



CDNI

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 2023 (ARTIKEL 10 UND 14)

Teil A
Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und
Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2023
(Artikel 10 und 14)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2021	4
2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2021 bis 2022	5
3. Planung für 2023 und darüber hinaus	6
4. Überblick über die Wirtschaftslage des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahr 2021	7
5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick	10
6. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich	12
7. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr.....	13
8. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2023	14
Anhänge:	14

Erneute Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 10,00 Euro zum 1. Januar 2023: Warum?

Eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr wurde von den Gremien des CDNI beschlossen, und zwar im Einvernehmen mit den Vertretern des Gewerbes.

Mehrere Faktoren haben die Vertragsparteien dazu veranlasst, diese Erhöhung zu beschließen:

- Ständig steigende Kosten für die Sammlung, Annahme und Aufbereitung öl- und fetthaltiger Abfälle in einem Umfeld mit einer bisher nie gekannten Inflation: Seit 2015 war ein ständiger Anstieg der Kosten für das System zu verzeichnen (steigende Entsorgungskosten, Gehälter des entsprechenden Personals, steigende Steuern...). Im Jahr 2018 waren die Einnahmen zum ersten Mal niedriger als die Kosten, was die CDNI dazu veranlasste, eine erste Erhöhung der Gebühr auf 8,50 € im Jahr 2021 zu beschließen.

Die derzeitige allgemeine Wirtschaftslage, die mit dem Krieg in der Ukraine zusammenhängt und die die Energiepreise innerhalb weniger Wochen in die Höhe schnellen ließ, wirkt sich stark auf das System aus und wird dies auch in Zukunft tun. Die Innerstaatlichen Institutionen, die für die Umsetzung des Systems und die Verwaltung des Netzes der Annahmestellen zuständig sind, rechnen für 2022 und die folgenden Jahre mit einem Kostenanstieg von mindestens 7-8 % (siehe Tabelle 4). Tatsächlich sind die Dienstleistungsverträge an die Inflation gekoppelt, die seit Anfang des Jahres rasant gestiegen ist.

- Die erforderliche Konsolidierung der Finanzstruktur des Systems: Der auf 8,50 € angehobene Betrag ermöglicht lediglich einen vorübergehenden finanziellen Ausgleich und das System bleibt somit weiterhin instabil. Einige Innerstaatliche Institutionen müssen parallel dazu Finanzierungsmechanismen (wie z. B. Kredite) zur Deckung ihrer Kosten nutzen. Diese finanzielle Instabilität könnte sich kurzfristig negativ auf das System auswirken.

- Der Wunsch, die hohe Qualität der Dienstleistungen aufrechtzuerhalten: Eine mögliche Option, um die Entsorgungsgebühren nicht erhöhen zu müssen, bestünde darin, das Dienstleistungsniveau zu senken und das Netz der Annahmestellen zu verkleinern. Diese Option steht jedoch weder im Einklang mit dem Wunsch des Gewerbes, das das hohe Qualitätsniveau der Dienstleistungen aufrechterhalten möchte, noch entspricht dies dem Wunsch der Vertragsparteien, dem Gewerbe ein effizientes System zur Verfügung zu stellen, das es ihm ermöglicht, seine Umweltverpflichtungen zu erfüllen.

- In Anbetracht der oben genannten Faktoren bleibt die Festlegung eines über einen längeren Zeitraum stabilen Betrags im Lichte der derzeitigen Wirtschaftslage eine äußerst schwierige und unsichere Angelegenheit, auch wenn ein solcher Effekt – im Einklang mit den Vorstellungen des Gewerbes – wünschenswert ist und nun auch erhofft wird.

Im Sinne der Transparenz und Information wird ein umfassender Jahresbericht über die Bewertung der Entsorgungsgebühr auf der CDNI-Website veröffentlicht.

Durch diesen Bericht führt die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS) eine jährliche Bewertung des Finanzierungssystems von Teil A und der Entsorgungsgebühr durch.

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2021

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls. 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 Mehreinnahmen erzielt werden. Dennoch wurde ab 2015 ein kontinuierlicher Anstieg der Kosten beobachtet, der keine größeren Auswirkungen auf das System hatte, da die Einnahmen bis 2017 parallel dazu anstiegen.

Das Jahr 2018, das durch eine Niedrigwasserperiode gekennzeichnet war, wurde mit einem Defizit von rund einer Million Euro abgeschlossen. Die Güterbeförderung auf dem Rhein ging im letzten Quartal im Vergleich zum selben Zeitraum 2017 um 30% zurück. Im Gesamtjahr 2018 ging der Güterverkehr (dem Volumen nach) auf dem Rhein im Vergleich zu 2017 um rund 12% zurück. Das Niedrigwasser allein erklärte jedoch nicht den Rückgang des Verkehrsaufkommens und des Gasölverbrauchs. Dies ist auch auf die Wirtschaftslage zurückzuführen, die sich in der zweiten Jahreshälfte deutlich verschlechterte. Andererseits wurde 2018 ein Bilgenentölungsboot in Doppelhüllbauweise in Betrieb genommen, was sich nicht unerheblich auf die Kosten auswirkte.

Das Jahr 2020 hat auch das Finanzierungssystem stark belastet. Die Covid-19-Pandemie führte zu einer beispiellosen Einschränkung der Flusskreuzfahrten und in geringerem Maße auch des Warenverkehrs. Die Auswirkungen auf das Finanzierungssystem von Teil A des CDNI waren mit einem Rekordrückgang der Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren um 5,7 % im Vergleich zum Jahr 2019 beträchtlich.

Parallel dazu stiegen die Kosten ab 2015 deutlich auf etwa eine Million Euro zusätzlich pro Jahr bei einem gleichbleibendem Netz von Annahmestellen.

Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

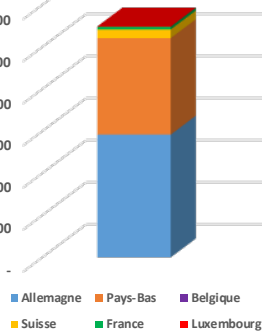
- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand;
- die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen;
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes und der Gasölpreisentwicklung;
- die Inflation;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung ...);
- neue Investitionen.

Steigende Kosten und sinkende Einnahmen führten zu einer Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021, um die weitere Finanzierung des Systems zu ermöglichen. Diese Erhöhung führte zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von fast 1 340 000 Euro.

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2011 bis 2021¹

	Rétributions	Dépenses	Excédent	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Suisse	France	Luxembourg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	48 281	21 433	3 415	857	100
2018	10 207 760	11 232 109	-1 024 349	-506 207	-331 329	-157 905	-23 073	-5 021	-814
2019	10 273 487	11 320 745	-1 047 258	-516 814	-346 371	-154 402	-24 581	-4 261	-829
2020	9 685 925	11 428 181	-1 742 256	-852 871	-579 984	-260 048	-39 189	-9 245	-918
2021	11 421 707	11 269 894	151 813	72 325	52 940	22 464	3 273	729	84
Total	114 410 033	113 323 002	1 087 031	583 474	458 281	-10 591	41 309	12 977	1 586

Affectation de l'excédent cumulé



Am Jahresende 2021 verzeichnet das System einen kumulierten Überschuss von rund 1.087.000 Euro, die Summe wird nach dem von der CDNI festgelegten Verteilungsschlüssel wie folgt an die Vertragsstaaten ausgezahlt:

Kumulierte Übertragungen von 2011 bis 2021

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (provisoire)	Etat Cumulé
Etat/IN												
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	72 324,61 €	583 472,47 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	52 939,69 €	458 280,30 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 273,39 €	41 309,03 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	-1 024 350,71 €	-1 047 258,00 €	-1 742 254,54 €	151 813,93 €	1 087 032,63 €

Diese relativ geringen oder gar nicht vorhandenen Überschüsse führen dazu, dass sich eine Finanzierung der Annahmestellen schwierig gestaltet.

Zwischen 2011 und 2021 hat das schifffahrtstreibende Gewerbe 114 Millionen Euro zum System beigetragen. Die Kosten für die von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) der sechs Vertragsstaaten eingerichteten Sammel-, Abgabe- und Annahmesysteme beliefen sich auf rund 113 Millionen Euro.

Insgesamt belief sich dieser Überschuss zwischen 2011 und 2021 auf rund 1.087.000 Euro, die nach dem im CDNI festgelegten Verteilungsschlüssel an die Vertragsstaaten ausgeschüttet wurden.

Das bestehende Netz von Annahmestellen, das bei Inkrafttreten des CDNI eingerichtet wurde, blieb zwischen 2011 und 2021 weitgehend unverändert (außer in Belgien).

2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2021 bis 2022

Um die Stabilität des Systems zu gewährleisten und die Kosten des Systems zu decken, hat die Konferenz der Vertragsparteien auf Vorschlag der IAKS und in Absprache mit dem Gewerbe beschlossen, die Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2021 auf 8,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkerten Gasöls zu erhöhen. Die Auswirkungen dieser Erhöhung sind bei den vorläufigen Ergebnissen des internationalen Finanzausgleichs zu beobachten. **2021** konnte nach drei aufeinanderfolgenden Jahren mit Defiziten **erneut ein nahezu ausgeglichenes vorläufiges Ergebnis** verzeichnet werden.

Es ist jedoch anzumerken, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr und nicht durch eine Erhöhung der gebunkerten Mengen steigen. Letztere bleiben in etwa auf dem Niveau von 2019.

¹ Sofern nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich des CDNI entnommen. Bei den Daten für 2021 handelt es sich um vorläufige Daten.

Die Kosten befinden sich ihrerseits auf einem hohen Niveau. Sie hängen insbesondere von den Gasölpreisen, der Inflation und den Lebenshaltungskosten ab, die allesamt im Jahr 2021 gestiegen sind. Dieser Anstieg wird sich voraussichtlich auch 2022 fortsetzen. Aus diesem Grund rechnen die Innerstaatlichen Institutionen nicht mit einem **Rückgang oder gar einer Stagnation der Kosten** für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Betriebsabfällen aus der Rhein- und Binnenschifffahrt. **Sie rechnen ab 2022 mit einem Defizit in der Größenordnung von 260 000 Euro.**

3. Planung für 2023 und darüber hinaus

Die Innerstaatlichen Institutionen planen für 2023 insgesamt Einnahmen in Höhe von 12 Mio. € und Gesamtausgaben in Höhe von 13 Mio. €. Insofern würde auch das Jahr 2023 mit einer Mindereinnahme von einer Mio. € enden. Dieses Defizit kann nicht mehr mit durch die noch vorhandenen Mehreinnahmen aus der Zeit von 2011 bis 2022 ausgeglichen werden.

Dies kann zu Liquiditätsengpässen führen, wenn die mehrmals im Jahr anfallenden Sammel- und Entsorgungsleistungen bezahlt werden müssen. Bankkredite werden unausweichlich, um den Liquiditätsengpass auszugleichen.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- die Situation im Altölbereich ist im Wesentlichen unverändert;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Müllverbrennungssteuern...);
- es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden;
- die Covid-19-Pandemie, die zu einem vorübergehenden Rückgang des Personenverkehrs und in geringerem Maße auch des Güterverkehrs führte;
- Anstieg der Rohstoff- und insbesondere der Energiepreise (insbesondere vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine, der zu einer beispiellosen Krise im Energiesektor führt);
- eine Verringerung des Transportbedarfs bei steigenden Rohstoffpreisen und einem Rückgang der Nahrungsmittelproduktion (auch im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine);
- in geringerem Maße die Einführung neuer Treibstoffe;
- die Neuvergabe der Aufträge für die Sammlung und Aufbereitung von Altöl wird höhere Kosten verursachen als die derzeitigen Verträge;
- Angenommen wird, dass die indizierten Kosten (u.a. Personal und Gasöl) weiter steigen werden. Die Betriebskosten der Annahmestellen folgen insbesondere den Indizes für die Lebenshaltungskosten und den Lohnkosten für die Besatzung der Bilgenentölungsboote;
- In keinem Staat sind im Jahre 2025 größere Investitionen geplant.

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2022-2025

Staat	Ausgaben vorläufiger FA 2021	Ausgaben endgültiger FA 2022	Schätzung Ausgaben 2023	Schätzung Ausgaben 2024	Schätzung Ausgaben 2025	Einnahmen vorläufiger FA 2021	Schätzung Einnahmen 2022	Schätzung Einnahmen 2023	Schätzung Einnahmen 2024	Schätzung Einnahmen 2025
DE	5 369 011,00	5 650 000,00	6 200 000,00	6 400 000,00	6 600 000,00	2 154 429,00	2 300 000,00	2 500 000,00	2 700 000,00	2 900 000,00
BE	1 667 595,00	1 814 106,00	1 995 517,00	2 195 068,00	2 414 575,00	1 110 244,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00
FR	54 113,00	55 195,00	56 299,00	57 425,00	58 574,00	126 511,00	129 041,00	131 622,00	134 255,00	136 940,00
LUX	6 202,00	9 000,00	9 225,00	9 500,00	9 800,00	217 786,00	170 000,00	173 400,00	180 000,00	183 600,00
NL	3 929 973,00	4 053 793,00	4 459 172,00	4 905 060,00	5 395 598,00	7 522 663,00	7 673 116,00	7 826 579,00	7 983 110,00	8 142 772,00
CH	243 000,00	270 000,00	276 750,00	283 669,00	290 761,00	290 073,00	220 000,00	224 400,00	240 000,00	244 800,00
Gesamt	11 269 894,00	11 852 094,00	12 996 963,00	13 850 722,00	14 769 308,00	11 421 706,00	11 592 157,00	11 956 001,00	12 337 365,00	12 708 112,00

Die mit den Anbietern geschlossenen Verträge über die Sammlung und Entsorgung werden unter anderem an die Inflation, die Löhne und die Kosten für Gasöl angepasst. Die Kosten berücksichtigen eine von den NI geschätzte Preisindexierung von 2 % bis 10 % pro Jahr.

Es versteht sich jedoch von selbst, dass Schätzungen schwierig sind und daher Schwankungen auftreten können.

4. Überblick über die Wirtschaftslage des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahr 2021

4.1 Güterverkehr

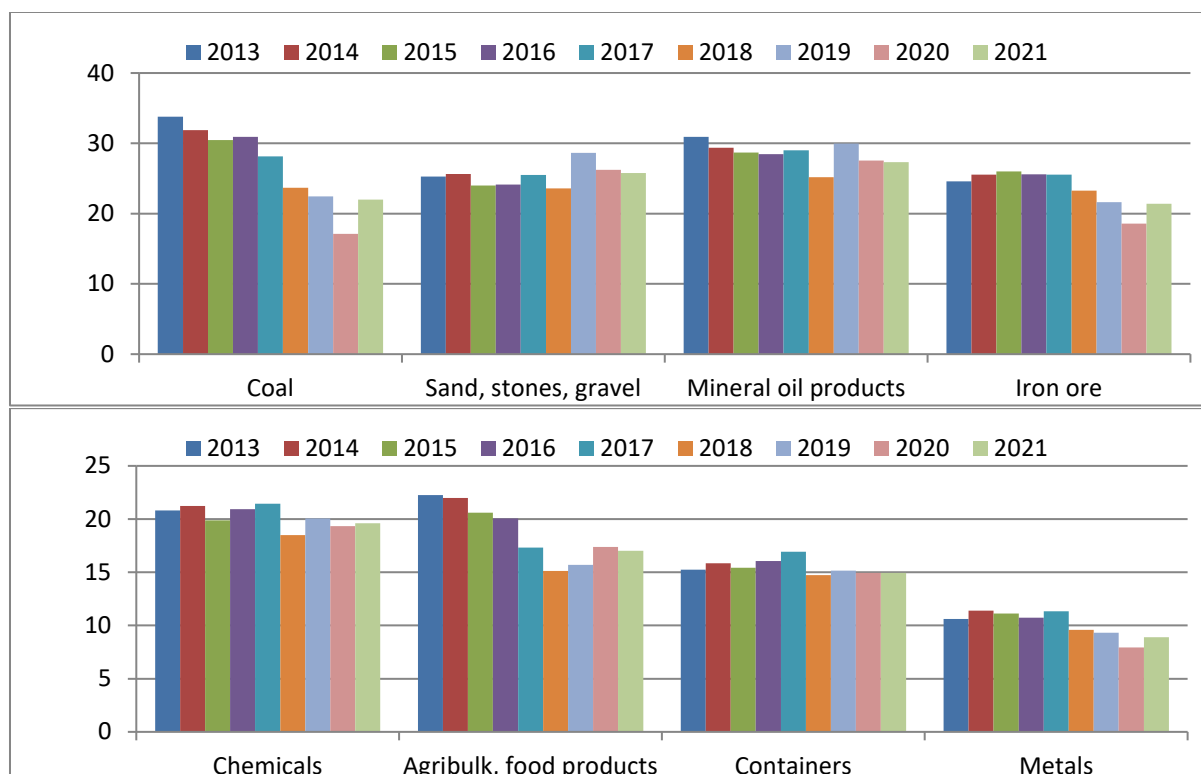
Zu der Wirtschaftslage des Güterverkehrs auf dem Rhein ist insgesamt **eine Erholung sichtbar**. Der Güterverkehr hat im Jahr 2021 um 5,4% zugenommen im Vergleich zu 2020. Insbesondere den zwei Trockengütersegmenten, Eisenerz und Kohle, ist die Erholung gut zu rechnen. Beide zeigen eine positive Wachstumsrate von Eisenerz +15% und Kohle +28%. Dies ist auf zwei Gründe zurückzuführen. Der eine ist der starke Anstieg der Kohlenachfrage im Energiesektor aufgrund der explodierenden Gaspreise, der andere ist auf die gestiegene Stahlproduktion zurückzuführen.

Anfang April schlug die Europäische Kommission vor, **russische Kohle zu verbieten**, obwohl sie **45% der gesamten europäischen Kohleimporte** ausmacht. Dies könnte einerseits den Ausbau erneuerbarer Energien stärken aber andererseits auch die Verschiebung des Austritts aus der Kernenergie bedeuten. **Man erwartet dennoch weiterhin eine erhöhte Nachfrage nach Kohle.**

Gütersegmente wie Container, Sande, Erde und Baustoffe sowie Nahrungs- und Futtermittel bleiben weiterhin auf einem recht stabilen Niveau. Dies lässt sich auch für den Transport von Flüssiggütern sagen.

Auf die pandemiebedingte Gesundheitskrise folgt mit dem Kriegsausbruch in der Ukraine seit dem 24. Februar 2022 eine große geopolitische Krise. Die gegen Russland verhängten Sanktionen im Energiebereich sowie die Einstellung der landwirtschaftlichen Tätigkeit in der Ukraine werden mit großer Wahrscheinlichkeit **ganz neuartige**, noch sehr schwer abzuschätzende **Folgen** für die Beförderung von Energie- und Agrarrohstoffen nach sich ziehen.

Gütertransport auf dem traditionellen Rhein nach Gütersegmenten (in Millionen Tonnen)³



Quelle: Analyse der ZKR anhand der Daten von Destatis

² Dieses Kapitel wurde in Zusammenarbeit mit der Marktbeobachtung der ZKR erstellt. Alle Berichte der Marktbeobachtung finden Sie auf der Internetseite: <https://inland-navigation-market.org/?lang=de>

³ Für Container: Nettogewicht

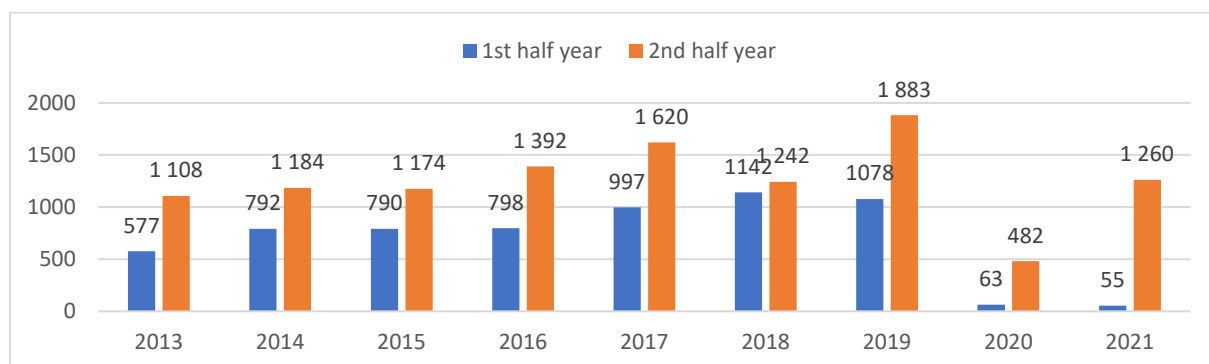
Gütertransport auf dem traditionellen Rhein insgesamt
und nach Hauptgütersegmenten (in Millionen Tonnen)
und Entwicklung 2020/2019

Gütersegmente	2019	2020	2021	2021/2020 in%
Traditioneller Rhein (insgesamt)	174.1	160.0	168.6	+5.4
Mineralölprodukte	30.0	27.6	27.3	-1.1
Sand, Erde, Kies	28.6	26.2	25.8	-1.5
Chemische Erzeugnisse	20.1	19.3	19.6	+1.6
Eisenerz	21.6	18.5	21.4	+15.7
Nahrungsmittel	15.7	17.4	17.0	-2.3
Kohle	22.4	17.1	22.0	+28.6
Güter in Containern	15.2	15.0	14.9	-0.6
Metalle	9.3	8.0	8.9	+11.2

4.2 Personenverkehr

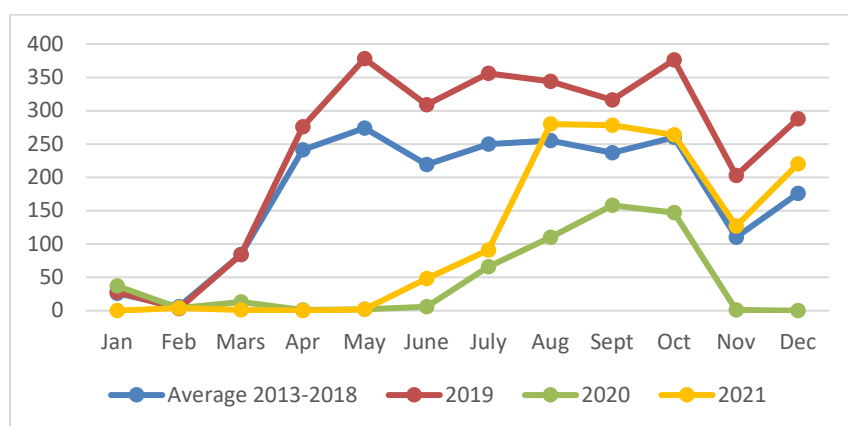
Im ersten Halbjahr 2021 war der Personenverkehr noch 90-95% vom Niveau des ersten Halbjahres 2019 (!) entfernt.

Anzahl der Fahrgastschiffe, welche die Schleuse Iffezheim passieren 2013-2021



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Vergleich seit 2017



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Die Situation der Fahrgastschiffahrt verbesserte sich im Jahr 2021. Laut den vom BEV bereitgestellten Daten verzeichneten die Einnahmen aus der Fahrgastschiffahrt 2021 einen deutlichen Anstieg und liegen mit 224.000 € um 124% über dem Niveau von 2020. Allerdings bleiben diese Einnahmen um 47% unter dem Niveau von 2019.

Entsorgungsgebühr, Einnahmen des BEV aus der Fahrgastschifffahrt

	2019	2020	2021
Tagesausflugsschiffe	261 000 €	61 000 €	142 000 €
Fahrgastkabinenschiffe	163 000 €	39 000 €	82 000 €
Fahrgastschifffahrt insgesamt	424 000 €	100 000 €	224 000 €

Quelle: BEV, 13. April 2022

4.3 Konsequenzen für die Entsorgungsgebühr

Die Zahlen für das Jahr 2021 sind positiv. Die Gesamteinnahmen im Jahr 2021 belaufen sich auf 11.421.706 € (vorläufige Zahlen) und liegen damit im Rahmen des im Herbst 2021 geschätzten Szenarios.

Vierteljährlicher Vergleich der Einnahmen (in Euro) aus den Entsorgungsgebühren (2019-2020-2021)

	2019	2020	2021*	Vergleich 2020-2021 in %	Vergleich 2019-2021 in %
T1	2 532 835 €	2 565 993 €	2 713 549 €	5,75%	6,66%
T2	2 592 716 €	2 297 338 €	2 767 703 €	20,47%	6,32%
T3	2 649 205 €	2 318 825 €	2 850 633 €	22,93%	7,07%
T4	2 504 245 €	2 503 771 €	3 089 821 €	23,54%	19,04%
GESAMT	10 277 300 €	9 685 927 €	11 421 706 €	17,92%	10,02%

* Zahlen aus den vorläufigen vierteljährlichen Ausgleichszahlungen. Die endgültige Ausgleichszahlung wird in der jährlichen Ausgleichszahlung des Jahres +1 (im Dezember) angenommen.

Die **Einnahmen stiegen** im zweiten, dritten und vierten Quartal **deutlich an** und lagen insgesamt um fast 18% höher als im Vorjahr.

Da das Jahr 2020 stark von der (Gesundheits-)Krise geprägt war, wird vorgeschlagen, den Vergleich mit dem Jahr 2019 als Referenzjahr zu betrachten (letzte Spalte). Hier ist ein Anstieg von 10% zu verzeichnen, was die erhoffte Einnahmensteigerung durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 € / 1000 Liter gebunkerten Gasöls bestätigt.

Es bleibt zu prüfen, wie viel Spielraum für weitere Einnahmensteigerungen besteht, wenn 2022 wieder bessere Zeiten für die Fahrgastschifffahrt anbrechen, die von den Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie besonders betroffen war.

Der Güterverkehr und insbesondere die Beförderung von Energierohstoffen wird sehr wahrscheinlich die Folgen des Krieges in der Ukraine zu spüren bekommen, doch sind die Auswirkungen heute noch nicht messbar.

Betrachtet man parallel dazu die gebunkerten Mengen (in Litern), stellt man fest, dass die Zahlen dennoch rückläufig sind:

Vierteljährlicher Vergleich der gebunkerten Mengen (in Litern) (2019-2020-2021) (Die Zahlen werden aus den Entsorgungsgebühren extrapoliert)

	2019	2020	2021 (vorläufig)	Vergleich 2020-2021 in %	Vergleich 2019-2021 in %
T1	337 711 333	342 132 400	319 241 059	-6,69%	-5,79%
T2	345 695 467	306 311 733	325 612 118	6,30%	-6,17%
T3	353 227 333	309 176 667	335 368 588	8,47%	-5,33%
T4	333 899 333	333 836 133	363 508 353	8,89%	8,15%
GESAMT	1 370 535 486	1 291 458 953	1 343 730 118	4,05%	-1,99%

Im Jahr 2021 ist ein Anstieg der Bebungungsvorgänge zu beobachten, insbesondere im dritten und vierten Quartal. Aber wenn man auch hier einen Vergleich mit dem Jahr 2019 als „Vorkrisen“-Referenzjahr vornimmt, **gehen die gebunkerten Mengen im Jahr 2021 um 2% zurück**. Der Anstieg im vierten Quartal kann die Rückgänge in den ersten drei Quartalen nicht ausgleichen.

Kosten/Einnahmen-Saldo 2020-202

	2020			2021 (vorläufig)		
	Einnahmen	Kosten	Saldo	Einnahmen	Kosten	Saldo
T1	2 565 993 €	2 908 381 €	-342 388 €	2 713 549 €	2 803 365 €	-89 816 €
T2	2 297 338 €	2 712 658 €	-415 320 €	2 767 703 €	2 763 948 €	3 755 €
T3	2 318 825 €	2 933 189 €	-614 364 €	2 850 633 €	2 833 735 €	16 898 €
T4	2 503 771 €	2 873 952 €	-370 181 €	3 089 821 €	2 829 738 €	263 394 €
GESAMT	9 685 927 €	11 428 180 €	-1 742 253 €	11 421 706 €	11 230 786 €	190 920 €

Während das Jahr 2020 von einem sehr hohen Defizit im Kosten/Einnahmen-Saldo geprägt war, deutet das Jahr 2021 auf eine Rückkehr zu einem ausgeglichenen **Haushalt mit einem positiven Saldo von fast 200.000 € hin**.

Die Erhöhung trat rechtzeitig in Kraft, um eine Verschlechterung der finanziellen Situation durch die Covid-19-Pandemie zu verhindern. Das Ziel dieser Erhöhung der Entsorgungsgebühr, nämlich **die strukturelle Verbesserung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben, bleibt jedoch sehr fragil**. Die Kosten sind um 200.000 € gesunken, was übrigens dem im Saldo ausgewiesenen Überschuss entspricht.

Wenn die Einnahmen unverändert bleiben, wird dies nicht ausreichen, um den angekündigten Kostenanstieg zu decken (siehe nächstes Kapitel).

Vorläufige Schlussfolgerungen:

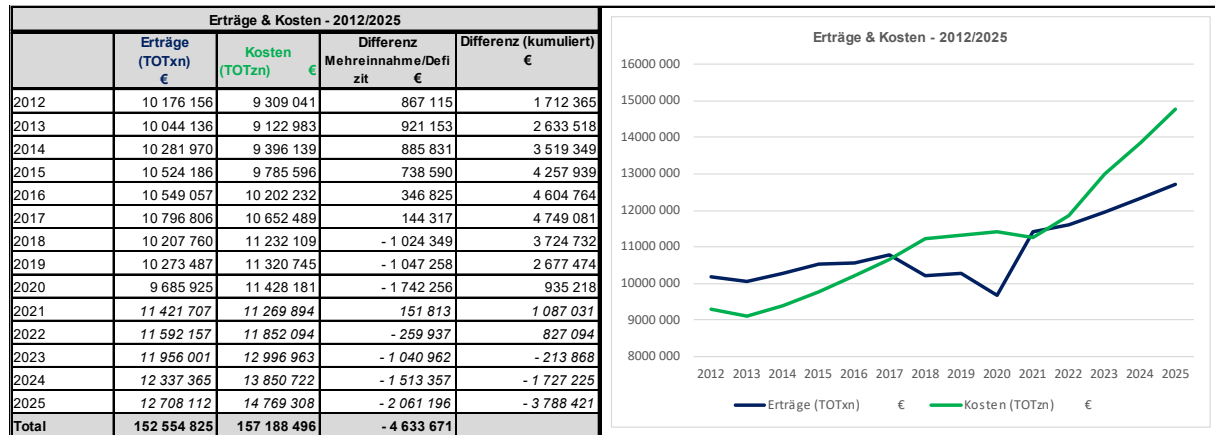
- **Das Jahr 2021 ist von einem wirtschaftlichen Aufschwung geprägt**, der vom Güterverkehr getragen wird, während die Fahrgastschiffahrt dahinter zurückbleibt; die Wirtschaftslage im Jahr 2022 steht ganz im Zeichen noch nie gekannter Herausforderungen und es ist derzeit noch schwierig, die (positiven oder negativen) Auswirkungen der Krise auf insbesondere Energie- oder Agrarerzeugnisse infolge des Krieges in der Ukraine abzuschätzen;
- **Die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr steigen deutlich an**, was eher auf **die Erhöhung der Entsorgungsgebühr** am 1. Januar 2021 als auf die Erholung der Wirtschaftstätigkeit **zurückzuführen** ist, da die gebunkerten Mengen 2021 unter denen des Jahres 2019 liegen;
- Dieser Anstieg ermöglicht es, 2021 ein **ausgeglichenes Ergebnis** zwischen Einnahmen und Kosten zu erreichen; dieses Gleichgewicht bleibt jedoch **sehr fragil**, sowohl aufgrund der **Ungewissheiten** in Bezug auf das Güterverkehrsaufkommen, die sich auf die Bewunderungen auswirken werden, als auch aufgrund der steigenden Kosten des Systems.

5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltsjahre 2022 bis 2025 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2021 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 1 000 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahme festgestellt. Die Einnahmen bleiben weitgehend stabil, wobei die Kosten beständig ansteigen. Das laufende Jahr (2022) wird voraussichtlich trotz der Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021 erneut mit einem Defizit abschließen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle nicht mehr decken. Diese Tendenz setzt sich voraussichtlich fort.

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die folgenden Prognosen. Die fehlenden Prognose-Daten sind in der Tabelle anhand der Datenlage früherer Jahre und entsprechend dem derzeitigen Trend ergänzt worden unter Berücksichtigung einer Beibehaltung der Entsorgungsgebühr von 8,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkerten steuerfreien Gasöls.



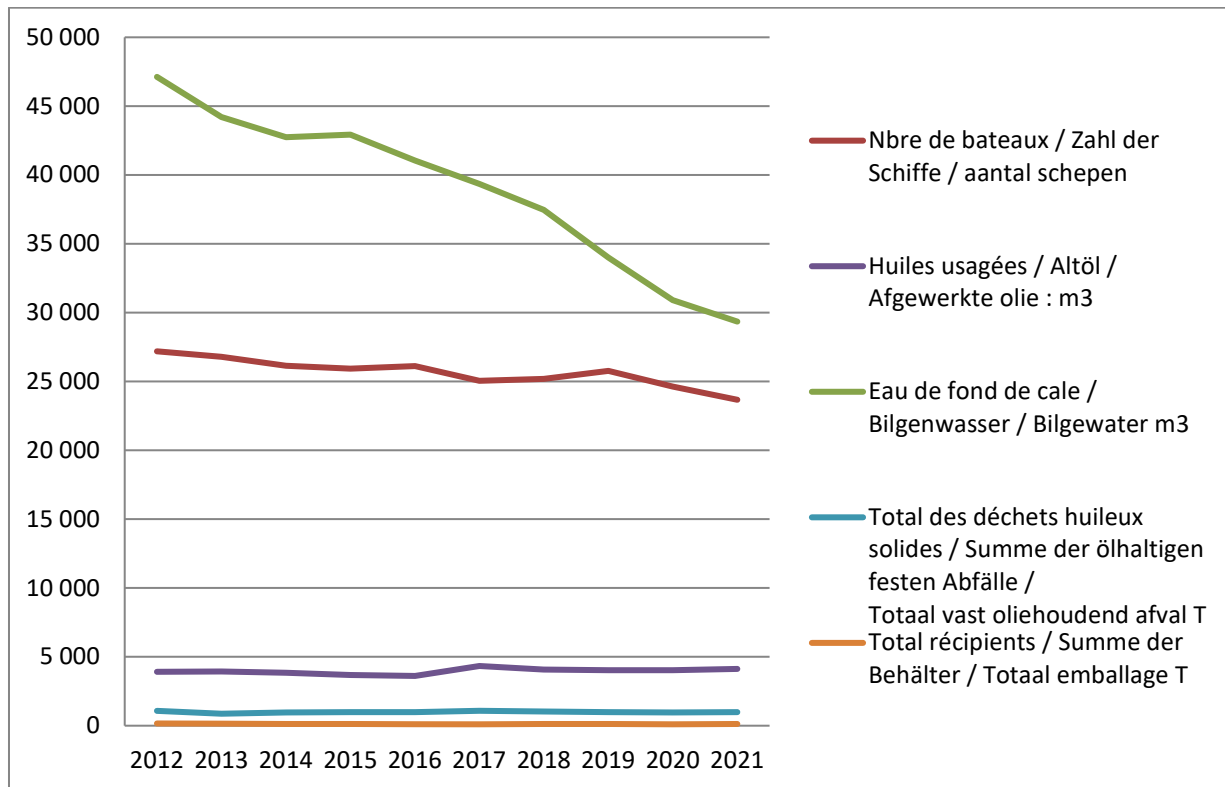
Diese Abbildung zeigt, dass ab 2022 die Einnahmen unter den Ausgaben liegen werden.

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

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

1. ein großer Teil der Kosten sind Fixkosten, die trotz veränderter Mengen an angenommenem Abfall gleichbleiben;
2. der Preis für den Rückkauf von Altöl ist stark gesunken. Die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen. Die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen (der Anstieg der Preise für Erdölprodukte könnte sich in Zukunft wieder positiv auf diese Einnahmen auswirken, wenn auch nur in einem geringen Ausmaß);
3. das belgische Netz wurde fertiggestellt;
4. in Deutschland wurde ein altes Bilgenentölungsboot durch ein neues Doppelhüllen-Bilgenentölungsboot ersetzt;
5. und schließlich führte auch die Inflation zu einem Anstieg.

Entwicklung der Abfallmengen



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.
- Am 8. April 2021 fand ein Runder Tisch zur Zukunft von Teil A statt. Dabei wurden die Prioritäten für die nächsten Jahre festgelegt, um eine Strategie zur Sicherung des Fortbestands des internationalen Finanzierungssystems zu entwickeln.

Diskutierte Prioritäten:

- Als Mindestziel die Aufrechterhaltung des bestehenden Netzes von Annahmestellen auf dem aktuellen Stand, was bedeutet, dass ein Kostenanstieg wahrscheinlich ist;
 - Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
 - Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
 - Überprüfung 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 Bilgenentölerflotte**⁴ sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentölerboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab dem 1. Januar 2039 müssen alle Bilgenentölerboote 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 Bilgenentölerboote aus, darunter etwa 40 Boote, die

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

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.

7. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

- In der Erkenntnis, dass nach dem ersten Jahr der Anwendung die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021 kaum ein finanzielles Gleichgewicht ermöglichen wird;
- In dem Wissen, dass die Betriebskosten der Annahmestellen sich entsprechend der Inflation und den Indizes der Lebenshaltungskosten sowie der Gasölpreise erhöhen werden und
- dass alle Schätzungen auf einen Anstieg der Lebenshaltungskosten und der Preise für Gasöl und andere Konsumgüter hindeuten sowie
- gemäß der Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen ab 2022 und auch längerfristig bei einer Entsorgungsgebühr von 8,50 Euro nicht mehr decken werden.

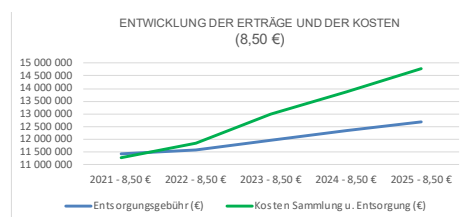
Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem System der Abfallannahme ist es sehr wahrscheinlich, dass ab 2023 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr vorgenommen werden muss.

Die IAKS wird die Entwicklungen (Kosten/Einnahmen) weiterhin sehr aufmerksam verfolgen, um die Zukunftsfähigkeit des Systems zu gewährleisten.

Auf der Grundlage der Schätzungen für die Jahre 2021-2025 stellt das Sekretariat mehrere mögliche Szenarien vor, anhand derer der Betrag der Entsorgungsgebühr ermittelt werden kann, der zur Deckung der Kosten des Systems erforderlich ist.

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

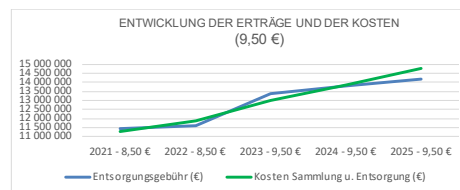
mit 8,50€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	11 956 001	12 337 365	12 708 112
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	-1 040 962	-1 513 357	-2 061 196
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	-168 365	-1 681 722	-3 742 918



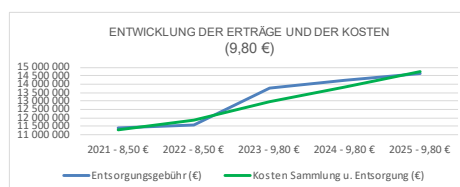
Bei dieser Hypothese ist die Finanzierung des Systems ab 2022 nicht mehr möglich und die kumulierten Überschüsse werden nicht mehr zu einer ausreichenden Liquidität führen, um das System ohne Bankkredite zu finanzieren.

Hypothese 2: Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2023 mit anschließender Beibehaltung des Betrags über mehrere Jahre:

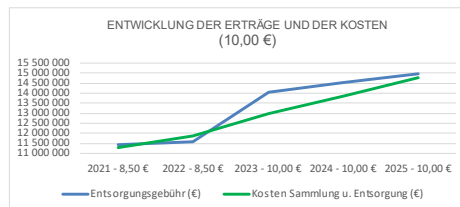
mit 9,50€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	13 362 589	13 788 820	14 203 184
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	365 626	-61 902	-566 124
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	1 238 223	1 176 321	610 197



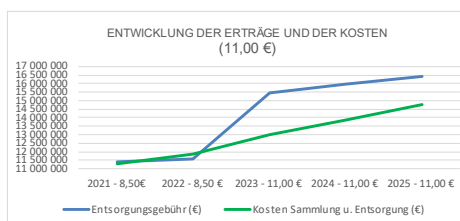
mit 9,80€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,80 €	2024 - 9,80 €	2025 - 9,80 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	13 784 566	14 224 256	14 651 706
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	787 603	373 534	-117 602
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	1 660 200	2 033 734	1 916 132



mit 10,00€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	14 065 884	14 514 547	14 950 720
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	1 068 921	663 825	181 412
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	1 941 518	2 605 343	2 786 755



mit 11,00€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 11,00 €	2024 - 11,00 €	2025 - 11,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	15 472 472	15 966 002	16 445 792
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	2 475 509	2 115 280	1 676 484
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	3 348 106	5 463 386	7 139 870



8. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2023

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen und auf Vorschlag der IAKS könnte die KPV

- beschließen, den Betrag der Entsorgungsgebühr auf 10, 00 Euro ab dem 1. Januar 2023 (Artikel 3.03) zu erhöhen;
- beschließen, die betroffenen Akteure über diese Erhöhung der Entsorgungsgebühr zu informieren
- die IAKS ersuchen, ein Gesamtkonzept mit ausreichenden Annahmestellen im Netzwerk und einer effizienten Entsorgung zu verfolgen;
- die IAKS ersuchen, auf die Beherrschung der Kostenentwicklung zu achten;
- die IAKS ersuchen, nächstes Jahr einen neuen Bericht unter Berücksichtigung dieser Punkte vorzulegen.

Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2021

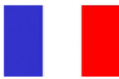
Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich mit Blick auf das Netz der Annahmestellen

Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012 - 2021

CDNI														
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021
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	23 673	280 133	-12,94%
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	4 117	44 218	4,97%
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	29 352	400 049	-37,72%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung 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	11 428 180	11 269 894	113 323 001	21,06%
Xn -	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	9 685 926	11 421 707	114 410 033	12,24%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

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

						
	11	3	1	1	24	1
	2	7			1	
	Selon les besoins / Nach Bedarf / naar behoefte	2				

Quelle: CDNI (2022)

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

Dabei handelt es sich um mehr als **50 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:
41 Bilgenentölungsboote und
10 Landstationen.

LKW zur mobilen Entsorgung: wenn ein Bilgenentölungsboot nicht verfügbar ist und eine Landstation nicht erreichbar ist, werden Entsorgungen durch LKW durchgeführt.

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:

13 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

Bei der Bewertung der finanziellen Verhältnisse sollten auch die Prozessabläufe beachtet werden – ebenso wie die Ressourcenausstattung oder die rechtlichen Rahmenbedingungen. Nachfolgend wird die aktuelle Situation pro Land beschrieben.

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Deutschland hat ein relativ großes Streckennetz, das mehrheitlich durch Bilgenentölungsboote bedient wird. Im Normalfall werden die Boote regional eingesetzt (Umkreis um den Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverband (fahr-)planmäßig Entsorgungen auf Strecken mittlerer (zwischen 100 und 400 km) und weiterer Entfernung (bis ca. 1.000 km) durch.

Sammlung und Entsorgung:

Aus der Sicht der Binnenschifffahrt ist das Abpumpen des Bilgenwassers die entscheidende Leistung der Bilgenentölungsboote. Wie danach mit dem eingesammelten Bilgenwasser durch die Boote umgegangen wird, hängt von den regionalen rechtlichen Gegebenheiten ab.

- Im Normalfall wird das Bilgenwasser an Bord in Ölphase und Wasserphase getrennt. Das gereinigte Wasser wird entweder in das Gewässer oder in die Kanalisation an Land eingeleitet. Das aus dem Bilgenwasser separierte Öl wird zusammen mit dem separat gesammelten Altöl zur Wiederaufarbeitung gegeben.
- Ausnahmsweise wird das komplette Bilgenwasser zur weiteren Bearbeitung an Land gegeben (z.B. dann wenn an Bord eine Trennung in Öl und Wasser nicht möglich ist).

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.

Der BEV beschäftigt derzeit drei privatwirtschaftliche Unternehmen in fünf unterschiedlichen Regionen. 7 Boote werden von Unternehmen betrieben, die ausschließlich für die Bilgenentölung von Binnenschiffen tätig sind. Die übrigen Bilgenentölungsboote sind zusätzlich in der Entsorgung von Seeschiffen und auch der Versorgung (Bunkern von Kraftstoffen und Versorgung mit Trinkwasser, Öl, Reibhölzer...) von Binnenschiffen tätig.

Länderspezifische Besonderheiten:

In Deutschland ist laut ADN für den Betrieb der Bilgenentölungsboote eine aus 2 Personen bestehende Besatzung zwingend erforderlich.

Bei der Vergütung der von seinen beauftragten Unternehmen erbrachten Leistungen wird im deutschen Teil des Rheinstromgebietes nicht auf die Menge an übernommenem Bilgenwasser abgestellt. Bei der Vergütung wird vielmehr die Menge an gesammeltem und separiertem Altöl zugrunde gelegt. Für das an die Entsorger abgegebene Altöl werden Erlöse erzielt und auf die Kosten angerechnet, die durch die Sammlung entstehen.

Länderbeschreibung Luxemburg:**Einsatzgebiet**

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. Lenzungen an anderen Orten oder per Lastkraftwagen fanden in Luxemburg bisher 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.

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 sowie 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 Mobilität und Infrastruktur – Direktion für Regulierung und Kontrolle der Wasserwege (Direction de la Réglementation et du Contrôle des 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 fünf 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 (North Sea Port) 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. Zudem gibt es am Albertkanal eine Annahmestelle in Evergem. In Wallonien werden externe Dienstleister mit diesen Aufgaben betraut. Die Sammlung erfolgt durch ein Bilgenentölungsboot auf dem Albertkanal in der Region Lüttich und in der Region Hennegau-Namur gibt es einen Tankwagen zur

mobilen Entsorgung. In der Region Brüssel-Hauptstadt organisiert der Hafen von Brüssel die Sammlung an der Schleuse von Molenbeek und wird ab Mitte 2022 einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung des Bilgenwassers anbieten (Zusammenarbeit mit De Vlaamse Waterweg).

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:

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.
