



# CDNI

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

---

## TEIL A

### LEITLINIEN BETREFFEND HARMONISIERTE BEDINGUNGEN FÜR DIE ABGABE ÖL- UND FETTHALTIGER SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLE

## **Leitlinien betreffend harmonisierte Bedingungen für die Abgabe öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle**

### **1. Einführung**

Das Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ist am 1. November 2009 in den sechs Vertragsstaaten (Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und Schweiz) in Kraft getreten. Ziel dieses Übereinkommens ist es, zum Umweltschutz, zur Verbesserung der Sicherheit der Binnenschifffahrt und der Gewässerqualität sowie zur Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer beizutragen. Teil A des Übereinkommens ist zum 01.01.2011 in Kraft getreten.

Das CDNI sieht dementsprechend ein generelles Verbot der Einbringung und Einleitung von an Bord anfallenden Abfällen vor.

Die vorliegenden Leitlinien haben insbesondere die Abgabe der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle in der Binnenschifffahrt zum Gegenstand. Es beschreibt die praktische Umsetzung der Bestimmungen von Teil A und richtet sich in erster Linie an Annahmestellen, Schiffsführer sowie an alle für die Umsetzung verantwortlichen Akteure.

Mit den Leitlinien sollen **harmonisierte Bedingungen auf internationaler Ebene festgelegt werden, unter denen Schiffsführer öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle** an den Annahmestellen gemäß Teil A des CDNI **abgeben** können und gewährleistet so die Gleichbehandlung (Artikel 4 und 6 des CDNI) bei der Abgabe von unter die Entsorgungsgebühr fallenden öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen.

Darüber hinaus leisten die Leitlinien einen Beitrag zur Umsetzung der Prinzipien des CDNI zum Schutz der Umwelt vor illegalen Einleitungen von öl- und fetthaltigen Abfällen und verhindern mit der Festlegung von Abgabehöchstmengen einen möglichen Missbrauch der solidarischen Finanzierung.

### **2. Begriffsbestimmungen der Abgabe von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen**

- a) **Altöl:** Gebrauchtes und sonstiges nicht mehr verwertbares Motoren-, Getriebe- und Hydrauliköl.  
Ablieferung: in Gebinden, Kanistern oder direkt durch Absaugen aus Altöl-Sammelbehältern oder den Ölwannen der Motoren durch die Annahmestelle. Ein Vermischen unterschiedlicher Öle sollte vermieden werden.
- b) **Bilgenwasser:** Ölhaltiges Wasser aus Bilgen des Maschinenraumbereiches, Pieks, Kofferdämmen und Wallgängen.  
Ablieferung: Absaugen aus den Bilgen oder aus Sammeltanks durch die Annahmestelle.
- c) **Altfett:** Gebrauchtes Fett, das beim Austritt aus Buchsen, Lagern und Schmieranlagen anfällt und sonstiges nicht mehr verwertbares Fett.  
Ablieferung: in Kunststoff- oder Metallfässern.
- d) **Altfilter:** Gebrauchte Öl- oder Luftfilter, die beim Schiffsbetrieb anfallen.  
Ablieferung: getrennt nach Metall- und Papierfiltern in Gebinden oder Plastiksäcken.
- e) **Altappen:** Verunreinigte Putzlappen und Putzwolle, die zu Reinigungszwecken an Bord verwendet wurden und mit Ölen oder Fetten durchtränkt sind.  
Ablieferung: in Gebinden aller Art oder in Plastiksäcken.
- f) **Leere Behälter und Verpackungen:** Leere verunreinigte Verpackungen und Behälter aus Metall oder Kunststoff, die ursprünglich mit Betriebsstoffen gefüllt waren (mit Fett, Motorenöl, Getriebeöl, Hydrauliköl).  
Ablieferung: Lose, in Plastiksäcken oder anderen geeigneten Behältern.

### **3. Geografischer Anwendungsbereich**

Die Abgabe von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen gilt auf den unten aufgeführten Wasserstraßen:

#### **Deutschland:**

Alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme des deutschen Teils des Bodensees und der Rheinstrecke oberhalb Rheinfelden.

#### **Belgien:**

Alle für die Binnenschifffahrt zugänglichen Gewässer.

#### **Frankreich:**

Rhein, ausgebaut Mosel bis Metz (km 298,5).

#### **Großherzogtum Luxemburg:**

Mosel.

#### **Niederlande:**

Alle für die Binnenschifffahrt zugänglichen Gewässer.

#### **Schweiz:**

Rhein zwischen Basel und Rheinfelden.

### **4. Annahmestellen**

Begriffsbestimmung: Fahrzeug oder Anlage an Land, die von den zuständigen Behörden zur Annahme von an Bord anfallenden Abfällen zugelassen wurde.

Je nach den Bedürfnissen der Binnenschiffer, kann es sich dabei um mobile Annahmestellen handeln (z.B. Bilgenentölungsboote), stationäre Stellen oder Tanklastwagen.

Die Liste der Annahmestellen ist auf der Website des CDNI verfügbar: <https://www.cdni-iwt.org/annahmestellen/?lang=de>.

Die Annahmestellen sind verpflichtet, die an Bord anfallenden Abfälle nach den in der Anwendungsbestimmung festgelegten Verfahren anzunehmen.

### **5. Finanzierung der Annahme und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen**

Es liegt in der Verantwortung des Schiffsbetreibers oder -eigners, ein ECO-Konto bei der Innerstaatlichen Institution seiner Wahl zu eröffnen. Der Schiffsbetreiber oder -eigner ist verpflichtet, Geld auf sein ECO-Konto einzuzahlen. Von diesem Betrag werden die Entsorgungsgebühren abgebucht. Die mit dem ECO-Konto verknüpfte ECO-ID ermöglicht es dem Schiffsführer beim Bunkern die Entsorgungsgebühren zu bezahlen.

Im Geltungsbereich des CDNI sind alle motorgetriebenen Fahrzeuge der Binnenschifffahrt dazu verpflichtet, nach jeder Bunkerung von steuerbefreitem Gasöl eine Entsorgungsgebühr zu entrichten. Die Höhe der Gebühr richtet sich nach der gelieferten Gasölmenge und ist unabhängig von den später abgegebenen Abfallmengen, die dann im Gegenzug kostenfrei an Annahmestellen des Systems abgegeben werden können. Diese indirekte Finanzierung der ölhaltigen Abfallabgabe soll sicherstellen, dass im Sinne eines Solidaritätsprinzips jeder Anreiz für unregelmäßige Entsorgungen zu Lasten der Umwelt entfällt.

Seeschiffe sind davon ausgenommen. Die Höhe der Gebühr ist in allen Vertragsstaaten gleich. Sie wird nach dem in der Anwendungsbestimmung, Teil A, festgelegten Verfahren auf der Grundlage der Summe der Kosten für die Annahme und Entsorgung, abzüglich der möglichen Einnahmen aus der Verwertung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle und der gelieferten Gasölmenge, festgelegt. Sie wird entsprechend der Kostenentwicklung angepasst.

Die entrichteten Entsorgungsgebühren werden ausschließlich zur Finanzierung der Annahme, Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen eingesetzt.

## 6. Allgemeine Bestimmungen

(6.1) Die nachfolgenden Leitlinien gelten für die Abgabe öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle bei den Annahmestellen nach Teil A des CDNI.

(6.2) Jedes im Vertragsgebiet des CDNI verkehrende Fahrzeug muss seine Abfälle in getrennten Behältern im Maschinenraum sammeln und ist verpflichtet, diese Abfälle bei einer der Annahmestellen im Netz von Teil A des CDNI unentgeltlich abzugeben.

(6.3) Die abzugebenden Abfälle müssen nach Abfallart getrennt aufbewahrt werden. Sie müssen bei **normalem Betrieb** entstanden sein.

Insbesondere sind von einer kostenlosen Abgabe nach Teil A ausgeschlossen:

- a) Alle Abfälle, die durch Havarien oder andere Ereignisse an Bord des Fahrzeuges entstehen, bis zu der Menge, die als bei normalem Betrieb entstanden betrachtet wird.
- b) Altöl und Bilgenwasser, die Lösemittel oder andere Chemikalien enthalten, welche die Eigenschaften der Stoffe verändern (siehe zusätzliche Bestimmungen im Merkblatt „Zur Anwendung der Bestimmungen über die Abfallbeseitigung und die Verwendung von Reinigungsmitteln nach dem CDNI“ <https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2016/01/Brochure-CDNI-nettoyage-2016-DE.pdf>).

Solche Abfälle werden vom Betreiber der Annahmestellen nur gegen besondere Bezahlung angenommen.

(6.4) Die kostenlose Abgabe bei den Annahmestellen des jeweiligen nationalen Annahmestellennetzes ist den Fahrzeugen der Binnenschifffahrt vorbehalten.

- a) Zu diesen Fahrzeugen gehören nicht:
  - Seeschiffe (zu erkennen an der am Schiffsrumpf angebrachten IMO-Nummer);
  - Sportfahrzeuge;
  - stationäre schwimmende Geräte (ohne eigenen Antrieb).
- b) Als der Binnenschifffahrtsflotte gleichgestellt gelten:
  - Fahrzeuge der Verwaltungen und öffentlichen Dienste (Wasserschutzpolizeien, Zollbehörden usw.);
  - Fähren usw.;
  - alle Fahrzeuge, die für die Fahrgastbeförderung zugelassen sind (Kleinfahrzeuge, Pendelschiffe, traditionelle Segelschiffe usw.);
  - Baggerschiffe;

soweit sie berechtigt sind, für Binnenschiffe bestimmten zoll- und abgabenrechtlich befreiten Treibstoff zu beziehen.

## 7. Abfallhöchstmengen bei der Abgabe

(7.1) Nachstehende Mengen gelten bis zu den folgenden Höchstwerten als Leitlinien für Abfälle, die bei normalem Betrieb entstanden sind:

	Abfallart	Behälter	Menge
a)	Altöl	/	3 000 l
b)	Bilgenwasser	/	15 000 l
c)	Fette der Propellerwelle	5 Kunststoff- /Stahlkanister (20 kg)	100 kg
d)	Altlapen	5 Müllsäcke (20 kg)	100 kg
e)	Altfilter: a) Metallfilter b) Karton-/Papierfilter	/ /	100 kg 100 kg
f)	Leere Gebinde und Verpackungen	20 Stück	50 kg

(7.2) In Fällen, in denen die Mengen, die ein Fahrzeug abgeben möchte, diese Höchstwerte überschreiten, kann die Abgabe vom Betreiber der Annahmestelle abgelehnt werden oder gegen besondere Bezahlung für die überschießende Menge angenommen werden.

## 8. Zeitliche Begrenzung des Entsorgungsvorgangs

Für den einzelnen Entsorgungsvorgang gilt eine zeitliche Begrenzung von **maximal zwei Stunden** vom Festmachen an der Bordwand des zu entsorgenden Fahrzeugs bis zum Ablegen. In Fällen, in denen diese Zeit überschritten wird, kann der Betreiber der Annahmestelle die Entsorgung abbrechen oder gegen besondere Bezahlung fortsetzen.

## 9. Abgabeberechtigung

(9.1) Die Entrichtung der Entsorgungsgebühr berechtigt zur Abgabe der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle an den von den innerstaatlichen Institutionen bezeichneten Annahmestellen. Zur kostenfreien Abgabe von Abfällen an Annahmestellen nach Teil A des CDNI sind grundsätzlich nur die Fahrzeuge berechtigt, die zur Finanzierung beitragen.

(9.2) Die ECO-ID kann als Nachweis der Berechtigung zur kostenlosen Abgabe dienen.

(9.3) Die Abfälle eines Fahrzeuges, das offenkundig zur Binnenschiffahrtsflotte gehört, aber weder ein Ölkontrollbuch noch eine ECO-ID besitzt, können nur unter den von der jeweiligen nationalen Regelung vorgesehenen Bedingungen angenommen werden. Nach einer solchen Abgabe muss seitens der Annahmestelle eine Erklärung an die innerstaatliche Institution erfolgen.

(9.4) Im Zweifelsfall sieht das Vorsorgeprinzip vor, dass einem Fahrzeug, das Abfälle kostenfrei abgeben möchte, dies auch gestattet wird.

**EXEKUTIVSEKRETARIAT DES CDNI**  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

---

**Palais du Rhin**

2 place de la République  
CS 10023

F-67082 Strasbourg Cedex

+33 (0)3 88 52 20 10

[secretariat@cdni-iwt.org](mailto:secretariat@cdni-iwt.org)

[www.cdni-iwt.org](http://www.cdni-iwt.org)

