



ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG,
ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN
IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT

TEIL A
**BERICHT DER IAKS ÜBER DIE JÄHRLICHE
BEWERTUNG DES FINANZIERUNGSSYSTEMS
UND VORSCHLAG FÜR DEN BETRAG
DER ENTSORGUNGSGEBÜHR 2019
(ARTIKEL 10 UND 14)**

Teil A

Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2019 (Artikel 10 und 14)

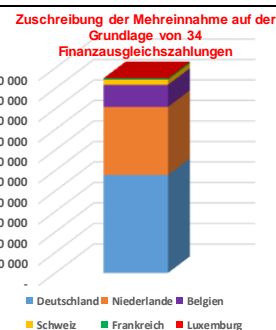
1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten des CDNI auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 € / 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls. Mit der in dieser Höhe festgesetzten Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren, in denen das SPE-CDNI operativ war, jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurde (Mehreinnahmen).

Insgesamt beliefen sich die im Zeitraum 2011 bis 2017 entstandenen Mehreinnahmen auf ca. 4 700 000 €, die nach dem im CDNI festgelegten Verteilerschlüssel auf die Vertragsstaaten verteilt wurden.

Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017

	Beiträge	Kosten	Mehreinnahme	Deutschland	Niederlande	Belgien	Schweiz	Frankreich	Luxemburg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Auf der Grundlage von 34 Finanzausgleichszahlungen wurden die Mehreinnahme wie folgt verwaltet:									
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	48 280	21 433	3 415	857	100
Total	72 821 154	68 072 073	4 749 081	2 387 041	1 663 024	539 300	124 879	30 775	4 063
Wenn die im Zeitraum 2011-2017 kumulierten Mehreinnahmen auf einmal ausgeglichen werden würden, dann würden die Mehreinnahmen wie folgt verwaltet werden:									
2011-2017	72 821 154	68 072 073	4 749 081	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Differenz	-	-	-	- 22 835	- 24 931	42 373	- 1 342	- 2 800	- 109



Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat in dieser Zeit 72,8 Mio. € in das System eingezahlt. Die von den Innerstaatlichen Institutionen (IN) in den 6 Vertragsstaaten organisierten Systeme zur Sammlung, Abgabe und Annahme verursachten Kosten in Höhe von ca. 68,1 Mio. €.

Das bei Inkrafttreten des CDNI vorhandene bzw. eingerichtete Netz von Annahmestellen hat sich in den Jahre 2011 bis 2017 nur wenig geändert. Nur in einem Staat wurden an dem 2011 vorhandenen Netz noch relevante Ergänzungen vorgenommen. Die dadurch entstandenen Kostensteigerungen sind angesichts der Entwicklung der Einnahmen nicht besonders aufgefallen.

2. Finanzielle Entwicklung im Jahre 2018

In den ersten 3 Quartalen 2018 beliefen sich die Einnahmen auf 7 676 340 € und die Annahmestellen auf 8 372 537 €. Unter der Annahme, dass die Einnahmen und Ausgaben über die vier Quartale eines Jahres annähernd gleich verteilt sind, ergeben sich daraus voraussichtlich Gesamteinnahmen in Höhe von 10,2 Mio € und Gesamtausgaben in Höhe von 11,2 Mio €.

Damit würde das Jahr 2018 erstmals seit Inkrafttreten des CDNI mit Mindereinnahmen in Höhe von ca. 1 Mio € enden. Bei Verrechnung dieses Betrags mit den kumulierten Mehreinnahmen aus 2011 bis 2017 ergibt sich nach Abschluss des Jahres 2018 ein Betrag an kumulierten Mehreinnahmen in Höhe von ca. 3,7 Mio €.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig:

- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand.
- Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen.
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen wegen steigender indizierter Kosten (u.a. Personal und Gasöl).
- In einem Staat wurde ein Bilgenentölungsboot neu gebaut (siehe hierzu Kap. 3 und 4).

3. Planung für 2019

Die Innerstaatlichen Institutionen planen für 2019 insgesamt Einnahmen in Höhe von 10,2 Mio € und Gesamtausgaben in Höhe von 11,5 Mio €. Insofern würde auch das Jahr 2019 mit einem Mindereinnahmen von 1,3 Mio € enden, Bei Verrechnung dieses Betrags mit den noch vorhandenen Mehreinnahmen aus der Zeit von 2011 bis 2017 ergibt sich nach Abschluss des Jahres 2019 ein Betrag in Höhe von ca. 2,4 Mio €.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- Die Situation im Altölbereich ist im Wesentlichen unverändert.
- Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen weiter.
- Angenommen wird, dass die indizierten Kosten (u.a. Personal und Gasöl) weiter steigen.
- Die Niederlande rechnen schon 2018 mit deutlich sinkenden Einnahmen.
- In keinem Staat sind im Jahre 2019 größere Investitionen geplant.

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 2019

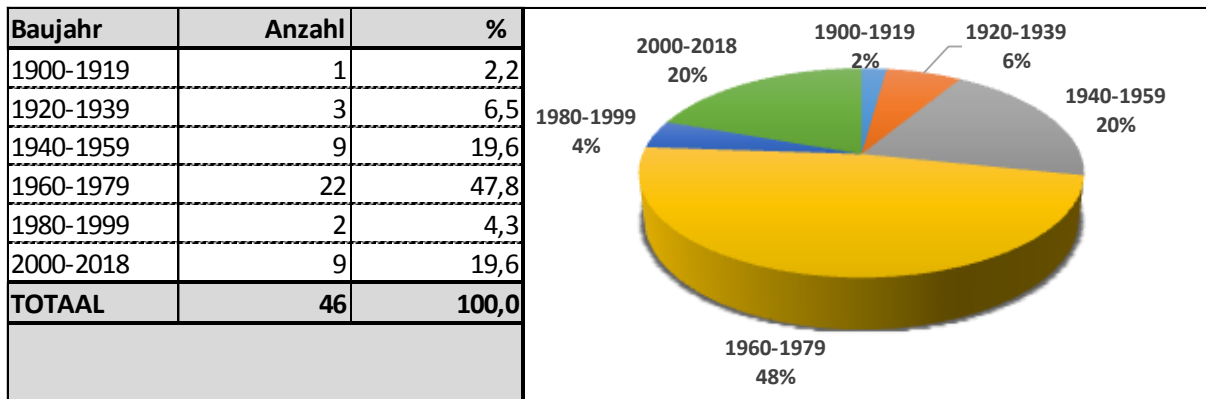
Staat	Ausgaben vorläufiger FA 4. Quartal 2017	Ausgaben endgültiger FA 2017	Schätzung Ausgaben 2018	Schätzung Ausgaben 2019	Einnahmen vorläufiger FA 4. Quartal 2017	Einnahmen endgültiger FA 2017	Schätzung Einnahmen 2018	Schätzung Einnahmen 2019
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
DE	5 184 191,00	5 184 025,00	5 600 000,00	5 700 000,00	2 391 753,00	2 391 753,00	2 400 000,00	2 350 000,00
BE	1 580 217,00	1 582 015,00	1 650 000,00	1 650 000,00	973 035,00	976 075,00	900 000,00	900 000,00
FR	63 282,00	63 282,00	70 000,00	70 000,00	116 913,00	116 913,00	120 000,00	120 000,00
LUX	7365,00	7 365,00	8 500,00	8 500,00	170 096,00	170 119,00	190 000,00	200 000,00
NL	3 560 160,00	3 563 741,00	3 700 000,00	3 800 000,00	6 839 735,00	6 839 735,00	6 530 000,00	6 450 000,00
CH	252 050,00	252 061,00	290 000,00	290 000,00	290 407,00	302 212,00	285 000,00	280 000,00
Gesamt	10 647 265,00	10 652 489,00	11 318 500,00	11 518 500,00	10 781 939,00	10 796 807,00	10 425 000,00	10 300 000,00

4. Modernisierungsbedarf

Der Großteil (80 %) der momentan einsetzbaren Bilgenentölungsboote wurde vor 1980 gebaut und wird längerfristig nicht mehr den geltenden Regelwerken entsprechen - ab dem 1. Januar 2038 müssen sämtliche Bilgenentölungsboote in Doppelhülle ausgeführt sein. In den Flottenbestandsverzeichnissen der Vertragsstaaten sind insgesamt 46 Bilgenentölungsboote vorhanden, von denen ca. 40 Boote bei den Innerstaatlichen Institutionen unter Vertrag stehen.

Nach vorliegenden Informationen sind zurzeit 3 Boote in Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Bilgenentölerflotte dürfte es nur in seltenen Ausnahmefällen möglich und sinnvoll sein, ein Einhüllenschiff in ein Doppelhüllenschiff umzubauen. Wenn dies in Betracht käme, ist mit einem niedrigen sechsstelligen Betrag an Umbaukosten zu rechnen.

Bilgenentölungsboote nach Baujahrklassen



Quelle: SAB

In den meisten Fällen kommt aus verschiedenen Gründen ein Umbau nicht in Frage. Wenn ein vorhandenes Bilgenentölungsboot in Einhüllenbauweise durch ein neues Boot in Doppelhüllenbauweise ersetzt werden soll, ist gemäß einer groben Schätzung mit einem Betrag im Millionen Eurobereich zu rechnen.

Bilgenentölungsboote in Einhüllenbauweise können aus heutiger Sicht noch ungefähr 20 Jahre eingesetzt werden. Weil mit dem Datum 31.12.2038 zwingend eine Änderung eintreten muss, ist es sinnvoll, in den Vertragsstaaten bereits heute Erneuerungsstrategien zu entwickeln. Theoretisch sind folgende Strategien denkbar:

- a) Eine Umstellung auf Doppelhülle wird um beispielsweise 15 Jahre verschoben. In den nächsten Jahren werden die Entsorgungsleistungen mit dem vorhandenen Schiffsbestand erbracht.
- b) Es erfolgt eine im Zeitablauf gleichmäßige schrittweise Erneuerung des Schiffsbestands. Durchschnittlich sind pro Jahr 2 Bilgenentölungsboote zu ersetzen.

Beide Strategien würden sich in finanzieller Hinsicht stark unterscheiden:

Zu a) Die Gesamtkosten würden sich stetig nach der allgemeinen Preisentwicklung und nach den üblichen Einflussfaktoren für die Binnenschifffahrt entwickeln. Kostensprünge durch die Inbetriebnahme neuer Bilgenentölungsboote bleiben in den nächsten Jahren aus. Dennoch ist aufgrund der Erfahrungen der Jahre 2017-2018 mit Kostensteigerungen zu rechnen, die im Bereich von hunderttausend Euro und mehr liegen können.

Zu b) In den Jahren, in denen mehrere Fahrzeuge erneuert würden, müsste mit sprunghaften Kostensteigerungen um mehreren hunderttausend Euro gerechnet werden.

Beide Positionen markieren die unterschiedlichen Endpunkte einer breiten Spanne von Handlungsmöglichkeiten.

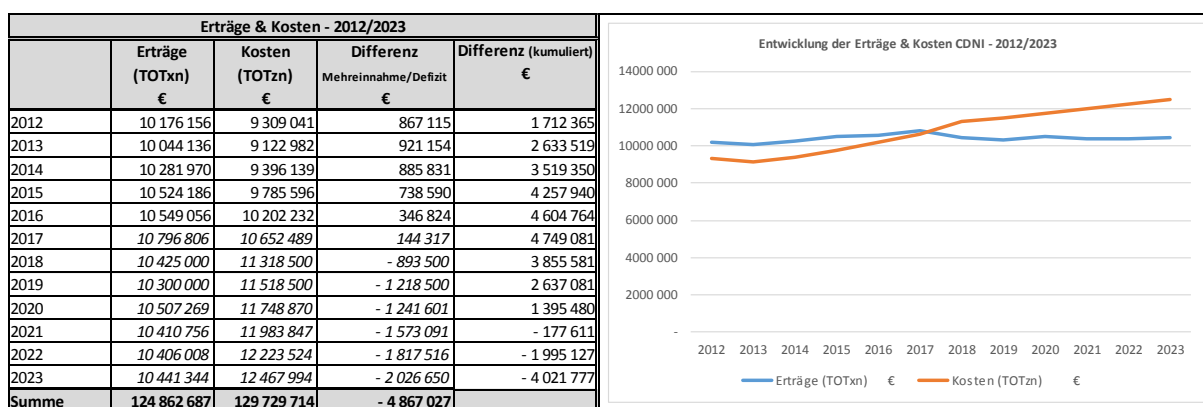
Zu berücksichtigen ist des Weiteren, mit welchen Strategien den ab 2025 im Rotterdamer Hafen geltenden Abgasvorschriften (alle dort verkehrenden Fahrzeuge müssen ZKR-2-Motoren nutzen, was auch zu Kostensteigerungen der eingesetzten Entsorgungsfahrzeuge führt oder ein Anlass sein könnte, auf Doppelhüllenschiffe umzusteigen) begegnet werden soll. Finanzielle Auswirkungen, die sich daraus ergeben, müssten den vorstehenden Zahlen noch hinzugerechnet werden.

5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (IN) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltsjahre 2016 bis 2025 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2017 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 4 700 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahme festgestellt. Die Einnahmen bleiben weitgehend stabil, wobei die Kosten beständig ansteigen. Das laufende Jahr (2018) wird voraussichtlich erstmals ein Defizit aufweisen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle nicht mehr decken. Im Jahre 2019 setzt sich diese Tendenz voraussichtlich fort.

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die folgenden Prognosen übermittelt. Die fehlenden Prognose-Daten sind in der Tabelle anhand der Datenlage früherer Jahre und entsprechend dem derzeitigen Trend auf der Grundlage einer bei 7,50 € für 1 000 Liter Brennstoff beibehaltenen Entsorgungsgebühr ergänzt worden.

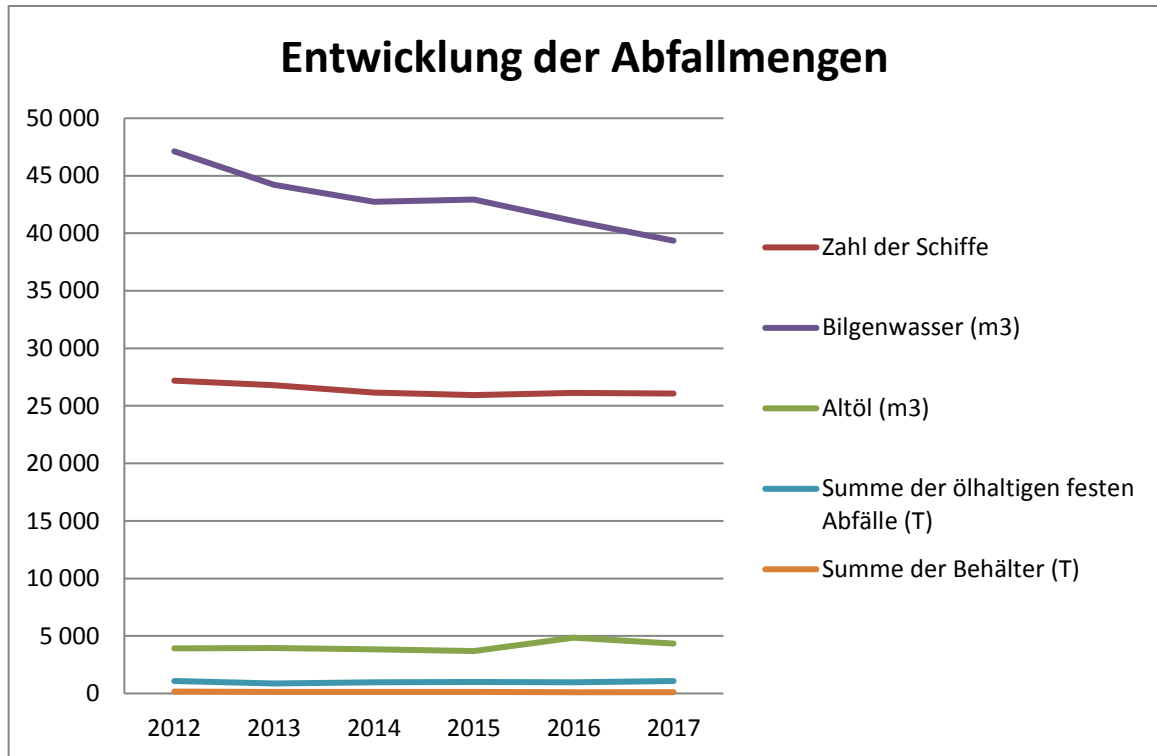


Die Abbildung zeigt, dass ab 2018 die Einnahmen unter den Ausgaben liegen werden und dass der derzeitige kumulierte Mehreinnahme (zum 31.12.2017 etwa 4 700 000 €) in 2023 vollständig aufgebraucht sein wird.

Der allgemeine Trend für die gesammelten Mengen an öl- und fetthaltigen Abfällen mit Blick auf die Anzahl der Vorgänge und das Volumen ist leicht rückläufig. Das Bilgenwasser und die ölhaltigen Behälter hingegen sind durch einen deutlichen Rückgang gekennzeichnet.

Dieser Trend (steigende Kosten trotz rückläufiger Abfallmengen) kann durch mehrere Faktoren erklärt werden:

1. ein großer Teil der Kosten sind Fixkosten, die trotz veränderter Mengen an angenommenem Abfall gleichbleiben;
2. der Preis für den Rückkauf von Altöl ist stark gesunken. Die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen;
3. das belgische Netzwerk wurde ergänzt,
4. in Deutschland wurde ein altes Bilgenentölungsboot durch ein neues Doppelhüllen-Bilgenentölungsboot ersetzt;
5. und schließlich führte auch die Inflation zu einem Anstieg.



6. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

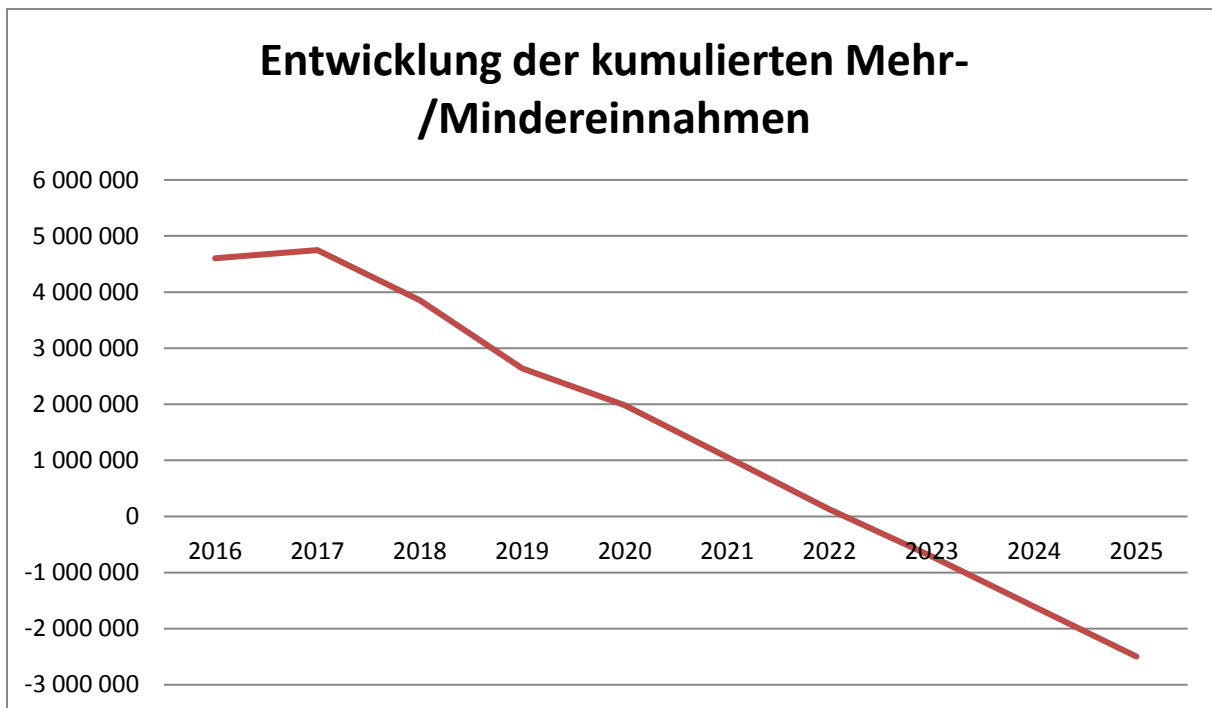
- Die IAKS stellt fest, dass die Kosten weiterhin ansteigen. Sie erwartet, dass das Entsorgungsnetzwerk zumindest erhalten wird oder erneuert werden muss, so dass auch in Zukunft mit steigenden Kosten zu rechnen ist.
- In Frankreich werden derzeit Überlegungen über eine Ausdehnung des Übereinkommens auf das gesamte Hoheitsgebiet angestellt. Diese Ausdehnung würde zur Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen führen. Frankreich hat in seine Evaluierung die Entsorgungsgebühr einbezogen und zielt auf ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben ab.
- Innerhalb der Donaukommission wurden Diskussionen über einen möglichen Beitritt zum CDNI konkret aufgenommen. Die erste gemeinsame Sitzung von Sachverständigen des CDNI und der Donaukommission hat am 31. Oktober 2018 in Wien stattgefunden. ([Link zur Pressemitteilung](#)) Derzeit ist noch nicht abzusehen, wann mit einem oder mehreren Beitritten gerechnet werden könnte.
- Die Frage der Übernahme der Kosten des SPE-CDNI durch das Gewerbe und eine mögliche Änderung von Artikel 6 ist erörtert worden. Eine Mehrheit der Delegationen hat sich gegen eine solche Maßnahme ausgesprochen und betont, dass die Übernahme von Verwaltungskosten durch die Vertragsstaaten zu dem ausgewogenen Ergebnis und der Akzeptanz des Übereinkommens durch das Gewerbe beigetragen hat.

7. Anpassung des Betrags für die Abfallentsorgungsgebühr

$$\text{€ 7,50} + \text{€ 1,00} = \text{ca. € 1,3 bis € 1,4 Millionen mehr an Einkünften}$$

Eine Anpassung der Abfallentsorgungsgebühr von € 7,50 um € 1,-- (13,33 %) auf € 8,50 pro m³ Gasöl wird zu einer Erhöhung der Einkünfte um ca. € 1,3 bis € 1,4 Millionen führen; eine Erhöhung um € 2,-- führt dann zu € 2,6 bis € 2,8 Millionen usw.

8. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2019



Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen und auf Vorschlag der IAKS hat die KVP beschlossen,

- den Betrag der Entsorgungsgebühr von € 7,50 (Artikel 3.03) beizubehalten und den vorliegenden Bericht zu veröffentlichen;
- über die anstehende Erhöhung der Entsorgungsgebühr zu informieren;
- das Gewerbe eng in die Beratungen über die künftigen Entwicklungen des Netzwerkes der Annahmestellen und der Entsorgungsgebühr einzubeziehen und 2020 eine Runden Tisches hierzu durchzuführen;
- einen wesentlichen Teil der nächsten Anhörung des Gewerbes diesem Thema zu widmen.

Die KVP ersucht die IAKS,

- ein Gesamtkonzept mit ausreichenden Annahmestellen im Netzwerk und einer effizienten Entsorgung zu verfolgen;
- auf die Beherrschung der Kostenentwicklung zu achten;
- nächstes Jahr einen neuen Bericht unter Berücksichtigung dieser Punkte vorzulegen.

Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012 – 2017

Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich

**Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung
2012 - 2017**

CDNI									
2012-2017		2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	%Δ 2012/2017
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 120	25 059	132 187	-7,84%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m3 3 922	3 948	3 849	3 686	4 849	4 336	20 254	10,56%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3 47 126	44 213	42 736	42 926	41 080	39 356	218 081	-16,49%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T 1 080	870	969	991	984	1 083	4 894	0,32%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 162	141	129	124	107	110	663	-32,08%
Zn -	Total / Gesamt / Totaal Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 135	10 652 489	47 815 893	14,43%
Xn -	Total / Gesamt / Totaal Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde verwijderingsbijdrage	€ 10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 541 533	10 796 806	51 567 982	6,10%

Länderbeschreibungen im Vergleich

Da sich die Unterschiede bei der Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen nicht nur auf die Prozessabläufe konzentrieren, sondern andere wichtige Merkmale wie z.B. die Ressourcenausstattung oder die rechtlichen Rahmenbedingungen adressieren, wird zunächst die aktuelle Situation pro Land beschrieben.

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Die Bilgenentölung erfolgt in Deutschland überwiegend durch 12 Bilgenentölungsboote (ca. 7.000 Lenzungen p.a.), die von insgesamt 4 privatwirtschaftlichen Unternehmen in unterschiedlichen Regionen betrieben werden. 8 Boote werden von Unternehmen gehalten, die ausschließlich die Bilgenentölung von Binnenschiffen betreiben. Die übrigen Bilgenentölungsboote sind zusätzlich in der Entsorgung von Seeschiffen und der Versorgung von Binnenschiffen tätig. In Deutschland ist für den Betrieb der Bilgenentölungsboote eine aus 2 Personen bestehende Besatzung vorgeschrieben. Im Normalfall werden Bilgenentölungsboote regional eingesetzt (Umkreis um den Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverband (BEV) (fahr-)planmäßig Entsorgungen auf Strecken mittlerer (davon zwei je ca. 200 km) und weiterer Entfernung (ca. 1.000 km) durch.

Sammlung und Entsorgung:

Schwerpunkt der Leistungen, die vom BEV ausgeschrieben und vergeben werden, ist die Sammlung der öl- und fetthaltigen Abfälle nach Teil A des CDNI. Inwieweit weitergehende Maßnahmen im Sinne der Verwertung, also z.B. Trennung des Öl-Wasser-Gemischs oder Schreddern der Leergebinde erfolgt, hängt von den jeweiligen regional geltenden Randbedingungen ab. Im Rheinstromgebiet, auf der Donau und auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist eine Einleitung des vom Öl abgeschiedenen Wassers in das fließende Gewässer nach Ultrafiltration bisher genehmigt. In anderen Regionen (Weser, Hamburg, zwischen Elbe und Oder) muss entweder das abgeschiedene Wasser in die Kanalisation oder das Bilgenwasser ungereinigt an Land an eine Behandlungsanlage abgegeben werden. Leistungen, die von den zum System gehörenden Unternehmen erbracht werden, erleichtern Dritten die weitere Verarbeitung und führen zu entsprechenden Kostenentlastungen bzw. zu höheren Erlösen. An Behandlungsanlagen wird auch das Bilgenwasser komplett abgegeben, dass in Deutschland an 3 sonstige stationäre Annahmestellen (ca. 400 Lenzungen) oder bei mobilen Entsorgungen per LKW (ca. 200 Lenzungen) zusammenkommt. Soweit innerhalb des vom BEV organisierten Systems Öl und Wasser getrennt werden, wird das getrennte Öl zusammen mit dem auf Binnenschiffen separat gesammelten und übernommenen Altöl unter Anrechnung von Erlösen verwertet. Öl- und fetthaltige Betriebsmittel in fester Form werden nach der Sammlung kostenpflichtig zur Verwertung an Dritte abgegeben. Leergebinde können nach der Sammlung durch Vertragspartner des BEV zur weiteren kostenfreien Verwertung in ein von der Mineralölwirtschaft organisiertes System abgegeben werden.

Auftragsvergabe:

Der BEV beauftragt Unternehmen nach europaweiten Ausschreibungen. Wie sich die Angebotssumme der Bieter hinsichtlich Abschreibung, Administration, Betrieb, Personalkosten, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Boote zusammensetzt, ist dem BEV nicht bekannt. Für die erbrachten Leistungen vergütet der BEV die vertraglich vereinbarten Beträge.

Länderspezifische Besonderheiten:

Deutschland hat ein sehr großes Streckennetz, das mehrheitlich durch Bilgenentölungsboote bedient wird. Das von den Bilgenentölungsbooten im deutschen Teil des Rheinstromgebietes gesammelte Bilgengemisch wird an Bord durch Schwerkraft separiert und das noch wasserhaltige Bilgenöl einem Zwischenlager an Land (Duisburg) zur weiteren Wasserabscheidung zugeführt. Die Entsorgung durch Bilgenentölungsboote erspart der das Anfahren von festen Annahmestellen nur zum Zwecke des Entsorgens.

Bei der Vergütung der von seinen beauftragten Unternehmen erbrachten Leistungen wird im deutschen Teil des Rheinstromgebietes nicht auf die Menge an übernommenem Bilgengemisch abgestellt. Bei der Vergütung wird vielmehr die Menge an separiertem Altöl zugrunde gelegt.

Länderbeschreibung Luxemburg:



Die Bilgenentölung in Luxemburg wird auf der rund 36 km langen deutsch-luxemburgischen Mosel (Kondominium-Strecke) durch ein beim BEV in Deutschland unter Vertrag stehendes Bilgenentölungsboot durchgeführt. Dazu verlängert das Bilgenentölungsboot seine dreimal jährlich durchgeführten Streckenfahrten um jeweils 2 Anwesenheitstage, um die Schiffe auf der Mosel in Luxemburg zu entsorgen. In 2014 wurden dabei 12 Lenzungen durchgeführt. Lenzungen an anderen Orten oder per Lastkraftwagen fanden in Luxemburg 2014 nicht statt.

Länderspezifische Besonderheiten:

Luxemburg als Unterzeichnungsstaat des CDNI unterhält keine eigene Entsorgungsinfrastruktur nach dem CDNI. Für die Ausführung der notwendigen Dienstleistungen und Aufgaben der Innerstaatlichen Institution hat es den BEV Deutschland beauftragt. In Anbetracht der kurzen Wasserstraßenstrecke macht diese Synergie durchaus Sinn.

Länderbeschreibung Schweiz:



Einsatzgebiet:

Die Bilgenentölung in der Schweiz wird auf der rund 25 km langen Stromstrecke durch das Bilgenentölungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen wird BIBO REGIO bei Bedarf in diesem Einsatzgebiet zusätzlich für die Ölwehr auf dem Wasser und für andere allgemeine technischen Hilfeleistungen eingesetzt. Der Aufwand dieser Aufgaben wird separat erfasst, gesplittet und gemäß Verursacherprinzip von den SRH weiter verrechnet.

Sammlung und Entsorgung:

Für Bilgenwasser, Altöl und feste Abfälle gelten keine Höchstmengen. BIBO REGIO führt jährlich rund 450 Lenzungen durch. An Bord wird aus dem von Binnenschiffen übernommene Bilgenwasser das Bilgenöl abgeschieden. Das Bilgenöl wird zusammen mit dem ebenfalls von Binnenschiffen aus deren separaten Tanks übernommenen Altöl zwischengelagert. Nach weiteren Behandlungsschritten wird ein homogenes, aus Bilgenöl und Altöl bestehendes Endprodukt zum Zwecke der Verbrennung gegen entsprechende Erlöse verkauft. Das vom Öl getrennte Wasser wird unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen direkt in den Vorfluter eingeleitet. Eine Sammlung mit Lastwagen oder mittels einer Landstation gibt es in der Schweiz nicht. Die gesamten Entsorgungskosten der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle nach CDNI Teil A umfassen Betrieb, Unterhalt, Administration und Personalkosten für BIBO REGIO. Die Besatzung von BIBO REGIO besteht in

der Regel aus 2 Personen. Zudem fallen Kosten an für die Sammlung dieser Schiffsbetriebsabfälle mit Zwischenlagerung an Bord, für die Vorbehandlung des Bilgenwassers und Altöls sowie für den separaten Weitertransport an Land und die umweltgerechte Entsorgung.

Auftragsvergabe:

Die Auftragsvergabe erfolgt direkt durch die SRH an für die jeweilige Abfallart zugelassene Entsorgungsunternehmen der Region von Basel oder innerhalb der Schweiz.

Länderspezifische Besonderheiten:

Aufgrund der gesetzlichen Einleitbestimmungen wird das an Bord des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion Spaltung aufbereitete Bilgenwasser gesamthaft wieder in den Vorlauf (Rhein, Hafengebiet) zurückgeleitet und nur der Anteil Bilgenöl / Altöl verbleibt an Bord und wird der geregelten Entsorgung an Land zugeführt.

Gemäß den einschlägigen gesetzlichen Umweltbestimmungen der Schweiz müssen die gesammelten Schiffsbetriebsabfälle jeweils getrennt nach den einzelnen Abfallarten den Entsorgungsunternehmen zugeführt werden.

Länderbeschreibung Niederlande:



Einsatzgebiet:

Die Stiftung „Abfallstoffe und Fahrdokumente Binnenschifffahrt“ (SAB) ist für die Erhebung der Entsorgungsgebühr, die Registrierung der Abgabe, die Überwachung der Entsorgungskosten, den vorläufigen Ausgleich und die Koordinierung zuständig. Aufgrund der einzelstaatlichen Gesetzgebung ist sie auch für die Sammlung und Verarbeitung der Abfallstoffe verantwortlich. Zur Durchführung dieser Aufgaben erteilt sie Aufträge an Dritte. Die Niederlande verfügen über ein landesweites Abfallsammelnetz, das aus 24 Schiffen und einer ortsfesten Station besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Abfallannahmestellen sammeln alle unter Teil A fallenden Abfälle.



Sammlung und Entsorgung:

In den Niederlanden darf im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz das an Bord der Bilgenentölungsboote gereinigte Bilgenwasser nicht in Oberflächengewässer eingeleitet werden. Es wird gesammelt und insgesamt an Land abgegeben. Bei der Sammlung mittels Vakuumtechnik findet keine Trennung statt. In den Niederlanden gelten Begrenzungen (Höchstmengen) bei der Annahme von Bilgenwasser. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Abfälle so weit möglich vor der Abgabe zu sortieren. Die meisten Schiffe halten das Altöl getrennt (hierbei handelt es sich um eine abfallrechtliche Vorschrift). Bei der Abfallannahme muss die ECO-Karte vorgelegt werden. Die Abgabe ist durchgehend Montag - Freitag von 7.00 - 17.00 Uhr möglich.

Auftragsvergabe:

Die SAB ist zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichtet (aufgrund der Schwellenwerte). Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt. Der Betrieb wird von 5 Auftragnehmern übernommen. Die Verträge werden über einen Zeitraum von 3 Jahren mit einer möglichen dreimaligen Verlängerung von jeweils einem Jahr (höchstens 6 Jahre) geschlossen. Die variablen Kosten werden in der Ausschreibung durch Angabe eines Höchstpreises genannt. Fixkosten werden in der Ausschreibung nicht explizit aufgeschlüsselt, aber von den Bietern angegeben.

Länderspezifische Besonderheiten:

Es gibt keine regionalen Besonderheiten. Die Betreiber der Bilgenentölungsboote in den verschiedenen Ausschreibungslosen halten sich an die von der SAB erstellte Leistungsbeschreibung und diese ist für alle Los-weise vergebenen Leistungen identisch.

Länderbeschreibung Belgien:**Einsatzgebiet:**

Die ITB als Innerstaatliche Institution ist für die Organisation des einheitlichen Finanzierungssystems für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle verantwortlich. Dazu gehört im Einzelnen Folgendes: Erhebung der Entsorgungsgebühr, Registrierung der Abgabe, Überwachung der Entsorgungskosten, vorläufiger Finanzausgleich und internationale Koordinierung. In der Region Flandern wurden nach der Begrifflichkeit des flämischen Abfallbewirtschaftungsplans sogenannte Auftraggeber eingestellt, die für die Sammlung und Verarbeitung der Abfälle verantwortlich sind. Bei diesen Auftraggebern handelt es sich um die Hafen- und Wasserstraßenbehörden, die Teil des Sammelnetzes von Teil A sind. Die Auftraggeber können in Eigenregie die Abfallsammlung organisieren oder diese Aufgabe an externe Dienstleister vergeben. Die flämischen Behörden (OVAM, MOW) überwachen eine korrekte Umsetzung des Abfallbewirtschaftungsplans (der die Bestimmungen des CDNI und der flämischen (Umwelt-)Gesetzgebung enthält). In der Region Wallonien agiert man als Auftraggeber für die Sammlung und Verarbeitung der Schiffsbetriebsabfälle unter der Aufsicht des Service Public de Wallonie – DG02 – Voies hydrauliques.

Sammlung und Entsorgung:

Bei der Abfallsammlung gelten sowohl Mindest- als auch Höchstmengen, um ein Problembewusstsein zu schaffen und die Kosten beherrschbar zu halten. Wie in den Niederlanden dürfen keine Bestandteile von gereinigtem Bilgenwasser in die Oberflächengewässer eingeleitet werden. Die gesammelten Mengen werden zur Verarbeitung insgesamt an Land abgegeben (entsorgt).

Auftragsvergabe:

In Belgien sind die Regionen Auftraggeber für die Sammlung und Entsorgung der Abfälle aus Teil A. Die Innerstaatliche Institution ist keine an diesem Verfahren beteiligte Partei. Es gibt insgesamt vier verschiedene Auftraggeber (Flandern: 2 Häfen und 1 Wasserstraßenbehörde und in Wallonien eine Wasserstraßenbehörde). Die Ausschreibungen erfolgen gemäß geltenden Kriterien anhand festgelegter Schwellenwerte. Die Anzahl der bei europaweiten Ausschreibungen abgegebenen Gebote ist niedrig, es herrscht demnach keine große Konkurrenz, so dass von einem Nischenmarkt gesprochen werden kann. Die Anforderungsbedingungen beziehen sich auf folgende Kriterien: Öffnungszeiten/Betriebszeiten der Annahmestellen (variabel, aber vorzugsweise tagsüber), abhängig von der Dienstleistung werden Mindestmengen vorgeschrieben, Bestimmung des Netzwerks von Sammelstellen (ortsfest und mobil) und technische Merkmale (wie Vakuumtechnik, Pumpen,

Qualität der Vakuumtechnik).

Länderspezifische Besonderheiten:

In Belgien gibt es sechs verschiedene Teilregionen für die Sammlung. Für den Hafen von Antwerpen tritt der Hafen selbst als Annahmestelle (durch das Angebot von 3 Entsorgungsstellen in Eigenregie) und als Auftraggeber für ein Bilgenentölungsboot auf. Im Hafen von Gent wurde die Sammlung und Entsorgung mit einem Bilgenentölungsboot an Dritte vergeben. Im Abfallsammelgebiet der flämischen Wasserstraßenbehörde, De Vlaamse Waterweg NV, wird ein Lastwagen an 3 Abgabestellen eingesetzt. Am Albertkanal wurde 2018 eine Abfallannahmestelle in Ham errichtet. In Wallonien werden externe Dienstleister mit diesen Aufgaben betraut. Die Sammlung erfolgt durch ein Bilgenentölungsboot auf dem Albertkanal in der Region Lüttich.

Länderbeschreibung Frankreich:



Einsatzgebiet:

In Frankreich gibt es einen kleinen beschränkten Betriebsbereich, es wird nur in festgelegten Zonen des Hafens von Straßburg öl- und fetthaltiger Abfall gesammelt. Dort erfolgt die Sammlung mit einem Bilgenentölungsboot, das an Wochentagen während der Bürostunden betrieben wird. Interventionen dieses Bootes außerhalb der Öffnungszeiten sind in Ausnahmefällen möglich (Havarie, Gefahr einer Verunreinigung usw.). Die Innerstaatliche Institution hat hierzu den Auftrag an einen Dritten vergeben. Es gibt keine Abfallsammlung auf dem Rhein, da das Bilgenentölungsboot nicht über die erforderliche Zulassung verfügt.

Sammlung und Entsorgung:

Für Bilgenwasser, Altöl und feste Abfälle gelten keine Höchstmengen. Es findet vorab keine Separierung an Bord des Bilgenentölungsbootes statt. Die Trennung von ölhaltigem Wasser wie die Behandlung von festen öl- und fetthaltigen Abfällen wird nach der Übergabe an einen Dienstleister an Land durchgeführt.

Auftragsvergabe:

Die VNF ist zur Auftragsvergabe in einem Wettbewerbsverfahren mit Angabe der technischen, organisatorischen und finanziellen Bedingungen für die Sammlung der öl- und fetthaltigen Abfälle verpflichtet.

Länderspezifische Besonderheiten:

Außer im Hafen von Straßburg findet im französischen Geltungsbereich des CDNI keine Sammlung öl- und fetthaltiger Abfälle statt.