



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 2022
(ARTIKEL 10 UND 14)

Teil A
Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und
Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2022
(Artikel 10 und 14)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2020

2. Überblick über die wirtschaftliche Situation des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahr 2020 und Auswirkungen der Covid-19-Pandemie

3. Anpassung der Entsorgungsgebühr 2021

4. Ausblick

5. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

6. Bewertung des Entsorgungsbetrages

Anhänge

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2020

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 l gebunkertem Gasöl. 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 für Teil A benötigt wurde.

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. Im Jahr 2020 hat sich dieser Überschuss auf weniger als eine Million Euro reduziert.

Erstmals seit dem Inkrafttreten des CDNI ergab sich in 2018 ein Jahr mit Mindereinnahmen von rund einer Million Euro.

Das Jahr 2018 wurde von einer Niedrigwasserperiode bestimmt.

Der Güterverkehr auf dem Rhein ging im letzten Quartal um 30 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 2017 zurück.

Im gesamten Jahr 2018 sank der Güterverkehr (nach Volumen) auf dem Rhein im Vergleich zu 2017 um rund 12 %. Das Niedrigwasser war jedoch nicht allein für den Rückgang des Verkehrs und des Gasölverbrauchs verantwortlich, auch die wirtschaftliche Situation, die sich in der zweiten Jahreshälfte deutlich verschlechterte, spielte hierbei eine Rolle.

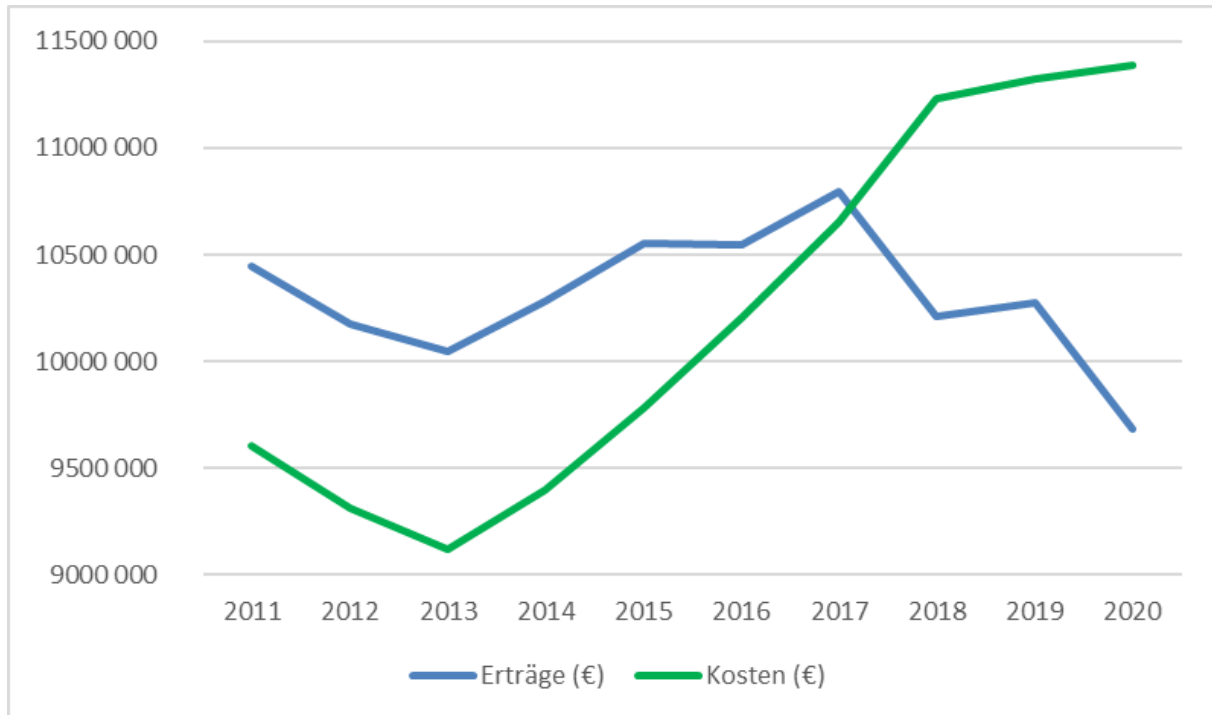
Darüber hinaus wurde 2018 ein in Doppelhülle ausgeführtes Bilgenentölungsboot in Betrieb genommen, was sich erheblich auf die Kosten auswirkte.

Auch das Jahr 2019 endete mit Mindereinnahmen von etwa 1 000 000 €. Trotz verbesserter Wasserstände nahmen die Einnahmen gegenüber dem Niedrigwasserjahr 2018 nur unwesentlich zu. Die Kosten verharrten auf dem Vorjahresniveau (zuzüglich einer leichten Steigerung).

Das Jahr 2020 wirkte sich auch sehr stark auf das Finanzierungssystem aus. Die Covid-19-Pandemie verursachte eine beispiellose Beeinträchtigung der Flusskreuzfahrtaktivitäten und, in geringerem Maße, des Handels. Die Auswirkungen auf das Finanzierungssystem von Teil A des CDNI sind mit einem Rekordrückgang der Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren von rund 5,7 % im Vergleich zu 2019 beträchtlich.

Parallel zu der Verringerung der Frachtnachfrage und dem Rückgang bei den Aktivitäten der Fahrgastschiffahrt, ging die Nachfrage nach Entsorgungen zurück. Dennoch sind die Kosten wegen des hohen Anteils der Fixkosten an den Gesamtkosten nicht zurückgegangen, sondern noch leicht angestiegen.

▪ **ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DER ERTRÄGE UND DER KOSTEN 2011-2020¹**



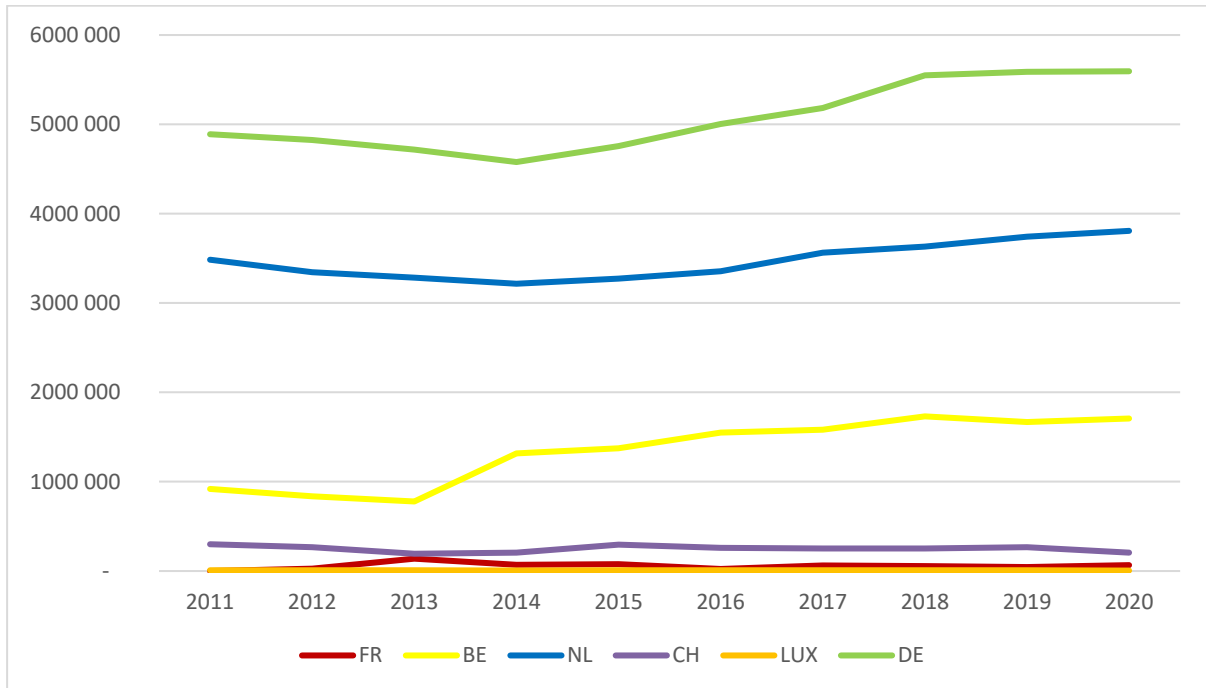
Im Zeitraum 2011-2020 sind die Kosten für Sammlung und Entsorgung von **9 600 000 €** auf **11 385 000 €** angestiegen.

Die seit 2011 erhobenen Entsorgungsgebühren schwanken zwischen **9 680 500² €** (2020) und **10 796 800 €** (2017).

¹ Wenn nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich des CDNI entnommen. Daten für 2020 sind vorläufige Daten

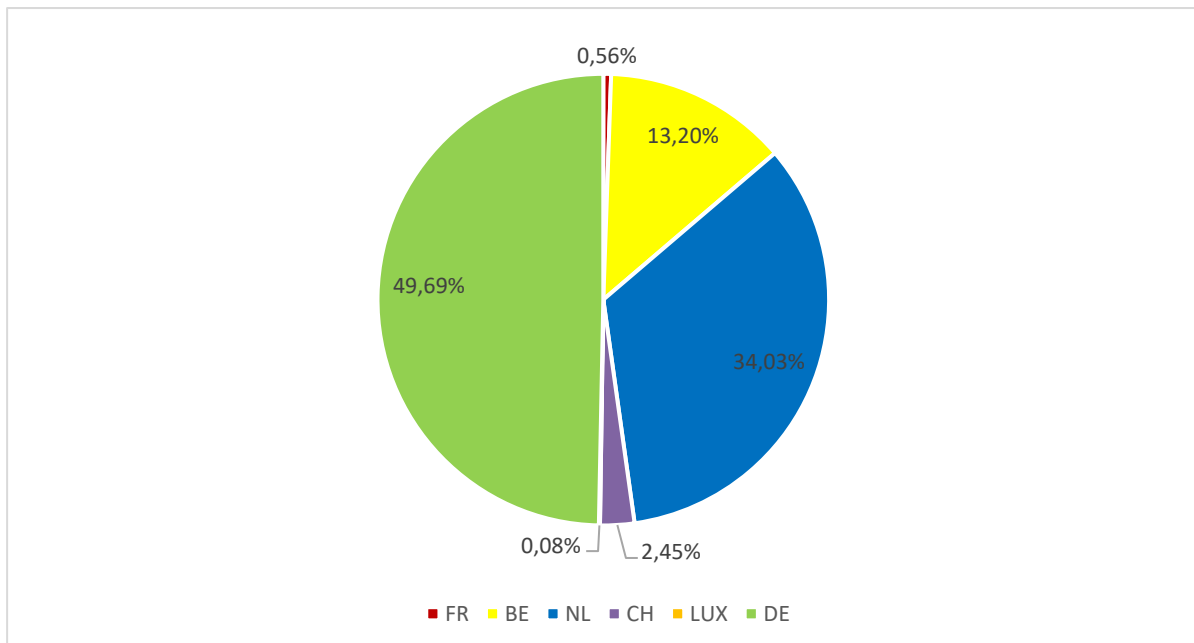
² Vorläufig

▪ **ABBILDUNG 2: ENTWICKLUNG DER KOSTEN pro IN 2011-2020**



Die Kosten haben sich ausschließlich aus der Finanzierung der Annahme und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen ergeben.

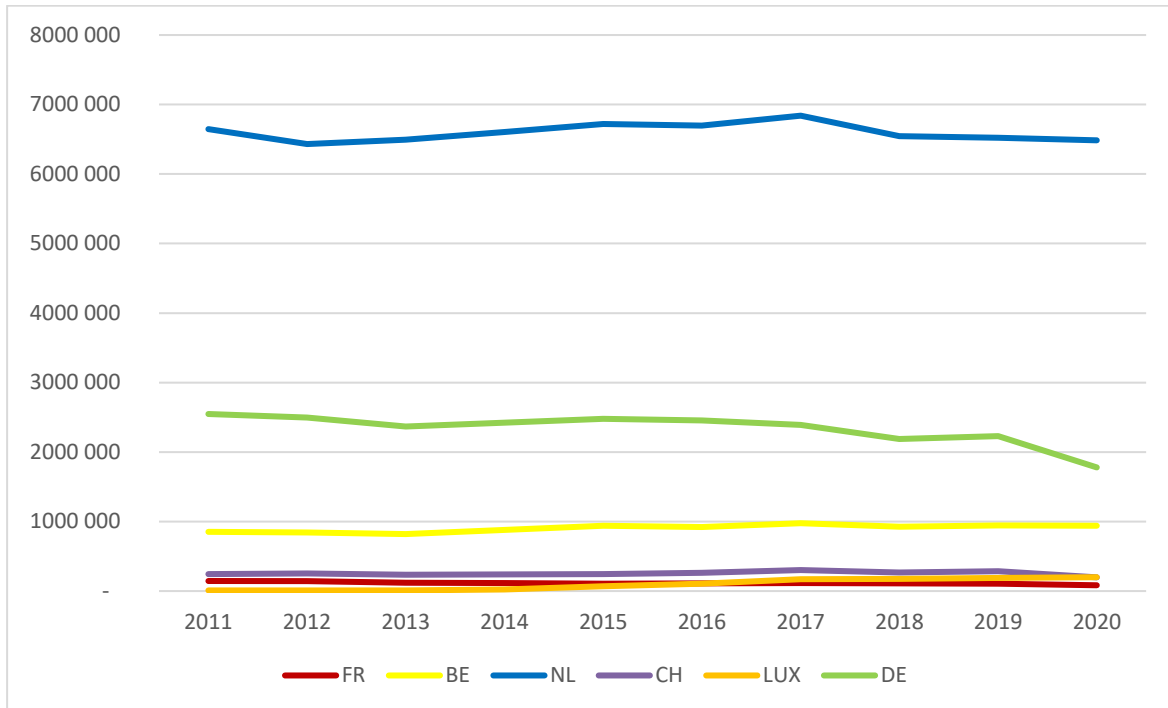
▪ **ABBILDUNG 3: AUFTEILUNG DER KOSTEN pro IN 2011-2020**



In diesem Zeitraum wurde angenommen:

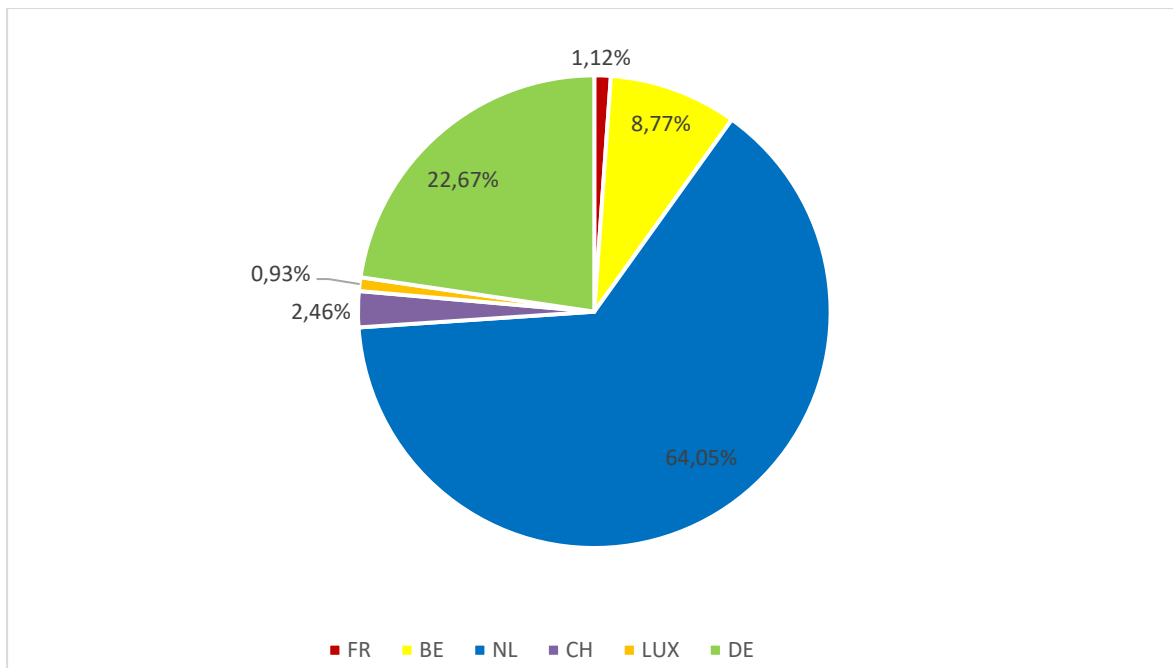
- **409 615 m³** Bilgenwasser;
- **40 035 m³** Altöl;
- **10,165 Tonnen** feste ölhaltige Abfälle;
- **1,276 Tonne** Gebinde.

▪ **ABBILDUNG 4: ENTWICKLUNG DER ERTRÄGE pro IN 2011-2020**



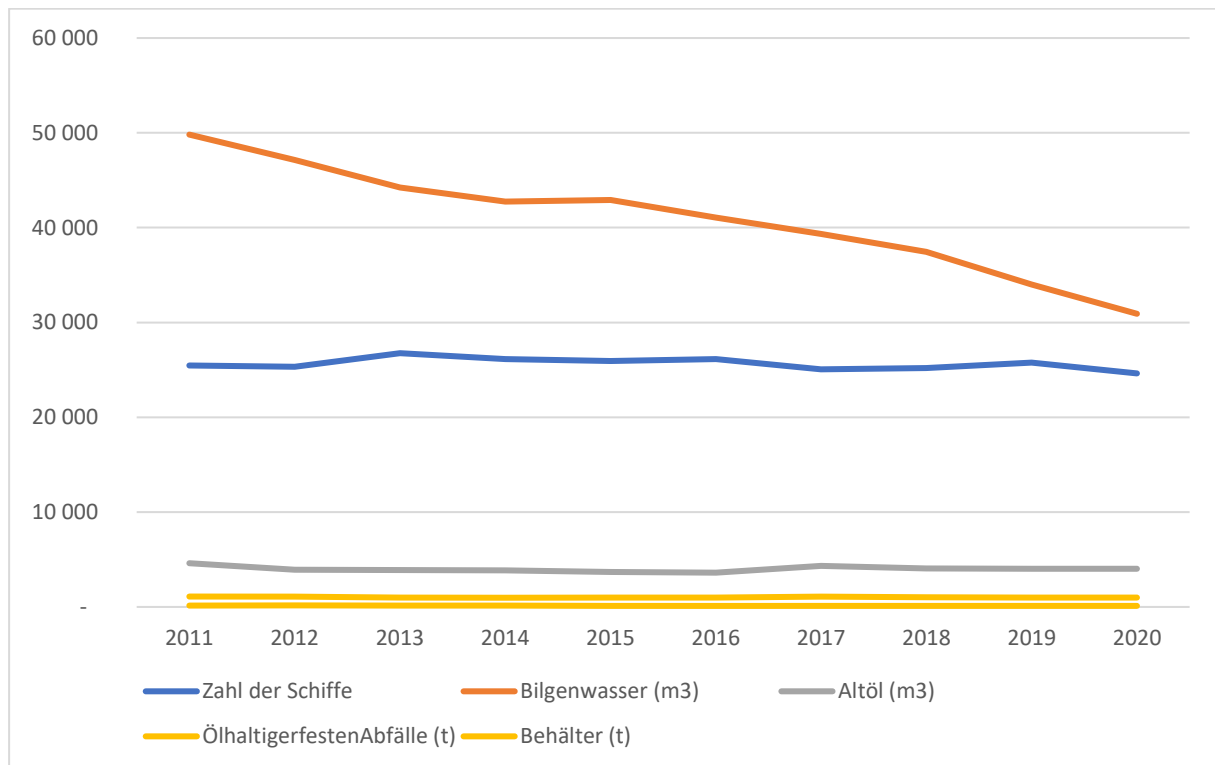
Die Erträge stammen aus den Entsorgungsgebühren, eingenommenen oder fälligen Zinszahlungen und sonstigen Einnahmen, wie z. B. aus dem Altölverkauf.

▪ **ABBILDUNG 5: AUFTEILUNG DER ERTRÄGE pro IN 2011-2020**



Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat in dieser Zeit **103 000 000 €** 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. **102 000 000 €**.

▪ **ABBILDUNG 6: ENTWICKLUNG DER ANGENOMMENEN ABFALLMENGEN 2011-2020**



Das bestehende Netz von Annahmestellen hat sich zwischen 2011 und 2020 nur wenig verändert. In dieser Zeit wurden **256.000** Entsorgungen von Binnenschiffen durchgeführt. Dabei wurden jeweils eine oder mehrere Abfallarten abgegeben.

Was die Menge der gesammelten öl- und fetthaltigen Abfälle angeht, so ist der Gesamttrend in Bezug auf die Anzahl der Abgabevorgänge und der Abfallmengen leicht rückläufig, mit einem anhaltenden Rückgang des Bilgenwassers.

2. Überblick über die wirtschaftliche Situation des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahr 2020 und Auswirkungen der Covid-19-Pandemie³

2.1 Güterverkehr

Für den Güterverkehr auf dem Rhein war im Jahr 2020 ein **deutlicher Einbruch von - 8,50 %** im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Der größte Rückgang wurde im Mai (-17,30 % gegenüber Mai 2019) registriert. Das letzte Quartal war mit einem Minus von nur 1 % im Vergleich zum Vorjahr am geringsten von diesem Negativtrend betroffen.

■ ABBILDUNG 7: GÜTERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN 2019-2020 (monatlich)



Quelle: Analyse der ZKR auf der Grundlage der Daten von Destatis

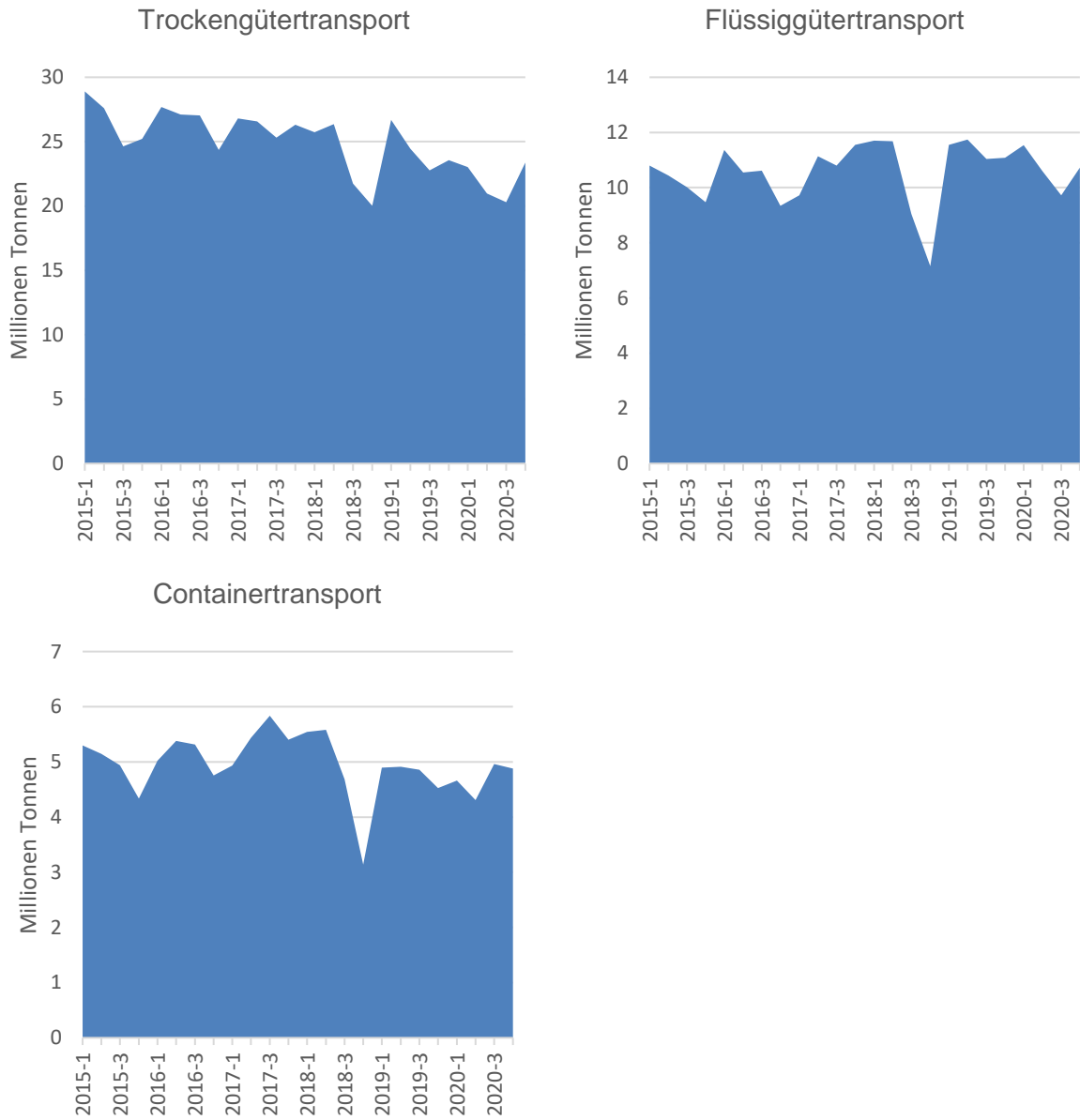
Aufgeschlüsselt nach Güterarten waren **Kohle (-23,80%)** und Eisenerz (-14,20%) **am stärksten von den pandemiebedingten Auswirkungen betroffen.**

Der Transport von Containern ging nur um 1,40 % zurück.

Im Gegensatz verzeichneten die Agrar- und Lebensmittelprodukte einen Anstieg um 10,20%.

³ Alle Marktbeobachtungsberichte sind auf der Website verfügbar: <https://inland-navigation-market.org/>

▪ **ABBILDUNG 8: GÜTERVERKEHR AUF DEM RHEIN NACH LADUNGSART 2015-2020 (vierteljährlich)**

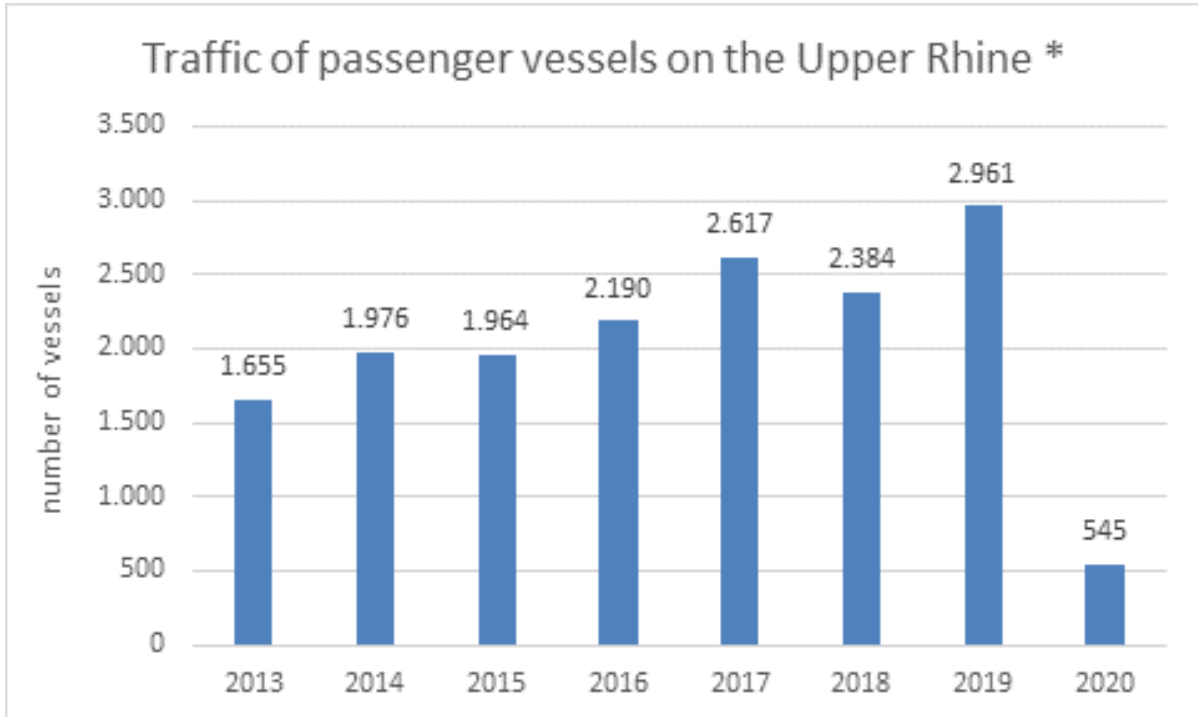


Gütertransport auf dem Rhein nach Ladungsart (Q1 2015-Q4 2020) (Quelle: Marktbeobachtung, ZKR)

2.2 Fahrgastschifffahrt

Der Personenverkehr litt am stärksten unter den Folgen der Pandemie, da Flusskreuzfahrten und Tagesausflüge ab März 2020 ganz überwiegend eingestellt werden mussten. Die Fahrgastschifffahrt verzeichnete einen dramatischen Rückgang von 81,60 % im Vergleich zum Jahr 2019.

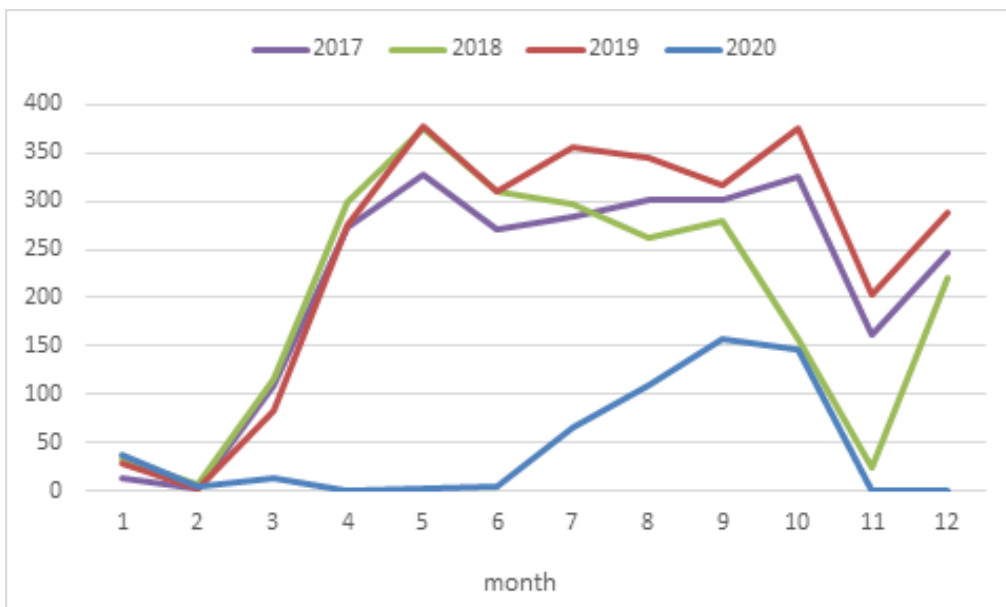
- **ABBILDUNG 9: ANZAHL DER FAHRGASTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE VON IFFEZHEIM PASSIEREN 2013-2020**



Quelle: Marktbeobachtung, ZKR

* Anzahl der Fahrgastschiffe, die die Schleuse von Iffezheim passieren

- **ABBILDUNG 10: VERGLEICH SEIT 2017**



Quelle: Marktbeobachtung, ZKR

2.3 Auswirkungen auf die Entsorgungsgebühr

Im Vergleich zu 2019 sind die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr deutlich um 5,74 % (fast 600.000 €) gesunken. Der Einbruch fiel im 2. und 3. Quartal besonders stark aus und spiegelte damit den Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten, des Transports auf den Wasserstraßen und einer nie dagewesenen Einschränkung der Flusskreuzfahrtaktivitäten wider.

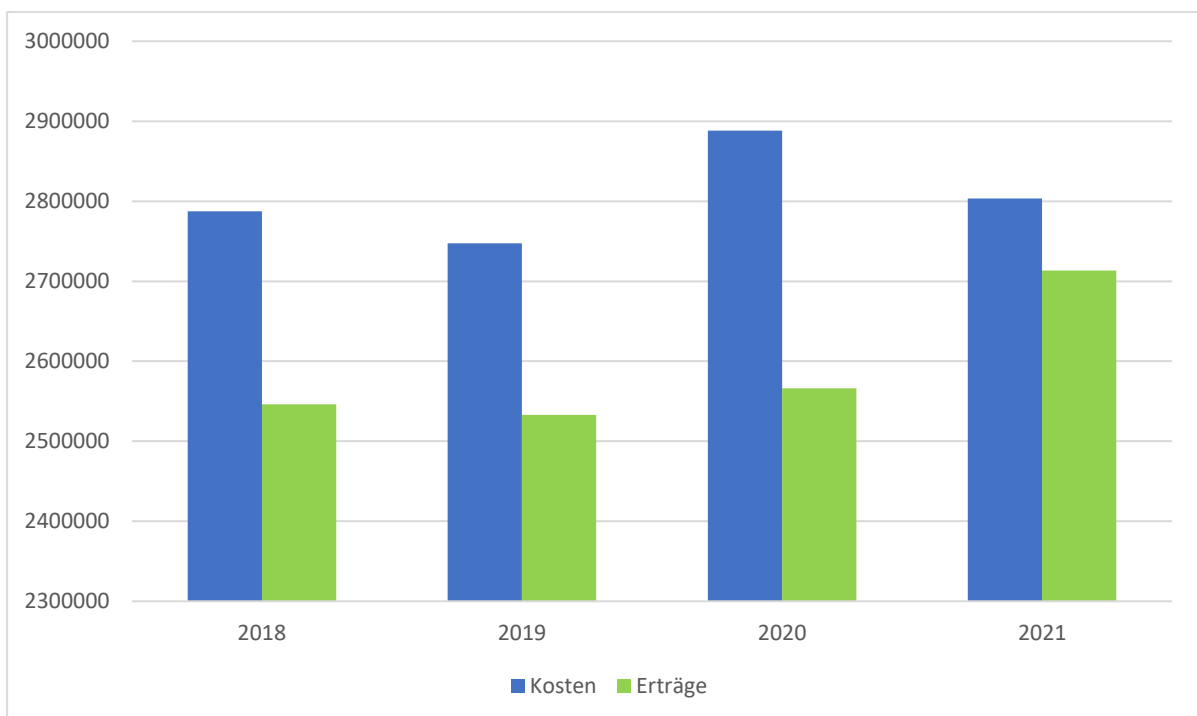
	2019	2020	Veränderung in %	Veränderung in €
Q1	2 532 835 €	2 565 992 €	1,31%	+ 33 157 €
Q2	2 592 716 €	2 279 806 €	-12,07%	-312 910 €
Q3	2 649 205 €	2 318 826 €	-12,47%	-330 379 €
Q4	2 504 245 €	2 532 242 €	1,12%	+ 27 997 €
INSGESAMT	10 277 300 €	9 687 867 €	-5,74%	-589 433 €

3. Anpassung der Entsorgungsgebühr 2021

In der Annahme, dass die Kosten auch mittelfristig die Einnahmen übersteigen 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 Liter gebunkertem steuerfreien Gasöl zu erhöhen, um die Stabilität des Systems zu gewährleisten.

Die Auswirkungen dieser Erhöhung sind im Ergebnis des Ausgleichs für das erste Quartal 2021 festzustellen.

■ ABBILDUNG 11: VERGLEICH DER KOSTEN UND EINNAHMEN IN DEN ERSTEN QUARTALEN 2018-2020



Mit einer ersten Anpassung der Entsorgungsgebühr auf einen Betrag von 8,50 Euro ab dem 1. Januar 2021 hätte das System allmählich wieder ein wirtschaftliches Gleichgewicht erreichen können.

4. 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 2021 bis 2022 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

IN	Schätzung	Schätzung	Schätzung	Schätzung	Schätzung	Schätzung	Schätzung	Schätzung	Schätzung	Schätzung
	Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben	Einnahmen	Einnahmen	Einnahmen	Einnahmen	Einnahmen
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
DE	5 800 000	5 850 000	5 900 000	5 950 000	6 000 000	2 150 000	2 350 000	2 400 000	2 450 000	2 500 000
BE	1 700 000	1 765 000	1 800 000	1 820 000	1 850 000	1 050 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000
FR	61 000	61 000	61 000	61 000	61 000	102 000	125 000	125 000	125 000	125 000
LUX	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	255 000	255 000	255 000	255 000	255 000
NL	3 900 000	4 000 000	4 100 000	4 200 000	4 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000
CH	255 000	260 000	260 000	260 000	260 000	306 000	306 000	306 000	306 000	306 000
TOTAL	11 727 021	11 947 022	12 132 023	12 302 024	12 482 025	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 2021 und 2022

Für das Jahr 2021 prognostizieren die Innerstaatlichen Institutionen (IN) Einnahmen in Höhe von 11 165 000 Euro und Ausgaben in Höhe von 11 727 000 Euro. Wenn diese Beträge sich bestätigen, dann wird das Haushaltjahr mit einem Verlust von mehr als 590.000 abgeschlossen werden und nach Abzug dieses Betrags vom kumulierten Überschuss aus den Jahren von 2011 bis 2020 würde dies ein Überschuss von ungefähr 400 000 Euro zum Ende des Haushaltsjahres 2021 bedeuten.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- Weiterhin pandemiebedingt geringe Einnahmen
- Niedrige Erlöse aus dem Altölverkauf.
- Es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden.
- Erhöhte Entsorgungs- und Behandlungskosten wie z. B. neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung...)
- Die Entwicklungen des Gasölpreises. Preisrückgänge in 2020 können auch schnell wieder in Preissteigerungen umschlagen.
- 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 Betriebskosten der Annahmestellen folgen u.a. der Entwicklung der Lebenshaltungskosten und den Lohnkosten für die Besatzungen der Bilgenentölungsboote.
- Die Inbetriebnahme von Doppelhüllen-Bilgenentölungsschiffen, die ab dem 31. Dezember 2038 verbindlich vorgeschrieben sind sowie neue Investitionen sind derzeit noch zurückgestellt.

5. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Ein runder Tisch über die Zukunft von Teil A fand am 8. April 2021 statt. Diese Veranstaltung ermöglichte es, die Schwerpunkte zu identifizieren, die in den kommenden Jahre weiter vorrangig behandelt werden sollten, um eine Strategie zur Sicherung der Tragfähigkeit des internationalen Finanzierungssystems zu entwickeln.
Diskutierte Schwerpunkte:
 - Eine Aufrechterhaltung des Annahme- und Entsorgungsnetzes mindestens auf dem derzeitigen Niveau, was bedeutet, dass ein Anstieg der Kosten wahrscheinlich ist.
 - Nutzung von innovativen Synergieeffekten bei der Sammlung.
 - Reduzierung der gesammelten Abfallmenge.
 - Prüfung der Finanzierungsstruktur.
- 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.
- Auch der Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte⁴ 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 2039 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.

6. Bewertung des Entsorgungsbetrages

Die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr decken seit 2018 nicht mehr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen. Nach einem ersten Quartal der Umsetzung ist festzustellen, dass die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro ab dem 1. Januar 2021 auch nach einem weiterhin von der Pandemie beeinflussten Quartal der Anwendung noch nicht die vollen Kosten deckt.

Derzeit ist es noch zu früh, um Schlussfolgerungen über die Auswirkungen der Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 Euro pro 1.000 l gebunkertem Gasöl ab dem 1. Januar 2021 zu ziehen. Dies hängt ursächlich mit den außergewöhnlichen Umständen der COVID-19 Pandemie zusammen (geringe Einnahmen).

Angesichts der jüngsten Entwicklung des Systems ist es jedoch sehr wahrscheinlich, dass mittelfristig eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr ansteht.

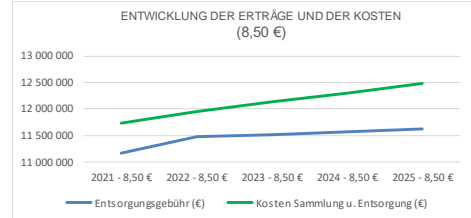
Die IAKS wird die Entwicklungen (Kosten/Erlöse) weiterhin genau im Blick behalten, um die finanzielle Tragfähigkeit des Systems zu gewährleisten.

⁴ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019

Auf der Grundlage der Schätzungen für die Jahre 2021-2025 stellt das Sekretariat mehrere mögliche Szenarien zur Schätzung der Höhe der Entsorgungsgebühr vor, die zur Deckung der Kosten des Systems erforderlich ist.

Hypothese 1: Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von 8,50 Euro

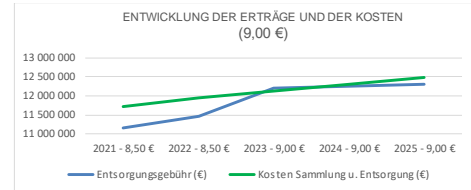
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	-609 006	-729 000	-859 000
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	-664 284	-1 393 284	-2 252 284



Hypothese 2: Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2023 mit der Perspektive einer mehrjährigen Beibehaltung

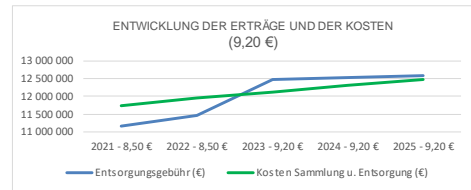
mit 9,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,00 €	2024 - 9,00 €	2025 - 9,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	12 200 848	12 253 790	12 306 732
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	68 819	-48 234	-175 293
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	13 541	-34 693	-209 986



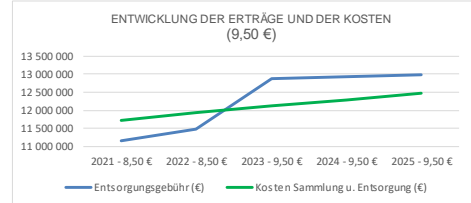
mit 9,20€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,20 €	2024 - 9,20 €	2025 - 9,20 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	12 471 978	12 526 097	12 580 215
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	339 949	224 073	98 190
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	284 671	508 743	606 934



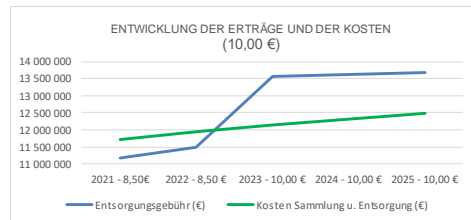
mit 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	12 878 673	12 934 556	12 990 440
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	746 644	632 532	508 415
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	691 366	1 323 898	1 832 313



mit 10,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	13 556 498	13 615 322	13 674 147
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	1 424 469	1 313 298	1 192 122
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	1 369 191	2 682 489	3 874 611



Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2020











Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich

Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012 – 2020

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2020
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	24 628	256 460	-9,43%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3 3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	40 101	2,50%
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	30 917	370 697	-34,40%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T 1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	7 967	-10,05%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 162	141	129	124	107	110	114	122	112	1 039	-30,85%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>											
	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	11 381 237	102 006 164	22,26%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination / Xn - eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>											
	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	9 684 486	102 986 886	-4,83%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Umsetzung von Teil A im Geltungsbereich des CDNI durch sein Netz von Annahmestellen

						
						
	12	3	1	1	24	1
	1	7			1	
	30	2				

Die Vertragsstaaten des CDNI bieten dem Schifffahrtsgewerbe Lösungen für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Abfälle.

Dabei handelt es sich um **202 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:

42 Bilgenentölungsboote

32 LKW zur mobilen Entsorgung

9 Landstationen.

Die Informationen über das Netz an Annahmestellen sind auf der CDNI-Website mit detaillierten Angaben zu jeder Annahmestelle. <https://www.cdni-iwt.org/> zu finden. Diese Informationen sind auch über die Websites der Innerstaatlichen Institutionen zugänglich.

Diese Annahmestellen sind wie folgt verteilt:

43 in Deutschland, darunter zwei in Doppelhülle ausgeführte Bilgenentölungsboote,

12 in Belgien,

1 in Frankreich,

1 in Luxemburg,

25 in den Niederlanden und

1 in der Schweiz.

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 Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Annahmestellen 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 Annahmestellen (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 Annahmestelle 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.
