

Güter- und Personenseeverkehr 1997-2002

*Umschlag von 3 054 Mio. Tonnen Gütern in den Häfen der EU-15 im Jahr 2002, ein Anstieg von 5 % seit 1997
Rio-Antirio (EL) zweitwichtigste Fährverbindung in der EU-15*

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

8/2004

Autor
Georgios Xenellis

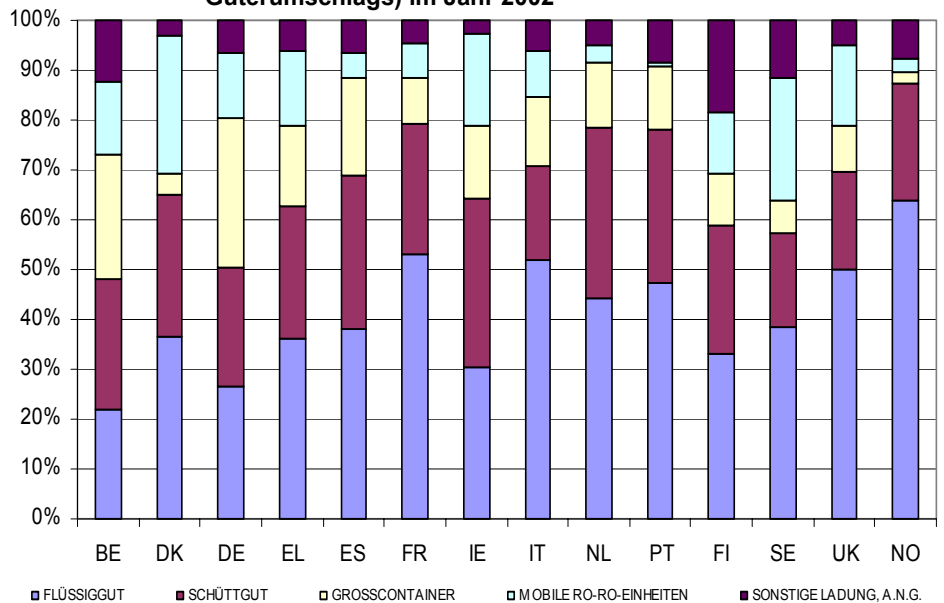
Inhalt

Das Wichtigste in Kürze	1
Vorbemerkung.....	2
Güterverkehr nach Mitgliedstaaten und Ladungsarten	2
Güterverkehr nach Zielhäfen ...	3
Güterseeverkehr nach Schiffstypen.....	4
Personenseeverkehr.....	5



Manuskript abgeschlossen: 30.06.2004
ISSN 1562-1332
Katalognummer: KS-NZ-04-008-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2004

Abbildung 1: Anteil der Ladungsarten (eingehender und ausgehender Verkehr) in den wichtigsten Häfen (in % des gesamten Güterumschlags) im Jahr 2002



*Mobile Ro-Ro-Einheiten: roll on-roll off; selbstfahrend oder nicht selbstfahrend.

Das Wichtigste in Kürze

2002 wurden in den Seehäfen der EU-15 3 054 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Rund zwei Drittel dieser Güter wurden gelöscht, das restliche Drittel wurde verladen. In allen Mitgliedstaaten werden mehr Güter gelöscht als verladen.

Mit 558 Mio. Tonnen umgeschlagener Güter liegt das VK 2002 bei der Beförderung von Gütern im Seeverkehr mit einem Anteil von 18 % der Güter im gesamten Güterverkehr der EU-15 an erster Stelle. Hinter dem VK liegen Italien mit einem Anteil von 15 %, die Niederlande (14 %) und Spanien (11 %). 43 % der 2002 in der EU-15 insgesamt umgeschlagenen Ladung, entsprechend 1 256 Mio. Tonnen, sind Flüssiggüter.

Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Hamburg und Le Havre waren auch im Jahr 2002 die fünf größten Häfen der EU-15. Berücksichtigt man die norwegischen Daten, steht Bergen an fünfter Stelle, knapp hinter Hamburg, aber deutlich vor Le Havre.

Hinsichtlich der Abgangs- und Bestimmungshäfen der beförderten Güter ergibt sich in den einzelnen Mitgliedstaaten ein sehr unterschiedliches Bild. In den Niederlanden, Belgien, Deutschland und Irland (kleine Länder oder Länder mit geringer Küstenlänge) ist der Anteil des inländischen Verkehrs sehr niedrig, in Griechenland, dem Vereinigten Königreich, Dänemark, Italien und Spanien dagegen hoch.

In den meisten Mitgliedstaaten sind Stückgutfrachtschiffe der vorherrschende Schiffstyp im Seeverkehr.

Schätzungen zufolge wurden 2002 in den Häfen der EU-15 405 Mio. Fahrgäste abgefertigt. Anders als im Güterverkehr sind hier keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Zahlen der an Bord und der von Bord gehenden Fahrgäste festzustellen, was darauf zurückzuführen ist, dass der größte Teil des Verkehrs auf den wichtigsten Fährverbindungen abgewickelt wird.

Vorbemerkung

Diese Ausgabe von "Statistik kurz gefasst" beruht auf Daten, die im Rahmen der EU-15-Seeverkehrsrichtlinie (Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs) erhoben werden. Da die Daten erst

seit relativ kurzer Zeit erfasst werden, haben noch nicht alle Mitgliedstaaten für den Zeitraum 1997-99 Daten über sämtliche Aspekte übermittelt. Anmerkungen zu einzelnen Mitgliedstaaten werden im Abschnitt "Wissenswertes zur Methodik" aufgeführt.

Güterverkehr nach Mitgliedstaaten und Ladungsarten

Tabelle 1 gibt Aufschluss über den Güterumschlag (in Mio. Tonnen) in den Häfen der EU-15. Die Gesamtangaben (eingehender und ausgehender Verkehr) sind mit Vorsicht zu betrachten, da im inländischen Verkehr einige Vorgänge doppelt gezählt werden (Laden und Löschen von Gütern). Wenn man dies berücksichtigt, wurden 2002 in der EU-15 3054 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Rund zwei Drittel dieser Güter wurden gelöscht, das restliche Drittel wurde verladen. In allen Mitgliedstaaten werden mehr Güter gelöscht als verladen. Der Anteil der gelöschten Güter stieg 2002 in den Niederlanden und in Portugal auf 77 %, (der Anteil der verladenen Güter lag bei 23 %), während in den skandinavischen Ländern der Anteil der gelöschten Güter zwischen 52 % und 54 % liegt. Auch für Griechenland sind die Zahlen relativ niedrig (54 % Löschen und 46 % Laden). Insgesamt stieg das Umschlagsvolumen 2002 im Vergleich zu 1997 um 5 % an. Es ist jedoch anzumerken, dass Dänemark gegenüber 1997 einen Rückgang des Umschlagsvolumens verzeichnet: es sank

von 124 Mio. Tonnen 1997 auf 94 Mio. Tonnen 2002 (ein Rückgang von 24 %), der vor allem darauf zurückzuführen ist, dass weniger Kohle befördert wird. Demgegenüber stiegen die Zahlen in Finnland am deutlichsten an, nämlich von 75 Mio. auf 99 Mio. Tonnen (ein Anstieg von 32 %), was unter anderem dadurch zu erklären ist, dass der inländische Verkehr bis 2000 nicht erfasst wurde. Das Gesamtumschlagsvolumen blieb 2002 gegenüber dem Vorjahr mehr oder weniger unverändert (+0,9 %), obwohl in Spanien (+3,5 %, aufgrund der Tatsache, dass Daten für mehr Häfen vorliegen) und Finnland (+3,1 %) ein Anstieg beobachtet werden konnte. Der deutlichste Rückgang der Volumina wurde für Irland gemeldet (-2 %). Mit 558 Mio. Tonnen umgeschlagener Güter liegt das VK 2002 bei der Beförderung von Gütern im Seeverkehr mit einem Anteil von 18 % der Güter im gesamten Güterverkehr der EU-15 an erster Stelle. Nach dem VK folgen Italien mit einem Anteil von 15 %, die Niederlande (14 %) und Spanien (11 %).

Tabelle 1: Seeverkehr: Bruttogewicht des Güterumschlags in allen Häfen in Mio. Tonnen

	1997		1998		1999		2000		2001		2002	
	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR
BE	100.0	61.6	110.9	60.1	102.5	63.1	110.9	68.4	107.0	67.2	104.6	69.2
DK	71.6	52.4	59.2	45.8	54.4	42.8	52.9	43.7	51.7	42.3	50.4	43.9
DE	140.5	72.9	144.9	72.5	143.1	78.5	152.2	90.3	156.5	89.6	153.9	92.4
EL	59.5	41.8	66.2	44.3	67.4	45.2	75.3	52.5	63.4	49.1	59.5	51.6
ES	184.9	85.7	198.0	82.2	213.0	82.7	171.6	63.3	229.4	85.7	241.0	85.0
FR	222.3	82.8	234.7	84.3	227.4	87.7	243.9	92.6	231.8	86.4	232.8	86.2
IE	25.6	10.8	28.7	11.3	30.7	12.2	31.7	13.6	32.6	13.2	32.2	12.7
IT	321.7	137.5	335.2	140.4	327.8	135.1	315.2	131.5	318.4	126.4	322.8	135.1
NL	313.2	89.0	320.0	85.4	304.2	91.5	315.9	90.0	317.3	88.5	318.1	95.2
PT	40.7	14.0	43.4	14.2	45.4	13.4	43.8	12.6	43.8	12.4	42.8	12.8
FI	39.1	36.2	39.0	37.5	38.1	39.3	41.1	39.6	50.7	45.4	51.5	47.6
SE	79.0	70.9	85.2	70.5	83.4	73.0	86.8	72.5	82.9	69.9	84.1	70.5
UK	294.9	263.5	306.0	262.4	306.9	258.6	316.3	256.7	328.9	237.5	320.8	237.5
NO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	65.4	124.5
EU-15	1893.2	1018.9	1971.5	1010.9	1944.3	1023.1	1957.6	1027.2	2014.4	1013.6	2014.6	1039.8

Abbildung 1 auf der Titelseite gibt Aufschluss über den Güterumschlag nach Art der Ladung. 43 % der 2002 in der EU-15 insgesamt umgeschlagenen Ladung, entsprechend 1256 Mio. Tonnen, sind Flüssiggüter. Dieser Anteil liegt in Frankreich bei 53 %, in Italien bei 52 % und im Vereinigten Königreich (aufgrund bedeutender Mengen Nordseeöl) bei 50 %, während er in Belgien lediglich 22 % und in Deutschland 27 % ausmacht. Vor allem in den Niederlanden (141 Mio. Tonnen), dem Vereinigten Königreich (106 Mio. Tonnen) und Spanien (101 Mio. Tonnen) werden große Mengen Schüttgut umgeschlagen.

Auch in Irland ist der Anteil an Schüttgut beträchtlich. In Deutschland und Belgien spielt mit einem Anteil von 30 % bzw. 25 % der Containerumschlag eine wichtige Rolle, in Dänemark und Schweden hingegen entfällt ein beachtlicher Teil des Güterumschlags auf mobile Ro-Ro-Einheiten (27 % bzw. 24 % der insgesamt beförderten Güter). In Finnland schließlich machen „sonstige Ladungen“ einen wichtigen Anteil aus (18 % des Gesamtvolumens), die Kategorie, die forstwirtschaftliche Erzeugnisse umfasst.

Tabelle 2: Die 15 wichtigsten Häfen gemessen am Bruttogewicht des Güterumschlags (in 1000 Tonnen)

	1997	2000	2001	2002	Veränderung 1997-2002 (%)
1	Rotterdam (NL) 303 427	Rotterdam (NL) 302 485	Rotterdam (NL) 296 620	Rotterdam (NL) 302 744	-0.2
2	Antwerpen (BE) 104 592	Antwerpen (BE) 115 988	Antwerpen (BE) 114 777	Antwerpen (BE) 113 937	8.9
3	Marseille (FR) 92 936	Marseille (FR) 91 279	Marseille (FR) 89 518	Marseille (FR) 89 244	-4.0
4	Hamburg (DE) 69 583	Hamburg (DE) 76 950	Hamburg (DE) 82 948	Hamburg (DE) 86 724	24.6
5	Le Havre (FR) 58 207	Le Havre (FR) 63 883	Le Havre (FR) 65 356	Bergen (NO) 85 344	:
6	London (UK) 55 692	Grimsby & Immingham (UK) 52 501	Grimsby & Immingham (UK) 54 831	Le Havre (FR) 63 754	9.5
7	Tees & Hartlepool (UK) 51 249	Tees & Hartlepool (UK) 51 472	Tees & Hartlepool (UK) 50 842	Grimsby & Immingham (UK) 55 723	16.1
8	Grimsby & Immingham (UK) 47 991	London (UK) 47 892	London (UK) 50 654	London (UK) 51 185	-8.1
9	Triest (IT) 46 664	Dünkirchen (FR) 44 318	Amsterdam (NL) 48 073	Tees & Hartlepool (UK) 50 447	-1.6
10	Genua (IT) 43 633	Triest (IT) 44 015	Triest (IT) 44 712	Amsterdam (NL) 48 460	31.2
11	Forth (UK) 43 102	Genua (IT) 43 797	Genua (IT) 43 134	Genua (IT) 44 408	1.8
12	Amsterdam (NL) 36 942	Wilhelmshaven (DE) 43 402	Dünkirchen (FR) 41 909	Dünkirchen (FR) 44 301	21.7
13	Taranto (IT) 36 720	Amsterdam (NL) 42 044	Forth (UK) 41 607	Triest (IT) 43 717	-6.3
14	Wilhelmshaven (DE) 36 443	Forth (UK) 41 143	Algeciras (ES) 41 134	Algeciras (ES) 42 242	23.4
15	Dünkirchen (FR) 36 406	Bremen & Bremerhaven (DE) 39 224	Wilhelmshaven (DE) 40 850	Forth (UK) 42 202	-2.1

Die 15 wichtigsten Häfen gemessen am Bruttogewicht des Güterumschlags sind in Tabelle 2 aufgeführt. Die fünf führenden Häfen - Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Hamburg und Le Havre - konnten ihre Stellung seit 1997 halten. Besonders hervorzuheben ist die Bedeutung von Rotterdam, da (2002) in diesem Hafen allein 27 % des in den 15 wichtigsten EU-15-Häfen umgeschlagenen Gütervolumens umgeschlagen wurden. 2002 schiebt sich der norwegische Hafen Bergen auf Platz fünf der Rangordnung. Die norwegischen Behörden haben nämlich 2002 erstmals Daten zu diesem Hafen vorgelegt, was erklärt, dass Bergen in den Ranglisten früherer Jahre fehlt. Amsterdam verzeichnet einen Anstieg des Umschlagsvolumens von 31 % seit 1997. Dann folgen Hamburg mit 25 %, Algeciras mit 23 % und Dünkirchen mit 22 %. In sechs Häfen ist das Umschlagsvolumen seit 1997 gesunken. In London, Triest und Marseille ging das Volumen der umgeschlagenen Güter um 8 bis 4 % zurück. In Rotterdam wurde 2002 etwa das gleiche Gütervolumen umgeschlagen wie 1997. Die Angaben für niederländische Häfen für 2001 und 2002 könnten etwas zu niedrig angesetzt sein, da für diese Jahre keine Angaben zum inländischen Verkehr vorgelegt wurden. Der Anteil des inländischen Verkehrs am Gesamtaufkommen war jedoch 2000 äußerst gering (siehe Tabelle 4). London hat sich immer noch nicht von der Schließung eines wichtigen Ölterminals erholt und konnte die Volumina von 1997 noch nicht wieder erreichen. Fast alle EU-15-Häfen auf der Liste für 2002 erschienen schon auf der Liste für 2001. Die ersten sechs EU-15-Häfen

konnten ihre Stellung halten. London setzte sich erneut vor Tees & Hartlepool und die zusammen erfassten Häfen Bremen und Bremerhaven wären in die Rangliste für 2002 aufgenommen worden, wenn die Daten aus Norwegen nicht berücksichtigt worden wären (bei Berücksichtigung der norwegischen Häfen liegen Bremen und Bremerhaven auf dem 16. und Wilhelmshaven auf dem 17. Platz). Dank eines Anstiegs um 3 % gegenüber 2001 konnte Algeciras Forth überholen. Für 2002 verzeichnen Dünkirchen und Hamburg mit +5,7 % bzw. +4,6 % gegenüber dem Vorjahr den höchsten Anstieg des umgeschlagenen Gütervolumens. Wie aus Tabelle 3 hervorgeht, liegen Rotterdam und Hamburg beim Containerumschlag vorn. Bremen und Bremerhaven folgen auf Platz drei, jedoch mit beträchtlichem Abstand. Gioia Tauro im äußersten Süden Italiens ist der viertgrößte Containerhafen der EU-15. Er ist in erster Linie ein Durchfuhrhafen. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die Zahlenangaben für den Hafen Antwerpen wahrscheinlich ändern.

Tabelle 3: Die 10 wichtigsten Häfen gemessen in 1000 TEU (Zwanzig-Fuß-Äquivalente-Einheit)

	Voll	Leer
1	Rotterdam (NL) 6 505	1 055
2	Hamburg (DE) 5 376	710
3	Bremen & Bremerhaven (DE) 3 032	481
4	Gioia Tauro (IT) 2 883	459
5	Felixstowe (GB) 2 682	659
6	Antwerpen (BE) 2 455	159
7	Valencia (ES) 1 826	545
8	Le Havre (FR) 1 754	283
9	Algeciras (ES) 1 732	0
10	Genua (IT) 1 499	376

Güterverkehr nach Zielhäfen

Tabelle 4 zeigt die Aufschlüsselung nach inländischem und grenzüberschreitendem Verkehr je Land, innerhalb der EU-15 oder mit Drittländern. Die Tabelle lässt beträchtliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten erkennen - der inländische Verkehr hat in den Niederlanden nur einen verschwindend geringen Anteil und spielt auch in Belgien, Deutschland und Irland keine sehr große Rolle, da es sich

hierbei entweder um kleine Länder oder Länder mit geringer Küstenlänge handelt; einen hohen Anteil erreicht er dagegen - wegen der zahlreichen Inseln - in Griechenland (31 % im Jahr 2002), gefolgt vom Vereinigten Königreich (rund 21 % in den Jahren 2001 und 2002), Dänemark, Spanien und Italien (jeweils rund 16% in 2002).

Tabelle 4: Seeverkehr in den wichtigsten Häfen, 2000-2002: Abgangs-/Zielhäfen

2000	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	NL	PT	FI	SE	UK	NO
Insgesamt (Mio. Tonnen)	175.9	74.0	232.9	96.2	221.9	322.0	34.5	377.3	403.2	50.7	75.4	132.1	504.7	:
<i>darunter:</i>														:
Innerstaatlich (in %)	2.9	15.1	2.3	30.2	21.0	5.8	4.0	15.6	0.2	10.8	:	9.1	12.8	:
Grenzüberschreitend Intra-EU (in %)	31.6	50.8	41.8	24.9	19.6	31.6	60.3	12.4	28.0	33.0	67.7	59.9	40.7	:
Grenzüberschreitend Extra-EU (in %)	65.5	34.1	56.0	44.9	59.4	62.6	35.7	72.0	71.8	56.2	32.3	31.0	46.5	:
2001	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	NL	PT	FI	SE	UK	NO
Insgesamt (Mio. Tonnen)	171.3	73.0	236.7	90.3	293.2	302.0	36.9	378.1	404.0	50.5	85.1	126.7	502.5	:
<i>darunter:</i>														:
Innerstaatlich (in %)	2.6	18.6	2.0	27.3	16.7	6.3	3.4	15.0	:	11.1	6.7	9.3	21.3	:
Grenzüberschreitend Intra-EU (in %)	33.0	47.2	40.6	22.7	19.2	30.4	61.6	12.3	27.8	31.4	59.8	57.6	40.9	:
Grenzüberschreitend Extra-EU (in %)	64.4	34.2	57.3	50.0	64.1	63.4	35.0	72.6	72.2	57.4	33.5	33.1	37.8	:
2002	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	NL	PT	FI	SE	UK	NO
Insgesamt (Mio. Tonnen)	171.0	73.5	236.3	85.5	304.9	303.4	40.2	390.0	411.6	50.3	87.3	126.8	493.4	163.2
<i>darunter:</i>														
Innerstaatlich (in %)	2.3	16.5	2.0	31.4	15.8	6.9	2.2	16.5	:	11.1	6.9	9.0	21.1	29.1
Grenzüberschreitend Intra-EU (in %)	33.3	49.9	38.8	19.7	18.6	29.8	67.0	12.1	27.2	32.2	58.9	59.5	40.4	46.1*
Grenzüberschreitend Extra-EU (in %)	64.4	33.6	59.3	48.8	65.6	63.3	30.8	71.4	72.8	56.7	34.2	31.5	38.6	24.8*

* Die Prozentsätze drücken den Anteil des norwegischen Verkehrs mit EU-15- bzw. Drittländern aus.

Einen sehr hohen Anteil hatte der grenzüberschreitende Verkehr mit Drittländern 2002 in den Niederlanden (73 %) und Italien (71 %). In Irland, Finnland und Schweden schließlich ist der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs innerhalb der EU-15 am höchsten. Zwischen 2000 und 2002 war im Vereinigten Königreich ein merklicher Rückgang des Anteils des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Drittländern und eine Zunahme des inländischen Seeverkehrs im gleichen

Umfang zu verzeichnen. Dies erklärt sich durch den Verkehr mit Offshore-Anlagen (Ölbohrplattformen), der seit 2001 als inländischer Verkehr gilt. Die gegenteilige Situation ist Spanien zu beobachten, wo der Anteil des inländischen Verkehrs zurückging und der des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Drittländern zunahm. Aufgrund der sehr langen Küstenlinie und der „schwierigen“ Topographie (Fjorde) ist in Norwegen der Anteil des inländischen Verkehrs besonders hoch (29 %).

Güterseeverkehr nach Schiffstypen

Tabelle 5 gibt Aufschluss über die Verteilung des Seeverkehrs auf die einzelnen Mitgliedstaaten nach

Schiffstypen (Zahl der Schiffe, die die wichtigsten Häfen anlaufen, und beförderte Bruttotonnage) im Jahr 2002.

Tabelle 5: Anzahl der Schiffsbewegungen im eingehenden Verkehr und Angabe der in die wichtigsten Häfen verbrachte Bruttotonnage nach Schiffstypen, 2002

	BELGIEN		DEUTSCHLAND		DÄNEMARK		GRIECHENLAND		SPANIEN		FRANKREICH		IRLAND	
	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)
Frachtschiff	5 107	99 686	66 341	571 414	343 994	1 019 041	9 168	29 070	33 189	285 365	46 142	808 260	7 794	129 619
Spezialfrachtschiff	7 186	131 863	2 125	45 955	2 750	6 632	1 916	24 495	2 345	23 892	1 385	26 220	350	8 904
Containerschiff	4 031	98 200	10 890	176 680	1 639	14 000	3 675	49 212	20 992	211 912	5 510	166 365	2 570	9 525
Schüttgutfrachtschiff	190	10 035	7 412	44 766	1 688	7 849	5 233	15 000	8 405	105 461	4 303	54 164	981	8 537
Trockenfracht-leichter/-schute	16	346	20	46	474	1 385	968	550			319	13	3	3
Tankschiff	5 061	38 221	5 735	50 186	2 138	9 804	6 760	34 168	17 317	258 977	9 097	167 362	1 733	9 056
Offshore-Fahrzeug			1	3			1	1			9	36	7	23
Fahrgastschiff	39	990	17 281	11 641	11 240	7 066	288 732	521 413	26 463	272 698	7 391	53 832		
SONSTIGE*	10 031	70 004	375	1 113			310	478	7 847	19 676	6 488	11 051		
INSGESAMT	31 661	449 345	110 180	901 804	363 923	1 065 776	316 763	674 387	116 558	1 177 981	80 644	1 287 303	13 438	165 668
	ITALIEN		NIEDERLANDE		PORTUGAL		FINNLAND		SCHWEDEN		EREINIGTES KÖNIGREICH		NORWEGEN	
	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1000)
Frachtschiff	355 827	1 249 259	23 673	218 692	6 353	34 067	29 400	464 635	75 423	923 120	117 260	1 509 054	20 769	98 818
Spezialfrachtschiff	2 408	41 468	131	1 389	530	10 337	266	2 944	181	6 237	4 554	95 299	690	617
Containerschiff	8 643	196 682	5 456	173 685	1 783	17 053	1 285	7 585	1 241	13 016	6 496	173 058	761	3 606
Schüttgutfrachtschiff	3 283	62 673	2 601	99 916	633	9 764	995	8 629	1 724	7 872	3 804	64 447	2 505	7 118
Trockenfracht-leichter/-schute	524	1 229			25	13	1 080	4 800	225	1 156	109	125	76	111
Tankschiff	15 224	191 887	9 728	133 909	2 088	21 677	3 336	28 775	3 367	29 187	17 875	188 780	2 891	24 898
Offshore-Fahrzeug	134	220	2 218	4 145	45	157			141	624	6 171	14 144	2 766	7 867
Fahrgastschiff	123 234	118 998	89	2 708	578	14 421	2 065	10 051	6 979	9 184	175	4 860	1 900	55 363
SONSTIGE*	162	193	1 943	4 799							5 332	9 584		
INSGESAMT	509 439	1 862 608	45 839	639 243	12 035	107 490	38 427	527 418	89 281	990 396	161 776	2 059 351	32 358	198 397

* „Sonstige“ umfasst Fischereifahrzeuge, Schlepper, sonstige Schiffe (für die eine Meldung nicht obligatorisch ist) sowie Schiffe unbekanntem Typs.

Die Daten sind mit Vorsicht zu werten, da methodische Unterschiede bei der Einteilung der Schiffstypen nicht ausgeschlossen werden können.

Frachtschiffe sind in allen Mitgliedstaaten außer Griechenland (wo die Zahl der Fahrgastschiffe die aller anderen Kategorien bei Weitem übertrifft) die häufigste Kategorie. Besonders hoch ist der Anteil dieses Schiffstyps in Dänemark mit 96 % der Bruttotonnage und 95 % der Schiffsbewegungen sowie in Schweden mit 94 % der Bruttotonnage und 84% aller Schiffsbewegungen. Auch in Finnland und im Vereinigten Königreich ist dieser Anteil hoch.

Spezialfrachtschiffe haben nur in Belgien einen nennenswerten Anteil (23 % der Schiffe, die die wichtigsten belgischen Häfen anlaufen, 30 % des Gewichts), in allen anderen Ländern sind sie unerheblich. Der Containerverkehr spielt in den Niederlanden, Deutschland und Spanien eine wichtige Rolle. Bei diesem Schiffstyp sind vielfach deutliche Unterschiede hinsichtlich der Zahl der eingehenden Schiffe und des beförderten

Bruttogewichts zu beobachten. In Irland entspricht die Zahl der Containerschiffe, die die großen Häfen anlaufen, 19 % des gesamten Schiffsaufkommens, allerdings entfallen nur 6 % des Güterumschlags in Tonnen auf diesen Schiffstyp. In den Niederlanden machen Containerschiffe einen Anteil von 12 % am Gesamtaufkommen aus, doch werden 28 % der umgeschlagenen Güter auf diesen Schiffen befördert.

Wie bereits erwähnt sind Fahrgastschiffe die wichtigste Kategorie in Griechenland; mit diesem Schiffstyp werden drei Viertel des Gewichts im Seeverkehr befördert, und 90 % der Schiffe, die die wichtigsten griechischen Häfen anlaufen, sind Fahrgastschiffe.

Die Kategorie „Tankschiff“ hat in den Niederlanden (vor allem aufgrund des Rohölterminals Europoort/ Rotterdam), Portugal und Spanien einen hohen Anteil.

Unter Berücksichtigung aller Schiffe verzeichnet Italien mit fast 510 000 die höchste Anzahl von Schiffen, die in einen Hafen einliefen, gefolgt von Dänemark (364 000) und Griechenland (317 000).

Personenseeverkehr

Tabelle 6 zeigt die Zahlen für die in allen Häfen der Mitgliedstaaten an und von Bord gehenden Fahrgäste. Die Angaben beziehen sich auf den inländischen und den grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr innerhalb der EU-15 und mit Drittländern. Beim inländischen und grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr innerhalb der EU-15 ist allerdings zu beachten, dass die Fahrgäste doppelt gezählt werden, nämlich einmal wenn sie an Bord und einmal wenn sie von Bord gehen. Dadurch wird die Zahl der tatsächlich angetretenen Fahrten viel zu hoch angesetzt. Wenn man dies berücksichtigt, wurden 2002 in den Häfen der EU-15 405 Mio. Fahrgäste abgefertigt. Anders als im Güterverkehr sind hier keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Zahlen der an Bord und der von Bord gehenden Fahrgäste festzustellen, was darauf zurückzuführen ist, dass der größte Teil des Verkehrs auf den wichtigsten Fährverbindungen abgewickelt wird.

Bis 2001 wies Italien hier die bei Weitem höchsten Zahlen auf, wozu vor allem die Verbindung zwischen dem Festland (Reggio Calabria) und Messina auf Sizilien

beitrug. Die Zahlen für Griechenland haben sich jedoch zwischen 2001 und 2002 fast verdoppelt (101 Mio. an und von Bord gegangene Fahrgäste), wodurch Italien auf den zweiten Platz zurückfällt. Dieser plötzliche Anstieg für Griechenland erklärt sich dadurch, dass die Angaben für mehrere Häfen nicht früher vorgelegt wurden (insbesondere die Häfen Rio und Antirio sowie Perama und Paloukia).

Vor allem hier kommt es zu der bereits erwähnten doppelten Zählung von Fahrgästen, da sie alle in inländische Fährverbindungen einbezogen sind.

Dänemark liegt hinsichtlich der Fahrgastzahlen an dritter Stelle, obwohl es seit 1997 einen Rückgang um 37 % verzeichnet, als seine Zahlen noch fast denen Italiens entsprachen. Dänemark verfügt über zahlreiche Fährverbindungen zwischen den verschiedenen dänischen Inseln sowie mit Deutschland, Schweden und Norwegen. Der Rückgang der Beförderungszahlen ist vor allem auf die Eröffnung einer Brücke zwischen den großen Inseln Seeland und Fünen zurückzuführen.

Tabelle 6: Personenverkehr nach Mitgliedstaaten: an und von Bord gegangenen Fahrgäste in allen Häfen (in 1000)

	1997		1998		1999		2000		2001		2002	
	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR	EINGEHENDER VERKEHR	AUSGEHENDER VERKEHR
BE	925	1 021	839	857	775	778	764	756	689	689	550	575
DK	37 899	38 030	31 661	31 787	28 649	28 696	25 958	25 872	23 994	23 868	24 090	24 088
DE	:	:	:	:	:	:	15 719	15 659	15 985	15 832	16 749	16 473
EL	16 169	16 090	17 312	18 053	18 177	19 003	14 040	13 827	25 116	25 009	50 637	50 546
ES	6 949	6 990	7 739	7 610	8 131	8 093	7 924	6 659	9 839	8 784	10 132	8 814
FR	16 576	16 548	15 426	15 400	15 233	15 203	13 956	13 887	13 888	13 836	14 566	14 544
IE	2 209	2 171	2 354	2 329	2 203	2 155	2 094	2 124	1 940	1 955	1 935	1 958
IT	40 128	40 056	40 398	40 223	42 744	42 695	43 215	43 161	43 438	43 444	41 394	41 306
NL	974	989	928	912	976	973	1 003	1 001	1 019	1 022	1 104	1 098
PT	19	15	238	235	237	235	268	267	273	269	251	251
FI	7 617	7 574	8 012	7 974	8 096	8 051	8 008	7 956	8 405	8 324	8 336	8 241
SE	20 580	20 369	20 955	20 794	20 914	20 660	18 457	18 116	16 201	16 149	16 164	15 948
UK	18 103	18 183	18 407	18 477	17 872	17 941	16 867	16 985	17 225	17 291	17 835	17 788
NO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 832	3 246

Das Fahrgastaufkommen auf der Kanalverbindung zwischen Calais und Dover beeinflusst wesentlich die Zahlen sowohl für das Vereinigte Königreich als auch für Frankreich. Seit 1997 sind die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke um mehr als 20 % gesunken. Dies ist ganz klar darauf zurückzuführen, dass der Kanaltunnel eine Alternative zum Seeverkehr bietet.

Das Aufkommen im Personenseeverkehr Belgiens ist absolut gesehen recht niedrig, doch wurden auch diese Zahlen eindeutig durch die Alternative des

Schienenverkehrs durch den Kanaltunnel beeinflusst; sie sanken zwischen 1997 und 2002 um mehr als 40 %.

Seit 1998 ist auch im Personenverkehr der schwedischen Häfen ein allgemeiner Rückgang zu verzeichnen (-21 % zwischen 1997 und 2002). Der deutlichste Einbruch erfolgte jedoch zwischen 1999 und 2000 (-12 %) aufgrund der Öffnung neuer Alternativen zum Seeverkehr, nämlich der Øresundbrücke, die Schweden mit Dänemark verbindet.

Tabelle 7: Die 15 wichtigsten Häfen im Personenverkehr - Zahl der an und von Bord gegangenen Fahrgäste (in 1000)

	1997		2000		2001		2002		Veränderung 1997-2002 (%)
1	Dover (UK)	21 236	Dover (UK)	16 197	Dover (UK)	15 957	Dover (UK)	16 449	-22.5
2	Calais (FR)	20 060	Calais (FR)	15 068	Calais (FR)	14 370	Calais (FR)	14 991	-25.3
3	Helsingborg (SE)	13 397	Helsingborg (SE)	13 525	Helsingborg (SE)	11 771	Antirio (EL)	14 210	:
4	Helsingør (DK)	13 302	Helsingør (DK)	13 322	Messina (IT)	11 612	Rio (EL)	14 210	:
5	Messina (IT)	11 157	Messina (IT)	11 898	Helsingør (DK)	11 513	Paloukia Salaminas (EL)	12 133	:
6	Reggio Di Calabria (IT)	11 000	Reggio Di Calabria (IT)	11 839	Reggio Di Calabria (IT)	11 511	Perama (EL)	12 133	:
7	Piräus (EL)	8 707	Helsinki (FI)	9 251	Helsinki (FI)	9 010	Helsingborg (SE)	11 666	-12.9
8	Helsinki (FI)	8 146	Stockholm (SE)	7 746	Piräus (EL)	8 237	Helsingør (DK)	11 609	-12.7
9	Korsør (DK)	8 117	Piräus (EL)	7 289	Neapel (IT)	7 056	Messina (IT)	10 256	-8.1
10	Nyborg (DK)	8 040	Neapel (IT)	6 748	Stockholm (SE)	7 001	Reggio Di Calabria (IT)	10 137	-7.8
11	Stockholm (SE)	7 499	Rødby (Faergehavn) (DK)	5 430	Rødby (Faergehavn) (DK)	6 028	Helsinki (FI)	8 871	8.9
12	Neapel (IT)	7 277	Puttgarden (DE)	5 430	Puttgarden (DE)	5 984	Piräus (EL)	8 633	-0.9
13	Rødby (Faergehavn) (DK)	5 975	Capri (IT)	5 404	Capri (IT)	5 546	Stockholm (SE)	6 826	-9.0
14	Malmö (SE)	5 236	Santa Cruz De Tenerife (ES)	4 927	Santa Cruz De Tenerife (ES)	4 910	Neapel (IT)	6 708	-7.8
15	Capri (IT)	4 995	Kobenhavns (Og Frihavn) (DK)	3 821	Algeciras (ES)	4 402	Puttgarden (DE)	6 592	:

In Tabelle 7 sind die 15 Häfen mit dem höchsten Fahrgastaufkommen (an und von Bord gegangene Fahrgäste) aufgeführt.

Die Rangfolge der wichtigsten Häfen im Personenverkehr bleibt zwischen 2000 und 2001 weitgehend gleich. Die drastischen Änderungen in der Einstufung für 2002 erklären sich dadurch, dass Griechenland erstmals Angaben für einige sehr bedeutende Fährverbindungen vorlegte.

Die wichtigsten Häfen sind nach wie vor Dover und Calais, über die jeweils rund die Hälfte des Personenseeverkehrs im Vereinigten Königreich bzw. Frankreich abgewickelt wird. Der deutliche Rückgang der Fahrgastzahlen ist, wie vorstehend erläutert, auf die Öffnung des Kanaltunnels zurückzuführen. Allerdings konnten sowohl Dover als auch Calais einen weiteren Rückgang verhindern, denn sie verzeichneten 2002 3,1 % bzw. 4,3 % mehr Fahrgäste als 2001.

Die Häfen Rio und Antirio kommen fast an die Fahrgastzahlen von Dover und Calais heran. Die beiden griechischen Häfen weisen für die Kurzstrecke über den Golf von Korinth zwischen dem Festland und dem Peloponnes genau die gleiche Zahl an Fahrgästen (14,2 Millionen) auf. Zur Zeit befindet sich jedoch eine feste Verbindung im Bau (voraussichtliche Fertigstellung:

Dezember 2004) und es wird 2005 wahrscheinlich sowohl für Rio als auch für Antirio drastisch weniger (wenn nicht gar keine) Fahrgäste geben.

Ein weiteres griechisches Hafengebiet fand 2002 Eingang in die Rangliste: die Verbindung zwischen Perama (Piräus) und Paloukia auf der Insel Salamina: beide Häfen weisen 12,1 Mio. Fahrgäste vor.

Auf Rang 7 und Rang 8 liegen Helsingborg (Schweden) und Helsingør (Dänemark), die ebenfalls durch einen Linienfährverkehr verbunden sind. Beide Häfen verzeichnen einen Rückgang der Fahrgastzahlen seit 1999, der offensichtlich auf die Eröffnung der Øresundbrücke zurückzuführen ist.

Wie bereits erwähnt tragen Messina (Sizilien) und Reggio Calabria (italienisches Festland) erheblich zum Personenverkehr in Italien bei. Inzwischen gibt es Pläne, Sizilien durch eine Brücke mit dem Festland zu verbinden.

Obwohl die meisten Häfen in den letzten Jahren einen Rückgang des Fahrgastaufkommens verzeichneten, zählte der Hafen von Helsinki 2002 9 % Fahrgäste mehr als 1997. Ein beträchtlicher Anteil des Personenverkehrs in Helsinki wird mit dem benachbarten Tallinn, der estnischen Hauptstadt, abgewickelt. Das Fahrgastaufkommen wird nach dem Beitritt der neuen Mitgliedstaaten wahrscheinlich noch steigen.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Diese Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ basiert auf Daten, die im Rahmen der EU-Seeverkehrsrichtlinie (Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs - ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 25) erhoben werden. Aufgrund von Ausnahmeregelungen, die für den Zeitraum von 1997 bis 1999 für einige Mitgliedstaaten gelten, sind die Daten auf EU-15-Ebene nicht für alle Aspekte vollständig.

Die in dieser Ausgabe veröffentlichten Daten beziehen sich auf die Europäische Union vor dem 1. Mai 2004 und erfassen daher nur 15 Mitgliedstaaten. Die EU-15-Indikatoren beziehen sich auf den Gesamtwert für 13 Mitgliedstaaten, da Luxemburg und Österreich über nicht über Seeverkehrshäfen verfügen.

Abbildung 1: Anteil der Ladungsarten (eingehender und ausgehender Verkehr) in den wichtigsten Häfen im Jahr 2002

Aus Gründen der Klarheit wurden bestimmte Ladungsarten zusammengefasst. Dies gilt insbesondere für die Kategorie "mobile Ro-Ro-Einheiten", die sich aus "selbstfahrenden Ro-Ro-Einheiten" und "mobilen Ro-Ro-Einheiten" (nicht selbstfahrend) zusammensetzt (Ro-Ro = Roll-on/Roll-off).

Tabelle 1: Seeverkehr: Bruttogewicht des Güterumschlags in allen Häfen in Mio. Tonnen

Die Daten für Spanien beziehen sich nur auf die wichtigsten Häfen.

Tabelle 4: Seeverkehr in den wichtigsten Häfen, 2000-2002: Ausgangs-/Zielhäfen

Finnland hat keine Angaben zum inländischen Verkehr bis zum Jahr 2000 gemacht. Die Daten für den Verkehr innerhalb der EU-15 und mit Drittländern ergeben daher zusammengenommen 100 %. Um Doppelzählungen zu vermeiden, gilt für die Berechnung des inländischen Verkehrs Folgendes: Inländischer Verkehr = inländischer eingehender Verkehr + „Teil x“ des inländischen ausgehenden Verkehrs („Teil x“ = inländischer ausgehender Verkehr nur in den Fällen, in denen der Gegenstrom im eingehenden Verkehr fehlt).

Tabelle 5: Anzahl der Schiffsbewegungen im eingehenden Verkehr und Angabe der in die wichtigsten Häfen verbrachte Bruttotonnage nach Schiffstypen, 2002

In der Tabelle sind die von den verschiedenen Mitgliedstaaten gemeldeten Daten aufgeführt. Diese umfassen Angaben für Schiffstypen, für die eine Meldung nicht obligatorisch ist (Fischereifahrzeuge, Schlepper, sonstige Schiffe).

Tabelle 6: Personenverkehr nach Mitgliedstaaten: Zahl der an und von Bord gegangenen Fahrgäste in allen Häfen (in 1000)

Für Deutschland liegen keine Daten für die Zeit vor 1999 vor, da bezüglich der Meldung von Personenverkehrsdaten eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde.
Portugal: für 1997 liegen nur Angaben der kleinen Häfen

vor.

Spanien: die Daten beziehen sich nur auf die wichtigsten Häfen.

Tabelle 7: Die 15 wichtigsten Häfen im Personenverkehr - Zahl der an und von Bord gegangenen Fahrgäste

Für die Zeit bis (einschließlich) 1999 liegen für Deutschland aufgrund einer Ausnahmegenehmigung keine Daten vor.

Deutschland

Auf Antrag Deutschlands werden die nahe beieinander gelegenen Häfen Bremen und Bremerhaven als ein Hafen gezählt.

Spanien

Ceuta und Melilla: In den Daten für Spanien sind Ceuta und Melilla eingeschlossen.

Frankreich

Réunion, Guyana, Guadeloupe und Martinique: Bei den von Frankreich gemeldeten Daten werden der Güterumschlag und das Fahrgastaufkommen in den Häfen der französischen überseeischen Gebiete (Départements d'Outre Mer/Territoires d'Outre Mer) berücksichtigt. Der Verkehr zwischen diesen Gebieten und dem französischen Festland wird als inländischer Verkehr gerechnet.

Niederlande

Die Niederlande haben keine Daten zum inländischen Seeverkehr für 2001 und 2002 (Zolldaten) vorgelegt. Da der Anteil 2000 relativ gering war, hat dies keine größeren Auswirkungen auf die Gesamtsituation. Einige Zahlen (insbesondere in Bezug auf die niederländischen Häfen in Tabelle 2) könnten jedoch geringfügig zu niedrig angesetzt sein. Die niederländischen Behörden werden in Zukunft möglicherweise erneut Daten sammeln.

Portugal

Azoren und Madeira: Die von Portugal gemeldeten Daten beziehen sich auch auf die Azoren und Madeira.

Vereinigtes Königreich

Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Tees werden als "Tees und Hartlepool" gemeldet. Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Humber werden als "Grimsby und Immingham" gemeldet. Beide befinden sich an der Ostküste (Nordsee) des Vereinigten Königreichs. Forth bezieht sich auf Hafenanlagen am Firth of Forth in der Nähe von Edinburgh.

Norwegen

Norwegen hat mit der Übermittlung statistischer Daten für den Seeverkehr gemäß der Richtlinie des Rates mit dem Bezugsjahr 2002 begonnen. Daten für die Zeit vor 2002 liegen nicht vor.

Alle hier veröffentlichten Daten stammen von Eurostat und entsprechen dem **Datenstand** in der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos vom März 2004.

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Manuel Da Silva (Daten) und Jelle Bosch (Kommentare) erstellt.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos, Thema 7

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrgade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	Statistisches Bundesamt Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 Berlin Tel. (49) 1888-644 94 27/28 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Caldeón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/produser/datashop/index.html Member of the MIDAS Net	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr Member of the MIDAS Net	ISTAT Centro di informazione statistica Sede di Roma Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 Roma Tel. (39) 06 46 73 32 28 Fax (39) 06 46 73 31 01/ 07 E-mail: datashop@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html Member of the MIDAS Net
ITALIA – Milano	NEDERLAND	PORTUGAL	SUOMI/FINLAND	SVERIGE
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html Member of the MIDAS Net	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop - Voorburg Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31) 70 337 49 00 Fax (31) 70 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatashop	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistics Finland Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakuu 13 B, 2.Kerros, Helsinki P. (358) 9 17 34 22 21 F. (358) 9 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://www.tilastokeskus.fi/tk/ki/datashop/	Statistics Sweden Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46) 8 50 69 48 01 Fax (46) 8 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/templates/Standard_22884.asp
UNITED KINGDOM	NORGE	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA	UNITED STATES OF AMERICA	
Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport South Wales NP10 8XG United Kingdom Tel. (44) 1633 81 33 69 Fax (44) 1633 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42 / 43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no URL: http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/	Statistisches Amt des Kantons Zürich Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch URL: http://www.statistik.zh.ch	Harver Analytics Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1) 212 986 93 00 Fax (1) 212 986 69 81 E-mail: euromdata@haver.com URL: http://www.haver.com/	

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):

Bech Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Georgios Xenellis, Eurostat / D4, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 35384, Fax (352) 4301 32289,

E-mail: Georges.Xenellis@cec.eu.int

ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2 rue Mercier – L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH
PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ÍSLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARUJA – ČESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS
EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA