstwirtschaftliche und Fischereierzeugnisse, der Rest (43%) entfiel auf andere Gütergruppen (insbesondere industrielle Halb- und Fertigwaren). Diese Verteilung spiegelt sich ähnlich auch in den CO_2-Emissionen. Bei den Exporten spielen die Rohstoffe erwartungsgemäß eine weit weniger bedeutsame Rolle (16%), rund 6% waren landwirtschaftliche Güter, während 78% der Güter auf sonstige Gütergruppen entfielen. Der Transport dieser sonstigen Gütergruppen in ihre Bestimmungsländer verursachte dabei rund 87% der CO_2-Emissionen.

Tabelle 5.2: Transport der exportierten und importierten Güter außerhalb Deutschlands 2005

Zusammengefaßte Gütergruppen	Importe	Exporte
Transportierte Gütermenge [1] Millionen Tonnen		
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Jagd, Fischereierzeugnisse	29,1	23,7
Rohstoffe	309,7	61,6
Sonstige Gütergruppen	260,2	305,1
Zusammen	599,1	390,4
Güterbeförderungsleistung [1] Milliarden Tonnenkilometer		
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Jagd, Fischereierzeugnisse	111,8	57,5
Rohstoffe	1 267,2	37,4
Sonstige Gütergruppen	667,1	633,0
Zusammen	2 046,1	728,0
CO_2-Emissionen [2] Millionen Tonnen		
Erzeugnisse der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Jagd, Fischereierzeugnisse	2,5	1,3
Rohstoffe	21,9	1,1
Sonstige Gütergruppen	18,1	16,4
Zusammen	42,5	18,8

1) Einschließlich Transportverpackung.

2) Einschließlich Umwandlungsverluste (Pipeline einschließlich Transportverluste).

6. Große Unterschiede zwischen der Güterbeförderungsleistung und den CO_2-Emissionen bei den Verkehrsträgern

Neben der Seeschifffahrt spielt der Straßenverkehr bei den Gütertransporten im Ausland eine bedeutsame Rolle. Beim Transport der exportierten Güter werden 45% über die Strasse transportiert, der Anteil an den gesamten Güterbeförderungsleistungen liegt bei 13%, der an den CO_2-Emissionen bei einem Drittel. Hintergrund ist, dass die – nahe gelegenen – europäischen Länder Haupthandelspartner der deutschen Exportwirtschaft sind.

Tabelle 6: Transport der exportierten und importierten Güter außerhalb Deutschlands nach Verkehrsträgern 2005

Verkehrsträger	transportierte Tonnen	Güterbeförderungsleistung	CO_2-Emissionen 1)
	Anteil in %		
		Exporte	
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Eisenbahnverkehr	11,6	3,2	3,2
Straßenverkehr	44,8	13,0	32,9
Binnenschifffahrt	12,4	1,7	2,2
Seeschifffahrt	27,3	80,1	29,2
Luftverkehr	0,3	1,0	31,0
Pipeline	3,6	0,9	1,6
		Importe	
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Eisenbahnverkehr	6,7	5,2	6,9
Straßenverkehr	27,4	5,3	16,7
Binnenschifffahrt	10,1	1,7	2,6
Seeschifffahrt	30,7	72,9	33,8
Luftverkehr	0,2	0,3	13,4
Pipeline	24,9	14,6	26,6
		Zusammen	
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Eisenbahnverkehr	8,6	4,7	5,8
Straßenverkehr	34,3	7,3	21,7
Binnenschifffahrt	11,0	1,7	2,5
Seeschifffahrt	29,3	74,8	32,4
Luftverkehr	0,2	0,5	18,7
Pipeline	16,5	11,0	18,9

1) Einschließlich Umwandlungsverluste.

Von den Importgütern kommen etwas mehr als ein Viertel (27%) über die Straße an die deutschen Grenzen. Dabei wird nur 5% der Güterbeförderungsleistung bezogen auf die Importe erbracht und es entstehen 17% der CO_2-Emissionen.

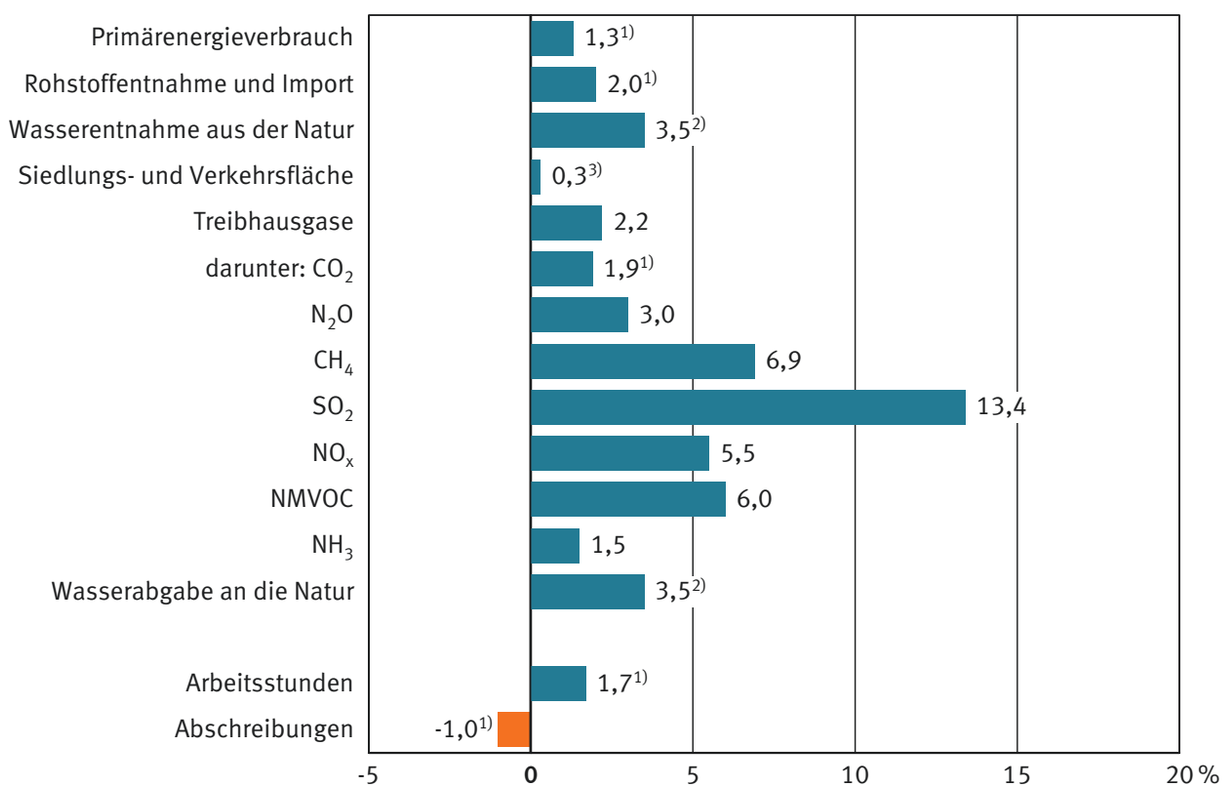
Besonders deutlich fallen beförderte Mengen, Beförderungsleistung und CO_2-Emissionen beim Luftverkehr auseinander. Bezogen auf Im- und Exporte zusammen werden 0,2% der Mengen transportiert und 0,5% der Beförderungsleistung erbracht, es entstehen aber fast 19% der Emissionen. Hier wirkt sich der vergleichsweise hohe Energieverbrauch im Luftverkehr aus.

Einsatz von Umweltressourcen für wirtschaftliche Zwecke

Die Effizienz bei der Nutzung der natürlichen Einsatzfaktoren – gemessen als Produktivität, d. h. als wirtschaftliche Leistung (preisbereinigtes Bruttoinlandsprodukt) je Einheit eines Einsatzfaktors – erhöhte sich für alle im Schaubild betrachteten Faktoren zwischen 1995 und 2005 (teilweise abweichendes aktuelles Jahr).

Der Anstieg der Produktivität der Einsatzfaktoren Rohstoffe und Energie, die auch in die Nachhaltigkeitsberichterstattung der Bundesregierung eingehen, lag zwischen 1995 und 2006 bei 23,8% bzw. 15,6%. Im Jahresdurchschnitt waren das im Gesamtzeitraum + 2,0% bei der Rohstoffproduktivität und + 1,3% bei der Energieproduktivität. Die Produktivitäten der Nutzung der Umwelt als Senke für Rest- und Schadstoffe im Zeitraum 1995 bis 2005 haben noch stärker zugenommen, so z. B. um 2,2% jährlich bei Treibhausgasen (darunter + 1,9% bei CO_2 aus der Entwicklung zwischen 1995 bis 2006) und um jährlich durchschnittlich 5,5% bei NO_x. Die Produktivität bei SO_2 ist auf mehr als das Doppelte (+ 13,4% jährlich) gestiegen, in erster Linie bedingt durch den Einsatz von Rauchgasentschwefelungsanlagen. Die Produktivität der Nutzung von Flächen für die Besiedlung und für den Verkehr hat zwischen 1996 und 2005 um 3,1% (oder um 0,3% jährlich) zugenommen. Eine wichtige Vergleichsgröße in

Einsatz von Umweltressourcen für wirtschaftliche Zwecke
Produktivität (Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt je Einheit)
1995 - 2005
Durchschnittliche jährliche Veränderung in %



1) Aktuelles Jahr 2006.
2) Aktuelles Jahr 2004.
3) Veränderung 2005 gegenüber 1996.

Statistisches Bundesamt

diesem Zusammenhang ist die Entwicklung des Einsatzes von Arbeit. Zwischen 1995 und 2006 hat sich die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden um 2,7% verringert. Die Arbeitsproduktivität hat sich jedoch um 20,4% und damit um jährlich durchschnittlich 1,7% erhöht und liegt somit in etwa bei der Größenordnung der Entwicklung der Energie- und Rohstoffproduktivität. Die Kapitalproduktivität – gemessen als das Verhältnis von Bruttoinlandsprodukt zu den realen Abschreibungen – ging in dem betreffenden Zeitraum um 1,0% jährlich zurück.

Betrachtet man zusätzlich die Zeiträume 1995 bis 2000 und 2000 bis 2005 getrennt, so sind für den Zeitraum von 1995 bis 2000 durchgehend Produktivitätsfortschritte zu beobachten. Insbesondere einzelne Luftemissionen weisen hohe positive Veränderungsraten auf. Für den Zeitraum 2000 bis 2005 zeigt sich eine gegenüber dem Zeitraum 1995 bis 2000 abgeschwächte Entwicklung. Bei fast allen Umwelteinsatzfaktoren hat sich die Produktivitätsverbesserung verlangsamt.

Berechnungsmethoden

Anhang A

Zur Methode der Berechnung der (indirekten) Energie zur Herstellung der Import-und Exportgüter

Die Berechnung der indirekten Energie für bestimmte Güterkategorien erfolgt auf Basis von Input-Output-Tabellen (IOT) und von Angaben zum physischen Energieeinsatz der einzelnen Produktionsbereiche. Die Input-Output Tabellen des Statistischen Bundesamtes sind nach 71 Produktionsbereichen und Gütergruppen unterteilt. Für den Zweck der energetischen Input-Output-Analyse wurden die Energiebereiche und Produktionsbereiche mit einem hohen spezifischen Energieeinsatz (Chemie, Herstellung von NE-Metallen) weiter unterteilt.

In den Input-Output-Tabellen wird sowohl der Einsatz von Gütern in der inländischen Produktion (Vorleistungsverflechtung) als auch die Verwendung von Gütern in den Kategorien der Endverwendung (Konsum, Investition, Exporte) unterteilt nach Gütergruppen gezeigt. Mit Hilfe der I/O-Analyse erfolgt eine Zurechnung des gesamten Vorleistungseinsatzes zu den Kategorien und Gütern der Endverwendung. Für diese Zurechnung wird die sogenannte „Leontief-Inverse“ benutzt, die angibt, wie viele Inputs – über die gesamte Herstellungskette hinweg – benötigt werden, um eine Einheit eines bestimmten Gutes herzustellen.

Bei der Berechnung des Energieeinsatzes zur Herstellung von Export- und Importgütern werden zunächst die Produktionswerte ermittelt, die zur Herstellung der Güter auf den Vorstufen benötigt werden. Diese Produktionswerte der verschiedenen Produktionsbereiche werden dann mit den spezifischen Energieeinsatzkoeffizienten dieser Produktionsbereiche verknüpft. Dadurch kann sowohl der gesamte Energieeinsatz einzelner Produktionsbereiche bei der Herstellung von Export- (und Import-) Gütern als auch der Energiegehalt bestimmter Exportgüter bestimmt werden.

Bei der Analyse des Energiegehalts von Gütern ist die Berechnung der auf Importe entfallenden (indirekten) Energie von großer Bedeutung. Diese Berechnung kann auf verschiedene Art erfolgen. Werden nur Angaben aus der inländischen Input-Output-Tabelle benutzt, dann erfolgt eine Abschätzung der indirekten Energie (und Produktion) anhand der Annahme der inländischen Technologie. Die Ergebnisse geben dann an, welcher Output und wie viel Energie benötigt würden, wenn die Importgüter im Inland hergestellt worden wären. Da die Importe im Ausland hergestellt wurden, gibt die Größe dann zugleich an, wie viel Energie im Inland durch die Importe „eingespart“ wurde.

Die Berechnung der indirekten Energie der Importe kann andererseits im Prinzip auch mit Hilfe von Input-Output-Tabellen für die einzelnen Bezugsländer der Importe erfolgen. Dies erfordert jedoch eine sehr komplexe, länderspezifische Analyse mit einer umfassenden Datenbasis. Eine derartige Datenbasis liegt dem Statistischen Bundesamt nicht vor.

Um zu einer verbesserten Abschätzung der indirekten Energie der Importe zu kommen, wurde zwar von der Annahme der inländischen Technologie ausgegangen, aber für ausgewählte, energetisch bedeutende Produktionsbereiche (zum Beispiel die Herstellung von Elektrizität, Stahl und Aluminium) wurden spezifische Energieeinsatzkoeffizienten benutzt, die den unterschiedlichen Gegebenheiten bei der Produktion der Importgüter Rechnung tragen.

Zur Methode der Berechnung der CO_2-Emissionen beim Transport deutscher Außenhandelsgüter

Den Berechnungen der CO_2-Emissionen beim Transport deutscher Im- und Exportgüter liegt das Territorialprinzip zugrunde, das heißt einbezogen ist der Transport im Ausland ab der deutschen Grenze (Exporte) beziehungsweise bis zur deutschen Grenze (Importe).

Basis für die Berechnungen sind Ergebnisse der Außenhandels- und der Verkehrsstatistiken über die Importe und Exporte an der deutschen Grenze in physischen Einheiten (Tonnen), nach Güterarten (unterteilt in 31 Hauptgütergruppen), Ländern (circa 225 Staaten) und Verkehrsträgern (Straßenverkehr, Luftfahrt, Hochseeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Güterbahnverkehr und Pipelines). Diese Daten werden um geschätzte Verpackungsgewichte ergänzt.

Hinsichtlich der Länder sind die jeweiligen Ursprungs- beziehungsweise Bestimmungsländer der Güter maßgeblich – auch wenn die Importe beziehungsweise Exporte über dritte Länder durchgeführt werden (zum Beispiel von Brasilien über den Hochseehafen Rotterdam nach Deutschland). Als Ursprungsland gilt das Land, in dem ein Importgut hergestellt wurde, Bestimmungsland ist das Land, in dem das Exportgut verwendet wird. Der Transitverkehr in deutschen Freihäfen (zum Beispiel Hamburg) wird nicht den deutschen Im- und Exporten zugerechnet und ist daher nicht in den Berechnungen enthalten.

Hinsichtlich der verwendeten Verkehrsträger wurden Annahmen über die Transportketten getroffen in Abhängigkeit von den Ländern (Europa, Übersee etc.) und der Art der transportierten Güter (Massengüter, Erdöl etc.). Als Transportmittel in den Partnerländern wurde vom Institut für Energie- und Umweltforschung aus Heidelberg (Ifeu) ein durchschnittlicher Verkehrsträgermix ermittelt, der in die Berechnungen eingegangen ist. In der Hochseeschifffahrt wurden zudem Annahmen hinsichtlich der Leerfahrten getroffen und entsprechend einbezogen.

Die eigentlichen Berechnungen erfolgen in drei Schritten:

In einem ersten Schritt werden die Güterbeförderungsleistungen (in Tonnenkilometern) nach Ländern, Güterarten und Verkehrsträgern berechnet. Dazu werden die Entfernungen (in Kilometern) zwischen den Wirtschaftszentren der Ursprungs- beziehungsweise Bestimmungsländer und der deutschen Grenze mit den ein- oder ausgeführten Gütermengen (in Tonnen) multipliziert.

Die Güterbeförderungsleistung ist eine wichtige Komponente zur Berechnung des direkten Energieverbrauchs, der beim Transport der Außenhandelsgüter entsteht. Für die Berechnung des Energieaufwands in Joule (zweiter Schritt) werden die Güterbeförderungsleistungen mit spezifischen Energiekoeffizienten (in Joule pro Tonnenkilometer), die das Ifeu bereitgestellt hat, multipliziert. Diese Energiekoeffizienten sind für spezifische Angaben verfügbar, zum Beispiel für unterschiedliche Verkehrsträger, länderspezifische Angaben (zum Beispiel LKW in USA, Pipeline in Russland), die Qualität der Verkehrsträger (zum Beispiel ältere versus moderne Flotte bei der Luftfahrt), güterspezifische Angaben (zum Beispiel Massengut oder voluminöses Gut) und Länge der Strecke (maßgeblich für Flugverkehr wegen unterschiedlichem Energieverbrauch bei kurzen beziehungsweise langen Strecken).

Zwischen Energieverbrauch und CO_2-Emissionen besteht eine enge Korrelation. So kann man in einem abschließenden dritten Schritt die berechneten Energieaufwendungen (in Joule) mit den gängigen CO_2-Emissionskoeffizienten (in Tonnen pro Joule)

multiplizieren und erhält CO_2-Emissionen (in Tonnen). Die CO_2-Emissionskoeffizienten (Angaben des Umweltbundesamtes - UBA) sind nach verschiedenen Energieträgern (Diesel, Kerosin, Schweröl etc.) unterscheidbar. In die Emissionsberechnungen sind außerdem CO_2-Emissionen einbezogen, die bei der Herstellung von Strom und Mineralölerzeugnissen entstanden sind (sogenannte Umwandlungsverluste).

Die CO_2-Emissionen des inländischen Güterverkehrs basieren auf Berechnungen des Umweltbundesamtes (UBA), das Daten zu den Verkehrsträgern Straßenverkehr, Binnenschifffahrt und Bahn liefert. Diese Berechnungen wurden mit Hilfe des Computerprogramms „TREMOD - Transport Emission Model“ erstellt. Die Ergebnisse wurden um Berechnungen der Umweltökonomischen Gesamtrechnungen für die Verkehrsträger Luftfahrt und Pipeline ergänzt.

Zur Methode der Ermittlung der internationalen Passagierflugleistungen sowie der damit verbundenen CO_2-Emissionen

Internationale Passagierflüge sind grenzüberschreitende Flugbewegungen von einem Flughafen innerhalb Deutschlands nach einem Flughafen außerhalb Deutschlands bzw. umgekehrt.

Erläuterung zu Verkehrsleistungen: Bei der Berechnung der Verkehrsleistungen (Personenkilometer: Pkm) werden alle Flüge einbezogen, die einen ausgewählten Flugplatz berühren. Die Ermittlung der für die Berechnung der Verkehrsleistungen benötigten Flugkilometer erfolgt auf der Grundlage von Großkreisentfernungen (Great Circle Distances). Es werden neben den über Deutschland geflogenen Kilometern bei Auslandsflügen außerdem die von der deutschen Grenze bis zum nächsten ausländischen Flughafen anfallenden Entfernungen und umgekehrt berücksichtigt.

Die Berechnung der CO_2-Emissionen basiert auf den inländischen Bunkerungen an Kerosin sowie den zugehörigen CO_2-Emissionskoeffizienten[1]. Mangels detaillierter Informationen wird angenommen, dass die nationalen Flugleistungen zusammen mit den abgehenden internationalen Flugleistungen mit der Bunkerungsmenge innerhalb Deutschlands bestritten werden. Die Berechnung basiert auf den Flugleistungen insgesamt – für Güter- und Passagiertransport. Für Güter- und Passagiertransport wird trotz vermutlich leicht unterschiedlicher Verbräuche, die sich jedoch (noch) nicht spezifizieren lassen, ein identischer Verbrauch angenommen (unter Berücksichtigung des Umrechnungsfaktors 1 zu 10)[2].
Es wird zwischen Langstrecken- und Kurz-/Mittelstreckenflügen[3] unterschieden und ein im Durchschnitt 51% höherer Verbrauch für die Kurz-/Mittelstrecken angesetzt[4].

Das Schaubild 8 im Statement zeigt die gesamte internationale Flugleistung des Passagierflugverkehrs – ohne Güterflugverkehr. Um zu den zugehörigen CO_2-Emissionen zu gelangen, wird angenommen, dass der ankommende internationale Flugverkehr analoge Verbräuche an Kerosin aufweist, wie der abgehende, der über die Bunkerungen ermittelt wird.

1) Der CO_2-Emissionsfaktor von Kerosin beträgt laut Umweltbundesamt 73 265 kg/TJ ab dem Jahr 2000 und davor 74 000 kg/TJ.
2) 10 Personenkilometer (Pkm) entspricht 1 Tonnenkilometer (tkm).
3) Als Kurz-/Mittelstreckenflüge werden die innereuropäischen Flüge (abgehend und ankommend) angesehen – alle übrigen transnationalen Flüge werden als Langstreckenflüge behandelt.
4) Quelle: Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu), Heidelberg.

Glossar

Anhang B

Direkte CO_2-Emissionen beim Transport von Außenhandelsgütern
CO_2-Emissionen, die außerhalb des deutschen Territoriums beim Transport von ein- und ausgeführten Gütern entstehen. Berücksichtigt ist die Entfernung zwischen deutscher Grenze und dem jeweiligen Ursprungs- beziehungsweise dem Empfangsland. Einbezogen sind auch CO_2-Emissionen bei der Herstellung von Strom und Mineralölerzeugnissen (sogenannte Umwandlungsverluste), die für die Transporte benötigt werden.

Direkte Energie
(Primär-) Energieverbrauch der inländischen Produktionsbereiche und privaten Haushalte, Exporte von Energie sowie Bestandsveränderungen.

Energieintensität
Die Energieintensität (oder der spezifische Energieverbrauch) eines Produktionsbereichs gibt an, wie viel Energie zur Erwirtschaftung einer Einheit der dort erzielten wirtschaftlichen Leistung (Wertschöpfung) verbraucht wurde. Bei der Darstellung der Energieintensität im Zeitablauf wird die wirtschaftliche Bezugsgröße in preisbereinigter (deflationierter) Form zugrunde gelegt.

Endenergieverbrauch
Der energetisch genutzte Teil des Energieangebotes im Inland nach der Umwandlung, der unmittelbar der Erzeugung von Nutzenergie dient.

Güterbeförderungsleistung
Die Güterbeförderungsleistung wird in Tonnenkilometern (tkm) gemessen. Dabei werden die transportierten Güter in Tonnen (t) mit der beim Transport zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km) multipliziert.

Indirekte Energie
Energieverbrauch bei der Herstellung der Güter. Der indirekte Energieverbrauch im Inland bezieht sich auf den Einsatz von Energie bei der inländischen Güterherstellung. Das gesamte Aufkommen an indirekter Energie bezieht sich auf die insgesamt – im In- und Ausland – benötigte Energie zur Herstellung der Güter der letzten Verwendung (Konsum- und Investitionsgüter, Exporte), enthält also neben der indirekten Energie im Inland auch die Energie, die für die Herstellung der Importgüter benötigt wird.

Inlandsverbrauch
Inländische Verwendung von Gütern für Konsum- oder Investitionszwecke (einschließlich Vorratsveränderungen).

Joule (J)
Newtonmeter oder Wattsekunde.
Einheiten: Kilo (k): 10^3, Mega (M): 10^6, Giga (G): 10^9, Tera (T): 10^{12}, Peta (P): 10^{15}, Exa (E):10^{18}

Kumulierte Energie
Die Summe von direktem und indirektem Energieverbrauch.

Letzte Verwendung (von Gütern)
Gesamte Verwendung abzüglich Vorleistungen. Umfasst die Güter der Verwendungsseite des Inlandsprodukts: den Konsum der privaten Haushalte, der privaten Organisationen ohne Erwerbszweck und des Staates, die Bruttoanlageinvestitionen (Ausrüstungs- und Bauinvestitionen), die Vorratsveränderungen sowie den Außenbeitrag.

Primärenergieverbrauch (PEV) im Inland
Der Primärenergieverbrauch ist der um die Doppelzählungen aus der Energieumwandlung bereinigte Energieverbrauch. Er kann aufkommensseitig und verwendungsseitig berechnet werden.
Aufkommensseitig: Summe aus der Gewinnung im Inland (ohne umgewandelte Energie), den Bestandsveränderungen sowie dem Außenhandelssaldo abzüglich den Hochseebunkerungen.
Verwendungsseitig: Summe aus Endenergieverbrauch, dem nicht-energetischen Verbrauch sowie dem Saldo im Umwandlungsbereich.

Produktionsbereiche
Darstellungsbereiche in den Input-Output-Tabellen (IOT). Die Produktionsbereiche werden in der Input-Output Rechnung unter streng fachlichen Gesichtspunkten gebildet und als homogene Produktionseinheiten abgegrenzt. Sie sind jeweils durch die Herstellung einer bestimmten Gütergruppe charakterisiert. Sie produzieren jeweils nur die Güter einer Gütergruppe, und zwar alle und nur diese. In den IOT des Statistischen Bundesamtes wird nach 71 Produktionsbereichen unterschieden.

Treibhausgase
Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4), Lachgas (N_20), Schwefelhexaflourid (SF_6), wasserstoffhaltige Flourkohlenwasserstoffe (H-FKW), perflourierte Kohlenwasserstoffe (FKW)

Vorleistungen
Güter (Waren und Dienstleistungen), die inländische Wirtschaftseinheiten von anderen (in- und ausländischen) Wirtschaftseinheiten beziehen und im Berichtszeitraum im Zuge der Produktion verbrauchen.

VGR-Konzept (Konzept der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen)
In den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR) wird die Nutzung von Umweltressourcen in enger Anlehnung an die Konzepte der VGR ausgewiesen. Das VGR-Konzept stellt die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Wirtschaftseinheiten dar, die ihren ständigen Sitz oder Wohnsitz im Wirtschaftsgebiet haben. Wirtschaftseinheiten, die ihren ständigen Sitz nicht im deutschen Wirtschaftsgebiet haben, werden der „Übrigen Welt“ zugeordnet. Das VGR-Konzept unterscheidet sich beispielsweise hinsichtlich des Nachweises des Energieverbrauchs und der CO_2-Emissionen von einem Nachweis nach dem Territorialkonzept, dem eine gebietsbezogene Berechnung der Umweltnutzung zugrunde liegt. In den UGR wird dementsprechend der Energieverbrauch der inländischen Schifffahrt und Luftfahrt einschließlich der Bunkerungen im In- und Ausland erfasst, während in den Energiebilanzen der gesamte Absatz von Treibstoffen an die internationale Schifffahrt (Position „Hochseebunkerungen“) und Luftfahrt (Luftverkehr) im Inland nachgewiesen wird. Ebenso weichen die nationalen Emissionsinventare, die im Rahmen der Kyoto-Berichterstattung erstellt werden, vom Nachweis nach dem VGR-Konzept ab. Die Inventare beziehen insbesondere die internationale Luftfahrt und Schifffahrt nicht mit ein.

Unser Service für SIE !

Das Statistische Bundesamt bietet Ihnen zu den Daten aus den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen sowie zum Gesamtgebiet der amtlichen Statistik einen umfassenden Informationsservice.

Internet

Auf der Themenseite „Umwelt – Umweltökonomische Gesamtrechnungen“ der Homepage des Statistischen Bundesamtes (http://www.destatis.de) veröffentlichen wir weitere Ergebnisse und Informationen zu den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR).

Neben einer Reihe von ausgewählten Tabellen zu den Themenbereichen „Energie, Rohstoffe, Emissionen“, „Flächennutzung“, „Umweltindikatoren“ und „Umweltschutzmaßnahmen“ werden auf den entsprechenden Seiten Links zu weiteren Publikationen und Informationen zu den genannten Themen angeboten.

Zudem bieten wir Ihnen den UGR-NEWSLETTER an, der Sie regelmäßig per E-Mail über interessante Neuigkeiten und aktuelle Veröffentlichungen aus dem Bereich der Umweltökonomischen Gesamtrechnungen des Statistischen Bundesamtes unterrichtet.

Zur Registrierung ihrer E-Mail-Adresse senden Sie uns diese bitte an folgende Adresse:
ugr-newsletter@destatis.de

Die vorliegende Publikation kann unter dem Pfad „Presse – Pressekonferenzen“ aus dem Internet kostenfrei heruntergeladen werden.

Unter http://www.destatis.de und dem Link „Presse – Pressemitteilungen“ finden Sie alle aktuellen Pressemitteilungen und können nach Thema oder Veröffentlichungsdatum recherchieren. Für Ihre Planung bieten wir in unserer „Terminvorschau“ eine Vorschau auf die Pressemitteilungen der Folgewoche. Unter „Information und Service“ können Sie sich zudem in unseren „E-Mail-Presseverteiler“ eintragen.

Persönlicher Informationsservice über Post, Telefon, Telefax und E-Mail

Sie erreichen uns montags bis donnerstags von 8 bis 17 Uhr und freitags von 8 bis 15 Uhr.

Journalisten wenden sich bitte direkt an die Pressestelle unter der Rufnummer (0611) 75-3444, die Faxverbindung lautet (0611) 75-3976 und die E-Mail-Anschrift ist presse@destatis.de.

Ihre Anfragen werden von uns schnellstmöglich beantwortet oder an einen auf Ihre Belange direkt eingehenden Experten weitergeleitet. Für Interviews vermitteln wir Ihnen sachkundige Gesprächspartner.

Gerne beantworten wir Ihnen individuelle Fragen zu den Inhalten der vorliegenden Broschüre, bitte wenden Sie sich an:

Umweltökonomische Gesamtrechnungen / Gruppe IIIE,
Telefon: (0611) 75-4585
E-Mail: ugr@destatis.de

Oder schreiben Sie uns:
Statistisches Bundesamt
Gruppe IIIE
Gustav-Stresemann-Ring 11
65189 Wiesbaden

Allgemeine Fragen zum Statistischen Bundesamt und seinem Datenangebot beantworten Ihnen die Kolleginnen und Kollegen des Allgemeinen Informationsservice:
Telefon: (0611) 75-2405
Telefax: (0611) 75-3330
Kontaktformular: www.destatis.de/kontakt

Wenden Sie sich an uns, wir helfen Ihnen gerne weiter!