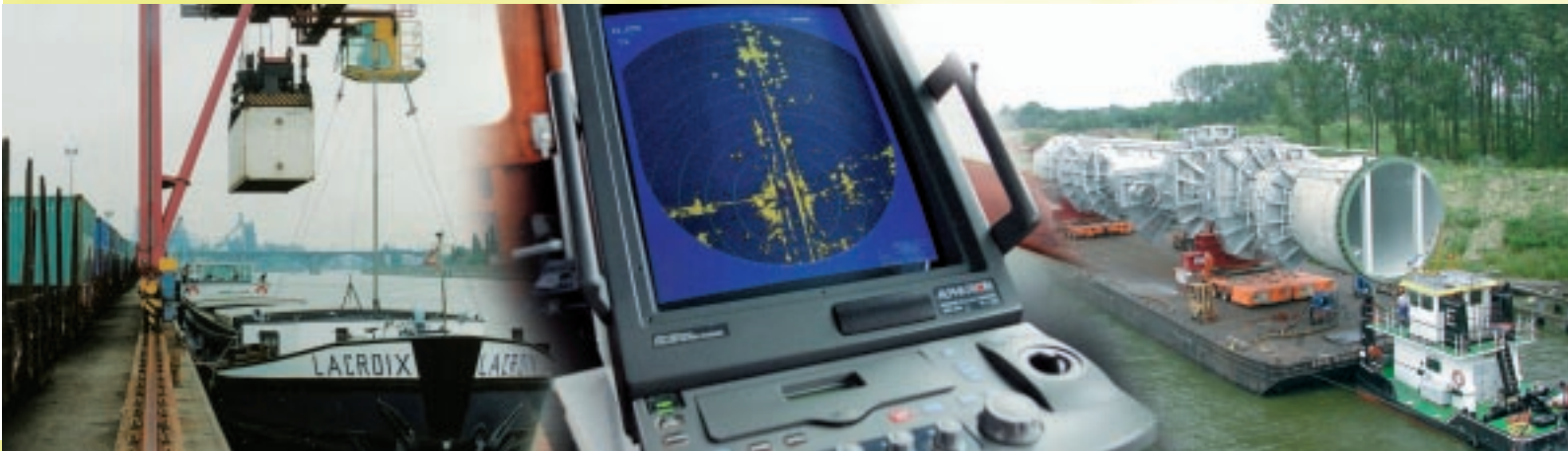


BINNENSCHIFFFAHRT



Eine Transportlösung, die stimmt

Die Europäische Union hat schon seit längerem das große Potenzial des europäischen Binnenwasserstraßennetzes für den Güter- und Personenverkehr erkannt. Die Binnenschifffahrt ist oft billiger, ökonomischer, zuverlässiger und umweltfreundlicher als Europas beliebtester Verkehrsträger – die Straße. Sie ist jedoch auch ein Verkehrsträger, der sich dem raschen Wirtschaftswandel anpasst, sich laufend modernisiert und den Kunden eine ganze Palette von Leistungen und Einrichtungen bietet.

Deshalb ist die Europäische Kommission darum bemüht, die Nutzung von Wasserstraßen zu fördern. Gleichzeitig möchte sie Europas Flüsse und Kanäle zu einem wirklich integrierten Teil des europäischen intermodalen Verkehrssystems machen, wie im Weißbuch 2001 der Kommission **„Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“** gefordert wird. Teil dieses Konzeptes ist es, die Wasserstraßen mit den Verkehrssystemen von Eisenbahn und Kurzstreckenseeverkehr zu verknüpfen und eine leicht zugängliche, ökonomische, sichere und umweltfreundliche Alternative zum umweltbelastenden und unter Staus leidenden Straßenverkehr zu schaffen.

Binnenschifffahrt

- In den EU-Mitgliedsstaaten mit schiffbaren Wasserstraßen befördert die Binnenschifffahrt 12 % des gesamten Frachtaufkommens.
- Die Binnenschifffahrt wächst stetig (17 % in den letzten 10 Jahren).
- Mit der Erweiterung werden das Wasserstraßennetz und die Binnenschifffahrtbranche entscheidend vergrößert.

Die Binnenschifffahrt bringt's

- Sie ist zuverlässig, „just in time“ und leidet nicht unter Infrastrukturüberlastung und Staus.
- Der Transport auf Binnenwasserstraßen ist kostengünstig, ökonomisch und umweltfreundlich.

Ein moderner Verkehrsträger

- Während der letzten 10 Jahre wurde die Binnenschifffahrtflotte ständig modernisiert.
- Die Binnenschifffahrt bietet hohe Sicherheitsstandards mit nautischer Ausrüstung auf dem neuesten Stand der Technik.

Die Europäische Union möchte

- die Integration der Binnenschifffahrt in das europäische Verkehrssystem weiter fördern,
- günstige Rahmenbedingungen für das weitere Wachstum des Sektors schaffen,
- die Binnenschifffahrt für Unternehmen attraktiv machen.



Europas Binnenwasserstraßen



EUROPAS BINNENWASSERSTRASSEN

Europa verfügt über ein Wasserstraßennetz von über 30 000 km an Kanälen und Flüssen, die eine Vielzahl von wichtigen Städten und Ballungszentren miteinander verbinden. Die Binnenschifffahrt bietet sicheren, zuverlässigen Transport von Gütern und, in geringerem Umfang, von Personen. Das zentrale Netz verbindet die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Deutschland und Österreich über unzählige Flüsse und Kanäle, auf denen z. B. Schwergüter, industrielle Massengüter, Bauernzeugnisse, Container, Großraumgüter und Abfall befördert werden. Obwohl die Hauptadern dieses Netzes der Rhein und die Donau sind, sind auch viele kleinere Städte, Dörfer und Industriegebiete über zahlreiche Nebenflüsse und Kanäle miteinander verbunden. Kleinere, mit dem zentralen Netz nicht verbundene Netze bestehen auch in weiteren Mitgliedstaaten.

Hunderte von Binnenhäfen und Umschlagstellen entlang der schiffbaren Wasserstraßen gewährleisten die Anbindung an andere Verkehrsträger. Die Häfen bieten effiziente, zuverlässige Leistungen und das logistische Know-how, das für die reibungslose Organisation von Transportketten nötig ist. Ihre zentrale Lage an

den wichtigsten europäischen Verkehrsachsen ist die Voraussetzung für die intermodale Verknüpfung mit dem Straßen-, Schienen- und Seeverkehr.

Das Netz ist nicht nur relativ dicht und leicht zugänglich, sondern es verfügt auch noch über erhebliche ungenutzte Transportkapazitäten. Der Gütertransport auf Binnenwasserstraßen macht nur 7 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens aus – 125 Mrd. tkm im Jahr 2000 –, während der Anteil von Straße und Schiene bei 74 % bzw. 14 % liegt (zu bedenken ist dabei, dass nur die Hälfte der EU-Mitgliedstaaten über miteinander verbundene schiffbare Binnenwasserstraßen verfügt). In einigen Regionen und vor allem im Hinterland von Seehäfen, wie in den Benelux-Staaten und in Nordfrankreich, ist der „modal share“ der Binnenschifffahrt bedeutend höher und kann bis zu 43 % erreichen [bezogen auf die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern (tkm)].

Durchwegs modern

Obwohl mit Investitionen in die Infrastruktur der Wasserstraßen in den vergangenen 20 Jahren gespart wurde, haben Schifffahrtsunternehmen und Binnenschiffer viel zur Modernisierung und Verbesserung der europäischen Binnenschifffahrtsflotte beigetragen. Ein großer Teil der Flotte kann die verschiedensten Frachtgüter befördern. Die Flotte ist mit modernen Navigations- und Sicherheitssystemen ausgerüstet und verfügt über qualifiziertes Personal. Dies ist zweifellos auch eine Folge der Liberalisierung des Marktes und der Restrukturierungspolitik, die die EU in Bezug auf die Flottenkapazität während des vergangenen Jahrzehnts durchgeführt hat. Die Branche hat schon längst das überholte Erscheinungsbild des Kohleschleppkahns abgelegt. Immer mehr Güterverkehr wird auf die Wasserstraße verlagert, was sich in einem kontinuierlichen Wachstum des Binnenschifffahrtsektors widerspiegelt. Neue Märkte für den Gütertransport sind entstanden, wie der Transport von gefährlichen Stoffen, Chemikalien, Kühlgütern und hochwertigen Konsumgütern, aber auch die Personenbeförderung hat zugenommen. Ein bedeutender neuer Trend ist der Containertransport, der besonders seit dem Jahr 2000 deutlich zugenommen hat. Auch in Zukunft wird weiteres Wachstum für den Containersektor erwartet, da mehr und mehr Unternehmen die Vorteile der Binnenschifffahrt als leistungsstarken Bestandteil der Logistikkette erkennen.



Wie sie in ihrem Weißbuch zur Verkehrspolitik dargelegt hat, will die Kommission den Sektor weiter darin unterstützen, sich neuen Marktbedürfnissen anzupassen: Zum Beispiel auf dem Gebiet technischer Schiffsnormen zu einer größeren Harmonisierung im gesamten Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft zu gelangen; oder die Verbreitung moderner Informations- und Kommunikationstechniken, die insbesondere der Verbesserung des Verkehrs- und Transportmanagements auf den Binnenwasserstraßen dienen. Schifffahrtsinformationsdienste (*River Information Services, RIS*), die im Rahmen des EU-Forschungsprojekts Indris entwickelt wurden, werden auf dem Binnenwasserstraßennetz zum Einsatz kommen. RIS ist ein Informationssystem, das über Telefon oder das Internet in Anspruch genommen werden kann, um aktuelle Daten zu Fahrweg, Verkehrsaufkommen, Kurs, angesteuertem Hafen oder Löschplatz einzuholen. Dieses Telematiksystem wird einen gut organisierten Informationsaustausch ermöglichen und so die Schifffahrt noch leistungsfähiger machen.



Neue Technik schafft Mehrwert

Bauart und Technik der Schiffe werden von der Schifffahrtsindustrie ständig weiterentwickelt. Die Fahrzeiten können so verkürzt werden und Kanäle und Flüsse mit besonderen Bedingungen lassen sich besser nutzen. Im Jahre 2002 ließ die holländische Firma Riverhopper ein Schiff vom Stapel, das 680 Normpaletten transportieren und sortieren kann. Das Schiff ist gleichzeitig mit einer Länge von 63 m und einer Breite von 7,2 m kompakt genug, um auch noch die kleineren Kanäle in den Niederlanden befahren zu können. Es ist so konstruiert, dass es besonders rasch be- und entladen werden kann und mit seinem modernen Schiffsantrieb ist es zudem noch wirtschaftlich und umweltfreundlich.



Leistungsfähig, zuverlässig und sicher

Der Transport auf Binnenwasserstraßen lohnt sich wegen der niedrigen Kosten und der **effizienten** Arbeitsabläufe. Zum Vergleich: Ein Schiff transportiert über die gleiche Entfernung 127 t Fracht pro Liter Treibstoff, die Bahn 97 t und der Lkw 50 t. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, dass Binnenschiffe, zusammen mit der Motorkraft, die natürliche Strömung des Wassers als Antriebskraft nutzen. Ihre Massenleistungsfähigkeit macht „economies of scale“ möglich, die von der Straße oder der Bahn nicht zu erreichen sind.

Die Beförderung auf Binnenwasserstraßen hat zudem auch in Bezug auf die **Zuverlässigkeit** klare Vorteile, weil sie nicht unter den gleichen Stauproblemen leidet, die inzwischen im Straßen- und teilweise auch im Schienenverkehr üblich sind. Der größte Teil des Netzes kann rund um die Uhr, sieben Tage in der Woche befahren werden und bietet somit hohe Flexibilität. Auf den Wasserstraßen können Unternehmen daher Güter auf den Weg schicken, ohne mit Verspätungen rechnen zu müssen, sondern mit dem Wissen, dass die Güter ihren Bestimmungsort pünktlich und sicher erreichen. Dies ist angesichts des im Warentransport vorherrschenden Trends zur „just in time“ Lieferung besonders wichtig.

Sicherheit ist ein weiteres Argument, das für die Binnenschifffahrt spricht. Klassifizierungsgesellschaften und Schifffahrtinspektoren sorgen dafür, dass Schiffe die strengen Normen erfüllen und führen regelmäßige Kontrollen durch.

Entlastung der Straßen

Die in der Binnenschifffahrt gegebene Zuverlässigkeit und Flexibilität der Leistungserbringung hat das holländische Stahlunternehmen Corus Staal dazu bewogen, seine Erzeugnisse von IJmuiden auf dem Rhein oder dem Nordseekanal zu transportieren, anstatt die Straßen zu benutzen. Es beliefert das Ruhrgebiet und Frankreich nunmehr ausschließlich mit dem Binnenschiff und hat so den Straßenverkehr um 7 000 Lkw pro Jahr entlastet.

Schiffe für den Transport gefährlicher Güter oder flüssiger Chemikalien sind von spezieller Bauart, bei der die Sicherheit Priorität hat. Oft werden solche Schiffe bereits mit einer doppelten Schiffshülle gebaut. Viele Schiffe sind mit Dampfzugsanlagen ausgestattet, bei denen emittierende Dämpfe von den Ladungstanks abgezogen werden können, bevor sie mit der Luft in Berührung kommen.

Schließlich ist die Anzahl der Unfälle in der Binnenschifffahrt äußerst gering, und falls es doch einmal zu einem Unfall kommt, ist der Schaden an Personen und Material zumeist sehr begrenzt. Deshalb kann die Binnenschifffahrt ihren Kunden Sicherheitsmargen bieten, bei denen andere Verkehrsträger nicht mithalten können.

Nachhaltig nutzbar, sauber und geräuscharm

Für viele europäische Unternehmen ist Umweltfreundlichkeit ein Teil ihres Leitbildes und durch Verlagerung ihres Transportaufkommens auf die Binnenwasserstraßen können sie dazu beitragen, nachhaltiger zu wirtschaften.

Eine Untersuchung der Kommission zu den sozio-ökonomischen Kosten der verschiedenen Verkehrsträger – wie z.B. Unfälle, Luftverschmutzung, Klimaänderung, Lärmbelastung, Verkehrsstaus, Auswirkungen auf die Landschaft und die städtische Umwelt – hat gezeigt, dass der Straßentransport 91,5 %, der Luftverkehr 6 %, der Schienenverkehr 2 %, die Binnenschifffahrt jedoch lediglich 0,5 % der Kosten verursacht.

Auch trägt der niedrige Kraftstoffverbrauch dazu bei, dass die Binnenschifffahrt einer der nachhaltigsten Verkehrsträger ist. In dem Maße, indem neuere Schiffe

mit leistungsfähigeren Motoren in Dienst gestellt werden, verringern sich die Emissionen noch weiter. Die durch die Binnenschifffahrt verursachten Emissionen sind auf diese Weise in den vergangenen 20 Jahre um ein Viertel gesunken. Im Bereich der Binnenschifffahrt werden daher die Ziele von Kioto problemlos erreicht und möglicherweise sogar übererfüllt werden. Die Kommission will diese Entwicklung durch den Vorschlag von einheitlichen Emissionsnormen für Binnenschiffe unterstützen.

Eine vermehrte Nutzung der Binnenschifffahrt wird daher auch die Nachhaltigkeit des europäischen Verkehrssystems verbessern.



Spitz – Peniche Länge 38,50 m / Breite 5,05 m / Tiefgang 2,20 m / Tragfähigkeit 350 t

14x



Kempener Kahn Länge 63 m / Breite 6,60 m / Tiefgang 2,50 m / Tragfähigkeit 550 t

22x



Dortmunder Länge 67 m / Breite 8,20 m / Tiefgang 2,50 m / Tragfähigkeit 900 t

36x



Ro-Ro Schiff Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 2,50 m

72x



Tankschiff Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 3,50 m / Tragfähigkeit 3 000 t

120x



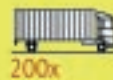
Auto Ro-Ro Schiff Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 2,20 m / Tragfähigkeit 600 t

600x



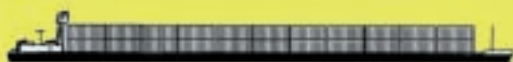
Neo Kemp Länge 63 m / Breite 7 m / Tiefgang 2,50 m / Tragfähigkeit 32 TEU*

32x



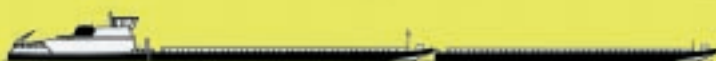
Containerschiff Länge 110 m / Breite 11,40 m / Tiefgang 3 m / Tragfähigkeit 200 TEU*

200x



Containerschiff Jowi Klasse Länge 135 m / Breite 17 m / Tiefgang 3 m / Tragfähigkeit 470 TEU*

470x



Schubverband (mit 4 Leichtern) Länge 193 m / Breite 22,80 m / Tiefgang 2,50/3,70 m / Tragfähigkeit 11 000 t

440x

TEU = Zwanzig- Fuß-Äqui valente-Einheit
Quelle: INE

Intermodalität – funktionierende Anbindungen schaffen

Die Binnenschifffahrt ist potenziell der Verkehrsträger mit dem höchsten Grad der Intermodalität, da im Allgemeinen eine oder zwei Umladungen notwendig sind – direkte Transporte von Werk zu Werk sind in der Binnenschifffahrt eher selten. Die Binnenschifffahrt hat aus der Not eine Tugend gemacht, und passt ihre Logistik kontinuierlich an die Erfordernisse an. Der Erfolg zeigt sich beim Containertransport, der während der letzten Jahre dynamisch wächst. Binnenhäfen am Wasserstraßennetz bieten innovative logistische Lösungen und fungieren als Knotenpunkte in den Transportketten. Die Branche ist sich dabei der Notwendigkeit wohl bewusst, mehr und vor allem neue Kunden anzuziehen. Der Verband europäischer Binnenhäfen weist darauf hin, dass „weiteres Wachstum im Containersektor wahrscheinlich ist und die Binnenhäfen auf diesem Gebiet weiter investieren werden, um ihre Position am Transportmarkt noch zu verbessern“.

Verbesserung der Intermodalität bedeutet, den Güterumschlag an Übergangsstellen zu anderen Verkehrsträgern durch moderne, leistungsfähige Umschlagseinrichtungen effizienter zu machen und zu beschleunigen. Die EU unterstützt Binnenhäfen, die sich zu echten intermodalen Plattformen entwickeln wollen und die reibungslose Anbindung an Schiene, Straße und Seeverkehr gewährleisten.

Standardisierte Ladeeinheiten sollen sicherstellen, dass die für den Gütertransport auf Schiffen benutzten Paletten oder Container problemlos gestapelt und mit Lkw oder Zug transportiert werden können.

Auch das Berufsbild eines „Güterverkehrsintegrators“ soll sich an diesen neuen Erfordernissen ausrichten. Seine Aufgabe wird darin bestehen, die Abwicklung intermodaler Verkehrsleistungen zu planen und logistische Transportketten unter Einbeziehung des Binnenschiffs zu organisieren.

Im Jahr 1992 wurde das PACT-Programm (Pilotmaßnahmen für kombinierten Verkehr) gestartet. Mit diesem Programm wurden mit insgesamt 53 Mio. EUR Unternehmen unterstützt, die Transportprojekte unter Einbeziehung des kombinierten Verkehrs auf Schiene, Binnenwasserstraße und Kurzstrecken-Seeverkehr planen und damit den Direktverkehr auf der Straße eindämmen. Zwischen 1992 und 2000 wurden über 167 Projekte, wie der neue Schubbootdienst zwischen Lille und Rotterdam gefördert, der den stark befahrenen Straßenverkehrskorridor täglich um 50 Lkw entlastet.

*Das PACT-Programm ist inzwischen ausgelaufen. Auf Vorschlag der Kommission startet die EU jedoch ab 2003 eine ähnliche, breiter angelegte Strategie namens **Marco Polo**. Ziel dieser Initiative ist es, bis 2010 das vorhandene Straßennetz um weitere 12 Mrd. tkm Verkehrsleistung zu entlasten. Unternehmen, die bereit sind intermodale Transportketten zu nutzen, wird Starthilfe für solche innovativen Transportprojekte gegeben.*

Erweiterung

Gegenwärtig bereitet sich die EU auf den Beitritt mehrerer Staaten in Mittel- und Osteuropa vor (Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, die Slowakei, Slowenien, die Tschechische Republik und Ungarn). Mit der Erweiterung werden sich die Bedingungen für den Handel zwischen neuen und alten Mitgliedstaaten verbessern, und für viele Unternehmen werden sich neue Geschäftsmöglichkeiten ergeben. Frachtpediteure und Reedereien können mit einer gesteigerten Nachfrage nach leistungsfähigen und zuverlässigen Transportdienstleistungen rechnen.

Sechs der mittel- und osteuropäischen Beitrittskandidaten verfügen über ausgedehnte Binnenwasserstraßennetze, die das bestehende westeuropäische Netz um 9 000 km erweitern werden. Auch auf diesen Netzen gelten dann die EU-Normen der Binnenschifffahrt.

Mit der Erweiterung wird die Donau zum Rückgrat der Ost-West-Wasserstraßenverbindung. Zusammen mit dem Rhein wird damit eine durchgehende Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee geschaffen. Unternehmen, die neue Märkte in einem erweiterten Europa suchen, erhalten so verbesserte Transportmöglichkeiten.



Fazit

Die Binnenschifffahrt verfügt über genügend freie Kapazitäten auf den Wasserstraßen und bei der Flotte, die unmittelbar genutzt werden können. Sie kann Tausenden von Unternehmen preisgünstige, zuverlässige und nachhaltige Verkehrsleistungen quer durch Europa anbieten. Die Binnenschifffahrt ist bereit, bei der Verlagerung des Verkehrs von der Straße ihren Part zu übernehmen.

Die Beseitigung materieller, technischer und bürokratischer Engpässe wird den Transport auf Binnenwasserstraßen noch effektiver machen. Spediteuren bieten sich Qualitätsdienstleistungen, mit denen andere landgebundene Verkehrsträger hinsichtlich Preis und Zuverlässigkeit nicht ohne weiteres konkurrieren können. Die Nutzung der Binnenwasserstraßen trägt zudem nachhaltig zur Entlastung der Umwelt bei.

Die bevorstehende Erweiterung der EU führt zu einer Erweiterung des Binnenwasserstraßennetzes, das der Wirtschaft und dem Verkehrsgewerbe noch größere Möglichkeiten eröffnen wird.

Schifffahrtsindustrie und Frachtspediteure sind daher aufgerufen, die vorhandene Kapazität und die sich bietenden Chancen zu nutzen, um neue Kunden für den Transport auf Binnenwasserstraßen zu gewinnen.

Die Binnenschifffahrt in der Europäischen Union

- Länge des schiffbaren Netzes: 30 000 km
- Flotte der Gemeinschaft: ca. 11 500 Schiffe (meist Frachtschiffe mit Eigenantrieb)
- Ladekapazität der Flotte insgesamt: 11 Mio. t;
- Transportleistung der Flotte der Gemeinschaft im Jahr 2000 insgesamt: 125 Mrd. tkm;
- Anteil am gesamten Transportaufkommen im Jahr 2000: 7 % (wobei nur sechs Mitgliedstaaten ein miteinander verbundenes Wasserstraßennetz haben);
- Anzahl der Unternehmen: 7 000 (in diesen sechs Mitgliedstaaten);
- Anzahl der in diesem Wirtschaftssektor unmittelbar Beschäftigten: etwa 23 000.

Quelle: „EU energy and transport in figures“.

Erleichterung der Integration

„Also Danube“ ist ein von der EU unterstütztes Forschungs- und Entwicklungsprogramm, das die Nutzung der Donauachse als intermodale Transportroute zum Ziel hat und die Integration der Wasserstraßen der neuen Mitgliedstaaten mit vorbereiten soll. Mit Hilfe dieses Programms sollen die regionale Verwaltung des Binnenwasserstraßenverkehrs und logistische Managementnetze in einer zentralen, leicht zugänglichen Datenbank verknüpft werden. Damit wird eine zentrale Einrichtung geschaffen, die Echtzeit-Verkehrsinformationen und verbesserte Kommunikations- und Logistikleistungen zur Verfügung stellt und auf den jeweiligen Bedarf zugeschnitten werden kann. Das Programm trägt auch dazu bei, die Umschlagsvorgänge in Häfen zu rationalisieren.



Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

Die wichtigste Maßnahme auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt in den letzten Jahren war die vollständige Liberalisierung des Marktes (seit dem 1. Januar 2000). Der offene Marktzugang ist nun hergestellt, die Preise entstehen am Markt durch freien Wettbewerb – der dadurch verstärkte Wettbewerb beschleunigt die Modernisierung.

Überkapazitäten in der Binnenschifffahrt wurden durch eine konsequente Kapazitätspolitik und Abwrackaktionen reduziert. Die Flotte wurde um 15 % reduziert und damit einhergehend modernisiert. Im ersten Quartal 2003 wird die letzte Gemeinschaftsmaßnahme zur Regulierung der Flottenkapazität, die so genannte „Alt-für-neu-Regelung“, auslaufen. Falls es allerdings zu einer neuerlichen ernsten Störung am Markt kommen sollte, ist ein erneutes Tätigwerden der Gemeinschaft nicht ausgeschlossen.

Zudem verfolgt die Gemeinschaft eine Politik der Harmonisierung der Vorschriften im Binnenschifffahrtsektor. So sollen die Bedingungen für die Erlangung von Schifferpatenten und technische Vorschriften für Schiffe auf Ebene der Gemeinschaft weitgehend in Einklang gebracht werden. Eine weitere Aktualisierung und Harmonisierung der Rechtsvorschriften bringt die Erweiterung der Gemeinschaft mit sich.

Weitere Informationen zur Binnenschifffahrt in der EU und zur Gesetzgebung der Gemeinschaft auf diesem Gebiet sind auf der Internetseite der „Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt“ zu finden:

http://europa.eu.int/comm/transport/iw/de/site_map_de.htm

Nützliche Kontaktadressen und weitere Informationen

- **Generaldirektion Energie und Verkehr**
Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt
http://europa.eu.int/comm/transport/iw/de/site_map_de.htm

Weitere Informationen zu Binnenschifffahrt und Binnenhäfen:

Fachverbände der europäischen Binnenschifffahrt

- **Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU/UENF)**
Postbox 23210
NL-3001 KE Rotterdam
Tel. (31-10) 411 60 70; Fax (31-10) 412 90 91
www.ebu-uenf.org
- **Europäische Schifferorganisation (ESO/OEB)**
Av. Bischoffsheimlaan 36
B-1000 Brüssel
Tel. (32-2) 217 22 08; Fax (32-2) 219 54 86

Andere europäische Vereinigungen

- **Inland Navigation Europe (INE)**
Av. Roi Albert II/Koning Albert II-laan 20
B-1000 Brüssel
Tel. (32-2) 553 62 70; Fax (32-2) 553 62 72
www.inlandnavigation.org
- **Verband europäischer Binnenhäfen**
Place des Armateurs/Redersplein 6
B-1000 Brüssel
Tel. (32-2) 420 70 37; Fax (32-2) 420 03 71
www.inlandports.org



Die Generaldirektion der Europäischen Kommission für Energie und Verkehr entwickelt für diese eng miteinander verbundenen Gebiete die politischen Leitlinien der EU und sorgt für deren Umsetzung. Das Weißbuch 2001 „**Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft**“ enthält 60 praktische Maßnahmen, die bis 2010 bedeutende Verbesserungen in der Qualität und Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens in Europa bewirken und zu einem ausgewogeneren Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern führen sollen. Die Verbesserung der Lebensfähigkeit der Binnenschifffahrt ist wesentlicher Bestandteil dieser Gesamtstrategie.

Herausgeber: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr
B-1049 Brüssel

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_de.html

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2003

© Europäische Gemeinschaften, 2003

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Fotos mit freundlicher Genehmigung von: INE, Karte auf Seite 2 beruht auf der Karte der Europäischen Binnenwasserstraßen erstellt von via donau

Text fertiggestellt am 16.12.2002

ISBN 92-894-4343-X

Printed in Belgium