



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

Rückblick

**10 Jahre Umsetzung des CDNI
Was wurde für die Umwelt und die europäischen
Wasserstraßen erreicht?
Welche Herausforderungen stellen sich für die
Zukunft?**

10 Jahre Umsetzung des CDNI Was wurde für die Umwelt und die europäischen Wasserstraßen erreicht?

Welche Herausforderungen stellen sich für die Zukunft?

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung
2. Governance
3. Öl- und fetthaltige Abfälle
4. Ladungsrückstände
5. Sonstige Abfälle
6. Institutionelles Umfeld
7. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit des Übereinkommens
8. Welche Herausforderungen stellen sich in den nächsten 10 Jahre?

Einführung

Im Jahr 2019 **feierte** das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) sein **zehnjähriges Bestehen seit dem Inkrafttreten**.

Innerhalb eines Jahrzehnts hat dieses wegweisende Übereinkommen wesentliche Beiträge dabei geleistet:

- die Binnenschifffahrt **noch umweltfreundlicher** aufzustellen und
- sie zu einem **Pionier-Verkehrsmittel** zu entwickeln, sowohl aus der Sicht der Sammlung von Abfällen als auch mit Blick auf deren internationale Finanzierung.

Kontext

Die Binnenschifffahrt ist **eine der umweltfreundlichsten Transportarten**. Aber wie bei allen Aktivitäten kommt es auch beim Betrieb von Binnenschiffen **zwangsläufig** zur Entstehung von Abfällen.

Im Bewusstsein der umweltpolitischen Herausforderungen für die Binnenschifffahrt haben sechs Staaten beschlossen, internationale Regeln für die **Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen** festzulegen.

Das CDNI ist am 1. November 2009 in Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz in Kraft getreten.



Ziele des Übereinkommens

Die **Vermeidung** sowie die **Sammlung, Abgabe** und **Annahme von Abfällen** von Schiffsbetriebsabfällen leisten einen wesentlichen Beitrag

- zum Umweltschutz
- zur Verbesserung der Sicherheit der Binnenschifffahrt
- zur Verbesserung der Wasser- und Luftqualität
- sowie zur Gesundheit und zum Wohlbefinden des Personals und der Nutzer der Binnenschifffahrt.

Grundsätze des Übereinkommens

Das CDNI legt ein **allgemeines Verbot der Einbringung und Einleitung von Schiffsbetriebsabfällen** und Teilen der Ladung fest. Die Ausnahmen von diesem Verbot sind sehr streng geregelt.

Die CDNI hat zur Aufgabe

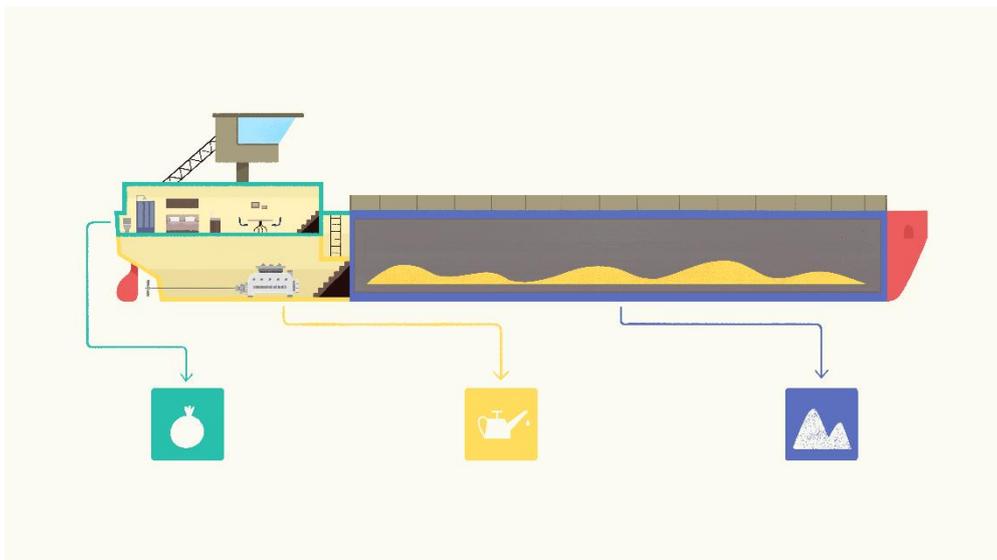
- **die Abfallvermeidung zu fördern,**
- **die Abfälle zu Annahmestellen** entlang der Wasserstraßen zu lenken,
- **eine angemessene Finanzierung** unter Berücksichtigung des „**Verursacherprinzips**“ sicherzustellen, und
- **die Überwachung** der Einhaltung des Verbots der Einbringung und Einleitung der betreffenden Abfälle in die Oberflächengewässer zu **erleichtern.**

Warum gibt es drei Teile A, B und C?

Nicht alle Abfälle eines Schiffes erfüllen die gleichen Kriterien: Menge, Häufigkeit und Zeitpunkt der Abgabe, Annahmefunktion, Behandlungs- und Abgabeverfahren usw. unterscheiden sich.

Aus diesem Grund trifft die Anwendungsbestimmung des CDNI eine Unterscheidung je nach Art des **Abfallstoffes**. Die Anwendungsbestimmung legt die **Methode im Umgang mit den Abfällen** und die **Verantwortung** der tatsächlich betroffenen Akteure fest.

Auch die **Finanzierungsmethode** und die **Instrumente der Finanzierung** werden je nach Abfallstrom unterschiedlich gestaltet.



	 Teil A Öl- und fetthaltige Abfälle	 Teil B Abfälle aus dem Ladungsbereich	 Teil C Sonstige Abfälle
Methode	Internationales Netzwerk von Annahmestellen (Bilgenentölungsboote, Lkws, stationäre Stellen)	Vermeidung von Rückständen fördern Entladung optimieren Klare und verständliche Entladungsstandards vorschreiben	Bestimmungen für Vorschriften: 1) Sammlung an Bord 2) Abgabe an Land
Finanzierung / Verantwortlichkeit	Indirekte Finanzierung Recht auf Zugang zum gesamten Netz nach Zahlung der Entsorgungsgebühr bei jedem Bunkervorgang (durch den Schiffsbetreiber)	Unterstützt vom Markt Befrachter/Ladungsempfänger haben die Kosten für die Reinigung/das Waschen des Schiffes zu tragen.	Verschiedene Finanzierungsformen je nach Abfallart Der Schiffsführer ist für die Sammlung und für die getrennte Entsorgung an Bord und Abgabe an Land zuständig.
Instrumente	Ölkontrollbuch SPE-CDNI :  ECO-Konto ECO-Karte	WaSto Entladebescheinigungen Merkblätter FAQs	Spezifische Lösungen für Fahrgastschiffe bei den Binnenwasserstraßenterminals, spezielle Ausrüstung (Bordkläranlagen), lokale Abgabe (Schleusen, Häfen), Abgabe an das kommunale Netz.

Governance

Die Vertragsstaaten treffen sich zweimal im Jahr im Rahmen der **Konferenz der Vertragsparteien** (KVP). Bei der KVP handelt es sich um das oberste Gremium der CDNI. Die KVP

- prüft und beschließt einstimmig **Änderungen** des Übereinkommens und seiner Anlagen;
- fasst **Beschlüsse** (jährlicher Finanzausgleich, Festlegung der Höhe der Entsorgungsgebühr, Arbeitsprogramm usw.);
- beschließt den **Jahreshaushalt** (den die Vertragsstaaten mit ihren anteiligen Beiträgen in gleicher Höhe finanzieren);
- entscheidet über Streitigkeiten bezüglich der **Auslegung und Anwendung** des CDNI;
- überwacht die **Anwendung** der Bestimmungen des Übereinkommens;
- gibt den Staaten Empfehlungen für **Anpassungen des Netzes** der Annahmestellen.

Neben den Vertretern der Vertragsstaaten dürfen Vertreter

- der innerstaatlichen Institutionen
- der Beobachterstaaten und
- der internationalen Organisationen

als Beobachter an den Sitzungen teilnehmen.

Die KVP wird von einer **Arbeitsgruppe (CDNI/G)** unterstützt, welche die vorbereitenden Arbeiten durchführt (Beschlussentwürfe, Folgenabschätzungen, FAQ, Informationsbroschüren sowie alle anderen für die Entscheidungsprozesse der KVP erforderlichen Arbeitsdokumente). Diese Arbeitsgruppe setzt sich aus den Delegationen der Vertragsstaaten und Vertretern der anerkannten Verbände zusammen.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS) ist das Gremium, das für die Anwendung von Teil A zuständig ist. Sie hat folgende Aufgaben

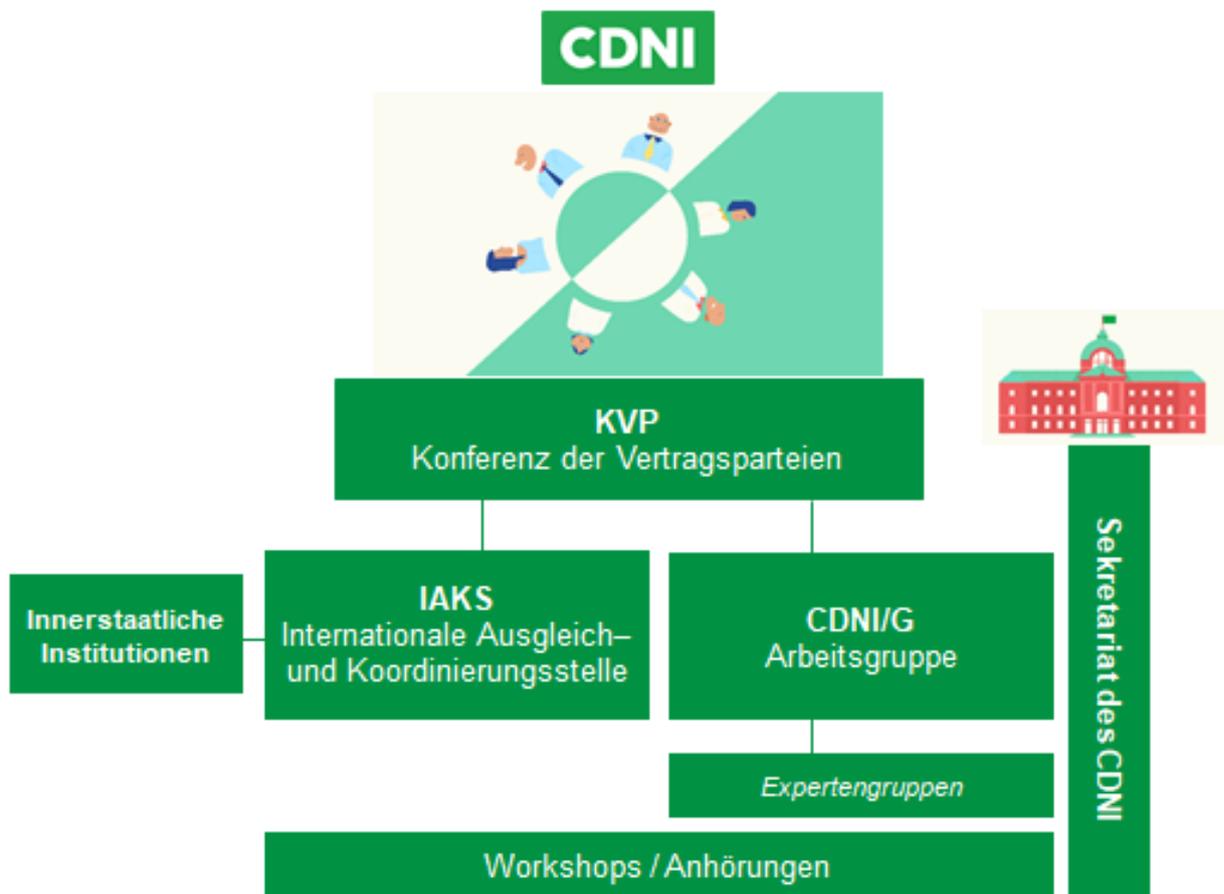
- **Gewährleistung des Finanzausgleichs** zwischen den innerstaatlichen Institutionen;
- Prüfung des **Anpassungsbedarfs des Netzes der Annahmestellen**;
- **Jährliche Bewertung** des Finanzierungssystems und der Entsorgungsgebühr; Die Stelle legt einen öffentlichen Jahresbericht vor;
- Übermittlung von **Anpassungsvorschlägen oder Empfehlungen** auf der Grundlage der jährlichen Bewertung an die KVP.

Die Zusammensetzung der IAKS weist in einem Punkt eine Besonderheit auf: **Dem Binnenschiffahrtsgewerbe wird eine besondere Rolle eingeräumt.**

Jede Delegation setzt sich aus zwei Vertretern der innerstaatlichen Institution zusammen (für die Organisation der Abfallsammlung und die Verwaltung des Finanzierungssystems zuständiges Organ), von denen einer ein Delegierter des Gewerbes ist.

Das Sekretariat des CDNI wird vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wahrgenommen. Das Aufgabengebiet umfasst folgende Bereiche

- Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Durchführung des Übereinkommens durch die Vorbereitung und Organisation von Sitzungen;
- Gewährleistung einer guten Koordinierung zwischen den einzelnen Organen;
- Bereitstellung der für die Entscheidung der Vertragsstaaten notwendigen Unterstützung;
- Vertretung der KVP in anderen internationalen Organisationen;
- Kommunikation und Verbreitung von Informationen über das CDNI für die interessierte Allgemeinheit.





Öl- und fetthaltige Abfälle

Teil A behandelt die **öl und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle**, das sind Altöl, Bilgenwasser, Fette, Putzlappen, Altfilter und Leergebinde. Die entstehenden Mengen unterscheiden sich je nach Art, Aktivität und Ausstattung des Fahrzeugs. Die Häufigkeit der Entsorgung kann variieren, aber alle Fahrzeuge müssen **auf jeden Fall diese Abfälle regelmäßig entsorgen**.

➤ Angewandte Methode

Jeder Mitgliedstaat betraut eine innerstaatliche Institution mit der Organisation der Abfallsammlung. Die innerstaatliche Institution ist für die Einrichtung **eines ausreichend dichten Netzes von Annahmestellen** zuständig, um der Binnenschifffahrt bedarfsgerechte Entsorgungsmöglichkeiten anzubieten. Je nach Bedarf kann es sich um folgende Angebote handeln:

- Bilgenentölungsboote, die an liegenden oder fahrenden Schiffen festmachen,
- ortsfeste Annahmestellen,
- Tankwagen.

Darüber hinaus ist die innerstaatliche Institution für die Verwaltung des Finanzierungssystems von Teil A zuständig.

➤ Finanzierung/Verantwortlichkeit

Die Entsorgung dieser Abfälle wird durch eine **Entsorgungsgebühr** finanziert, die vom Betreiber des Fahrzeugs entrichtet wird.

Die indirekte Finanzierung in Form einer an den Gasölbezug gekoppelten Bezahlung macht eine unsachgemäße Entsorgung uninteressant und findet im Gewerbe volle Akzeptanz.

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine in allen Staaten einheitliche Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 Liter steuerfrei gebunkerten Gasöls. Dieser Betrag wird 2021 zum ersten Mal erhöht (8,50 Euro).

➤ Instrumentarium

2011 wurde ein elektronisches Zahlungssystem (SPE-CDNI) für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle eingeführt.

Zur Entrichtung der Gebühr muss **ein ECO-Konto eröffnet** werden, das den Zugang zum SPE-CDNI ermöglicht.

- Jedes Fahrzeug, das im Geltungsbereich des CDNI fährt, ist verpflichtet bei der innerstaatlichen Institution seiner Wahl ein **ECO-Konto** zu eröffnen.
- Der Schiffsbetreiber oder Schiffseigner muss sein **ECO-Konto aufladen**, von dem die Entsorgungsgebühren abgebucht werden.
- Die mit dem ECO-Konto verbundene **ECO-Karte** ermöglicht den Schiffsführern, die Entsorgungsgebühr bei der Bunkerung zu entrichten 8,50 € / 1000 Liter Gasöl [ab 1. Januar 2021]).

Die ECO-Karte ermöglicht ohne weitere Kosten die Abgabe von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen an den im gesamten Geltungsbereich des Übereinkommens **vorgesehenen Annahmestellen**.

Weitere Informationen finden Sie auf der CDNI-Website unter dem Menüpunkt Abfallarten „[Eröffnen Sie ein ECO-Konto](#)“

Die Einnahmen (Entsorgungsgebühren) und Ausgaben (Entsorgungskosten) werden im Rahmen eines **internationalen Finanzausgleichs** gemeldet.

Dieser Umverteilungsmechanismus sichert eine gleichmäßige Kostenbelastung in den sechs Vertragsstaaten für die Sammlung und Entsorgung der ölhaltigen Schiffsbetriebsabfälle.

Im Sinne der Transparenz wird ein jährlicher Bericht über die Bewertung der Entsorgungsgebühr zu Informationszwecken auf der Website des CDNI veröffentlicht.

Die Zahlen für den Ausgleich (Einnahmen, Kosten, Abfallmengen) werden jährlich per Beschluss veröffentlicht. Sie sind auch in grafischer Form [unter diesem Link](#) abrufbar, wo die verfügbaren Angaben ab dem Jahr 2011 zusammengefasst werden.

➤ **Wichtige Meilensteine seit 2009**

2011	Inkrafttreten des Teils A der Anlage II des CDNI. Start der Einführung des elektronischen Zahlungssystems CDNI (SPE-CDNI) als eine wegweisende digitale Anwendung in der Binnenschifffahrt.
2015-2016	Benchmarking -Arbeiten zur Optimierung des Betriebs des Netzes von Annahmestellen und zum besseren Verständnis der Abfallentsorgungsprozesse und -kosten.
2017	Inbetriebnahme von SPE-CDNI 2.0 : Die neue Version der SPE-CDNI ist noch moderner und erfüllt die Bedürfnisse verschiedener Nutzer zu geringeren Kosten. Es bietet neue Funktionalitäten sowohl für den Betrieb als auch für die Nutzer des Systems.
2017	Gas To Liquid (GTL) wird neben Gasöl in das Entsorgungsgebührensysteem aufgenommen und dort gleichbehandelt. Das Übereinkommen passt sich der zunehmenden Verwendung alternativer Brennstoffe in der Binnenschifffahrt an, denn deren Abfälle müssen ebenfalls umweltgerecht entsorgt werden.
2018	Einführung der neuen ECO-Karte Diese Karte zur Entrichtung der Entsorgungsgebühr bietet nun auch die Möglichkeit zur Nutzung anderer Dienstleistungen in der Binnenschifffahrt (Zugang zur Strom- oder Trinkwasserversorgung, zu Hafendienstleistungen, usw.).
2019	Beginn der Arbeiten für eine elektronische Erfassung der abgegebenen Abfälle.
2020	Entscheidung zur Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 € ab 2021 in Absprache mit dem Schifffahrtsgewerbe, um die steigenden Kosten auszugleichen.
	<i>Einführung eines internationalen Systems für die elektronische Erfassung der abgegebenen Abfälle.</i>

➤ **Teil A in Zahlen (2019)**

7,50 € / 1000 Liter steuerbefreites Gasöl

40 im CDNI-Gebiet eingesetzte Bilgenentölungsboote

26 850 Entsorgungsvorgänge, um die gesamten ölhaltigen Schiffsbetriebsabfälle abzugeben.

38 000 m³ Altöl und Bilgenwasser

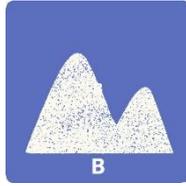
1 101 300 kg Leergebinde und feste ölhaltige Abfälle

8 100 ECO-Konten

15 140 ECO-Karten

9 200 Schiffe (entspricht 70% der europäischen Flotte)

176 700 Transaktionen/Bunkervorgänge (i. Zshg. mit den Entsorgungsgebühren bei den Bunkerstellen)



Ladungsrückstände

Der Teil B behandelt **Rückstände und Abfälle, die bei der Beförderung von Trocken- und Flüssiggütern** anfallen. Mit mehr als 300 Millionen Tonnen, die jedes Jahr auf den europäischen Wasserstraßen transportiert werden, ist **die Ladung die Hauptquelle für mögliche Abfälle**.

➤ Angewandte Methode

Das erste Ziel besteht darin, **die Entstehung von Ladungsrückständen**, d.h. mögliche Abfälle aus dem Laderaum oder Ladetank mit Entsorgungsaufwand, **zu vermeiden**. Dies geschieht durch die

- **Optimierung der Entladung** und Ermunterung der Verantwortlichen zur Verwendung von nachhaltigen Arbeitsmethoden (Annahme der Ladung bis zum letzten Kilo/Liter);
- Durchführung von **Einheitstransporten** (keine unnötige Reinigung zwischen zwei Transporten von identischen Ladungsgütern);
- Durchführung von **kompatiblen Transporten** (kein unnötiges Waschen zwischen zwei Transporten von vergleichbaren Ladungsgütern).

Für die übrigbleibenden **Restmengen** schreiben Standards vor, wie mit den Ladungsrückständen nach dem Entladen eines Schiffes zu verfahren ist.

➤ Finanzierung/Verantwortlichkeit

Bei trockener Ladung muss der Ladungsempfänger den Laderaum gemäß dem vorgeschriebenen Entladungsstandard übergeben. Er hat die eventuell anfallenden Kosten für die Reinigung und das Waschen, sowie die ordnungsgemäße Entsorgung der entstehenden Abfälle zu tragen.

Bei flüssiger Ladung ist der Befrachter verantwortlich und trägt die Kosten.

➤ Instrumentarium

Dem Schifffahrtsgewerbe stehen **zahlreiche Instrumente als Hilfestellung** zur Verfügung, die von der Prävention bis zur Überwachung der Einhaltung dieser Verpflichtungen reichen.

Die einzelnen Ladungsarten entsprechen einem genau vorgegebenen **Entladungsstandard**:

- besenrein,
- waschrein,
- vakuumrein,
- Abgabe des Waschwassers bei einer Annahmestelle,
- Sonderbehandlung...

Die Anwendung dieser Entladungsstandards wird durch **WaSTo** (Waste Standards Tool) erleichtert. Mit Hilfe einer Suchmaschine ermöglicht dieses **elektronische Instrument**, den vorgeschriebenen Entladungsstandard für die beförderte Güterart in kürzester Zeit zu finden. Jede Güterart enthält Erläuterungen über die von ihr ausgehenden Gesundheits- und Umweltrisiken.

Die vorschriftsmäßige Durchführung der Entladungsverfahren ist in der Entladebescheinigung zu dokumentieren. Sie bietet insbesondere den verschiedenen beteiligten Parteien einen Nachweis über die Einhaltung ihrer Verpflichtungen und die **ordnungsgemäße Abgabe der Abfälle**.

Praxisorientierte Merkblätter für das Schifffahrtsgewerbe werden sorgfältig von Sachverständigen zusammengestellt und auf der Internetseite veröffentlicht.

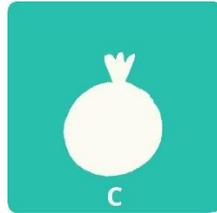
- Merkblatt Teil B
- Merkblatt Einheitstransporte/kompatible Transporte zur Vermeidung von Schiffsbetriebsabfällen



➤ **Wichtige Meilensteine seit 2009**

2014	<p>Einführung von nach Trockengüterschifffahrt und Tankschifffahrt getrennten Mustern der Entladebescheinigung.</p> <p>Dies ermöglicht die Berücksichtigung der Besonderheiten und der unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und erleichtert die Verwendung der Bescheinigungen für die betroffenen Akteure.</p>
2015	<p>Anonyme Online-Befragung zur Umsetzung von Teil B: Erste öffentliche Konsultation.</p> <p>Die Arbeitsgruppe hat sich eingehend mit den Ergebnissen und Verbesserungsvorschlägen auseinandergesetzt, die zur Anpassung an die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt umgesetzt werden sollen (Bericht auf der CDNI-Website verfügbar).</p>
2016	<p>Öffentliche Konsultation zum Entwurf von Vorschriften über das Entgasen, in Übereinstimmung mit den Prinzipien der Aarhus-Konvention¹ über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten.</p> <p>Die Rückmeldungen wurden von den Sachverständigen sorgfältig geprüft, die den Beschlussentwurf verbessern und fertigstellen konnten.</p>
2017	<p>Anerkennung des Konzeptes der kompatiblen Transporte, bei denen auf ein vorheriges Waschen verzichtet werden kann (Abfallvermeidung).</p>
2017	<p>Annahme von internationalen Vorschriften für die Entgasung von Schiffen: Diese Änderung stellt eine wichtige Verbesserung des Umweltschutzes dar (und betrifft nicht mehr nur die Wasserstraßen, sondern erstreckt sich auch auf die Luftreinhaltung).</p>
2017	<p>Erster internationaler Workshop über Teil B: Stärkung der internationalen Zusammenarbeit.</p>
2018	<p>Inkrafttreten der neuen Stoffliste und Einführung des online verfügbaren elektronischen Tools WaSTo.</p> <p>Die neue, von einer Gruppe internationaler Sachverständigen erarbeitete Stoffliste stellt eine erhebliche Vereinfachung der Entladungsstandards und der Vorschriften über das Waschwasser dar. In dem elektronischen Tool enthält jede Güterart eine Erläuterung über die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Gesundheit und Umwelt.</p>
2020	<p>Luxemburg hinterlegt am 7. Februar die erste Urkunde zur Ratifizierung der Änderung des CDNI zum Entgasen.</p> <p>Die Niederlande hinterlegen die Annahmearkunde am 3. Juli (<i>die Urkunde war am 18. März per E-Mail notifiziert worden, konnte aber wegen der COVID-19-Krise nicht in Straßburg hinterlegt werden</i>).</p>

¹ Aarhus-Konvention über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (1998).



Sonstige Abfälle

Unter die Abfälle des Teil C fallen damit die sonstigen Schiffsbetriebsabfälle, die nicht von den beiden anderen Teilen A und B erfasst werden. Es handelt es sich hierbei unter anderem um **Hausmüll**, der am besten in recyclingfähige Bestandteile sortiert werden sollte:

- Glas
- Kunststoff
- Metall
- Papier, Karton
- Holz
- Sondermüll (chemischer, elektrischer, elektronischer Abfall, Farb- und Lackreste...)

Andere Abfallarten können in beträchtlichen Mengen anfallen:

- häusliches Abwasser (Abwasser aus Küche und Bädern, fäkalienhaltiges Abwasser)
- Klärschlamm (Schlamm aus einer Bordkläranlage)
- Slops (pumpfähiges oder nicht pumpfähiges Gemisch aus Ladungsrückständen und Waschwasserresten, Rost oder Schlamm)

➤ Angewandte Methode

Wie bei den Teilen A und B schreibt das Übereinkommen ein allgemeines Verbot der Einbringung und Einleitung dieser Abfälle vor.

Um Einleitungen in die Wasserstraßen zu vermeiden, sind zwei Schritte notwendig:

- 1) **Sammlung an Bord**: die Abfälle müssen an Bord gesammelt, sortiert und in geeigneten Behältern aufbewahrt werden.
- 2) **Abgabe an Land**: Die Abfälle werden bei den vorgesehenen Annahmestellen abgegeben.

➤ Finanzierung/Verantwortlichkeit/

Der **Schiffsführer** ist für die Abfallsammlung und -trennung* an Bord und die Abfallabgabe an Land verantwortlich.

** (soweit möglich)*

Wenn Fahrgastschiffe über eine Bordkläranlage verfügt, ist der Ausrüster des Fahrzeugs für die Abgabe des Klärschlammes verantwortlich.

Die Finanzierung ist für die verschiedenen Abfallarten unterschiedlich geregelt.

➤ Instrumentarium

Fahrgastschiffe

Es gibt **zwei Möglichkeiten für den Umgang mit Abwasser**:

- Sammlung an Bord (Tanks) und Abgabe an die Abwasserentsorgung in den Häfen und an Liegeplätzen oder
- Abwasserbehandlung auf dem Schiff in zugelassenen Bordkläranlagen und Einleitung des geklärten Wasseranteils in die Wasserstraße (der anfallende Klärschlamm wird spezialisierten Unternehmen übergeben).

Sonstige Abfälle:

Die Annahmestellen müssen leicht zugänglich sein, um Umwege zu vermeiden, und sich in der Nähe von Anlegestellen der Schiffe befinden. Dabei kann es sich um Häfen oder Schleusen handeln.

Die **Annahmestellen werden auf einer interaktiven Karte** auf der CDNI-Website aufgeführt. Ein Filter ermöglicht es, die nächstgelegene Annahmestelle zu finden, die den Bedürfnissen des Schiffsführers entspricht (Ansprechpersonen und Öffnungszeiten).

➤ **Wichtige Meilensteine seit 2009**

2013	Einführung einer Ausnahmeregelung vom Einleitungsverbot des häuslichen Abwassers bei unüberwindbaren Schwierigkeiten. Mit dieser Übergangsregelung wird auf die Schwierigkeiten bei der Umsetzung durch das Gewerbe reagiert.
2015	Bestandsaufnahme und Online-Schaltung der interaktiven Karte der Annahmestellen . Diese Karte wird regelmäßig aktualisiert.
2018	Beginn der Arbeiten zur Entwicklung harmonisierter Piktogramme für Hausmüll. Die Verwendung eindeutiger, möglicherweise gemeinsamer Piktogramme im Geltungsbereich des CDNI sollte die Mülltrennung an Bord und das Recycling an Land erleichtern und fördern.
2019	Fertigstellung des Beschlussentwurfs, um das Einleitungsverbot auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 (anstatt 50) Fahrgästen oder auf Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen (anstatt 50) auszudehnen . Die KVP wird diese Änderung voraussichtlich 2020 annehmen.

Institutionelles Umfeld

Institutionelles Umfeld des CDNI



Die sechs Vertragsstaaten **arbeiten eng mit den anerkannten Verbänden** zusammen (9 Verbände im Jahr 2019), die die Interessen ihrer Branchen vertreten und an den Arbeiten des CDNI interessiert sind. Die anerkannten nichtstaatlichen Verbände können ihre Überlegungen und Fragen bei den zweijährlichen Anhörungen des Gewerbes unterbreiten, aber auch regelmäßig an den Sitzungen der Arbeitsgruppen und der IAKS teilnehmen. Diese anerkannten Verbände sind auf internationaler Ebene repräsentativ.

Die Vertragsparteien unterhalten auch **besondere Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen**.

Eine erste Sitzung zwischen den Sachverständigen der Donaukommission und der CDNI fand am 31. Oktober 2018 in Wien statt. Im Donaugebiet wird dem Umgang mit Schiffsabfällen ebenfalls eine große Aufmerksamkeit eingeräumt und dort ist man auch der Ansicht, dass eine bessere Kontrolle der Abfallbewirtschaftung und der Entsorgung in der Binnenschifffahrt nur im internationalen Maßstab erreicht werden kann. Daher prüfen die Donauanrainerstaaten, welchen angeboten wurde, zunächst einen Beobachterstatus einzunehmen, seit mehreren Jahren einen möglichen Beitritt zum CDNI oder ob bei der Harmonisierung der Vorschriften noch mehr erreicht werden kann. Nur Österreich hat heute einen Beobachterstatus beim CDNI.

Die Zusammenarbeit mit der **Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)** und vor allem der Austausch von technischem Fachwissen haben sich als sehr erfolgreich erwiesen. Der Beitrag des CDNI zur Verringerung der **Kontaminationen durch illegale Einleitungen von MTBE-ETBE** aus der Schifffahrt wurde auch im Ministerkommuniqué der 15. Ministerkonferenz der IKSR über den Rhein (28. Oktober 2013, Basel) hervorgehoben.

Die **Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa** (UNECE) sorgt für die Harmonisierung ihrer Empfehlungen zur Abfallbewirtschaftung mit denen der CDNI (im Rahmen der Europäischen Binnenschiffahrtsordnung – CEVNI). International harmonisierte Bestimmungen fördern eine gemeinsame Auslegung, die **über den Anwendungsbereich des Geltungsbereichs des CDNI hinausgehen**.

Diese Arbeiten wurden durch eine gemeinsame Sitzung der CEVNI-Expertengruppe und des Sekretariats der CDNI (8. Februar 2019) sowie durch einen bilateralen Austausch unterstützt.

Die UNECE nennt in ihrem [Weißbuch über die effiziente und nachhaltige Binnenschiffahrt in Europa](#) (veröffentlicht in Februar 2020) das CDNI als rechtlichen Bezugsrahmen. Die UNECE setzt sich für die Schaffung einheitlicher und verbindlicher Regelungen für ganz Europa, idealerweise nach dem Vorbild des CDNI, ein.

Darüber hinaus verweist die **Europäische Kommission**, die gerade ihren Rechtsrahmen für Abfälle aus der Seeschiffahrt überarbeitet, ausdrücklich auf das CDNI für die Belange der Binnenschiffahrt².

Das CDNI strebt auch die Umsetzung einheitlicher Regelungen an, die mit dem europäischen und internationalen Recht vereinbar sind. Die Anwendungsbestimmung verweist auf die einschlägigen europäischen Richtlinien.

Schließlich bemühen sich die Vertragsparteien, transparent zu handeln und über die interessierten Fachkreise hinaus zu wirken, indem sie **Öffentlichkeitsbeteiligungen** auf der Grundlage der **Aarhus-Konvention** durchführen.

² Siehe den Erwägungsgrund Nr. 22 der Richtlinien 2019/883 (EU) vom 17. April 2019.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit des Übereinkommens

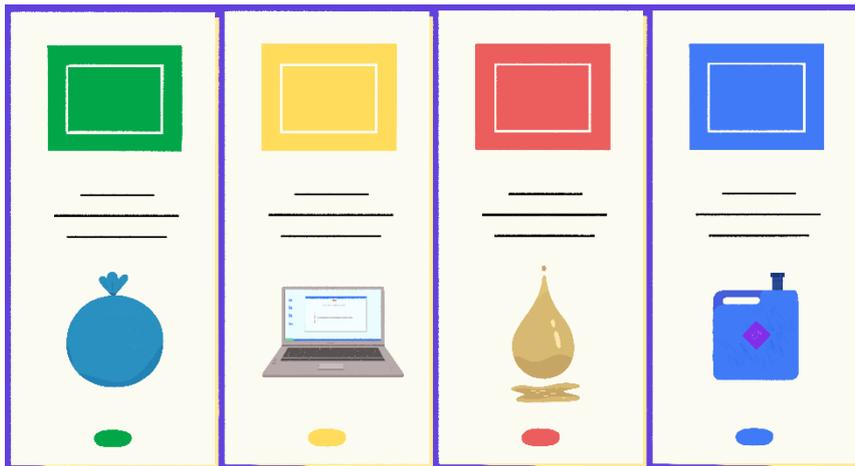
Die Kommunikationsmaßnahmen des CDNI haben **eine wichtige Rolle in der Einführungsphase** des Übereinkommens gespielt.

Die Kommunikationsbemühungen zielten zur Unterstützung der Vertragsstaaten darauf ab, die neuen Vorschriften des Übereinkommens auf möglichst einfache Weise bekannt zu machen, um ihre praktische Umsetzung zu erleichtern.

Die 2014 eingerichtete mehrsprachige Internetseite des CDNI wird regelmäßig aktualisiert und stellt immer mehr Inhalte zur Verfügung.

Die Kommunikation beruht auf zwei Säulen:

Gewährleistung der Transparenz bei allen Aktivitäten gegenüber den betroffenen Akteuren und der interessierten Allgemeinheit	Bereitstellung praktischer Instrumente für das Schifffahrtsgewerbe
Veröffentlichung der Tagesordnungen und der Beschlüsse	Merkblätter und Broschüren (für (zukünftige) Binnenschiffer)
Veröffentlichung von Tätigkeitsberichten	Interaktive Karte der Annahmestellen
Pressemitteilungen und Newsletter	Veröffentlichung von FAQs zu Fragen der Auslegung und Anwendung des Übereinkommens
Veröffentlichung von immer ausführlicher werdenden Jahresberichten über die Entsorgungsgebühr	Merkblätter und Broschüren (für (zukünftige) Binnenschiffer)
	WaSTo (elektronische Stoffliste)
	Didaktischer Animationsfilm, der das CDNI in 6 Minuten zusammenfasst



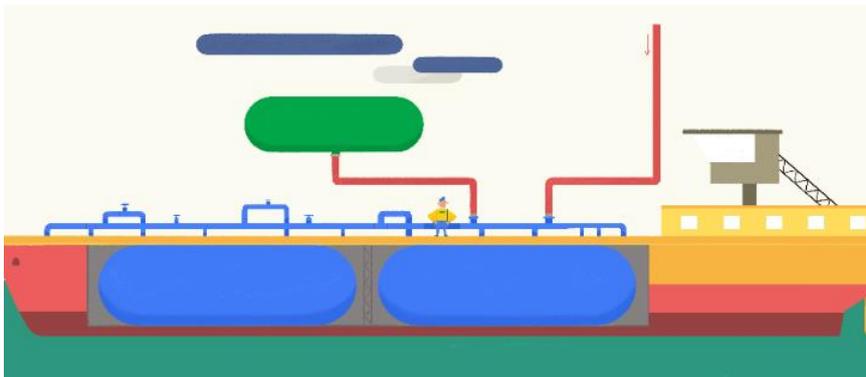
Welche Herausforderungen stellen sich in den nächsten 10 Jahre?

Nach diesem ersten Jahrzehnt des CDNI, das von konkreten Erfolgen und der Anerkennung seiner positiven Arbeiten geprägt war, mangelt es dem Übereinkommen nicht an neuen Herausforderungen, um die von Anfang an gesetzten Ziele weiter zu verfolgen.

Eine reibungslose und schnelle Umsetzung der **neuen Vorschriften über die Entgasung** wird sicherlich in den nächsten Jahren im Fokus der Bemühungen der Vertragsstaaten und der Industrie stehen. So wird die Binnenschifffahrt einen konkreten Beitrag auf dem Weg zur **Minderung der schädlichen Emissionen** leisten und damit das erklärte Ziel der Politik der europäischen und nationalen Regierungen unterstützen.

Diese Änderung ermöglicht

- **die Vermeidung von 95%** der schädlichen durch die Binnenschifffahrt verursachten **Entgasungen** in die Atmosphäre;
- **eine Regelung auf internationaler Ebene** durch gemeinsame Bestimmungen;
- **die Finanzierung** der Entgasungen **nach dem Verursacherprinzip** in Anlehnung an die Regelungen für Waschwässer;
- **Anreize für die Beteiligten am Schifffahrtsmarkt, Entgasungen zu begrenzen** und die Zahl der Einheitstransporte oder kompatiblen Transporte zu erhöhen;
- die **Schaffung** der notwendigen **Annahmestellen**.



Das CDNI wird mit Sicherheit auch die Entwicklung **neuer alternativer Brennstoffe** in der Binnenschifffahrt berücksichtigen.

Das scheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch weit entfernt, aber es stellt sich die Frage, ob mit neuen Abfallkategorien zu rechnen ist, wenn neue Antriebsarten entwickelt werden.

Das CDNI ist bereits mit einer digitalen Umgebung vertraut (SPE-CDNI) und wird den Übergang zur **digitalen Transformation** mit der Digitalisierung von Dokumenten weiter vorantreiben.

Eine verbesserte Verfügbarkeit von Informationen und statistische Auswertungen werden zweifellos wirksame Instrumente für eine bessere Bewirtschaftung der anfallenden Abfallströme bieten.

EXEKUTIVSEKRETARIAT DES CDNI
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Palais du Rhin

2 place de la République
F-67082 Strasbourg Cedex
+33 (0)3 88 52 20 10
secretariat@cdni-iwt.org
www.cdni-iwt.org

