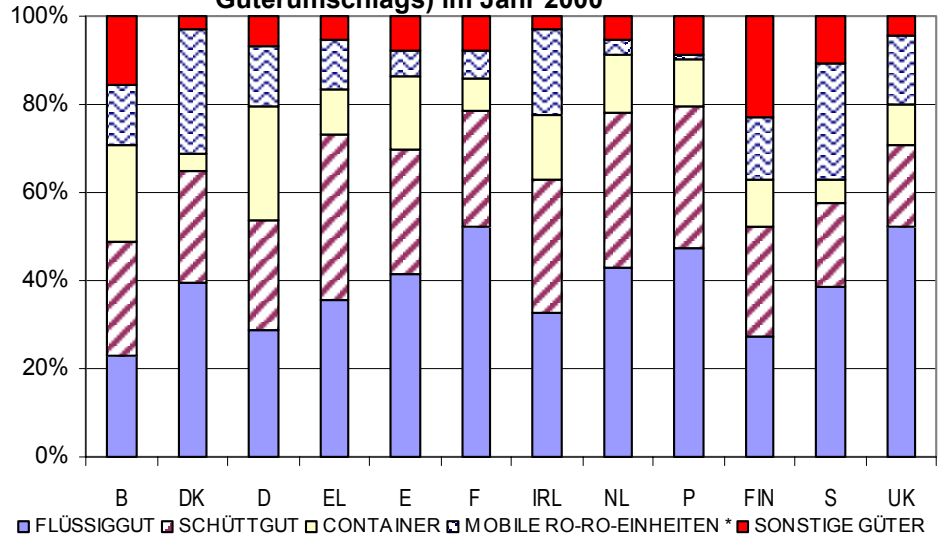


Güter- und Personenseeverkehr 1997-2000

Güterumschlag in den EU-15-Seehäfen 2000 um 3,2 %
gegenüber 1997 gestiegen

Georgios Xenellis

Abbildung 1: Anteil der Ladungsarten (eingehender und ausgehender Verkehr) in den wichtigsten Häfen (in % des gesamten Güterumschlags) im Jahr 2000



* Mobile Ro-Ro-Einheiten: Roll-on/Roll-off-Einheiten (selbstfahrend oder nicht selbstfahrend).
Anm.: EL: auf der Grundlage der Daten für die ersten beiden Quartale 2000; FIN: keine Daten über den Inlandsverkehr geliefert; I: keine Daten geliefert. Quelle: Eurostat (Seeverkehrsdatenbank)

Das Wichtigste in Kürze

Für das Jahr 2000 wird der gesamte Güterumschlag in den EU-15-Häfen mit ca. 3 Mrd. Tonnen veranschlagt; das sind 1,2 % mehr als 1999 und 3,2 % mehr als 1997. Davon waren 66 % gelöschte Güter und 34 % verladene Güter. In niederländischen und portugiesischen Häfen handelte es sich bei mehr als drei Vierteln (78 %) des Güterumschlags um gelöschte Güter, während verladene und gelöschte Güter in Finnland und Schweden ungefähr gleich große Werte auswiesen.

Den höchsten Güterumschlag wies 2000 das Vereinigte Königreich mit 573 Mio. Tonnen aus, gefolgt von Italien (463 Mio. Tonnen im Jahr 1999), den Niederlanden (406 Mio. Tonnen) und Frankreich (336 Mio. Tonnen).

Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Hamburg und Le Havre waren auch im Jahr 2000 die fünf größten Häfen der EU. Unter den größeren Häfen verbuchten Bremen/Bremerhaven (D) und Dünkirchen (F) mit einem Plus von 28 % bzw. 22 % gegenüber 1999 die höchsten Zuwachsraten. Einen Rückgang des Güterumschlags um 14 % verzeichnete dagegen der Hafen von London.

Wie bereits in den Vorjahren stellten Massengüter auch im Jahr 2000 die wichtigste Ladungsart dar, die in Frankreich, den Niederlanden und Portugal knapp 80 % des Güterumschlags und in Belgien und Deutschland rund die Hälfte ausmachten. Auf Großcontainer entfiel in belgischen und deutschen Häfen ein beachtlicher Anteil. Mobile Roll-on-/Roll-off-Einheiten spielten in Mitgliedstaaten, die in großem Umfang von Fährdiensten abhängen, wie z. B. den skandinavischen Ländern und Irland, eine größere Rolle.

Schätzungen zufolge wurden 2000 in den EU-15-Häfen 346 Mio. Passagiere abgefertigt. Bei der Personenbeförderung spielten die Hafenpaare mit umfangreichem Fährverkehr die größte Rolle, z. B. Calais(F)-Dover(VK), Helsingborg(S)-Helsingør (DK), Reggio Calabria-Messina(I) und Rødby(DK)-Puttgarden(D). Dabei spiegeln die Zahlen den stärkeren Wettbewerb durch neu geschaffene feste Verbindungen wider.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 5/2002

Inhalt

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



Vorbemerkung

Diese Ausgabe von "Statistik kurz gefasst" beruht 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) erhoben werden. Da die Datener-

fassung erst seit relativ kurzer Zeit erfolgt, 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. Auf EU-Ebene wurden im Jahr 2000 3 004 Mio. t ein- und ausgeladen, was im Vergleich zum Vorjahr einer Zunahme um 1,2 % und im Vergleich zu 1997 einer Zunahme um 3,2 % entspricht.

Den mit Abstand größten gesamten Güterumschlag verzeichnet das Vereinigte Königreich mit mehr als 573 Mio. Tonnen, was zum Teil auf die führende Rolle dieses Landes bei der Gewinnung und Verteilung von Nordseeöl zurückzuführen ist. An zweiter Stelle liegt Italien (Daten für 1999) mit 463 Mio. Tonnen, gefolgt von den Niederlanden mit 406 Mio. Tonnen.

Der gesamte Güterumschlag Portugals hat sich 1999 um 4% verringert.

Insgesamt betrachtet verzeichneten Deutschland und Belgien mit +9,4 % bzw. +8,4 % den stärksten Anstieg.

Während des gesamten Berichtszeitraums wurden in den Häfen der EU erheblich mehr Güter gelöscht als verladen. Im EU-15-Durchschnitt machten gelöschte Güter 66 % und verladene Güter 34 % aus. Ein sehr unausgewogenes Verhältnis war 2000 in Portugal und den Niederlanden zu verzeichnen, da in diesen Ländern die Menge der dort gelöschten Güter mehr als drei Viertel des gesamten Güterumschlags ausmachte.

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

	1997			1998			1999			2000		
	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt
EU-15	1 893.2	1 018.9	2 912.1	1 971.5	1 010.9	2 982.4	1 944.3	1 023.1	2 967.4	1 974.2	1 030.3	3 004.5
Belgien	100.0	61.6	161.6	110.9	60.1	171.0	102.5	63.1	165.6	110.9	68.4	179.4
Dänemark	71.6	52.4	124.0	59.2	45.8	105.0	54.4	42.8	97.2	52.9	43.7	96.5
Deutschland	140.5	72.9	213.3	144.9	72.5	217.4	143.1	78.5	221.6	152.2	90.3	242.5
Griechenland*	59.5	41.8	101.3	66.2	44.3	110.5	67.4	45.2	112.5	39.6	26.0	65.6
Spanien	184.9	85.7	270.6	198.0	82.2	280.3	213.0	82.7	295.7	171.6	63.3	234.9
Frankreich	222.3	82.8	305.1	234.7	84.3	319.0	227.4	87.7	315.2	243.9	92.6	336.5
Irland	25.6	10.8	36.3	28.7	11.3	40.0	30.7	12.2	42.9	31.7	13.6	45.3
Italien	321.7	137.5	459.2	335.2	140.4	475.7	327.8	135.1	462.9	:	:	:
Niederlande	313.2	89.0	402.2	320.0	85.4	405.4	304.2	91.5	395.7	315.9	90.0	405.8
Finnland	39.1	36.2	75.3	39.0	37.5	76.6	38.1	39.3	77.5	41.1	39.6	80.7
Portugal	40.7	14.0	54.7	43.4	14.2	57.6	45.4	13.4	58.8	43.8	12.6	56.4
Schweden	79.0	70.9	149.9	85.2	70.5	155.6	83.4	73.0	156.3	86.8	72.5	159.3
Vereinigtes Königreich	294.9	263.5	558.4	306.0	262.4	568.4	306.9	258.6	565.5	316.3	256.7	573.0

*Griechenland: nur die wichtigsten Häfen; die Daten für 2000 beziehen sich nur auf die ersten beiden Quartale.

Quelle: Eurostat (Seeverkehrsdatenbank).

Im Fall der Niederlande kommt darin die Bedeutung der Öltanker zum Ausdruck, die ihre Ladung löschen und leer ablegen. Allerdings spiegeln die Angaben für dieses Land auch seine Rolle als "Tor zu Europa" wider.

Mitgliedstaaten, die ein sehr viel ausgewogeneres Verhältnis zwischen Einladungen und Ausladungen zu verzeichnen haben, sind vor allem die skandinavischen Mitgliedstaaten Finnland und Schweden sowie - in geringerem Maße - das Vereinigte Königreich.

Die Abbildung 1 auf der ersten Seite gibt Aufschluss über den Anteil der Ladungsarten am Güterumschlag im Jahr 2000. Massengüter spielen in allen aufgeführten Mitgliedstaaten weiterhin eine dominierende Rolle: Auf Schüttgut und Flüssiggut entfallen zusammengenommen Anteile zwischen 50 % in Belgien, Deutschland sowie Finnland und 80 % in Portugal, Frankreich und den Niederlanden.

Der Containerumschlag ist in Deutschland und Belgien (Anteil von 26 % bzw. 22 %) von großer Bedeutung, in Dänemark oder Schweden dagegen weniger umfangreich (4 % bzw. 6 %).

In Ländern, die einen umfangreichen Verkehr von Autofähren aufweisen, entfällt ein beachtlicher Teil des Güterumschlags auf mobile Ro-Ro-Einheiten: in Dänemark 28%, in Schweden 26 % und in Irland 19 %. In Finnland entfallen auf die Kategorie „sonstige Ladung“, die forstwirtschaftliche Erzeugnisse enthält, nahezu ein Viertel des Gesamtumschlags; dies ist der höchste Wert aller Länder. Tabelle 2 gibt Aufschluss über die 15 wichtigsten einzelnen Häfen in der Reihenfolge ihrer Bedeutung von 1997 bis 2000.

Auf den Plätzen 1 bis 5 war überhaupt keine Veränderung zu verzeichnen. Rotterdam ist weiterhin mit großem Abstand der wichtigste europäische Hafen. In Antwerpen, Hamburg und Le Havre erhöhte sich der Güterumschlag im Jahr 2000 um 10%. Die Werte für Rotterdam und Marseille blieben unverändert.

Weiter unten in der Liste ist zu beobachten, dass der Hafen von Dünkirchen (Frankreich) allmählich von Position 15 im Jahr 1997 auf Position 9 im Jahr 2000 aufgestiegen ist. Der Güterumschlag in diesem Hafen erhöhte sich zwischen 1997 und 2000 um nahezu 22%.

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

	1997		1998		1999		2000 *		Veränderung 1997-2000 (%)
1	Rotterdam	303 427	Rotterdam	306 991	Rotterdam	299 506	Rotterdam	302 485	-0.3
2	Antwerpen	104 592	Antwerpen	111 592	Antwerpen	103 591	Antwerpen	115 988	10.9
3	Marseille	92 936	Marseille	90 929	Marseille	87 643	Marseille	91 279	-1.8
4	Hamburg	69 583	Hamburg	68 912	Hamburg	73 358	Hamburg	76 950	10.6
5	Le Havre	58 207	Le Havre	62 783	Le Havre	60 303	Le Havre	63 883	9.8
6	London	55 692	London	57 311	London	52 206	Grimsby & Immingham	52 501	9.4
7	Tees & Hartlepool	51 249	Tees & Hartlepool	51 454	Grimsby & Immingham	49 757	Tees & Hartlepool	51 472	0.4
8	Grimsby & Immingham	47 991	Grimsby & Immingham	48 387	Tees & Hartlepool	49 316	London	47 892	-14.0
9	Triest	46 664	Triest	47 557	Genova	46 775	Dunkerque	44 318	21.7
10	Genova	43 633	Genova	45 213	Forth	45 396	Wilhelmshaven	43 402	19.1
11	Forth	43 102	Forth	44 400	Triest	44 515	Amsterdam	42 044	19.3
12	Amsterdam	36 942	Wilhelmshaven	43 950	Wilhelmshaven	39 731	Forth	41 143	-4.5
13	Taranto	36 720	Dünkirchen	39 036	Dünkirchen	38 025	Bremen/Bremerhaven	39 224	28.2
14	Wilhelmshaven	36 443	Taranto	36 593	Sullom Voe	37 680	Sullom Voe	38 204	19.1
15	Dünkirchen	36 406	Amsterdam	35 241	Amsterdam	36 686	Southampton	34 773	5.2

* Italien hat keine Daten für 2000 vorgelegt.

Quelle: Eurostat (Seeverkehrsdatenbank).

Für statistische Zwecke werden die Häfen von Bremen und Bremerhaven zusammengefasst. Sie erschienen 2000 erstmals in der Liste der 15 wichtigsten Häfen. Gemessen am Güterumschlag wiesen sie gegenüber 1997 den stärksten Anstieg aus (28,2 %).

Weitere Häfen mit Zuwachsraten von annähernd 20 % sind Sullom Voe (ein auf den Shetland-Inseln gelegener Hafen, der auf den Umschlag von Rohöl aus den Offshore-

Anlagen in der Nordsee spezialisiert ist), der 1999 zum ersten Mal unter den 15 wichtigsten Häfen rangierte, sowie Amsterdam und Wilhelmshaven. London wies als einziger Hafen einen nennenswerten Rückgang (von -14 % gegenüber 1997) auf, was auf die Schließung eines wichtigen Ölterminals zurückzuführen ist.

Italienische Häfen sind in der Aufstellung für 2000 nicht zu finden, da Italien keine Daten für 2000 vorgelegt hat.

Güterverkehr nach Zielhäfen

Tabelle 3 gibt Aufschluss über die verschiedenen Anteile der Ausgangs-/Zielhäfen am Güterverkehr.

Im Jahr 2000 war bei nahezu 30 % des Güterumschlags in griechischen Häfen ein nationaler (inländischer) Ausgangs- bzw. Zielhafen zu verzeichnen. Italien und Spanien folgten mit einem Anteil von 15 % bzw. 13 %.

Der erhebliche Rückgang des Anteils inländischer Häfen in Dänemark während des Beobachtungszeitraums ist im

Wesentlichen auf die Einstellung wichtiger Fährverbindungen nach der Eröffnung der festen Verbindung über den Großen Belt zurückzuführen.

Der relativ hohe Anteil des inländischen Güterverkehrs in den oben genannten Ländern ist jedoch weitgehend durch die geografischen Besonderheiten dieser Länder bedingt (entweder zahlreiche Inseln oder wenige Inseln, die jedoch wichtig sind).

Tabelle 3: Seeverkehr in den wichtigsten Häfen, 1997-2000: Ausgangs-/Zielhäfen

	1997	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	NL	P	FIN	S	UK
Insgesamt (Mio. Tonnen)	158.6	89.2	206.3	100.7	:	:	28.7	378.5	399.7	47.6	70.2	121.8	:	
<i>darunter:</i>														
Innerstaatlich (in %)	2.6	27.2	2.6	43.5	:	:	2.7	19.7	0.1	11.5	nicht gemeldet	10.9	:	
Grenzüberschreitend Intra-EU (in %)	31.5	38.2	45.3	:	:	:	59.7	14.5	27.3	29.1	64.9	61.8	:	
Grenzüberschreitend Extra-EU (in %)	65.9	34.5	52.1	:	:	:	37.6	65.8	72.6	59.4	35.1	27.3	:	
1998														
Insgesamt (Mio. Tonnen)	167.9	77.8	210.7	109.6	:	306.1	31.0	399.5	402.5	49.7	71.7	126.4	:	
<i>darunter:</i>														
Innerstaatlich (in %)	2.4	20.0	2.5	40.1	:	6.7	3.3	16.9	0.1	12.7	nicht gemeldet	11.0	:	
Grenzüberschreitend Intra-EU (in %)	29.6	44.3	45.3	:	:	27.7	59.6	14.2	27.2	31.5	66.8	56.6	:	
Grenzüberschreitend Extra-EU (in %)	68.0	35.7	52.2	:	:	65.6	37.1	68.9	72.6	55.8	33.2	32.4	:	
1999														
Insgesamt (Mio. Tonnen)	162.3	71.7	214.4	111.8	:	300.2	32.5	389.1	395.6	51.1	71.1	129.8	:	
<i>darunter:</i>														
Innerstaatlich (in %)	2.8	14.6	3.5	40.3	:	6.1	2.5	16.6	0.2	12.5	nicht gemeldet	9.7	:	
Grenzüberschreitend Intra-EU (in %)	31.5	48.5	42.3	:	:	29.3	60.8	14.5	28.7	30.8	68.9	58.4	:	
Grenzüberschreitend Extra-EU (in %)	65.8	36.9	54.2	:	:	64.6	36.7	68.9	71.0	56.8	31.1	31.9	:	
2000														
Insgesamt (Mio. Tonnen)	175.9	74.0	232.9	51.2	222.5	322.0	34.7	:	403.2	50.7	75.4	132.1	504.7	
<i>darunter:</i>														
Innerstaatlich (in %)	2.9	15.1	2.3	28.6	19.9	5.8	4.0	:	0.2	10.8	nicht gemeldet	9.1	12.8	
Grenzüberschreitend Intra-EU (in %)	31.4	50.8	41.8	26.1	20.9	31.6	60.3	:	28.0	33.0	67.7	59.9	40.7	
Grenzüberschreitend Extra-EU (in %)	65.7	34.1	56.0	45.2	59.2	62.6	35.7	:	71.8	56.2	32.3	31.0	46.5	

* Gesamtwerte und prozentuale Anteile anhand der Daten für die ersten beiden Quartale 2000.

Quelle: Eurostat (Seeverkehrsdatenbank).

Finnland, Irland und Schweden sind die Mitgliedstaaten, die während des gesamten Beobachtungszeitraums mit 67,7%, 60,3% bzw. 59,9% (2000) einen hohen Anteil für den grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr zu verzeichnen hatten. In den wichtigsten Häfen von Dänemark, Deutschland und des VK entfielen 51% bzw. 42% und 41% des gesamten Güterumschlags auf den grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr.

Demgegenüber war der Extra-EU-Seeverkehr während des Beobachtungszeitraums von vorrangiger Bedeutung in den Niederlanden (Anteil von über 70 %, wobei der Rohöltransport eine große Rolle spielt) und in Belgien (rund 65 %), was die Rolle dieser Länder als wichtige Tore zu Europa unterstreicht. Im Gegensatz dazu entfallen in den Skandinavischen Ländern und Irland nur gut 30 % des

Güterumschlags auf den Extra-EU-Verkehr.

Dabei ist zu beachten, dass sich die Angaben in Tabelle 3 zum Güterumschlag in den wichtigsten Häfen auf den eingehenden **und** den ausgehenden Verkehr beziehen. Für einige Länder ergäbe sich ein ganz anderes Bild, falls nur der eingehende **oder** der ausgehende Verkehr berücksichtigt worden wäre: In diesen Fällen würden sich die Anteile erheblich ändern. Würde nur der ausgehende Verkehr betrachtet, wäre beispielsweise der Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehrs in den Niederlanden deutlich höher, da Öltanker in der Regel die Häfen leer verlassen. Demgegenüber würde eine Betrachtung des eingehenden Verkehrs (beladene Öltanker) den Anteil des Extra-EU-Verkehrs ansteigen lassen.

Güterseeverkehr nach Schiffstypen

Tabelle 4 gibt Aufschluss über die Gesamtzahl der eingehenden Schiffe nach Schiffstypen sowie die Bruttotonnage (BRZ) im Jahr 2000.

In der Tabelle sind die gemeldeten Daten aufgeführt. Italien hat keine Daten für 2000 gemeldet, und die Daten für Griechenland beziehen sich nur auf das erste Halbjahr. Methodische Unterschiede bei der Einteilung der Schiffstypen können nicht ausgeschlossen werden. Daher sind die vorgelegten Daten mit Vorsicht zu behandeln.

In den meisten Ländern scheint der Schiffstyp "Stückgutfrachtschiff" die wichtigste Gruppe zu sein. Die sehr hohe Angabe für Dänemark ist hauptsächlich auf Fähren zurückzuführen. Hohe Werte sind ferner für das Vereinigte Königreich und Schweden zu verzeichnen.

Aufgrund des hohen Anteils von Rohöl und Erdölzeugnissen verzeichneten das Vereinigte Königreich und die Niederlande im Jahr 2000 eine hohe Zahl von Tankschiffbewegungen, gefolgt von Frankreich, Spanien und Deutschland.

Die Niederlande verbuchten den höchsten Güterumschlag in Tonnen im Containerverkehr, mehr Schiffsbewegungen wurden jedoch aus Deutschland und dem Vereinigten Königreich gemeldet. In spanischen Häfen legten große (gemessen am Verhältnis zwischen der Zahl der Schiffe und der Bruttotonnage) Fahrgastschiffe an, während es sich in griechischen Häfen offenbar um kleinere Schiffe handelte. In Dänemark, Deutschland und Schweden handelte es sich ebenfalls um Schiffe der kleineren Kategorie.

Tabelle 4: Zahl und Bruttotonnage von Schiffen in den wichtigsten Häfen nach Schiffstypen, 2000

	BELGIEN		DÄNEMARK		DEUTSCHLAND		GRIECHENLAND*		SPANIEN		FRANKREICH	
	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)
Frachtschiff	6 041	98 838	327 049	995 513	73 777	678 956	10 700	41 663	17 269	149 478	39 799	137 742
Spezialfrachtschiff	5 752	108 487	2 694	7 586	1 327	24 318	976	9 824	286	2 306	1 025	12 881
Containerschiff	4 544	89 175	1 575	8 973	8 151	116 437	1 942	26 516	3 077	27 248	4 698	73 368
Schüttgutfrachtschiff	215	10 906	1 186	6 830	8 048	52 211	3 715	14 481	4 519	50 901	3 800	32 849
Trockenfracht-leichter/-schute	19	413	414	1 275	186	497	1 016	7			154	20
Fischereifahrzeug							58	2	1 494	851		
Tankschiff	5 359	40 249	2 306	10 833	5 602	49 909	6 030	32 137	5 502	70 253	8 471	88 282
Sonstige	10 732	69 402			866	1 119	29	193	2 354	3 410	9 066	2 401
Offshore-Fahrzeug					5	151				0	7	12
Fahrgastschiff	49	1 188	28 336	13 656	17 733	11 074	87 950	382 048	25 859	181 750	7 162	27 537
Schlepper	49	27					110	80	310	65		
Unbekannt									559	5 906		
Insgesamt	32 760	418 684	363 560	1 044 666	115 695	934 674	112 526	506 950	61 229	492 167	74 182	375 093

	IRLAND		NIEDERLANDE		PORTUGAL		FINNLAND		SCHWEDEN		VER. KÖNIGREICH	
	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)	Zahl der Schiffe	BRZ (in 1 000)
Frachtschiff	7 246	106 169	24 173	205 368	5 790	32 784	25 747	386 505	85 100	910 765	121 873	1 471 919
Spezialfrachtschiff	452	12 275	125	1 725	464	9 073	320	3 400	166	6 142	4 977	94 254
Containerschiff	1 914	8 073	5 458	162 267	1 474	11 757	1 070	6 202	1 189	10 876	6 006	151 796
Schüttgutfrachtschiff	767	7 316	2 751	100 115	600	11 254	656	6 320	1 223	6 255	3 411	69 187
Trockenfracht-leichter/-schute					23	11	1 040	4 746	312	1 542	129	178
Fischereifahrzeug			54	117							213	113
Tankschiff	1 509	7 992	9 672	126 024	2 087	23 803	2 097	17 512	3 391	28 133	23 342	226 883
Sonstige		0	1 299	5 045							4 775	9 804
Offshore-Fahrzeug	2	5	1 923	3 719	7	6					5 507	12 061
Fahrgastschiff	4	109	115	2 964	847	14 211	2 300	6 913	15 833	8 818	337	6 254
Schlepper			478	416							145	250
Unbekannt					1	1					824	0
Insgesamt	11 894	141 940	46 048	607 761	11 293	102 901	33 230	431 598	107 214	972 532	171 539	2 042 700

* Die Daten für Griechenland beziehen sich nur auf die ersten beiden Quartale 2000.

Personenseeverkehr

Schätzungen zufolge wurden 2000 in den EU-15-Häfen 346 Mio. Passagiere abgefertigt. Diese Zahl ist mit Vorsicht auszulegen, denn sie umfasst Passagiere, die innerstaatliche und grenzüberschreitende Intra- und Extra-EU-Reisen unternommen haben. Somit werden die Passagiere im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr doppelt gezählt, nämlich einmal bei der Einschiffung und einmal bei der Ausschiffung.

Die Angaben in Tabelle 5 sollten daher aus der Sicht der verschiedenen Häfen in den Mitgliedstaaten betrachtet werden: In ihnen kommt der Passagierverkehr des Hafens bzw. das Passagieraufkommen auf nationaler Ebene zum Ausdruck.

Unter Berücksichtigung dessen scheinen die italienischen Häfen das höchste Passagieraufkommen zu verzeichnen (über 85 Mio. beförderte Personen im Jahr 1999). 1997 lag

Dänemark mit 76 Mio. Passagieren an zweiter Stelle mit geringem Abstand zu Italien. Seither sind die dänischen Zahlen rückläufig, was weitgehend auf die Einstellung der Fährverbindungen über den Großen Belt zurückzuführen ist. Trotz des stetigen Rückgangs liegt Dänemark weiterhin mit großem Abstand an zweiter Stelle. Das hohe Passagieraufkommen ist auf die geografischen Merkmale des Landes mit zahlreichen Fährverbindungen zwischen den verschiedenen dänischen Inseln sowie auf die Fährverbindungen mit Deutschland, Schweden und Norwegen zurückzuführen.

Schweden liegt trotz eines Rückgangs um 11 % gegenüber 1999 mit 36,5 Mio. Fahrgästen an dritter Stelle. Das Passagieraufkommen in schwedischen Häfen ist weitgehend auf die Fährverbindungen von und nach Dänemark und Deutschland zurückzuführen.

Tabelle 5: Personenverkehr nach Mitgliedstaaten: Zahl der eingeschifften und ausgeschifften Passagiere in allen Häfen (in 1000)

	1997			1998			1999			2000		
	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt	ein-gehender Verkehr	aus-gehender Verkehr	Insgesamt
Belgien	925	1 021	1 946	839	857	1 696	775	778	1 553	764	756	1 520
Dänemark	37 899	38 030	75 928	31 661	31 787	63 448	28 649	28 696	57 345	25 958	25 872	51 830
Deutschland	:	:	:	:	:	:	:	:	:	15 719	15 659	31 378
Griechenland*	16 169	16 090	32 259	17 312	18 053	35 364	18 177	19 003	37 180	5 149	5 031	10 179
Spanien	6 949	6 990	13 939	7 739	7 610	15 349	8 131	8 093	16 225	7 924	6 659	14 582
Frankreich	16 576	16 548	33 124	15 426	15 400	30 825	15 233	15 203	30 436	13 956	13 887	27 842
Irland	2 209	2 171	4 380	2 354	2 329	4 682	2 203	2 155	4 358	2 094	2 124	4 218
Italien	40 128	40 056	80 184	40 398	40 223	80 621	42 744	42 695	85 439	:	:	:
Niederlande	974	989	1 964	928	912	1 840	976	973	1 949	1 003	1 001	2 004
Finnland	7 617	7 574	15 191	8 012	7 974	15 986	8 096	8 051	16 146	8 008	7 956	15 964
Portugal	19	15	34	238	235	473	237	235	472	268	267	534
Schweden	20 580	20 369	40 949	20 955	20 794	41 749	20 914	20 660	41 574	18 457	18 116	36 573
Vereinigtes Königreich	18 103	18 183	36 287	18 407	18 477	36 884	17 872	17 941	35 813	16 867	16 985	33 851

*Griechenland, 2000: nur die ersten beiden Quartale und nur die wichtigsten Häfen.

Quelle: Eurostat (Seeverkehrsdatenbank).

In den griechischen Häfen war während des Beobachtungszeitraums ein stetiger Anstieg des Passagieraufkommens zu verzeichnen, das sich 1999 auf 37,2 Mio. Fahrgäste belief. Angesichts der zahlreichen Inseln scheint diese Zahl relativ niedrig zu sein. Die Entfernungen zwischen dem griechischen Festland und beispielsweise den Inseln in der Ägäis sind jedoch beträchtlich, so dass sich durch Flugverbindungen die Reisezeit bei solchen Zielen erheblich verringert. Die Zahlen für Griechenland für 2000 in Tabelle 5 beziehen sich nur auf die ersten beiden Quartale. Das höchste Verkehrsaufkommen ist jedoch in der Regel im dritten Quartal zu verbuchen.

Während des Beobachtungszeitraums ist das Passagieraufkommen in Frankreich um 16 % auf 27,8 Mio. im Jahr 2000 gesunken. Absolut herausragend ist hier der Hafen von Calais, von dem die Fährverbindungen in das Vereinigte Königreich ausgehen. Häfen mit

Fährverbindungen nach Korsika sind auch von recht großer Bedeutung, weisen allerdings ein sehr viel geringeres Passagieraufkommen als die Häfen mit Fährverbindungen ins Vereinigte Königreich auf.

Das Passagieraufkommen in den belgischen Häfen ist 2000 verglichen mit den Vorjahren erheblich zurückgegangen. Da das Passagieraufkommen in Belgien weitgehend durch die Fährverbindungen mit dem Vereinigten Königreich (über Ostende und Seebrügge) beeinflusst wird, könnte der Rückgang auf eine Konsolidierung der Fährverbindungen zurückgeführt werden sowie auf die steigende Zahl von Passagieren, die sich für die Nutzung des Kanaltunnels mit dem Hochgeschwindigkeitszug "Eurostar" entschieden haben.

Portugal weist sehr geringe absolute Werte aus. Die weitaus meisten Fahrgäste verbuchten die Häfen Funchal und Porto Santo (beide Madeira-Archipel), die erst seit 1998 Daten vorlegen.

Tabelle 6: Die 15 wichtigsten Häfen im Personenverkehr - Zahl der eingeschifften und ausgeschifften Passagiere (in 1000)

	1997		1998		1999		2000*	
1	Dover	21 235.6	Dover	19 272.2	Dover	18 448.1	Dover	16 197.3
2	Calais	20 060.0	Calais	18 116.6	Calais	17 099.9	Calais	15 063.1
3	Helsingborg	13 396.7	Helsingborg	13 747.2	Helsingborg	14 407.3	Helsingborg	13 524.6
4	Helsingør	13 302.3	Helsingør	13 655.1	Helsingør	14 257.1	Helsingør	13 321.9
5	Messina	11 157.1	Messina	11 208.3	Messina	10 522.0	Helsinki	9 251.0
6	Reggio Di Calabria	10 999.8	Reggio Di Calabria	11 075.3	Reggio Di Calabria	10 433.9	Stockholm	7 745.6
7	Piräus	8 707.3	Piräus	9 131.4	Piräus	9 589.7	Rødby (Faergehavn)	5 429.9
8	Helsinki	8 145.8	Helsinki	8 616.4	Helsinki	9 072.6	Puttgarden	5 429.9
9	Korsør	8 117.5	Stockholm	7 780.5	Stockholm	7 976.8	Københavns (Og Frihavnen)	3 820.7
10	Nyborg	8 039.9	Neapel	6 167.8	Neapel	6 960.6	Frederikshavn	3 726.1
11	Stockholm	7 498.8	Rødby (Faergehavn)	5 850.5	Rødby (Faergehavn)	5 616.7	Turku	3 513.8
12	Neapel	7 277.3	Malmö	5 347.3	Capri	5 554.9	Portsmouth	3 269.8
13	Rødby (Faergehavn)	5 974.7	Frederikshavn	4 918.0	Malmö	5 284.4	Göteborg	2 936.5
14	Malmö	5 236.0	Capri	4 649.5	Frederikshavn	4 511.1	Malmö	2 764.8
15	Capri	4 994.7	Göteborg	4 593.5	Københavns (Og Frihavnen)	4 328.1	Holyhead	2 518.4

* Italien hat keine Daten für 2000 vorgelegt, so dass keine italienischen Häfen in der Liste erscheinen. Piräus (Griechenland) wurde nicht berücksichtigt, da nur für die ersten beiden Quartale des Jahres 2000 Daten vorgelegt wurden.

Quelle: Eurostat (Seeverkehrsdatenbank).

In Tabelle 6 sind die 15 Häfen aufgeführt, die zwischen 1997 und 2000 das höchste Fahrgastaufkommen (eingeschiffte und ausgeschiffte Passagiere) zu verzeichnen hatten. Die Tabelle, in der die in Tabelle 5 enthaltenen Daten detaillierter aufgeführt werden, gibt Aufschluss über die Bedeutung der wichtigsten Häfen eines Landes.

An der Reihenfolge der sechs wichtigsten Häfen in der EU, in denen jeweils mehr als 10 Mio. Fahrgäste pro Jahr abgefertigt werden, hat sich während des gesamten Beobachtungszeitraums nichts geändert. Italienische Häfen sind in der Aufstellung für 2000 nicht zu finden, da Italien keine Daten vorgelegt hat. Außerdem ist der Hafen von Piräus (Griechenland) nicht aufgeführt, da nur Daten für die ersten beiden Quartale 2000 vorliegen.

Dover und Calais bleiben die mit Abstand größten Häfen. Aufgrund der Konkurrenz durch den Kanaltunnel ist die Zahl der beförderten Personen jedoch stetig zurückgegangen. Im Jahr 2000 verbuchte Dover 23,7 % weniger Fahrgäste als 1997, in Calais betrug der Rückgang im gleichen Zeitraum 24,9 %.

Es gibt eine Reihe von „Hafenpaaren“ mit ähnlichen Passagierzahlen. Hierbei handelt es sich um die wichtigsten Fährverbindungen in Europa, u a.:

- Calais-Dover für den Verkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich;
- Helsingborg und Helsingør für die Überquerung des Øresund zwischen Schweden und Dänemark;
- Reggio Calabria und Messina für die Verbindung zwischen dem italienischen Festland und Sizilien;
- Rødby (Insel Lolland, Dänemark) und Puttgarden (Insel Fehmarn, Deutschland) für die Überquerung des Fehmarn-Belt.

Deutschland hat 2000 zum ersten Mal Personenseeverkehrsdaten vorgelegt. Daher erscheint der Hafen von Puttgarden vorher nicht unter den 15 wichtigsten Häfen. Die Zahlen der 2000 in den Fährhäfen von Rødby (Faergehavn) und Puttgarden abgefertigten Passagiere sind nahezu identisch (der Unterschied beträgt 28 Passagiere). Die Werte für Rødby (und wahrscheinlich auch die für Puttgarden) waren während des Beobachtungszeitraums leicht rückläufig. Ein Grund hierfür ist möglicherweise die Eröffnung der festen Verbindung über den Großen Belt (1998), über die man die Insel Sjælland (mit Kopenhagen) über die Insel Fyn erreichen kann, ohne eine Fähre benutzen zu müssen.

Aus dem gleichen Grund sind die Häfen Korsør und Nyborg, die die dänischen Inseln Sjælland und Fyn verbinden und im Jahr 1997 noch die Plätze 9 und 10 einnahmen, seit der Eröffnung der 18 Kilometer langen Brücken- und Tunnelverbindung (Autoverkehr /Bahnverkehr) über den Großen Belt (im Jahr 1998) nicht mehr unter den fünfzehn wichtigsten Häfen vertreten.

Die Daten für 2001 und die Folgejahre werden zeigen, ob die vor kurzem eröffnete Brücke über den Øresund zwischen Dänemark und Schweden ähnliche Auswirkungen haben wird.

Da die italienischen Häfen und Piräus in der Liste für 2000 nicht aufgeführt sind, konnten solche Häfen wie Turku (Finnland), Ausgangspunkt einer Fährverbindung nach Schweden und zu den Ahvenenmaa/Åland-Inseln, sowie Holyhead (Nordwest-Wales/Vereinigtes Königreich), von wo aus eine Fähre nach Irland geht, berücksichtigt werden.

➤ 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-Ebene nicht für alle Aspekte vollständig. Die EU-15-Indikatoren beziehen sich auf den Gesamtwert für 13 Mitgliedstaaten, da Luxemburg und Österreich über keine Seeverkehrshäfen verfügen.

Abbildung 1: Anteil der Ladungsarten (eingehender und ausgehender Verkehr) nach ausgewählten Mitgliedstaaten, 2000

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 2000 für Griechenland beziehen sich nur auf die „wichtigsten Häfen“ (eine Auswahl von Häfen, deren Güterumschlag eine bestimmte Menge überschreitet). Die Meldeschwelle für den Güterumschlag der „wichtigsten Häfen“ beträgt 1 Mio. Tonnen pro Jahr.

Tabelle 3: Seeverkehr in den wichtigsten Häfen: Ausgangs-/Zielhäfen

Finnland hat keine Daten über den innerstaatlichen (inländischen) Verkehr gemeldet. Die Daten für den Intra- und Extra-EU-Verkehr ergeben daher zusammengenommen 100 %. Spanien und das Vereinigte Königreich haben für den Zeitraum 1997-1999 keine Daten für Zielhäfen gemeldet, so dass es nicht möglich ist, den Anteil des Verkehrs für diesen Zeitraum zu berechnen. Um Doppelzählungen zu vermeiden, gilt für die Berechnung des innerstaatlichen Verkehrs Folgendes: Innerstaatlicher Verkehr = innerstaatlicher eingehender Verkehr + „Teil x“ des innerstaatlichen ausgehenden Verkehrs („Teil x“ = innerstaatlicher ausgehender Verkehr nur in den Fällen, in denen der Gegenstrom im eingehenden Verkehr fehlt).

Tabelle 4: Zahl und Bruttotonnage von Schiffen in den wichtigsten Häfen nach Schiffstypen, 2000

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 5: Personenverkehr nach Mitgliedstaaten: Zahl der eingeschifften und ausgeschifften Passagiere 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: die Angaben für 1997 beziehen sich nur auf die Häfen, die nicht der Kategorie „wichtigsten Häfen“ angehören.

Tabelle 6: Die 15 wichtigsten Häfen im Personenverkehr - Zahl der eingeschifften und ausgeschifften Passagiere

Für die Zeit bis (einschließlich) 1999 liegen für Deutschland aufgrund einer Ausnahmegenehmigung keine Daten vor. Der Hafen von Piräus (Griechenland) erscheint nicht in der Liste für 2000 (da nur Daten für die ersten beiden Quartale verfügbar sind). Italien hat keine Daten für 2000 vorgelegt. Daher sind keine italienischen Häfen in der Liste für 2000 aufgeführt.

Deutschland

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

Griechenland

Griechenland hat für das Jahr 2000 nur Daten für die ersten beiden Quartale vorgelegt.

Spanien

Ceuta und Melilla

In den Daten für Spanien sind Ceuta und Melilla eingeschlossen.

Für den Hafen von Algeciras für das Jahr 2000 wurden keine Angaben gemacht.

Frankreich

Réunion, Guyana, Guadeloupe und Martinique

Bei den von Frankreich gemeldeten Daten werden der Güterumschlag und das Passagieraufkommen in den Häfen der französischen überseeischen Gebiete (Départements d'Outre Mer/Territoires d'Outre Mer) berücksichtigt.

Italien

Italien hat keine Daten für 2000 vorgelegt. Die Schätzung der EU-15-Gesamtwerte (Tabelle 1) erfolgte anhand der Daten für 1999.

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.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos,
Domain Maritime

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

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel Planistat Belgique Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be URL: http://www.datashop.org/	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 Internet: 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 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 Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 91 583 91 67/91 583 95 00 Fax (34) 91 583 03 57 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.datashop.org/	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	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
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	Eurostat Data Shop Luxembourg 46A, avenue J.F. Kennedy BP 1452 L-1014 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu URL: http://www.datashop.org/	STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Niederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl	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	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	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 Internet: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA		
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 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/tik/kk/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 Internet: http://www.scb.se/info/datashop/	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	HAVER 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: eurodata@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 C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 35384, Fax (352) 4301 32289,
E-mail: georges.xenellis@cec.eu.int
ORIGINAL: Englisch – Diese Veröffentlichung wurde in Zusammenarbeit mit Jelle Bosch erstellt.

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 42455 Fax (352) 2929 42758
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 – ISLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARIE – CESHÁ 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

Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2002 bis 31.12.2002):
(Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

- Paket 1:** Alle 9 Themenkreise (etwa 180 Ausgaben)
 Papier: 360 EUR
Gewünschte Sprache: DE EN FR

- Paket 2:** 1 oder mehrere der folgenden 9 Themenkreise:
- Themenkreis 1 „Allgemeine Statistik“
 - Themenkreis 6 „Außenhandel“
 - Themenkreis 7 „Vehrrkehr“
 - Themenkreis 9 „Wissenschaft und Technologie“
 Papier: 42 EUR
 - Themenkreis 2 „Wirtschaft und Finanzen“
 - Themenkreis 3 „Bevölkerung und soziale Bedingungen“
 - Themenkreis 4 „Industrie, Handel und Dienstleistungen“
 - Themenkreis 5 „Landwirtschaft, Fischerei“
 - Themenkreis 8 „Umwelt und Energie“
 Papier: 84 EUR
Gewünschte Sprache: DE EN FR

Statistik kurz gefasst kann von der Eurostat Web-Seite kostenlos als pdf-Datei heruntergeladen werden. Sie müssen sich lediglich dort eintragen.
Für andere Lösungen wenden Sie sich bitte an Ihren Data Shop.

- Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Eurostat Minikatalogs“ (er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)
Gewünschte Sprache: DE EN FR

- Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“
(Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)
Gewünschte Sprache: DE EN FR

Herr Frau
(bitte in Großbuchstaben)

Name: _____ Vorname: _____

Firma: _____ Abteilung: _____

Funktion: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: _____

Tel.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

- durch Banküberweisung
 Visa Eurocard

Karten-Nr.: _____ gültig bis: ____/____

Ihre MwSt.-Nr. f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.