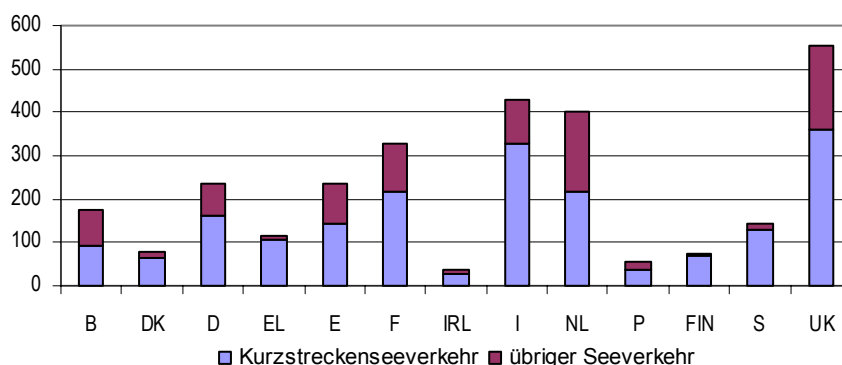


# Kurzstreckenseeverkehr: Seeverkehrsdaten 2000

*Der Kurzstreckenseeverkehr erreicht einen Anteil von 68 %  
am gesamten Güterseeverkehr der EU*

*Georgios Xenellis*

Schaubild 1: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten jährlichen Tonnageumschlag (in Millionen Tonnen)



## Das Wichtigste in Kürze

Diese Veröffentlichung hat ausschließlich den Kurzstreckenseeverkehr zum Gegenstand, wobei letzterer nicht mit anderen Transportarten verglichen wird.

Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahre 2000 in der EU 68 % des gesamten Güterumschlags, was nahezu 2000 Millionen Tonnen entspricht. Insgesamt handelte es sich bei 62 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs um ausgeladene und bei 38 % um eingeladene Güter.

Den größten Anteil an der Fracht im Kurzstreckenseeverkehr - 358 bzw. 329 Millionen Tonnen - hatten das Vereinigte Königreich und Italien. Die Bedeutung des Kurzstreckenseeverkehrs war je nach geographischer Lage recht unterschiedlich: Belgien und die Niederlande auf der einen Seite vermeldeten wegen ihrer besonders günstigen geographischen Lage als Tor Europas mit entsprechender Eignung für Fernreisen den geringsten Anteil am gesamten Kurzstreckenseeverkehr (53 % bzw. 54 %). Demgegenüber erreichte der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs in Finnland, Griechenland und Schweden 93 %, 91 % bzw. 90 % der Gesamttonnage.

Die nachfolgende Analyse befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr und nicht mit der Personenbeförderung, zumal nahezu die Gesamtheit der Passagiere in der EU (99,7 %) im Kurzstreckenseeverkehr registriert wurde und es zwischen den einzelnen Ländern keine großen Unterschiede gab.

Den höchsten Anteil am Kurzstreckenseeverkehr verzeichneten mit 34 % (662 Millionen Tonnen Güterumschlag) bzw. 31 % (605 Millionen Tonnen Güterumschlag) das Mittelmeer und die Nordsee.

Bei den im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Gütern handelte es sich größtenteils um flüssiges Massengut, auf das - vornehmlich in Frankreich und in den Niederlanden - 60 % der gesamten Ladung entfielen.

Geographisch erstreckte sich die Datenerhebung auf den Seeverkehr zwischen dem die Daten übermittelnden Hafen und den Häfen auf dem europäischen Erdteil, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer - d. h. Häfen in den EU-Ländern (Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Niederlande, Portugal, Schweden, Spanien und Vereinigtes Königreich), in den EWR-Ländern (Island und Norwegen), den Ländern an der Ostsee (Estland, Lettland, Litauen, Polen und Russland), den Mittelmeerländern (Ägypten, Albanien, Algerien, Bosnien-Herzegowina, Israel, Kroatien, Libanon, Libyen, Malta, Marokko, Montenegro, Slowenien, Syrien, Tunesien, Türkei und Zypern) sowie in den Ländern am Schwarzen Meer (Bulgarien, Georgien, Moldawien, Rumänien, Russland, Türkei und Ukraine).

Sämtliche Daten für die vorliegende Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ wurden von Eurostat zur Verfügung gestellt (Seeverkehrs-Datenbank).



Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 3/2003

## Inhalt

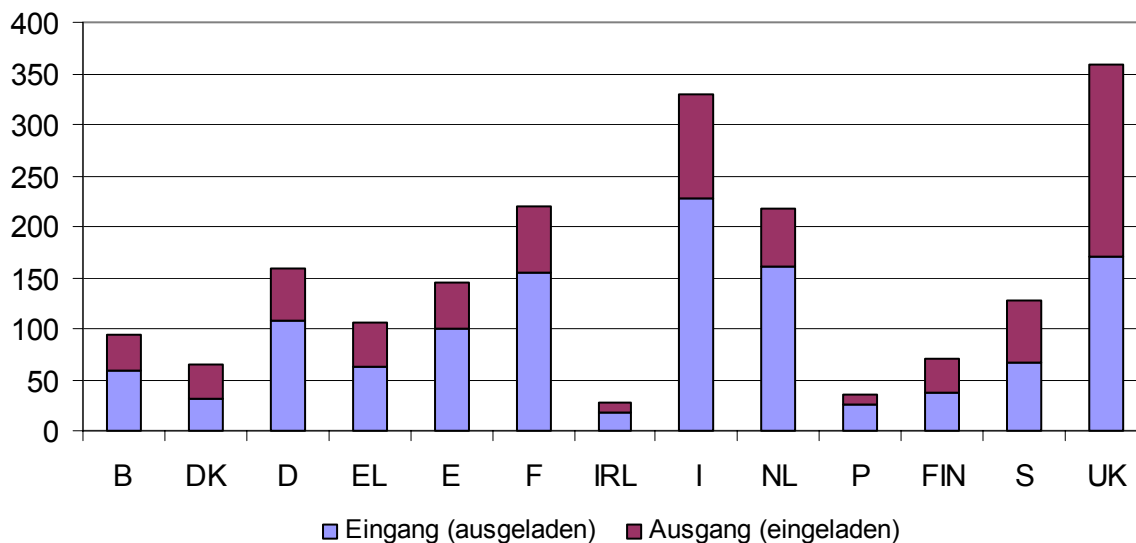
Das Wichtigste in Kürze.....	1
Einführung.....	2
Kurzstreckenseeverkehr nach See-/Meeresregionen.....	2
Kurzstreckenseeverkehr nach Frachtart .....	5



Manuskript abgeschlossen: 20/01/03  
ISSN 1562-1332  
Katalognummer: KS-NZ-03-003-DE-C  
© Europäische Gemeinschaften, 2003

## Einführung

**Schaubild 2: Kurzstreckenseeverkehr in der EU - Bruttogewicht der umgeschlagenen Güter (in Millionen Tonnen)**



Im Jahre 2000 wurden nahezu 2000 Millionen Tonnen Güter im Kurzstreckenseeverkehr der EU umgeschlagen, davon 358 Millionen Tonnen vom Vereinigten Königreich, was 18 % der Gesamt-tonnage in der EU entspricht, gefolgt von Italien mit 329 Millionen Tonnen (17 % des Gesamtvolumens), Frankreich mit 219 Millionen Tonnen und den Niederlanden mit 217 Millionen Tonnen. In allen Mitgliedstaaten kam der relative Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs recht nahe an den des gesamten Seeverkehrs heran - mit Ausnahme eines geringfügig geringeren Anteils in den Niederlanden und eines etwas höheren Anteils in Italien.

62 % der Gesamtfracht (1 200 Millionen Tonnen) wurden aus- und 38 % (736 Millionen Tonnen) eingeladen. In den Niederlanden, wo 74 % der Güter aus- und 26 % eingeladen wurden, und in Frankreich mit 71 % ausgeladenen und 29 % eingeladenen Gütern stellte sich die Situation allerdings anders da. Lediglich im Vereinigten Königreich und Dänemark wurden etwas mehr Güter eingeladen als ausgeladen, während der entsprechende Anteil in den beiden anderen skandinavischen Ländern nahezu gleich war.

## Kurzstreckenseeverkehr nach See-/Meeresregionen

Schaubild 3 ist die Aufgliederung des Transports im Kurzstreckenseeverkehr (Atlantik, Nordsee, Ostsee, Schwarzes Meer und Mittelmeer) nach dem Güterumschlag zu entnehmen. Hier sticht die Bedeutung des Mittelmeeres und der Nordsee hervor, auf die 34 % (662 Millionen Tonnen) bzw. 31 % (605 Millionen Tonnen) des Gesamtvolumens entfielen, gefolgt von der Ostsee mit 17 % und dem Atlantischen Ozean mit 14 %.

**Schaubild 3: Kurzstreckenseeverkehr nach See-/Meeresregionen**

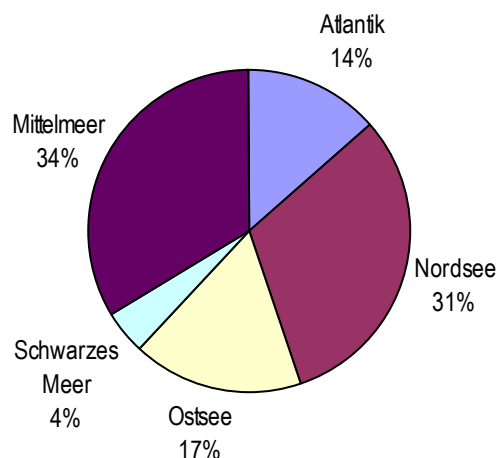
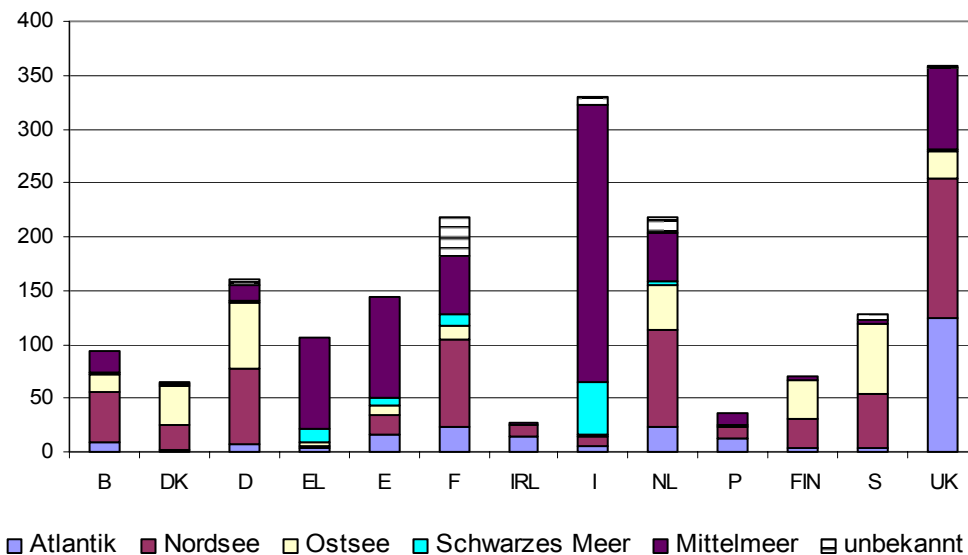


Schaubild 4 zeigt die Aufgliederung des Transports im Kurzstreckenseeverkehr für die einzelnen Mitgliedstaaten. Den größten Güterumschlag verzeichnete das Vereinigte Königreich, wobei etwas mehr als ein Drittel dieser Güter in den Nordseehäfen und ein weiteres Drittel im Atlantischen Ozean (Niederlande, Frankreich/Atlantikküste, Belgien und Deutschland) ein- und ausgeladen wurden und ein hoher Anteil auf den innerstaatlichen Verkehr entfiel.

Italien mit dem zweitgrößten Güterumschlag war sehr viel stärker im Kurzstreckenseeverkehr im Mittelmeer aktiv, wobei Libyen, Ägypten (Mittelmeerküste), Algerien und Griechenland eine bedeutende Rolle spielten und ein großer Anteil auf den innerstaatlichen Verkehr entfiel.

**Schaubild 4: Transport im Kurzstreckenseeverkehr nach Mitgliedstaaten und See-/Meeresregionen (in Millionen Tonnen)**



Unbekannt\*: Unbekanntes Küstengebiet bei im Kurzstreckenseeverkehr tätigen Ländern mit mehr als einem Küstengebiet

Was die Niederlande und Frankreich angeht, so wurde der Gütertransport im Kurzstreckenseeverkehr ebenfalls weitgehend (41 % bzw. 37 %) in der Nordsee abgewickelt. Wichtigste Handelspartner beider Länder waren das Vereinigte Königreich und Norwegen.

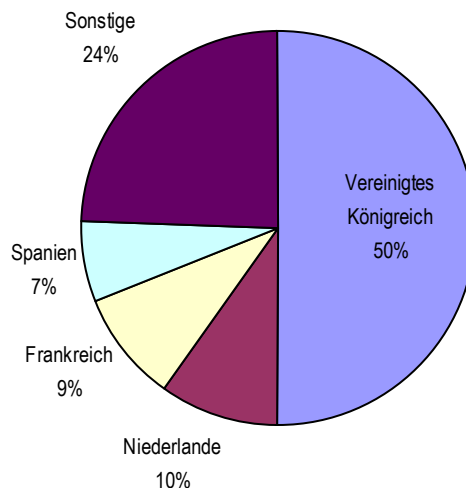
In Deutschland waren im Kurzstreckenseeverkehr hauptsächlich die Nordsee und die Ostsee von Bedeutung. Als Haupthandelspartner sind das Vereinigte Königreich, Norwegen (Nordsee) sowie Schweden und Finnland (Ostsee) zu nennen.

65 % des spanischen Kurzstreckenseeverkehrs wurden mit Mittelmeerhäfen (in Italien, Algerien und Libyen) abgewickelt, wobei aber auch der innerstaatliche Seeverkehr eine Rolle spielte.

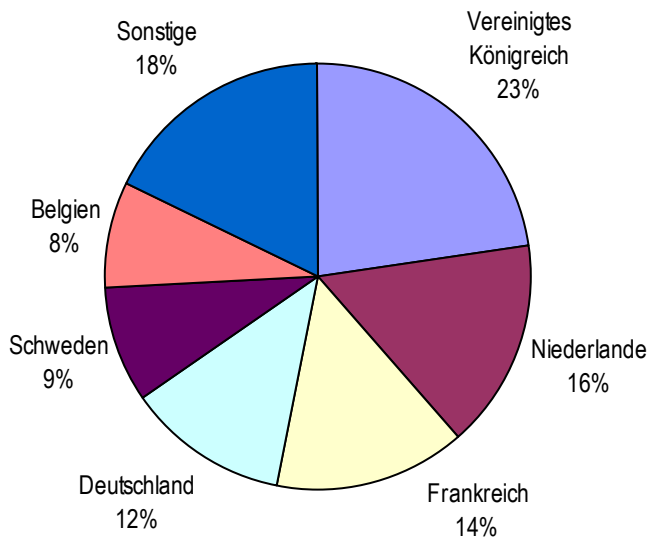
Die Hälfte des belgischen Kurzstreckenseeverkehrs entfiel auf die Nordsee mit dem Vereinigten Königreich und Norwegen als Haupthandelspartner. Der dänische Kurzstreckenseeverkehr hingegen konzentrierte sich mit 57 % auf die Ostsee (Schweden und Deutschland), wobei aber auch ein hoher Anteil auf den innerstaatlichen Seeverkehr entfiel, während das Mittelmeer mit 79 % des griechischen Kurzstreckenseeverkehrs vorne lag.

Die Schaubilder 5 bis 9 verdeutlichen die Aufteilung des Kurzstreckenseeverkehrs nach Mitgliedstaaten für jede See-/Meeresregion.

**Schaubild 5: Kurzstreckenseeverkehr im Atlantischen Ozean nach Mitgliedstaaten**



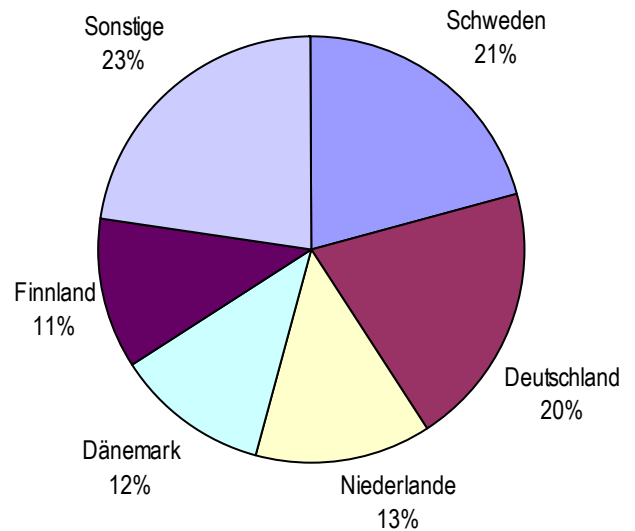
**Schaubild 6: Kurzstreckenseeverkehr in der Nordsee nach Mitgliedstaaten**



Im Atlantischen Ozean entfiel die Hälfte des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf das Vereinigte Königreich. In der Nordsee hingegen waren zwei Drittel der beförderten Güter auf vier Länder verteilt: das Vereinigte Königreich mit einem Anteil von 23 % sowie die Niederlande, Frankreich und Deutschland mit 16 %, 14 % bzw. 12 %.

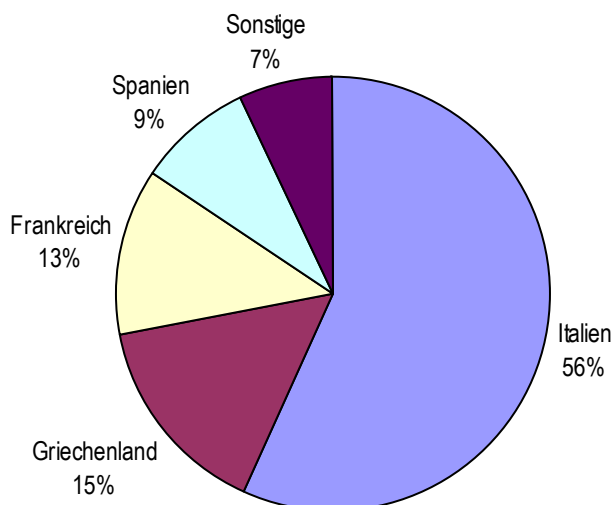
In der Ostsee verteilte sich der Güterumschlag ziemlich gleichmäßig auf die Mitgliedstaaten; allerdings wurden 21 % bzw. 20 % der Gesamttonnage von Schweden und Deutschland verschifft.

**Schaubild 7: Kurzstreckenseeverkehr in der Ostsee nach Mitgliedstaaten**

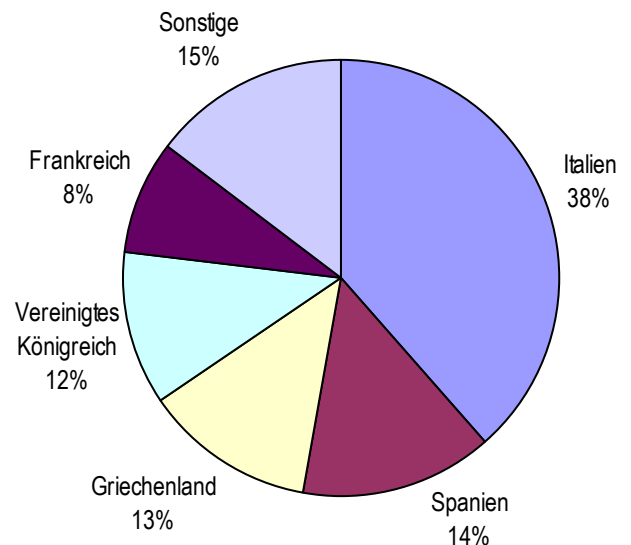


Spitzenreiter im Kurzstrecken-seeverkehr sowohl im Schwarzen Meer als auch im Mittelmeer war Italien, wobei 56 % des gesamten Güterumschlags (49 Millionen Tonnen) auf das Schwarze Meer und 38 % (256 Millionen Tonnen) auf das Mittelmeer entfielen. Im Schwarzen Meer rangierte Griechenland (mit 15 %) hinter Italien, während im Mittelmeer Spanien (14 %) und Griechenland (13 %) diesen Rang einnahmen.

**Schaubild 8: Kurzstreckenseeverkehr im Schwarzen Meer nach Mitgliedstaaten**

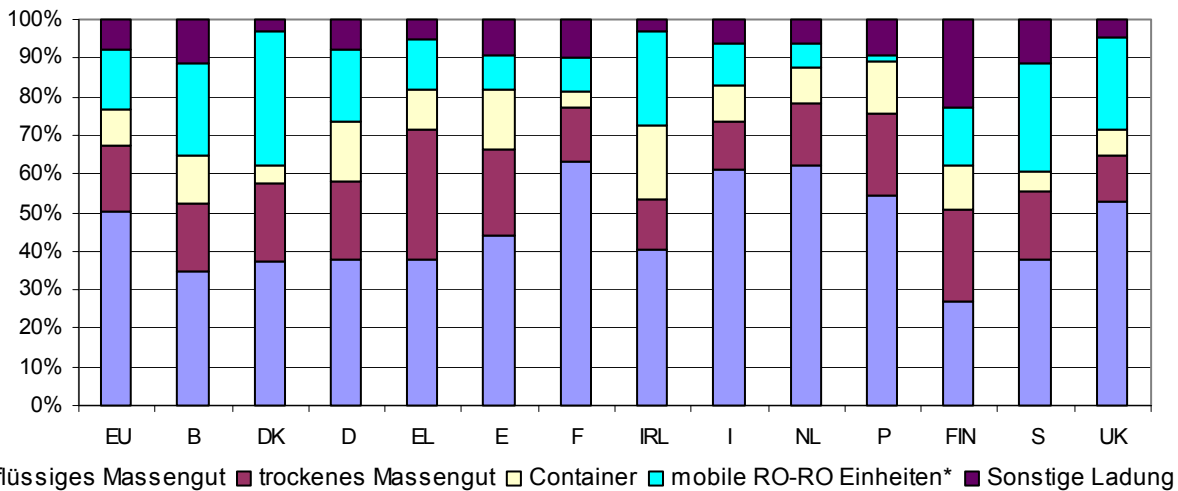


**Schaubild 9: Kurzstreckenseeverkehr im Mittelmeer nach Mitgliedstaaten**



## Kurzstreckenseeverkehr nach Frachtart

**Schaubild 10: Anteil der Arten umgeschlagener Fracht (Ein- und Ausgänge) im Kurzstreckenseeverkehr (in % des gesamten Güterumschlags)**



\* Mobile Ro-Ro-Einheiten: Roll-on-/Roll-off-Einheiten, selbstfahrend oder nicht selbstfahrend.

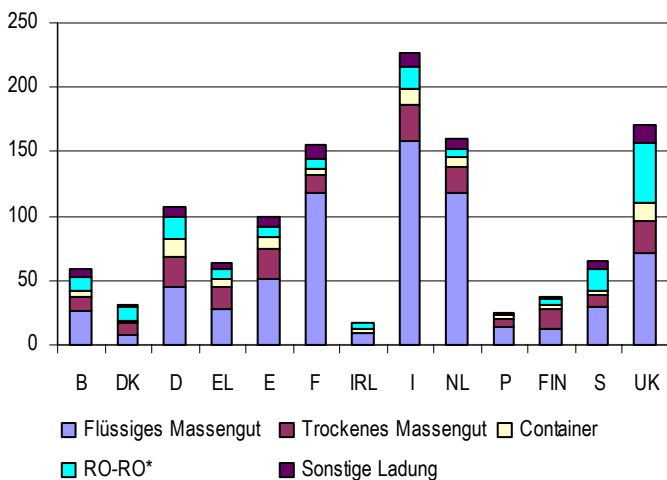
Bei den im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Ladungen handelte es sich überwiegend um „flüssiges Massengut“. Im Jahre 2000 wurden 691 Millionen Tonnen „flüssiges Massengut“ in der EU ausgeladen, was einem Anteil von 57 % an den insgesamt ausgeladenen Gütern entspricht, während 293 Millionen Tonnen - d. h. 40 % der Gesamtmenge eingeladener Güter - eingeladen wurden.

Hervorzuheben sind Frankreich, die Niederlande und Italien, wo der Anteil „flüssigen Massenguts“ mehr als 60 % des gesamten Güterumschlags ausmachte. Zudem kam für die meisten Länder dem „flüssigen Massengut“ im Kurzstreckenseeverkehr eine größere Bedeutung zu als im

Seeverkehr insgesamt, was vor allem für die Niederlande gilt, die ihren Anteil von 43 % im Jahre 1999 auf 62 % im Jahre 2000 erhöht haben. „Trockenes Massengut“ hingegen spielte in fast allen Ländern im Kurzstreckenseeverkehr eine untergeordnete Rolle. In Irland z. B. lag der entsprechende Anteil bei 13 %, in den Niederlanden bei 16 %.

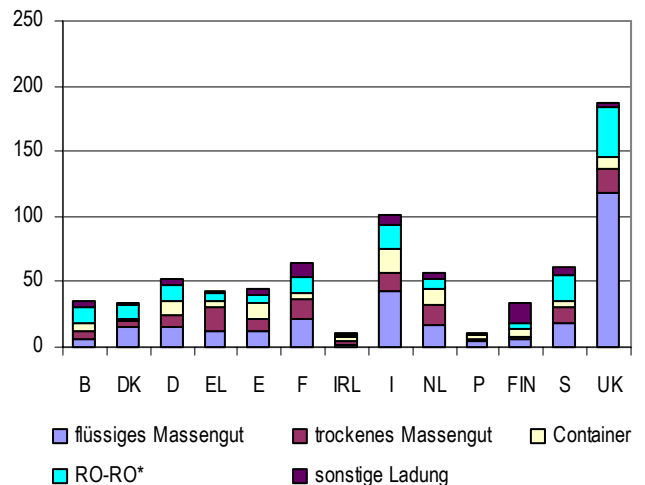
Beim Gütertransport in Containern und in mobilen Ro-Ro-Einheiten sowie bei der „sonstigen Ladung“ hatte die Länge der Schiffsreise zumeist vergleichsweise geringe Auswirkungen.

**Schaubild 11: Arten ausgeladener Fracht im Kurzstrecken-seeverkehr (in Millionen Tonnen)**



\* Mobile Ro-Ro-Einheiten: Roll-on-/Roll-off-Einheiten, selbstfahrend oder nicht selbstfahrend.

**Schaubild 12: Arten eingeladener Fracht im Kurzstrecken-seeverkehr (in Millionen Tonnen)**



\* Mobile Ro-Ro-Einheiten: Roll-on-/Roll-off-Einheiten, selbstfahrend oder nicht selbstfahrend.

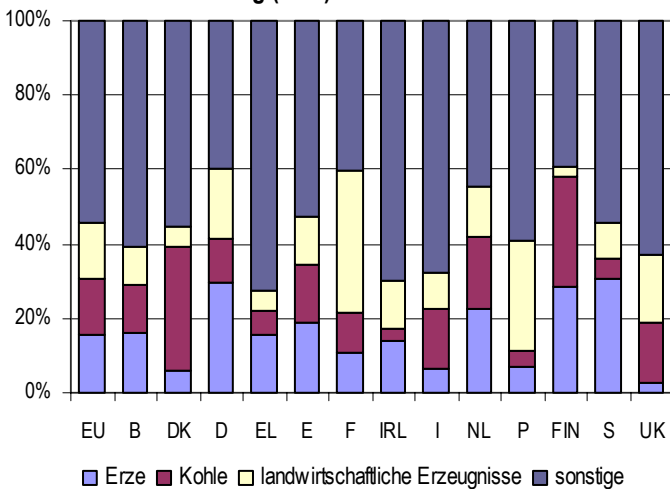
Dem „flüssigen Massengut“ kam insbesondere beim Ausladen von Gütern vor allem in Frankreich, in den Niederlanden und in Italien mit einem Anteil von 76 %, 74 % bzw. 69 % der insgesamt ausgeladenen Fracht eine große Bedeutung zu. Italien war mit 158 Millionen Tonnen im Jahre 2000 auch das Mitgliedsland mit der größten Menge an ausgeladenem „flüssigen Massengut“: bei 65 % (103 Millionen Tonnen) handelte es sich um „Rohöl“ hauptsächlich aus Libyen, Ägypten und Russland (Schwarzes Meer).

Im Jahre 2000 wurden in Frankreich 118 Millionen Tonnen „flüssigen Massengut“ ausgeladen: 68 % (80 Millionen Tonnen) dieser Gesamtmenge waren „Rohöl“ überwiegend aus Norwegen, Ägypten und dem Vereinigten Königreich.

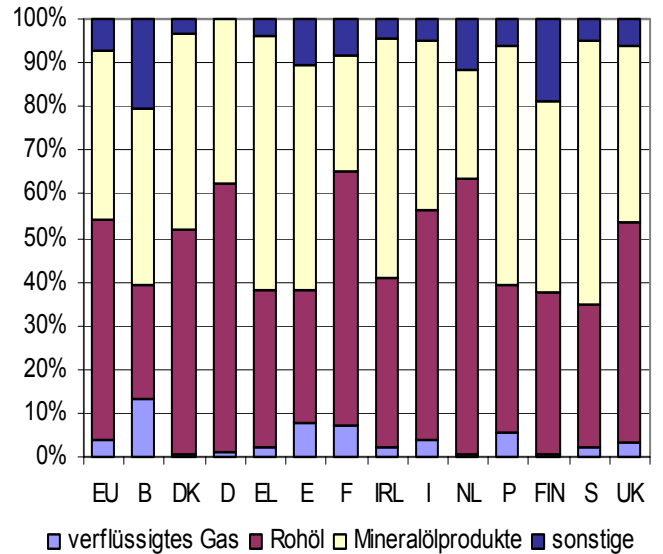
In den Niederlanden wurden im Jahre 2000 118 Millionen Tonnen „flüssiges Massengut“ ausgeladen, das ebenfalls im Wesentlichen aus Eingängen von „Rohöl“ (84 Millionen Tonnen) bestand und überwiegend aus Norwegen, Ägypten und dem Vereinigten Königreich kam.

Was die eingeladenen Güter betrifft, so wartete das Vereinigte Königreich im Jahre 2000 mit 119 Millionen Tonnen mit der größten Menge „flüssigen Massenguts“ auf. Mehr als die Hälfte (55 %) bestanden aus „Rohöl“ und ein wesentlicher Anteil (37 %) aus „Mineralölerzeugnissen“. Das „Rohöl“ war überwiegend für andere Häfen im Vereinigten Königreich sowie für Deutschland, Frankreich und die Niederlande bestimmt. „Mineralölerzeugnisse“ wurden zudem an andere Häfen im Vereinigten Königreich, in die Niederlande, sowie nach Irland und Frankreich geliefert.

**Schaubild 14: Anteil der Unterkategorien trockenen Massenguts am gesamten Trockengutumschlag (in %)**



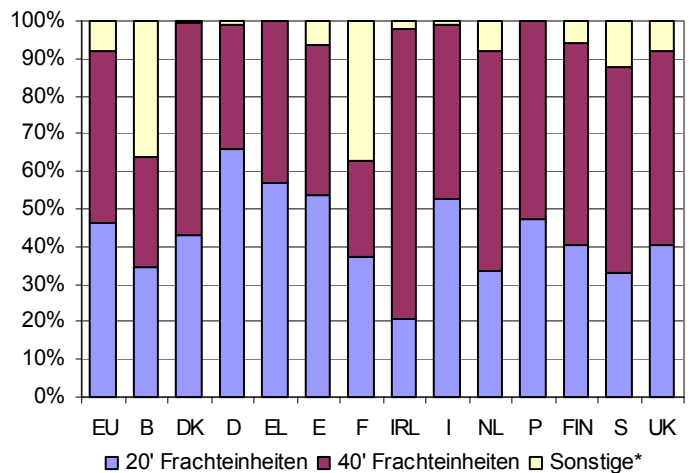
**Schaubild 13: Anteil der Unterkategorien flüssigen Massenguts am gesamten Flüssiggutumschlag (in %)**



Große Bedeutung kam auch der in Finnland und Schweden eingeladenen „sonstigen Ladung“ zu, die hauptsächlich aus „forstwirtschaftlichen Erzeugnissen“ bestand und im Jahre 2000 in Finnland 13 Millionen Tonnen (Bestimmungsländer: Deutschland, Vereinigtes Königreich und Belgien) und in Schweden 6 Millionen Tonnen erreichte (Bestimmungsländer: Niederlande, Vereinigtes Königreich und Deutschland).

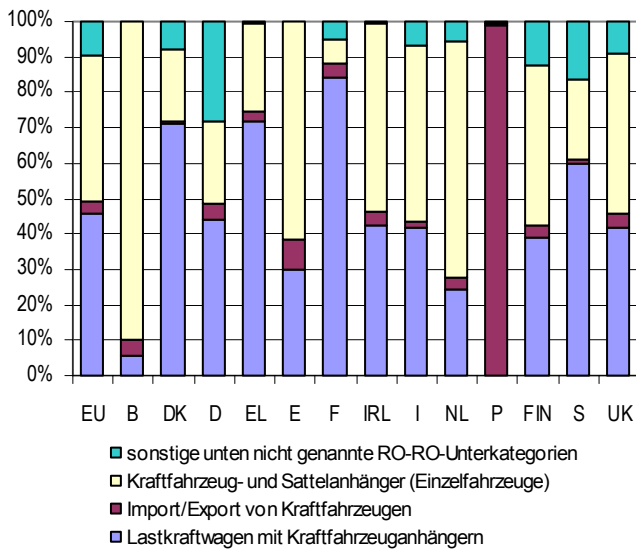
In Dänemark schließlich machten die „mobilen Ro-Ro-Einheiten“ 34 % des Anteils aus, wobei es sich in erster Linie um „Güterkraftfahrzeuge und Anhänger“ handelte.

**Schaubild 15: Anteil der Container-Unterkategorien am gesamten Containerumschlag (in %)**

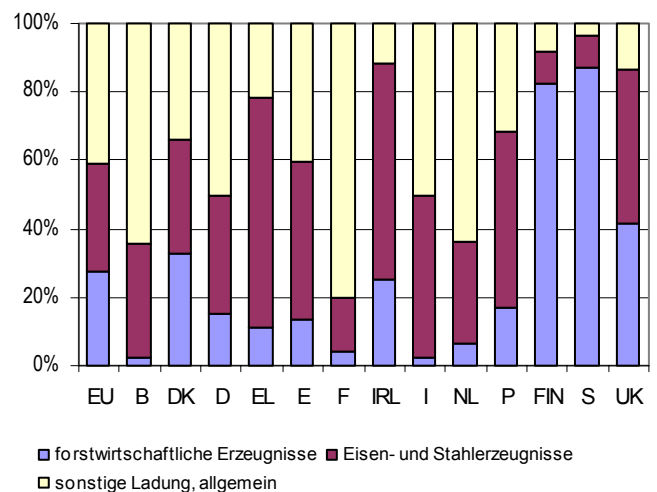


\*: einschließlich Frachteinheiten > 40' und >20' und <40"

**Schaub. 16: Anteil der Ro-Ro\*-Unterkategorien am gesamten Ro-Ro-Umschlag (in %)**



**Schaub. 17: Anteil der Unterkategorien „sonstige Ladung“ am Gesamtumschlag mit „sonstiger Ladung“ (in %)**



\* Mobile Ro-Ro-Einheiten: Mobile selbstfahrende bzw. nicht selbstfahrende Roll-on-/Roll-off-Einheiten.

## ➤ WICHTIGE INFORMATIONEN - HINWEISE ZUR METHODIK

Der Inhalt der vorliegenden Veröffentlichung „Statistik kurz gefasst“ basiert auf den im Rahmen der Richtlinie zur Seeverkehrsstatistik der EU erhobenen Daten (Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8.12.1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs – ABl. L320 vom 30.12.1995, Seite 25).

Die Angaben über EU-15 beziehen sich auf insgesamt 13 Mitgliedstaaten, da Luxemburg und Österreich über keine Seehäfen verfügen.

Folgende See-/Meeresregionen wurden berücksichtigt: Ostsee, Nordsee, Atlantischer Ozean (einschließlich Ärmelkanal und Irische See), Mittelmeer und Schwarzes Meer. Das Küstengebiet „Mediterrane Küste Spaniens und Atlantik (Süd)“ wurde nur als „mediterrane Küste“ erfasst. Die Kanarischen Inseln sind nicht eingeschlossen. Marokko - Westafrika, Ägypten - Rotes Meer und Israel - Rotes Meer wurden in diesen Bericht ebenfalls nicht aufgenommen.

Für die Meere/Seen gelten folgende Definitionen:

**Ostsee:** Dänische Häfen entlang und südlich der Linie Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding (ohne Helsingborg); die Häfen Deutschlands, Polens, Russlands, Litauens, Lettlands und Estlands bis Paldiski; die schwedischen Häfen von Helsingborg bis und einschließlich Kallero. Der Bottnische Meerbusen (die Häfen Schwedens bis nördlich von Kallero; die Häfen Finnlands ab Kokkila bis zum Norden Finnlands einschließlich Åland-Inseln). Der Finnische Meerbusen (die übrigen finnischen Häfen, Paldiski und die russischen Häfen östlich von Paldiski).

**Nordsee:** Die norwegischen und schwedischen Häfen von Bergen südwärts bis einschließlich Helsingborg; die dänischen Häfen oberhalb der Linie Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding; Nord-Dänemark und Belgien; die Häfen an der Ostküste

des Vereinigten Königreichs (Schottland und Vereinigtes Königreich) vom Kap Wrath in Schottland in nördlicher Richtung bis und mit Ramsgate, einschließlich Shetland- und Orkney-Inseln.

**Atlantischer Ozean:** Häfen in nördlicher Richtung des Ärmelkanals - Häfen an der Westküste des Vereinigten Königreichs vom Cape Wrath in Schottland bis zum Lands End in England einschließlich der dazugehörigen irischen Häfen und der Inseln. Die Häfen südseitig des Ärmelkanals: die französischen Häfen an der Südseite der Pointe St. Mathieu; die nördlichen Häfen Spaniens; (sämtliche) Häfen Portugals. Häfen am Ärmelkanal: die französischen Häfen von der belgischen Grenze hinauf bis einschließlich Pointe St. Mathieu (einschließlich der Insel Ouessant); die englischen Häfen von Ramsgate bis zum Lands End (darunter die Scilly Islands, die Channel Islands und die Isle of Wight).

**Mittelmeer:** europäische Häfen - die Häfen der am Mittelmeer gelegenen südeuropäischen Länder (einschließlich der dazugehörigen Inseln); die Häfen des europäischen Teils der Türkei von der Grenze mit Griechenland bis einschließlich westliche Häfen am Bosphorus (Rumelikavagi). Die Häfen in Asien - die übrigen türkischen Häfen am Mittelmeer (einschließlich der Häfen am Bosphorus); die Häfen in Syrien, im Libanon, in Israel, und auf Zypern sowie die Häfen in Ägypten östlich des Suez-Kanals. - Häfen in Afrika: die Häfen von Ceuta und Melilla und die Häfen östlich davon bis einschließlich die Häfen am Suezkanal (einschließlich Suez).

**Schwarzes Meer:** Die Schwarzmeerbahnen am Bosphorus.

Sämtliche in dieser Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ enthaltenen Daten wurden von Eurostat zur Verfügung gestellt (Seeverkehrs-Datenbank).



# 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
<b>Eurostat Data Shop</b> Bruxelles/Brussel Planiestat 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/	<b>DANMARKS STATISTIK</b> 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: <a href="mailto:lib@dst.dk">lib@dst.dk</a> URL: http://www.dst.dk/bibliotek	<b>STATISTISCHES BUNDESAMT</b> 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: <a href="mailto:datashop@destatis.de">datashop@destatis.de</a> URL: http://www.eu-datashop.de/	<b>INE Eurostat Data Shop</b> Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: <a href="mailto:datashop.eurostat@ine.es">datashop.eurostat@ine.es</a> URL: http://www.ine.es/prodyser/datashop/index.html	<b>INSEE Info Service</b> <b>Eurostat Data Shop</b> 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: <a href="mailto:datashop@insee.fr">datashop@insee.fr</a>	<b>ISTAT</b> <b>Centro di Informazione Statistica</b> <b>Sede di Roma, Eurostat Data Shop</b> 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: <a href="mailto:dipdiff@istat.it">dipdiff@istat.it</a> URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEREDLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
<b>ISTAT</b> <b>Ufficio Regionale per la Lombardia</b> <b>Eurostat Data Shop</b> Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: <a href="mailto:mileuro@tin.it">mileuro@tin.it</a> URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html	<b>Eurostat Data Shop Luxembourg</b> 46A, avenue J.F. Kennedy BP 1452 L-1014 LUXEMBOURG Tél. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: <a href="mailto:dslux@eurostat.datashop.lu">dslux@eurostat.datashop.lu</a> URL: http://www.datashop.org/	<b>Centraal Bureau voor de Statistiek</b> <b>Eurostat Data Shop-Voorburg</b> Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: <a href="mailto:datashop@cbs.nl">datashop@cbs.nl</a> URL: www.cbs.nl/eurodatashop	<b>Statistics Norway</b> <b>Library and Information Centre</b> <b>Eurostat Data Shop</b> Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: <a href="mailto:Datashop@ssb.no">Datashop@ssb.no</a> URL: http://www.ssb.no/bibliotek/datashop/	<b>Eurostat Data Shop Lisboa</b> <b>INE/Serviço de Difusão</b> Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: <a href="mailto:data.shop@ine.pt">data.shop@ine.pt</a>	<b>Statistisches Amt des Kantons</b> <b>Zürich, Eurostat Data Shop</b> Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: <a href="mailto:datashop@statistik.zh.ch">datashop@statistik.zh.ch</a> URL: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA		
<b>STATISTICS FINLAND</b> <b>Eurostat Data Shop Helsinki</b> 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: <a href="mailto:datashop@stat.fi">datashop@stat.fi</a> URL: http://tilastokeskus.fi/tk/kk/datashop/	<b>STATISTICS SWEDEN</b> <b>Information service</b> <b>Eurostat Data Shop</b> 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: <a href="mailto:infoservice@scb.se">infoservice@scb.se</a> URL: http://www.scb.se/tjanster/datashop/datashop.asp	<b>Eurostat Data Shop</b> <b>Office for National Statistics</b> Room 1.015 Cardiff Road Newport NP10 8XG South Wales United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: <a href="mailto:eurostat.datashop@ons.gov.uk">eurostat.datashop@ons.gov.uk</a>	<b>HAVER ANALYTICS</b> <b>Eurostat Data Shop</b> 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: <a href="mailto:eurodata@haver.com">eurodata@haver.com</a> 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](mailto: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](mailto:georges.xenellis@cec.eu.int)

ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: [www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://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](mailto: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 – BALGARJA – 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

# Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2003 bis 31.12.2003):  
 (Anschreiben der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Alle 9 Themenkreise (etwa 200 Ausgaben)

- Papier: 240 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.