



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 2021
(ARTIKEL 10 UND 14)

Teil A
Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und
Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2021
(Artikel 10 und 14)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017: finanzielles Gleichgewicht

2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2018-2019: Die ersten Defizite

3. 2020: Das Jahr der Covid-19 Pandemie

4. Planung für 2021-2022: Stabilisierung des Systems

5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

6. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

Anhänge

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017: finanzielles Gleichgewicht

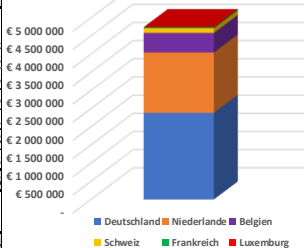
Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 Liter gebunkerten Gasöls, von Zöllen und anderen Verbrauchssteuern befreit. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren, in denen das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem des CDNI) operativ war, jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurde (Mehreinnahmen) und somit konnten Mehreinnahme erzielt werden.

Insgesamt beliefen sich die 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
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
uf 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	10 781 939	10 647 265	134 674	65 373	45 031	19 988	3 188	800	93
Total	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 382 382	1 659 775	537 855	124 652	30 718	4 056
Wenn die im Zeitraum 2011-2017 kumulierten Mehreinnahmen auf einmal ausgeglichen werden würden, dann würden die Mehreinnahmen wie folgt verwaltet werden:									
2011-2017	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Differenz	-	-	-	- 18 176	- 21 682	43 818	- 1 115	- 2 743	- 102

Zuschreibung der Mehreinnahme auf der Grundlage von 34 Finanzausgleichszahlungen



Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat in dieser Zeit 72,8 Mio. € in das System eigezahlt (die Einnahmen entsprechen der Entsorgungsgebühr). 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 vorhandenen Netz 2011 noch relevante Ergänzungen vorgenommen.

2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2018-2019: Die ersten Defizite

Erstmals seit dem Inkrafttreten des CDNI endet 2018 ein Jahr mit Mindereinnahmen von rund einer Million Euro. Diese Mindereinnahmen werden sich 2019 mit einem Verlust von ebenfalls rund 1 Million Euro fortsetzen. Nach Abzug der Defizite der Jahre 2018 und 2019 reduziert sich der kumulierte Überschuss zwischen 2011 und 2017 auf etwa 2,7 Millionen Euro am Ende des Haushaltsjahres 2019.

Angesichts der Ergebnisse der ersten drei Quartale des Jahres 2020 steht bereits jetzt fest, dass die Kosten weiterhin höher als die Einnahmen ausfallen werden. 2020 wird daher auch ein Defizit von mehr als 1 Mio. Euro entstehen.

Im Zeitraum von 2011 bis 2019 stiegen die Annahme- und Entsorgungskosten von 9,6 Mio. € auf 11,3 Mio. €. Voraussichtlich werden die Annahme- und Entsorgungskosten in den kommenden Jahren weiter steigen.

Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand.
- Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen.
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes.
- Das Netz der Annahmestellen wird weiter ausgebaut oder muss erneuert werden.

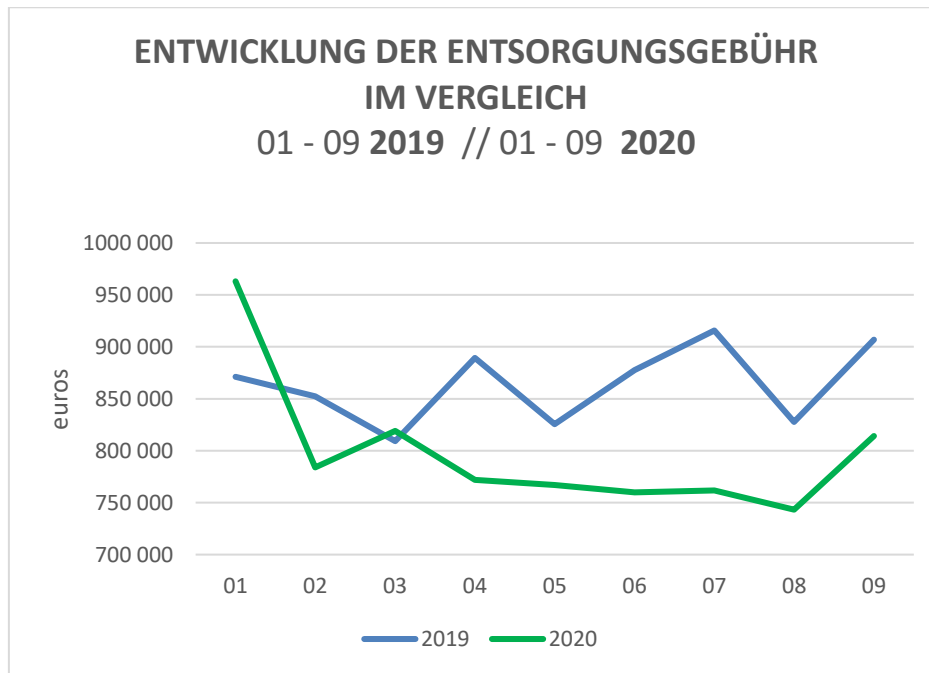
- Die Inbetriebnahme von Bilgenentölungsbooten in Doppelhüllbauweise wird ab dem 31. Dezember 2038 verpflichtend vorgeschrieben.
- Die Inflation.

In Anbetracht der Tatsache, dass die entstehenden Kosten dauerhaft höher als die Einnahmen liegen werden, hat die KVP auf Vorschlag der IAKS und in Abstimmung mit den anerkannten Verbänden beschlossen, die Entsorgungsgebühr ab dem 1. Januar 2021 auf 8,50 Euro pro 1 000 l zu erhöhen, um mittelfristig die Stabilität des Systems zu gewährleisten (Beschluss CDNI 2020-I-2).

3. 2020: Das Jahr der Covid-19 Pandemie

Die Covid-19 Pandemie hat aufgrund ihrer Auswirkungen auf das Handelsvolumen und der erheblichen Einschränkung der Mobilität von Personen zu einer beispiellosen Einschränkung der Flusskreuzfahrt und, in geringerem Maße, des kommerziellen Handels geführt. Auch wenn die Folgen für die Binnenschifffahrt noch nicht vollständig absehbar sind, ist es dennoch wichtig, die Auswirkungen auf das Finanzierungssystem von Teil A des CDNI zu prüfen.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2020 sind die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr im Vergleich zu 2019 bereits um 7,85% (d.h. 610.000 Euro) gesunken.



Daten des internationalen Finanzausgleichs

Obwohl die Nachfrage nach Frachttransporten leicht zurückgegangen ist und es bei der Flusskreuzschifffahrt einen Einbruch gab, sinken die Kosten nicht proportional. Denn ein Großteil der Kosten für die Annahme und Entsorgung sind zu mehr als 70% fixe Kosten. Die auf der Grundlage des vorläufigen Ausgleichs für das dritte Quartal 2020 erfassten Kosten belaufen sich auf 8.476.500 Euro, d.h. + 0,05% gegenüber 2019 für den gleichen Zeitraum.

Es gibt jedoch große regionale Unterschiede:

- **Situation in Deutschland:**

- **Einnahmen:** Die vollständige Einstellung der Fahrgastschifffahrt (sowohl Flusskreuzfahrtschiffe als auch Tagesausflugsschiffe) hat sich in erheblichem Maße auf die Einnahmen ausgewirkt, mit einem monatlichen Spitzenwert eines 32%igen Rückgangs im Vergleich zu den üblichen Einnahmen.
- **Kosten:** Der Anteil der Fixkosten ist hoch. Es konnte kein echter Kostenrückgang verzeichnet werden, obwohl die Nachfrage nach Entsorgungsleistungen leicht rückläufig war. Es wurden keine Studien zur genauen Ermittlung der Auswirkungen der Krise auf die Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen durchgeführt.

- **Situation in Luxemburg:**

- **Einnahmen:** Keine Auswirkungen durch die Fahrgastschifffahrt, nur 1% der Einnahmen hängen von diesem Gewerbebereich ab.

- **Situation in den Niederlanden:**

- **Einnahmen:** Sehr leichter Rückgang der Einnahmen im 1. Halbjahr 2020 (etwa 7.000 € von insgesamt 3,3 Millionen € im Durchschnitt pro Halbjahr). Strukturelle Unterschiede und eine geringere Auswirkung der Krise auf den Schiffsverkehr erklären die Unterschiede bei den Einnahmen. Die Fahrgastschifffahrt stellt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nur eine geringe Aktivität dar und wurde nur teilweise eingestellt.
- **Kosten:** Die Kosten sind im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2019 leicht gesunken (0,89%).

- **Situation in der Schweiz:**

- **Einnahmen:** Die Schweiz hat auch einen starken Rückgang der Fahrgastschifffahrt erlebt. Die internationalen Kabinenschiffe standen komplett still und haben ihre Tätigkeit seit September in sehr begrenztem Umfang (5%) wieder aufgenommen. Dies hat jedoch keine Auswirkungen, da internationale Kabinenschiffe nicht in Basel bunkern. Die beiden Tagesausflugsschiffe haben ihren Betrieb reduziert.
- **Kosten:** Die Dienstleistungen für die Annahme und Entsorgung sind unverändert geblieben. Die Annahme blieb im Bereich des Güterverkehrs (Trockenladung, Flüssiglading und Container) stabil.

4. Planung für 2021-2022: Stabilisierung des Systems

Mit einer ersten Anpassung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 Euro ab dem 1. Januar 2021 sollte allmählich wieder ein finanzielles Gleichgewicht im System erreicht werden können, aber der Rückgang des Transportangebots und damit der Entsorgungsgebühren im Jahr 2020 aufgrund der Covid-19-Pandemie sowie ein kontinuierlicher Anstieg der Kosten für die Sammlung und die Entsorgung lassen eine kurzfristige Wiederherstellung des Gleichgewichts unsicher erscheinen. (Siehe auch Punkt 5).

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 2021 und 2022

Staat	Ausgaben endgültiger FA 2018	Ausgaben endgültiger FA 2019	Schätzung Ausgaben 2020	Schätzung Ausgaben 2021	Schätzung Ausgaben 2022	Einnahmen endgültiger FA 2018	Einnahmen endgültiger FA 2019	Schätzung Einnahmen 2020	Schätzung Einnahmen 2021	Schätzung Einnahmen 2022
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 550 619,00	5 586 787,00	5 650 000,00	5 800 000,00	5 850 000,00	2 185 906,00	2 228 568,00	1 750 000,00	2 150 000,00	2 300 000,00
BE	1 731 450,00	1 669 067,00	1 687 617,33	1 765 000,00	1 800 000,00	923 906,00	943 034,00	925 065,33	1 135 000,00	1 135 000,00
FR	55 060,00	46 064,00	67 000,00	61 000,00	61 000,00	109 101,00	106 372,00	45 000,00	102 000,00	125 000,00
LUX	8 923,00	8 963,00	8 028,00	9 000,00	9 000,00	177 176,00	186 774,00	198 090,67	255 000,00	255 000,00
NL	3 633 057,00	3 744 230,00	3 784 837,00	3 825 884,39	3 867 376,95	6 543 605,00	6 523 389,00	6 413 910,83	7 157 659,57	7 229 236,17
CH	253 000,00	265 715,00	193 333,33	255 000,00	260 000,00	268 066,00	285 350,00	195 400,00	306 000,00	306 000,00
Gesamt	11 232 109,00	11 320 826,00	11 390 815,67	11 715 884,39	11 847 376,95	10 207 760,00	10 273 487,00	9 527 466,83	11 105 659,57	11 350 236,17

5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) wurde eine Vorausschätzung der Haushaltsjahre 2019 bis 2022 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

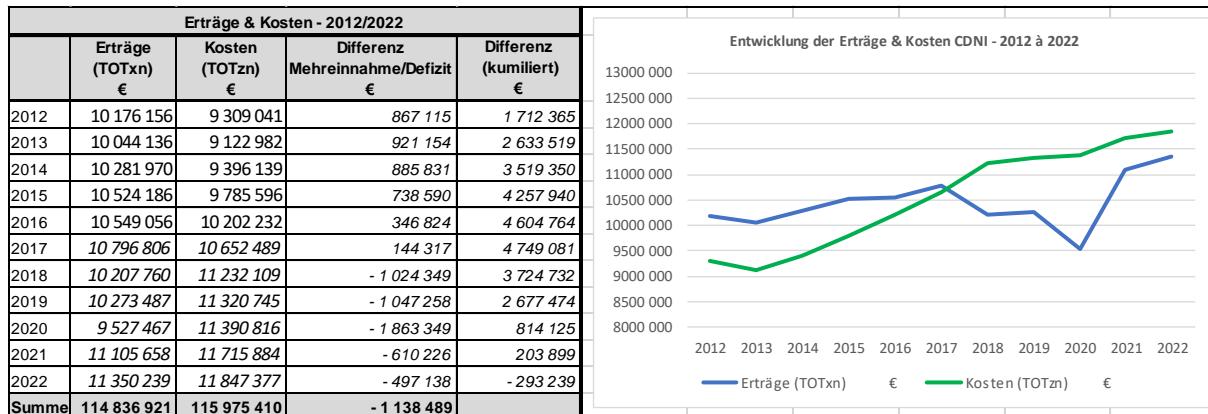
Die Daten des Haushaltsjahres 2019 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 2 677 000 € aus. Mit einem deutlichen Rückgang der Einnahmen im Jahr 2020 und steigenden Kosten wird das Jahr 2020 mit Rekordverlusten abgeschlossen werden.

Eine Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 € ab dem 1. Januar 2021 dürfte kaum kostendeckend sein. Die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr decken nicht die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen.

Für diese Kostenentwicklung lassen sich mehrere Gründe anführen:

- Die Preise für den Ankauf von Altöl sind deutlich gesunken. Infolgedessen sind die Einnahmen, die früher aus dem Altölverkauf erzielt werden konnten, fast auf null zurückgegangen.
- Es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden.
- Die Erhöhung der Kosten für die Entsorgung und die Behandlung (Steuern auf die Abfallverbrennung...).
- Die Fixkosten machen einen wesentlichen Teil der Gesamtkosten für die Annahme und Behandlung von öl- und fetthaltigen Abfällen aus.
- Die Erneuerung der Auftragsvergabe für die Annahme und Behandlung von Altöl wird im Vergleich zu den aktuellen Verträgen zu höheren Kosten führen.
- Die neuen Investitionen.
- Die Inflation.
- Die Wechselkursauswirkungen zwischen dem Schweizer Franken und dem Euro.

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2020 – 2022



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 mit steigenden Kosten zu rechnen ist. Im Jahr 2021 wird in Partnerschaft mit dem Gewerbe eine strategische Vision für die Zukunft des Netzes von Annahmestellen für öl- und fetthaltigen Abfällen erarbeitet werden.
- Die Folgen der Covid-19 Pandemie.
- In Frankreich werden immer noch 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.
- Auch der Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte¹ sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentölungsboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab dem 1. Januar 2038 müssen alle Bilgenentölungsboote in Doppelhüllbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur drei Boote in einer Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Auf nationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans. Hierbei sollte die Bedeutung von Investitionen und Innovationen erwähnt werden, die sich positiv auf die Preisstruktur und die Kostenstabilität auswirken können.

Anhänge:

- Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2019
 Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich

¹ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

**Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung
2012 - 2019**

CDNI											
2012-2019		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2019
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	231 832	-5,19%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3 3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	36 081	2,88%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3 47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	339 780	-27,84%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhlhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T 1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	7 967	-9,22%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 162	141	129	124	107	110	114	122	1 039	-24,68%
	<u>Zn-</u> und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering										
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	90 624 927	21,61%
	<u>Xn-</u> Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage										
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	93 302 400	0,96%

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 Kostentlastungen bzw. zu höheren Erlösen. An Behandlungsanlagen wird auch das Bilgenwasser komplett abgegeben, das 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 Kilometer 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 Kilometer 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 –. Operative Generaldirektion Mobilität und Wasserwege (Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques). Außerdem dient der Hafen von Brüssel als Auftraggeber innerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt.

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 fünf verschiedene Auftraggeber (Flandern: 2 Häfen und 1 Wasserstraßenbehörde, Brüssel: 1 Hafen 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. In der Region Brüssel-Hauptstadt organisiert der Hafen von Brüssel die Sammlung an der Schleuse von Molenbeek.

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 (Voies navigables de France) 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.