

2009-2019

10.

Jahrestag
der Inkraftsetzung des CDNI

SAMMELBAND MIT DEN BEITRÄGEN
DER GRÜNDUNGSMITGLIEDER





**Übereinkommen über die
Sammlung, Abgabe und Annahme
von Abfällen in der
Rhein- und Binnenschifffahrt**



CDNI



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort: 10 Jahre CDNI (S.6)

Frau Katrin Moosbrugger, Exekutivsekretärin des CDNI und stellvertretende Generalsekretärin der ZKR

Einige Schlüsselzitate anlässlich der Feierlichkeiten zum 10-jährigen Jubiläum... (S.10)

Beiträge (S.12)

Bewegungen in die Richtung eines internationalen Übereinkommens zur Regelung der Abfälle in der Binnenschifffahrt (S.14)

Frau Clothilda Zwartepoorte, Vorsitzende des Ausschusses für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt der ZKR

Herr Hans Van der Werf, Stellvertretender Generalsekretär der ZKR und erster Exekutivsekretär des CDNI

Wie das „Übereinkommen von Straßburg“ zustande kam (S.20)

Herr Albert Jan Veraart, Rheinkommissar mit Zuständigkeit für technisch-nautische Fragen und Umweltfragen

Gedanken zur Schiffsentsorgung (S.32)

Herr Dr. Eckhart Treunert, Mitglied der deutschen Delegation bei dem Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt der ZKR

Erinnerungen (S.44)

Herr Herman Verschueren, Mitglied der belgischen Delegation bei den zuständigen Organen der ZKR und des CDNI

Von Anfang an dabei... (S.48)

Herr Georg Hötte, Vertreter des Gewerbes

Schlussfolgerungen des Runden Tisches (17. Dezember 2020) (S.52)

Autorenverzeichnis (S.58)

Die genannten Funktionen entsprechen den Hauptfunktionen, die von der Autorin/den Autoren während der Arbeiten zur Gründung des Übereinkommens ausgeübt wurden.

Bild (links): Das Sekretariat des CDNI befindet sich im Palais du Rhin in Straßburg (Frankreich).

VORWORT: 10 JAHRE CDNI

Originalsprache: Französisch

Herzlich Willkommen hinter den Kulissen des CDNI!

Wir freuen uns, dass die **Gründungsmütter und -väter** des CDNI¹ hier von der Entstehungsgeschichte dieses Übereinkommens berichten. Der Startschuss fällt am 29. November 1989. Wenn wir an dieses Datum zurückdenken, dann befinden wir uns drei Jahre nach der verheerenden Umweltkatastrophe der Schweizerhalle, die den Rhein verseuchte. Die Binnenschifffahrt erlebt eine schwere Wirtschaftskrise. Erst 20 Tage zuvor ist die Berliner Mauer gefallen. In dieser Zeit Ende November 1989 beauftragt die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) den Ad-hoc-Ausschuss, „die Möglichkeit der Einführung einer internationalen Regelung zur Lösung aller Probleme der Entsorgung von **Abfällen**, die durch die **Rheinschifffahrt** entstehen“² zu prüfen.

Die damaligen Akteure im Zentrum des Geschehens schildern in ihren **Berichten** und **Ausblicken** in aller Offenheit das Zustandekommen des CDNI und seine Entwicklung auf den Wasserstraßen über den Rhein hinaus. Welche **Akteure** leisten einen Beitrag? Wie verlaufen die internationalen **Verhandlungen**? Von welchen Erwägungen lassen sie sich leiten? Welche **Hindernisse** müssen aus dem Weg geräumt werden? Welche **Bündnisse** werden geschmiedet? Welche Rolle spielen die **praktischen** Aspekte und die **Anwendbarkeit** der Vorschriften?

Uns wird vor Augen geführt, dass es sich hier um hochrangige Expertinnen und Experten handelt, die sich dessen bewusst waren, dass aufgrund der immer wichtiger werdenden Bedeutung des **Erhalts der natürlichen Ressourcen** und des wachsenden **Umweltbewusstseins** ein **Paradigmenwechsel** erforderlich sein würde. Ihnen ist es mit großer Beharrlichkeit und mutigem Vorgehen gemeinsam gelungen, **relevante, detaillierte und praxistaugliche Vorschriften** für diesen neuen Bereich des Schifffahrtsrechts zu definieren: Die Sammlung, Annahme und Abgabe der Abfälle in der Binnenschifffahrt.

Das CDNI fungiert seitdem als **Bindeglied** zwischen der **Binnenschifffahrt** und den Vorschriften für den **Gewässerschutz** und die **Abfallentsorgung**.

¹ Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, unterzeichnet am 9. September 1996, in Kraft getreten am 1. November 2009.

² ZKR Protokoll 1989-III-3

Bei Ihrer Lektüre werden Ihnen Persönlichkeiten mit Leidenschaft für die Sache begegnen, die unserer Einladung zu den Feierlichkeiten des **10-jährigen Bestehens des CDNI** mit großem Engagement gefolgt sind. Bei der Anhörung der anerkannten Verbände und der Konferenz der Vertragsparteien am 17. und 18. Dezember 2019 hatten diese Gründungsmütter und -väter die Gelegenheit, den **bisherigen Weg** „ihres“ Übereinkommens zu würdigen und **von ihren Erfahrungen zu berichten**. Die Verantwortlichen, die heute am Steuer stehen, haben von dem wertvollen Einblick in ihr Vermächtnis profitiert. Dieser Austausch ist zweifellos eine Inspirationsquelle, um die Herausforderungen der ökologischen Wende und insbesondere der internationalen Ziele zur Emissionsminderung der Treibhausgase gerecht zu werden. Einig sind sich alle in der Überzeugung, dass eine innovative und mutige Abfallbewirtschaftung eine wichtige Rolle spielen wird und dass das CDNI mit Sicherheit seinen Teil dazu beitragen wird.

Eines ist sicher: Wir alle müssen **handlungsfähig bleiben** und den ökologischen Wandel **antizipieren und begleiten**. Das CDNI ist seit seiner Gründung einem globalen und verantwortlichen Ansatz verpflichtet und ermöglicht es uns, auf aktuelle und zukünftige **Entwicklungen** angemessen zu reagieren.

Lassen Sie mich hier nur einige Beispiele anführen:

- **Luftreinhaltung:** Die erste Änderung des Übereinkommens wird seinen Geltungsbereich auf die Luftreinhaltung ausdehnen und auf internationaler Ebene verbindliche Verfahren zur Behandlung **gasförmiger Rückstände** umweltschädlicher flüssiger Ladung einführen. Der Beschluss wurde im Juni 2017 angenommen. Die **Ratifizierungen** sind derzeit im Gang. Eine Reduzierung der Emissionen schädlicher gasförmiger Rückstände um 95% und tiefgreifende Veränderungen in der Marktstruktur werden voraussichtlich die Anzahl der erforderlichen Entgasungen verringern.
- **Alternative Brennstoffe:** **GTL¹** wurde bereits Gasöl gleichgestellt. Die Diskussion über die Reform der Besteuerung der fossilen Brennstoffe wird aufmerksam verfolgt, denn die Finanzierung des CDNI basiert zurzeit auf dem Volumen des gelieferten steuerbefreiten Gasöls, das üblicherweise in der Binnenschifffahrt verwendet wird.

¹ *GTL = Gaz to liquid*

- **Digitalisierung:** Das CDNI hat bei der Digitalisierung eine Vorreiterrolle eingenommen. Ursprünglich sollte die internationale Finanzierung der Abgabe von öl- und fetthaltigen Abfällen über Steuermarken erfolgen, aber dieses Modell wurde zugunsten eines vollständig digitalisierten internationalen Systems aufgegeben, eine echte Revolution für alle Verkehrsträger. Mit der Einführung der Finanzierung im Jahr 2011 wurden die Gebühren für die Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen von Anfang an über ein **internationales elektronisches Bezahlssystem** (SPE-CDNI) und eine Magnetkarte, die so genannte „ECO-Karte“, entrichtet, die von der gesamten Binnenschiffahrtsflotte im Vertragsgebiet genutzt wird. Seit der Modernisierung 2018 ist die **Bezahlung** nun **kontaktlos** möglich und die ECO-Karte kann auch für externe Dienstleistungen eingesetzt werden, um den Binnenschiffern ihren Alltag zu erleichtern (z. B. Zugang zu Trinkwasser, Strom, Aufladestationen usw.). Zu den nächsten geplanten Schritten gehören **statistische Analysen**, z. B. des Gasölverbrauchs, der elektronischen Erfassung der abgegebenen Abfälle und die **Nutzung von elektronischen Dokumenten** wie Ölkontrollbuch und Entladebescheinigung.
- **Zugänglichkeit der Vorschriften:** In der Überzeugung, dass Vorschriften nur dann richtig angewendet werden, wenn sie auch gut verstanden werden, veröffentlicht das CDNI eine **Karte mit der Geolokalisierung** der Annahmestellen, Merkblätter und einen Animationsfilm¹. Mit „WaSTo“ wurde ein praktisches Instrument in Form einer elektronischen Anwendung entwickelt, um die Entladungsstandards der Güterarten nachschlagen und verstehen zu können.
- **Überwachung:** Die Annahme der öl- und fetthaltigen Abfälle durch ein geeignetes **Netz** von Annahmestellen steht unter ständiger Beobachtung. Es besteht eine enge und regelmäßige Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsgewerbe, das die angebotenen Dienstleistungen in Anspruch nimmt und deren Finanzierung trägt. In den kommenden Jahren muss die Flotte von etwa 40 **Bilgenentölungsbooten** durch **Doppelhüllenschiffe** ersetzt werden. Diese Herausforderung setzt eine Diskussion über die Zukunft des Netzes und seine Finanzierung in Gang.

¹ All diese Informationen sind auf der Website des CDNI verfügbar: www.cdni-iwt.org.

Wir haben uns noch viele ambitionierte und wichtige Projekte vorgenommen. Wir hoffen, dass diese Festschrift einen Beitrag dazu leisten wird, die Identität des CDNI zu verankern, denn dieses „Erbe“ ermutigt und verpflichtet uns und überträgt uns eine wichtige Verantwortung, oder um es mit den Worten von Aldous Huxley zu sagen:

„Was du bist hängt von drei Faktoren ab: Was du geerbt hast, was deine Umgebung aus dir machte und was du in freier Wahl aus deiner Umgebung und deinem Erbe gemacht hast.“¹

Abschließend gilt mein besonderer Dank der Präsidentin des Autonomen Hafens Straßburg und Koordinatorin des europäischen Nordsee-Ostsee-Korridors für ihre engagierte Ansprache, dem ersten Exekutivsekretär des CDNI für seine Ratschläge sowie allen Mitwirkenden an dieser Festschrift, dem Moderator und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Runden Tisch, den Delegationen und den Vertreterinnen und Vertretern des Schifffahrtsgewerbes sowie den Kolleginnen und Kollegen des Sekretariats für ihre Hilfe.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen!

Katrin Moosbrugger,
*Exekutivsekretärin des CDNI
und stellvertretende Generalsekretärin der ZKR
(Februar 2020)*

¹ Aldous Huxley, *Stimmen der Zeit*, Band 191, Ausgabe 1, Seite 165, Verlag Herder (1973)

EINIGE SCHLÜSSELZITATE ANLÄSSLICH DER FEIERLICHKEITEN ZUM 10-JÄHRIGEN JUBILÄUM...

„ Das CDNI zeigt einmal mehr, dass Vorreiter oft zu früh auf den Plan treten. Aber am Ende schließt man sich ihnen an. Ich werde mich bemühen, andere Staaten davon zu überzeugen, dem Übereinkommen beizutreten.

Frau Catherine Trautmann,

Präsidentin des Autonomen Hafens Straßburg,
Koordinatorin des europäischen Verkehrskorridors Nord-Ostsee
und Vizepräsidentin der Eurometropole Straßburg

„ Heute Abend feiern wir mit Freude ein internationales Übereinkommen, das unter der freundlichen Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ins Leben gerufen wurde. Bei dieser Gelegenheit möchten wir das Engagement und die beständige Bereitschaft aller Akteure der Binnenschifffahrt würdigen, diesen Verkehrsträger noch umweltfreundlicher zu machen. Wir wünschen dem CDNI viel Beharrlichkeit und Erfolg bei den Herausforderungen, die sich ihm in den kommenden Jahren stellen werden.

Herr Bruno Georges,

Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

„ Wasser kennt keine Grenzen. Deswegen ist es wichtig, dass die Staaten in Flusseinzugsgebieten zusammenarbeiten, um unsere Gewässer sauber zu halten. Angesichts globaler Umweltprobleme wie dem Klimawandel oder der zunehmenden Verschmutzung der Weltmeere fordern immer mehr Menschen, dass wir mehr tun, um unsere natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen. Dabei kommt es auf alle Akteursgruppen an. Wenn alle in ihrem eigenen Aufgabenbereich mitwirken, können wir viel bewirken. Ein Leuchtturm ist für mich das CDNI-Abkommen. Mit diesem Abkommen haben die sechs Staaten in den vergangenen 10 Jahren große Fortschritte bei der Vermeidung und umweltfreundlichen Entsorgung von Schiffsabfällen erreicht. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum! Ich bin gespannt auf die weiteren Fortschritte auf dem Weg zu einer umwelt- und klimafreundlichen Binnenschifffahrt.

Frau Veronica Manfredi,

Präsidentin der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins

Das CDNI-Übereinkommen, das heute einzige völkerrechtlich verbindliche Regelwerk zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch Binnenschiffe auf dem Rhein und anderen Binnenwasserstraßen, ist ein ermutigendes Beispiel für einen erfolgreichen und wirksamen internationalen Vertrag im Bereich des Umweltschutzes und zur Verbesserung der Schifffahrtssicherheit auf anderen internationalen Flüssen.

Herr Yuwei Li,

Leiter der Abteilung Nachhaltiger Verkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)



Das CDNI hat in den letzten zehn Jahren seinen Weg gemacht, und das ist sehr erfreulich!

Herr Patrice Chamaillard,

französische Delegation, erster Vorsitzender der Konferenz der Vertragsparteien (KVP)



1990 war die Verbindung der Binnenschifffahrt mit der Idee eines sauberen, CO₂-armen Verkehrs keine völlige Selbstverständlichkeit.

Herr Dr. Eckhart Treunert,

Gründungsmitglied des CDNI



Ich wünsche dem CDNI von ganzem Herzen, dass es prosperiert und sowohl inhaltlich als auch geografisch Schritt für Schritt erweitert wird.

Herr Gérard Criqui,

Gründungsmitglied des CDNI und Urheber der Finanzausgleichsformel



Was die ZKR immer schon ausgezeichnet hat, war ihre Vorreiterrolle in Sachen Vorantreiben von Regelungen, die der Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Technik und des Umweltbewußtseins einen rechtssicheren Rahmen geben und die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs gewährleisten.

Herr Winfried Kliche,

Mitglied der deutschen Delegation



(Von links nach rechts) Die Gründungsmitglieder: Herr Dr. Treunert, Herr Hötte, Herr Criqui, Frau Zwartepoorte, Herr Van der Werf, Herr Veraart und Herr Reutlinger

© Bildnachweis – mit freundlicher Genehmigung der DRAC Grand Est/französisches Ministerium für Kultur



BEITRÄGE



BEWEGUNGEN IN DIE RICHTUNG EINES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS ZUR REGELUNG DER ABFÄLLE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Frau Clothilda Zwartepoorte, Vorsitzende des Ausschusses für
Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt der ZKR

Herr Hans Van der Werf, Stellvertretender Generalsekretär der ZKR
und erster Exekutivsekretär des CDNI

Originalsprache: Niederländisch

In den 1980er Jahren des vorherigen Jahrhunderts führte ein wachsendes Verständnis für die Bedeutung des Umweltmanagements und insbesondere der Abfallbewirtschaftung dazu, dass ein praktisches und für den „Entsorger“ kostenloses System auf den Prüfstand gestellt werden musste. Um was ging es?

An Bord von motorisierten Binnenschiffen entstehen ölhaltige Abfälle, bestehend aus Altöl und mit Wasser aus Leckagen aller Art im Maschinenraum vermisches Öl, hinzu kommen noch Filter und Dosen und andere Materialien, die von der Besatzung für Betrieb und Wartung des Fahrzeugs und der Anlagen verwendet werden. Diese als Abfälle zu bezeichnenden Produkte waren schon seit einigen Jahrzehnten Gegenstand einer Art informeller Kreislaufwirtschaft, in der die kostenlose Abfallabgabe der Fahrzeuge bei den Bunkerstellen von diesen wiederum durch den Weiterverkauf des Ölanteils finanziert werden konnte, Abnehmer waren insbesondere Unternehmen mit Heizkesseln.

Da dieser Kreislauf keinerlei Umweltüberwachungsmechanismus unterlag und er eine große Anzahl von brennbaren Stoffen enthielt, sollte dieser Kreislauf von den Bunkerstellen hin zu professionellen und genehmigungspflichtigen Annahmestellen verlagert werden. Die deutsche und schweizerische Methode der Abfallsammlung auf dem Rhein sollte als Vorbild für eine Regelung in den Niederlanden dienen. Aber eine derartige Umstellung auf professionelle Annahmestellen hätte den Kreislauf und die damit verbundene Finanzierung gefährdet. Dies stellte für die Niederlande ein Problem dar, das in Deutschland und in der Schweiz durchaus latent vorhanden war, aber sich noch nicht offen manifestiert hatte. In beiden Ländern funktionierte das System einer privat organisierten Abfallabgabe dank einer öffentlichen Förderung. Dies entsprach jedoch nicht dem Verursacherprinzip, das in den Niederlanden damals schon breite Unterstützung fand. Aber die Einführung eines nationalen Zahlungssystems war für eine überwiegend internationale Binnenschiffahrt auch keine Option. Darüber hinaus vertrat die Binnenschiffahrt den Standpunkt, dass wenn eine Zahlungsverpflichtung eingeführt werden sollte, diese auch gesetzlich festgelegt werden müsste. Dieses Ziel konnte unter den gegebenen Bedingungen nur auf internationaler Ebene erreicht werden. So bot sich also eine internationale Regelung an.

Die Weiterentwicklung dieses Themas muss wohl eine der letzten großen Initiativen der Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt (IAR) gewesen sein. Die Bedeutung dieses „Problems“ war inzwischen angewachsen, denn auch die Abfälle aus der Ladung von Binnenschiffen wurden auf die Agenda des Umweltmanagements gesetzt. Ladungsrückstände und Waschwasser aus

den zu reinigenden Laderäumen und Tanks sowie ölhaltige Abfälle sollten bei genehmigungspflichtigen Unternehmen abgegeben werden. Das oben bereits genannte „Verursacherprinzip“ sollte auch zu einer Richtschnur für die Zuweisung von Verantwortlichkeiten werden, die in diesem Fall nicht auf das Schiff, sondern auf die Ladung abstellen würden. Auch hier war es im Zusammenhang mit dem internationalen Charakter der Binnenschifffahrt angebracht, ein derartiges System einzurichten. Dies umso mehr, als die neu einzuführenden Verantwortlichkeiten ohne Berücksichtigung der Staaten auf die jeweiligen an der Ladung beteiligten Personen übertragen werden sollten, unabhängig von ihrem eigentlichen Niederlassungsort. Um die Entstehung von Abfällen aus der Ladung zu minimieren, bestand ein erstes Ziel einer internationalen Regelung darin, die Entladung von fester oder flüssiger Ladung zu optimieren.

Aller guten Dinge sind drei – und daher sollte sich noch ein letzter Schritt eines Abfallmanagementsystems abzeichnen, hierbei ging es dann insbesondere um das häusliche Abwasser von Fahrgastschiffen und den Hausmüll bei allen Fahrzeugen.

Um zu verhindern, dass es in jedem Land zu unterschiedliche Regelungen kommt - schließlich hatten die Niederlande traditionell einen erheblichen Anteil an der europäischen Binnenschifffahrt - schlug die Delegation der Niederlande bei der ZKR im September 1989 der Zentralkommission die Einführung einer internationalen Regelung vor. Ein entsprechender Beschluss wurde im November 1989 gefasst. Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins in Koblenz wurde nicht konsultiert. Damals standen dort andere wichtige Themen im Zusammenhang mit industriellen Einleitungen im Fokus, und das Abfallproblem der Binnenschifffahrt wurde nicht als vorrangig eingestuft. Eine Position, die von der ZKR begrüßt wurde, weil befürchtet wurde, dass andere Stellen, mit geringen oder gar keinen Kenntnissen der Binnenschifffahrt ansonsten unpraktikable und unerschwingliche Regelungen beschließen würden.

Die Bereitschaft, ein internationales System einzuführen, war somit weit verbreitet, aber eine Rechtsgrundlage dafür musste noch geschaffen werden. Die Mannheimer Akte, das „Grundgesetz für die Rheinschifffahrt“, erschien nicht geeignet, neue Verpflichtungen zur Abfallbewirtschaftung festzulegen, insbesondere, aber nicht ausschließlich, für Gewässer außerhalb des konventionellen Rheins. Es war jedoch eine Übergangsregelung erforderlich, mit der die größten Probleme bis zur möglichen Einführung eines internationalen Rechtsrahmens aufgefangen werden sollten. Dies geschah dann in den Niederlanden sogar in dreifacher Hinsicht.

Das deutsche und schweizerische Modell für die Sammlung und Finanzierung von ölhaltigen Abfällen sollte durch das Gewerbe durch ein Modul zur Finanzierung ergänzt werden. Die Details sollten zu einem späteren Zeitpunkt ausgearbeitet werden, aber das wichtigste Element, die Einrichtung eines Leitungsorgans nach dem Vorbild des Bilgenentwässerungsverbandes (BEV) sollte von den Niederlanden übernommen werden. Dies würde es ermöglichen, die in einem künftigen Vertrag zu entwickelnde Infrastruktur für die Umsetzung und Verwaltung bereits im Vorfeld vor Inkrafttreten des Vertrags einzurichten. Bis zu einer Rechtsgrundlage für eine Zahlungsregelung der Binnenschifffahrt würden die Kosten der Abgabe vorläufig von der Regierung getragen. Diese „vorläufige“ Regelung sollte schließlich mehrere Jahre Bestand haben und führte daher regelmäßig zu Verdruss. Die Tatsache, dass die Verwaltungskosten von den Behörden übernommen werden, wurde dadurch gerechtfertigt, dass eine niederschwellige Abfallabgabe ermöglicht werden sollte. Diese niederschwellige Abgabe im Rahmen des Verursacherprinzips würde in Form einer indirekten Finanzierung erfolgen, die von der eigentlichen Abgabe getrennt, aber mit dem Betrieb des Schiffes verbunden ist. Und tatsächlich sollte dann die in den 1980er und 1990er Jahren von Rijkswaterstaat regelmäßig veröffentlichte Übersicht über die Einleitungen und Einbringungen durch die Binnenschifffahrt mit dem Titel „Morsingen in de binnenvaart“ buchstäblich und bildlich versiegeln.

Auch im Bereich der Ladungsrückstände sollte im Vorgriff auf den Vertrag ein *Modus vivendi* gefunden werden. Als erstes wurde eine „Schubleichter-Vereinbarung“ abgeschlossen, eine Regelung der Betreiber von Schubleichtern, von Befrachtern, Stauern und (halb-)öffentlichen Stellen, um gemeinsam die sich aus der Reinigung der Anlagen ergebenden größten Probleme anzugehen. Die Regelung wurde eingehalten und sollte bis zur Einführung des endgültigen Übereinkommens in den Niederlanden als Grundlage für die Durchsetzung und sogar als Leitfaden für die Rechtsprechung dienen.

Inspiziert von der Dynamik der Trockengüterschifffahrt sollte die Tankschifffahrt mit der 1992 abgeschlossenen „Tankschifffahrt-Vereinbarung“ den gleichen Weg einschlagen, der insbesondere Absprachen zur Ausrüstung von Schiffen mit Nachleinrichtungen und zur Aufnahme dieses entsprechenden zusätzlichen Schrittes in die Entladevorgänge enthält.

Wie bereits erwähnt, wird auf der Plenarsitzung der ZKR im November 1989 der niederländische Vorschlag zur Einführung der Möglichkeit einer internationalen Regelung für die Entsorgung von Abfällen aus der Rheinschifffahrt diskutiert. Dieser

Vorschlag wird einstimmig angenommen. Die Delegationen werden ersucht, 1990 über die aktuelle Situation im Bereich der Abfälle Bericht zu erstatten und die Möglichkeit zu prüfen, im Rahmen der Mannheimer Akte Vorschriften zu erlassen. Dabei sollten die nationalen Rechtsvorschriften, die Ausrüstung an Bord und das Verursacherprinzip berücksichtigt werden.

Eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe nimmt ihre Arbeit auf. Nach einem Zwischenbericht im Jahr 1990 werden auf der Herbstplenarsitzung 1991 Richtlinien für die Sammlung und Entsorgung von Abfällen aus der Rheinschifffahrt unterbreitet. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe wird beauftragt, alle interessierten Parteien zu konsultieren. Anschließend konzentriert sich die Diskussion hauptsächlich auf die Zahlungsmethoden für öl- und fetthaltige Abfälle.

Als sich 1992 herausstellte, dass eine Regelung nicht ausschließlich auf den Rhein beschränkt werden kann, werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, diese auch auf den anderen Wasserstraßen anzuwenden. 1993 wird auch Luxemburg eingeladen, an den Diskussionen teilzunehmen. Im selben Jahr wird zudem deutlich, dass die Mannheimer Akte keine ausreichende Grundlage für die beabsichtigte internationale Regelung bietet und es wird die Ausarbeitung eines Übereinkommens beschlossen. 1995 liegt ein Entwurf für ein Übereinkommen vor. In letzter Minute scheint sich noch ein Hindernis aufzutun, denn die EU ist der Ansicht, dass die Mitgliedsländer der EU nicht ohne Zustimmung der EU ein Übereinkommen unterzeichnen dürfen und die EU kündigt an, dass sie dem Übereinkommen selbst beitreten möchte. Glücklicherweise können weitere Verzögerungen vermieden werden, indem vereinbart wird, dass der Text zu gegebener Zeit abgeändert werden kann.

Nach siebenjährigen Verhandlungen wird am 9. September 1996 das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, das später nach der französischen Bezeichnung unter der Abkürzung CDNI geführt wird, von allen sechs Vertragsparteien unterzeichnet und kann im Anschluss ratifiziert werden.

WIE DAS „ÜBEREINKOMMEN VON STRASSBURG“ ZUSTANDE KAM

Herr Albert Jan Veraart, Rheinkommissar mit Zuständigkeit
für technisch-nautische Fragen und Umweltfragen

Originalsprache: Niederländisch

Vor vierzig Jahren gab es für die Rheinschifffahrt kaum Vorschriften für den Umgang mit Schiffsabfällen. Man war sich da keiner Notwendigkeit bewusst. Ich werde Sie auf einen Rückblick in diese Zeit mitnehmen. Ich schildere natürlich meine persönlichen Erfahrungen durch die Brille eines eng Betroffenen und vor allem auch aus der Sicht der Niederlande¹. Für eine historisch fundierte Darstellung würde man eher in allen nationalen Archiven nachschlagen, und das habe ich nicht getan. Dieses Dokument ist eine überarbeitete Fassung des Vortrags, den ich im November 2009 in Straßburg bei Inkrafttreten des Vertrags gehalten habe.

Was hat sich in dieser Zeit denn so alles ereignet?

In den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts erstarkt überall das Umweltbewusstsein. Die Wasserqualität im Rhein verbessert sich nach jahrelangen Anstrengungen. Der Ansatz der Industrie, die Wasserverschmutzung zurückzudrängen, trägt Früchte. Die Endosulfanbelastung nach dem Brand in Basel 1986 ist ein schwerer Rückschlag, gibt aber einen enormen zusätzlichen Impuls für weitere Maßnahmen, die Wasserqualität des Rheins zu verbessern.

In diesen Jahren ist Großbritannien noch Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der ZKR.

In der ZKR diskutieren wir die Folgen der deutschen Vereinigung für die Rheinschifffahrt.

Die RheinSchUO² schreibt zudem vor, dass sich an Bord von Schubverbänden ein zusätzlicher Matrose befinden muss, sobald Frauen oder Kinder an Bord sind. Diese Regel wird abgeschafft, weil sie als diskriminierend empfunden wird.

Zurück zum Thema der Wasserverschmutzung: Auch die kommunalen Abwassereinleitungen werden jetzt ernsthaft angegangen. Restaurants entlang des Flusses beklagen sich über unlauteren Wettbewerb durch die Fahrgastkabinenschiffe. Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins vor Verschmutzung (Koblenz) wandte sich 1984 an die ZKR. 1987 antwortete die ZKR auf die IKSR:

¹ Der Verfasser war von 1985 bis 1995 Sachverständiger in der niederländischen Delegation bei der ZKR und im Anschluss bis 2006 Kommissar der Niederlande bei der ZKR.

² Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die Vorschriften der ZKR für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen

„Stillliegende Fahrgastkabinenschiffe gelten als Problem. Aber es ist nicht dringend erforderlich, die durch diese Schiffe verursachte Verschmutzung zu bekämpfen. Es gibt zwei Möglichkeiten, eine Lösung zu finden: Sammelbehälter an Bord mit einer Abgabe an Land oder Reinigung an Bord. Es müssen Abgabemöglichkeiten entwickelt werden und es wird über Standards für Kläranlagen diskutiert werden.“

Nach jahrelangen intensiven Untersuchungen wird die Schifffahrt mit einem Sechserverband auf dem stromabwärts gelegenen Teil des Rheins und auf der Waal zugelassen. Infolgedessen gelangt die Umweltbewegung in den Niederlanden nach anfänglichem Zögern zur Überzeugung, dass die Binnenschifffahrt der umweltfreundlichsten Verkehrsträger ist.

Im Gegensatz zu den Grünen in Deutschland, die zu der Zeit der Auffassung sind (und heute vielleicht auch noch), dass die Binnenschifffahrt die Ursache für den Qualitätsverlust der Flüsse durch Begradigungen, Vertiefungen und Kanalisierungen ist. Wie Sie wissen, ist die Situation nuancierter zu betrachten; die Maßnahmen an den Flüssen wurden aus ganz anderen maßgeblichen Gründen vorgenommen¹.

Die umweltfreundliche Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt profiliert sich in dieser Zeit als umweltfreundlicher Verkehrsträger. Der gute Ruf der Binnenschifffahrt lässt sich hierbei zum Teil darauf zurückführen, dass sie im Vergleich zu anderen Transportmodalitäten einen geringeren Brennstoffverbrauch aufweist.

Inzwischen hat man in den Häfen regelmäßig große Probleme mit Schlamm. Die Ursache hierfür wird zunächst in früheren Verschmutzungen durch Einträge der Industrie und durch Einleitungen der Seeschiffe gesehen. Für die Seeschifffahrt gibt es das MARPOL-Übereinkommen aus dem Jahr 1973, das nicht sehr effizient ist und dessen Vorschriften immer strenger gefasst werden. Es wächst die Erkenntnis, dass

¹ Die ZKR hatte Mitte des 19. Jahrhunderts Pläne zur Verbesserung der Wasserstraße, die aber kaum umgesetzt wurden. Der Fluss wurde aus Sicherheitsgründen angepasst, „begradigt“, um Überschwemmungen - verursacht durch Wildwuchs und Versandung und als Folge die Bildung von Eisdeichen im Winter - zu verhindern. Wie in den Niederlanden geschehen. Oder als Folgemaßnahme zu den 1817 von Tulla begonnenen Begradigungen, um die Lebensbedingungen in der Oberrhinebene zu verbessern, Krankheiten (z.B. Malaria wegen der Sümpfe) zu bekämpfen und bessere landwirtschaftliche Flächen zu erhalten. Später kam auch die Wasserkraft hinzu: Grand Canal d'Alsace. Und in den Niederlanden zur Verbesserung der Wasserverteilung; die Kanalisation des Niederrheins. Die Schifffahrtsindustrie profitierte von diesen Arbeiten. Allein für die Schifffahrt wären diese Arbeiten nie durchgeführt worden.

auch die Binnenschifffahrt zur Verschmutzung in den Häfen beiträgt. Die fehlenden Vorschriften für den Umgang mit den Schiffsabfällen tragen zusätzlich dazu bei, dass der gute Ruf der Binnenschifffahrt in Gefahr gerät. In der öffentlichen Meinung entsteht das Bild, dass aufgrund fehlender Vorschriften es in der Binnenschifffahrt ganz schön dreckig zugehen muss.

In der RheinSchPV¹ gibt es bereits seit längerer Zeit Vorschriften für den öl- und fetthaltigen Abfall, der entweder bei Bilgenentölungsbooten abgegeben werden muss oder an Land zu entsorgen ist. Zuvor waren auch noch Ölabscheider an Bord zugelassen. Das erste Bilgenentölungsboot wird 1958 im Hafen von Ruhrort in Betrieb genommen und der Hafen von Basel folgt 1963.

Dass an Bord neben dem Bilgenabfall auch andere Abfälle entstehen, wird kaum wahrgenommen. In einigen Ländern ist aufgrund der Vorschriften über die Wasserqualität die Einbringung von Abfall verboten. Manchmal wird gegen Verursacher vorgegangen. Gleichzeitig wird aufgrund von Schifffahrtsgesetzen in anderen Ländern der Binnenschifffahrt das Recht zugestanden, den Abfall über Bord zu entsorgen.

Wer soll das bezahlen?

Das größte Problem ist: Wer soll die Kosten für die Abfallentsorgung übernehmen? Die Binnenschifffahrt behauptet, dass sie nicht die Verursacherin der Verschmutzung ist und nicht über das Wissen, die Fähigkeit und die finanziellen Mittel verfügt, eine verantwortungsvolle Entsorgung zu gewährleisten. Die bereits heftig in der Kritik stehende Öl- und Chemieindustrie erkennt, dass sie auch hier eine Verantwortung trägt. Es ist nicht von Vorteil für den guten Ruf dieser Branche, wenn ihre Produkte (in zu großen Mengen) ins Wasser gelangen. In verschiedenen Ländern wird nach Lösungen gesucht.

In den Niederlanden gelingt es, in Absprache zwischen den Binnenschifffahrtsverbänden und den Partnern an Land und unter Druck der Regierung Vereinbarungen zu treffen. 1989 wird ein Vertrag zwischen Binnenschifffahrtsverbänden, der Öl- und Chemieindustrie, Befrachtern, Terminals, Annahmestellen und der Regierung geschlossen. Dies betrifft Abfälle, die bei der Beförderung von Flüssiggütern in der Tankschifffahrt entstehen.

¹ Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die Verkehrsregeln für die Rheinschifffahrt

Folgende Überlegungen werden angestellt:

- Abfälle aus dem Maschinenraum lassen sich nicht vermeiden und sind bereits gut geregelt.
- Es gibt zu wenig Möglichkeiten, flüssige Ladungsrückstände zu entsorgen, und die Kosten sind hoch.
- Es gibt keine gute Rechtsgrundlage für eine Registrierung an Bord und damit gibt es für die Behörden keine ausreichenden Möglichkeiten zur Durchführung von Kontrollen.
- Die Beförderungsaufträge müssen Vereinbarungen über die Reinigungskosten enthalten.
- Die Niederlande sind bestrebt, dies auf internationaler Ebene zu regeln.

Vorschlag an die ZKR

Vor diesem Hintergrund und um die Einführung unterschiedlicher Vorschriften in den verschiedenen Ländern zu vermeiden, schlug die niederländische Delegation bei der ZKR im September 1989 der Zentralkommission vor, Vorschriften für den Umgang mit Schiffsabfällen zu entwickeln. Das ist nicht selbstverständlich. Es ist nämlich fraglich, ob die ZKR für die Festlegung von Umweltvorschriften zuständig ist. Gleichzeitig befürchtet die ZKR, dass andere – „die natürlich nicht genau über die Binnenschifffahrt Bescheid wissen“ - sich der Angelegenheit annehmen und zu Vorschriften gelangen werden, die für die Binnenschifffahrt nicht praktikabel sind.

Bereits im November 1989 wird eine positive Entscheidung getroffen und die ZKR nimmt ihre Arbeit auf. Dies geschieht auch nach Rücksprache mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins in Koblenz, die - glücklicherweise - viel zu sehr damit beschäftigt ist, andere Umweltbelastungen zu reduzieren. Die Binnenschifffahrt steht in Koblenz noch nicht ganz oben auf der Prioritätenliste. Die ZKR darf also das Thema selbst regeln.

Da sich die Umwelt als Thema nicht in die Organisationsstruktur der Ausschüsse der ZKR eingliedern lässt, wird für das Thema Abfall eine Ad-hoc-Gruppe eingesetzt, die dem damaligen Ad-hoc-Ausschuss (später dem Politischen Ausschuss, genannt Lenkungsausschuss) unterstellt ist. Von nun an werden sich auch Vertreter des Umweltministeriums mit an den Tisch setzen. In Zukunft werden nicht nur Vertreter der Binnenschifffahrt, sondern auch die landseitigen Vertreter - Annahmestellen, Lagerbetriebe, Befrachter, die Öl- und Chemieindustrie - in den Konsultationsprozess einbezogen.

Die Aussprache auf der Herbstplenarsitzung 1989 unter Punkt 3 der Tagesordnung fällt, wenn man dem Sitzungsprotokoll glauben darf, kurz aus. Der Vorsitzende des Ad-hoc-Ausschusses berichtet der Plenarsitzung, dass die niederländische Delegation vorgeschlagen habe, die Möglichkeit einer internationalen Regelung für die Entsorgung von Abfällen aus der Rheinschifffahrt zu prüfen. Der Vorsitzende der ZKR stellt fest, dass die Delegationen ihre Unterstützung einstimmig bekunden und dass Umweltfragen sehr aktuell seien, die Öffentlichkeit sehr besorgt darüber sei und dass der Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Entsorgung von Abfällen aus dem Rhein ein Schritt in die richtige Richtung darstelle. Die ZKR beschließt, dass die Delegationen 1990 einen Bericht über die aktuelle Lage und die Möglichkeit, Vereinbarungen im Rahmen der Mannheimer Akte¹ zu treffen, vorlegen werden. Dabei sollten die nationalen Rechtsvorschriften, die Ausrüstung an Bord und das Verursacherprinzip berücksichtigt werden².

An die Arbeit

In der Ad-hoc-Gruppe „Abfall“ wurde vereinbart, dass die Niederlande und Deutschland gemeinsam einen Entwurf ausarbeiten. Dies geschieht auf der Grundlage von bereits vorhandenen Konzepten beider Länder. Die LAWAW – Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Wasser – verfügt bereits über ein Projekt für verschiedene Abfallarten. In den Niederlanden gibt es Ideen für praktische Leitlinien, deren Grundzüge bereits erkennbar sind. Dazu gehören Themen wie Reinigungsstandards und ein Frachttagebuch. Man orientiert sich auch am Hafen von Basel, wo es bereits ein strenges Abfallregime mit klaren Regeln gibt. Bei einer gemeinsamen Sitzung am 22. November 1990 an Bord der MS Lely werden schnell Fortschritte erzielt.

Auf der Grundlage dieser Informationen und unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips wird eine Einteilung nach der Entstehung der Abfälle vorgenommen:

- **Schiffsbetriebsabfälle** (aus dem Maschinenraum oder öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle);
und :
- **Abfälle aus dem Ladungsbereich;**
später wird noch hinzugefügt:
- **Hausmüll aus der Wohnung** (und von Fahrgastschiffen).

¹ Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte von 1868 als Grundlage der Zuständigkeiten der ZKR

² ZKR Beschluss 1989-III-3

Für jede dieser Gruppen kann der Verursacher und damit derjenige, der die Entsorgung bezahlen muss, leicht identifiziert werden.

Was wird eigentlich befördert?

Das Gewerbe schlägt vor, die NST/R-Liste, ein europäisches Güterverzeichnis, das für Zoll- und Statistikzwecke verwendet wird, als Grundlage für die Abfälle aus dem Ladungsbereich zu verwenden¹.

Diese Liste passt auf zwei A4-Seiten. Da das Gewerbe eine maximale Einleitungsfreiheit wünscht und die Aufsichtsbehörden und Ermittlungsdienste maximale Klarheit fordern, muss auf die einzelnen Frachtgüter und nicht auf die Güterarten abgestellt werden. Auf der Grundlage dieser Liste geben Spezialisten im Bereich der Güter und der aquatischen Umwelt für jedes Frachtgut an, ob eine Einleitung in das Oberflächenwasser zulässig ist oder nicht. So entsteht eine „Positivliste“: Eine sehr detaillierte Übersicht von inzwischen 22 A4-Seiten, in der für jeden Stoff, der möglicherweise per Binnenschiff transportiert werden könnte, angegeben wird, wie mit dem entstehenden Abfall umzugehen ist.

Richtlinien

Inzwischen nimmt der Druck in den Niederlanden (aber auch anderswo) zu. 1990 erteilt die Wasserschutzpolizei in Rotterdam einer Reihe von Schiffsführern ein Strafmandat. Dieses Verfahren wurde von der Staatsanwaltschaft eingestellt, weil anerkannt wird, dass die Schiffsführer nur wenige andere Alternativen haben. Allerdings wird mit den Binnenschiffverkehrsverbänden erneut vereinbart, dass die Verunreinigungen gestoppt werden müssen. Im Anschluss an die Vereinbarung von 1989 wurde 1991 der Leitfaden über Abfälle aus der Binnentankschiffahrt unterzeichnet, gefolgt von dem Leitfaden über Ladungsrückstände aus der Schubschiffahrt im Jahr 1993. Solange das Übereinkommen über die Schiffsabfälle nicht in Kraft ist, gelten für Ladungsabfälle in den Niederlanden künftig die in diesen Leitfäden festgelegten Bestimmungen.

Nach einem Zwischenbericht im Jahr 1990 werden auf der Herbstplenarsitzung 1991 Leitlinien für die Sammlung und Entsorgung von Abfällen aus der Rheinschiffahrt vorgelegt. Es wird angenommen, dass eine Anpassung der Rheinschiffahrtsordnung

¹ *Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik NST, überarbeitet*

(RheinSchPV, RheinSchUO und ADNR¹), ergänzt durch nationale Vorschriften, ausreichend ist. Die ZKR stellt fest, dass die „**Richtlinien über die Entsorgung von Abfällen aus der Rheinschifffahrt**“ die Grundlage zur Lösung der Probleme bilden. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe wird beauftragt, das schifffahrtstreibende Gewerbe und alle anderen betroffenen Branchen zu konsultieren².

Leider kommt die Öffentlichkeit nun zu dem Schluss, dass die Binnenschifffahrt große Verschmutzungen verursachen muss, wenn so viele Regeln für den Umgang mit Abfällen festgelegt werden sollen. Es bedarf großer Anstrengungen, um deutlich zu machen, dass die vielen Regeln notwendig sind, weil es sich um eine so komplizierte Angelegenheit handelt. Dies ist Gegenstand heftiger Diskussionen, die sogar bis zum niederländischen Parlament reichen.

Die meisten Diskussionen in der ZKR betreffen sodann die Zahlungsmethode für die öl- und fetthaltigen Abfälle. Wir schreiben das Jahr 1992. Wie werden die Lasten fair verteilt, wie kann sichergestellt werden, dass tatsächlich bezahlt wird, wie soll die Abrechnung zwischen den Ländern geregelt werden und wie ist das Annahmesystem zu organisieren³?

Im Herbst 1992 wird deutlich, dass Regeln für den Rhein allein nicht ausreichen. Es scheint auch eine internationale Koordinierungsstelle erforderlich zu sein. Die ZKR bittet die Rheinanrainerstaaten und Belgien, an einer solchen Koordinierungsstelle mitzuwirken⁴. Die ZKR fordert diese Länder auch auf, die im Beschluss 1991-I-6 festgelegten Vorschriften für Abfälle auf allen Gewässern in ihrem Hoheitsgebiet, die mit dem Rhein verbunden sind, anzuwenden⁵.

1993 werden die Grundsätze der internationalen Koordination und des Ausgleichs festgelegt. Es wird die Zustimmung der Binnenschifffahrt und der Ölindustrie festgestellt. Innerstaatliche Institutionen und eine internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle werden eingerichtet. In den Innerstaatlichen Institutionen müssen die Binnenschifffahrtsverbände, die organisierten Annahmestelle, die Ölindustrie, die zuständigen Behörden sowie die öffentlichen und privaten Häfen vertreten sein⁶. In demselben Beschluss heißt es auch, dass die Entsorgungsgebühr

¹ Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein

² ZKR Beschluss 1991-II-5

³ ZKR Beschluss 1992-I-6

⁴ ZKR Beschluss 1992-II-8

⁵ ZKR Beschluss 1992-II-9

⁶ ZKR Beschluss 1993-I-8

im Preis des Gasöls aufgenommen wird! Wie dies zu bewerkstelligen ist, wird noch geprüft¹.

Luxemburg wird wegen seines Anteils an der Mosel zur Teilnahme eingeladen. Es wird davon ausgegangen, die Vorschriften bis zum 1. Januar 1996 einzuführen.

Wir brauchen ein eigenständiges Übereinkommen.

Ende 1993 stellt sich die Frage, ob die Vorschriften wirklich durch die Mannheimer Akte eingeführt werden können.

Inzwischen ist Großbritannien seit dem 1. Januar 1994 aus der ZKR ausgeschieden. Übrigens haben sich die Briten nicht an den Diskussionen über die Abfallentsorgung beteiligt, nachdem sie festgestellt hatten, dass ihre Schiffe unter den Seeverkehr fallen.

Im Frühjahr 1994 muss eine andere Finanzierung als über den Gasölpreis nachgedacht werden. Sowohl wegen des Widerstandes des Ölhandels als auch wegen der möglichen Gefahr für das Gasölabkommen².

In Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden übernimmt der Staat inzwischen die Kosten für die Bilgenentölung. Der Druck nimmt zu, die Bundesländer drohen, ihren Beitrag zur Finanzierung der Sammlung einzustellen. Dann wird auf Vorschlag Belgiens ein **Zahlungssystem mit Marken**³ vorgeschlagen. In Belgien scheint dies üblich zu sein, um z. B. Geldbußen an Behörden zu zahlen.

Wir sprechen inzwischen von einem „Übereinkommen über einheitliche Vorschriften“. Es erscheint auch notwendig, dass ein Vertreter der Europäischen Union an den Konsultationen teilnimmt. Die EU war aufgrund ihrer Rolle als ständiger Beobachter in der Plenarsitzung über die laufenden Diskussionen unterrichtet.

¹ ZKR Beschluss 1993-I-8, Annex 1

² Abkommen über die Zoll- und Steuerregelung für Gasöl, das als Bordvorrat in der Rheinschifffahrt verwendet wird, Straßburg, 16.05.1952. Darin ist festgelegt, dass auf das an Bord verwendete Gasöl keine Einfuhrzölle oder sonstigen Abgaben erhoben werden dürfen.

³ Dabei werden im Verhältnis zur gebunkerten Menge Gasöl Marken gekauft, die als Zahlung für die Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle dienen.

Im Herbst 1994 wird die Arbeitsgruppe beauftragt, in Absprache mit dem Gewerbe einen „Übereinkommen“ auszuarbeiten.

Nach langem Zögern konnte Anfang 1995 auch Frankreich dem Zahlungssystem mit Marken zustimmen. Die Niederlande, die wie immer als Elefant im Porzellanladen agieren, lassen sich zu einem unbedachten Vorschlag für digitale Marken hinreißen. Für Belgien geht das viel zu schnell. Die soeben erzielte fragile Einigung über das Finanzierungssystem liegt damit fast in Scherben.

Dennoch gibt es bereits im Frühjahr 1995 einen Vertragsentwurf! Verbleibende kleinere Probleme müssen bis zum Herbst gelöst werden.

Aber dann streut die EU (Frühjahr 1995) Sand ins Getriebe und erklärt, dass EU-Staaten ohne die Zustimmung der EU keinen Vertrag unterzeichnen dürfen. In einem Schreiben an die EU vom Dezember 1995 bittet die ZKR um Klarstellung. Brüssel blockiert das Vorhaben nicht mehr, sondern äußert den Wunsch, dem Vertrag selbst beizutreten. Da dies ein langwieriges Verfahren in der EU erfordert, einigen sich die ZKR-Länder darauf, dass der Text zu gegebener Zeit entsprechend angepasst wird, wenn die EU Vertragspartner werden will.

Angesichts des weitreichenden Detaillierungsgrades der vielen Vorschriften schlagen die Niederlande weiterhin vor, nur die Umrisse in den Vertrag aufzunehmen und die Details in den Merkblättern zu regeln. Dies führt auch zu einer vorhersehbaren Pawlowschen Reaktion bei allen anderen Delegationen: „Jetzt nichts mehr ändern!“. Damit stehen Form und Inhalt des Vertrages fest.

Nach siebenjährigen Verhandlungen wird am 9. September 1996 das „**Straßburger Übereinkommen, das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)**“ von allen sechs Vertragsparteien unterzeichnet und wird zur Ratifizierung aufgelegt. Es wird erwartet, dass das Übereinkommen im Jahr 2000 in Kraft tritt. Dies zeigen auch die in Kapitel IX, Art. 9.01, genannten Daten über die Einleitungen von Fahrgastschiffen (2005 und 2010 verboten).

Die Realität gestaltet sich schwieriger, zunächst werden in einem Rhythmus von etwa 2 Jahren mit anschließenden längeren Abständen schließlich die sechs Ratifizierungsurkunden hinterlegt.

SCHWEIZ	16. Juli 1998
NIEDERLANDE	10. Juli 2000
LUXEMBURG	14. Mai 2002
DEUTSCHLAND	10. März 2004
FRANKREICH	15. September 2005
BELGIEN	22. September 2009

Ein pikantes Detail ist, dass Belgien, das immer wieder eindringlich ermahnt wird, die Ratifizierung endlich durchzuführen, dann wiederum gebeten wird, die Ratifizierung mehr als ein Jahr lang zurückzuhalten, weil die anderen Delegationen die Vorbereitungen noch nicht abgeschlossen haben!

Gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens ist es am 1. November 2009 in Kraft getreten.

Der Text des Übereinkommens war damals mehr als 15 Jahre alt. Um die laufenden Ratifizierungen nicht zu gefährden, durfte in der Zwischenzeit nichts geändert werden. Schon das Reden über Änderungsanträge wurde nur widerwillig toleriert. Das heißt nicht, dass es nichts zu verbessern oder zu modernisieren gegeben hätte. Dies ist eine ständige Aufgabe und in den letzten zehn Jahren hat sich Einiges weiterentwickelt.

Aber die Zeiten ändern sich. Wir können uns fragen, wie lange das Abfallübereinkommen noch benötigt wird. Sind wir vielleicht auf dem Weg in eine Zeit, in der Abfall kein Abfall mehr ist, sondern ein wertvoller Rohstoff, bei dem niemand mehr auf den Gedanken käme, ihn einfach wegzuerwerfen?

GEDANKEN ZUR SCHIFFSENTSORGUNG

Herr Dr. Eckhart Treunert, Mitglied der deutschen Delegation bei dem
Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen
in der Rheinschifffahrt der ZKR

Originalsprache: Deutsch

An den Anfang gehört die Frage „Wie kann die Verkehrsentwicklung umweltfreundlich gestaltet werden?“ oder umgekehrt „Was macht Verkehrsentwicklung umweltschädlich?“

Die Vorgeschichte

Es geht um die moderne und umweltbewusste Entwicklung des Verkehrs. Nordrhein-Westfalen liegt in der Mitte von Europa. Das hat Vorteile und Nachteile. Von hier aus sind alle Gebiete Europas gut erreichbar. Aber der meiste Verkehr, sei es von Nord nach Süd oder von West nach Ost, berührt Nordrhein-Westfalen. Es ist deshalb NRW's größtes Interesse, diesen Verkehr so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten.

Die Entwicklung von Binnenschifffahrt und Häfen unter dem Aspekt eines umweltfreundlichen Verkehrs war deshalb die zentrale Frage.

An den Anfang gehört also die Frage „Wie kann die Verkehrsentwicklung umweltfreundlich gestaltet werden?“ oder umgekehrt „Was macht Verkehrsentwicklung umweltschädlich?“

Dazu gibt es klare Antworten. Verkehr verursacht Umweltschäden durch:

- hohen Flächenverbrauch
- Leerfahrten oder geringe mögliche Zuladung des einzelnen Verkehrsmittels
- Emissionen insbesondere durch hohen Treibstoffverbrauch und damit CO₂-Ausstoß
- hohen Verschleiß und Kurzlebigkeit der Verkehrsmittel und -wege

Im Vergleich der verschiedenen Verkehrsträger treffen diese Kriterien am wenigsten auf die Binnenschifffahrt zu. Sie hat daher für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung einen hohen Stellenwert.

Es ist deshalb bedauerlich, dass ihr Anteil am Transportaufkommen zurückgegangen ist und Prognosen einen weiteren Rückgang aufweisen.

In NRW sehen die absoluten Zahlen zwar etwas besser aus, denn wir haben hier eines der dichtesten Wasserstraßennetze und eine große Zahl von bedeutenden Häfen. Es wäre aber ein Fehler, sich von dem teilweise hohen Anteil am lokalen

Transportaufkommen täuschen zu lassen. Dieser bezieht sich nur auf einzelne Güter und bestimmte Wege. Insgesamt ist die Kapazität der Wasserstraßen in der Bundesrepublik, aber auch in NRW, bei weitem noch nicht ausgeschöpft, insgesamt weisen aber auch hier die Prognosen nicht nach oben.

Die Erklärung für diese Umstände findet sich meiner Ansicht nach nicht in einer detaillierten Analyse der Situation der Binnenschifffahrt, der einzelnen Warenströme oder der Befahrbarkeit der einzelnen Wasserstraßen.

Die Erklärung findet sich schneller hinter den Vorwürfen gegenüber einer stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt:

- Das Schiff ist langsam.
- Das Schiff kann die Fläche nicht bedienen.

Die Langsamkeit des Schiffes ist relativ. Dafür transportiert es aber eine große Fracht. Das ist sicherlich ein Problem in einer Zeit, wo just-in-time die Regel ist und das Lager auf die Transportfahrzeuge verlegt wird. Das ist nicht zu leugnen. Der LKW ist schneller, aber er ist auch zunehmend weniger akzeptiert.

Diese fehlerhafte Einschätzung von Transportgeschwindigkeit steht auch in Verbindung mit dem anderen Vorwurf, das Schiff bediene die Fläche nicht.

Natürlich trifft das zunächst zu – die Binnenschifffahrt kann keine Hausanlieferung in – sagen wir mal – Düsseldorf machen. Um dies zu erreichen, müssen die verschiedenen Verkehrsmittel kooperieren und mit einander verzahnt werden. Wesentlich ist, dass Waren und Güter am Produktionsstandort auf den LKW verladen und schnell zum Verarbeiter oder Verbraucher gebracht werden. Für viele Güter ist dies aber gar nicht notwendig, sie müssen nicht an einem Tag ihr Ziel erreichen. Und wenn dies zwingend ist, kann dies auch durch geschickte Verbindung der Transportkette in vielen Fällen umweltschonend und kostengünstig geschehen.

Als Transportdienstleister können sie sich diesem Anspruch auf Geschwindigkeit nicht verweigern, sie müssen das bedienen können. Ihr Interesse ist es, das Schiff in möglichst viele Transportketten einzubinden, also gute Übergänge zwischen den Transportmitteln zu erreichen. Der Stellenwert, den die Binnenschifffahrt im Hinblick auf umweltverträgliche Verkehrsentwicklung hat, kann nur so praktisch zum Tragen kommen.

Wichtig ist es, die Häfen hin zu Verkehrsdrehscheiben zu entwickeln. Hier müssen moderne Standorte für den intermodalen Umschlag geschaffen werden, weil nur an den Häfen das Schiff eingebunden werden kann. Hier müssen weiterverarbeitende Betriebe angesiedelt werden, die ihre Zulieferung direkt vom Schiff erhalten, die ihre Produkte wieder aufs Schiff verladen und so über den Zielhafen dem eigentlichen Verteilungsraum näherbringen.

Weiter müssen die Umschlagseinrichtungen modernen Anforderungen genügen. Zwei wesentliche Punkte möchte ich aber noch aufzeigen:

- die Einbindung des Schiffes führt zur direkten Entlastung der Straße. Das ist erwünscht.
- die Entwicklung der Häfen auch als Industrie- und Gewerbestandort reduziert nicht nur den Straßenverkehr, sondern auch den Flächenverbrauch für die Ansiedlung an anderen Stellen – die Häfen haben Flächen zur Verfügung.

Eng damit im Zusammenhang steht ein Thema, das das Umweltministerium direkt betrifft und das schon vielfältige Kontakte mit der Schifffahrt mit sich gebracht hat.

Auch die Binnenschifffahrt verursacht unterschiedliche Umweltbelastungen. Diese Belastungen stammen zum Teil aus dem Betrieb der Schiffe, zum Teil aus der Be- und Entladung.

Beim Betrieb der Binnenschiffe fallen ölhaltige Abfälle, Abwasser aus dem Ladungsbereich und aus dem Mannschaftsbereich an. Dann fallen noch eine Reihe von Sonderabfällen und Slops an, dies allerdings in geringen Mengen.

Zum Beispiel können bei der Be- und Entladung, insbesondere von losen Trockengütern, Teile über Bord gehen oder auch vom Wind verweht werden. Aber vor allen Dingen bleiben Reste in den Laderäumen, die bevor die nächste Ladung aufgenommen werden kann, aus diesen beseitigt werden müssen. Dies geschieht bisher meist durch Auswaschen. Wo bleibt dieses Waschwasser mit den Ladungsresten? Einfach über Bord geben? Das entspricht nicht dem umweltfreundlichen Schiff.

Das Abfallübereinkommen CDNI

Um die Umweltfreundlichkeit der Schifffahrt zu steigern und insbesondere auch gegenüber Dritten zu dokumentieren, müssen für die Beseitigung der Abfälle Regelungen geschaffen werden.

Es ist gelungen, diesen ganzen Bereichen in einem einzigen Übereinkommen und das auch noch auf internationaler Basis zu regeln. Sonst finden Sie die Vorschriften in den unterschiedlichsten Gesetzen, sei es für die Abfallbeseitigung, sei es für die Abwasserbeseitigung, aber auch im Bundesimmissionschutzgesetz mit seinen Verordnungen.

Nach Vorarbeiten in der deutschen Kommission zur Reinhaltung des Rheins begannen Anfang der 90er Jahre im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg Verhandlungen für ein Übereinkommen für die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Bereits am 09. September 1996 wurde dieses Übereinkommen unterzeichnet. Damit hat die Binnenschifffahrt als erster Binnenverkehrsträger eine international abgestimmte Regelung zur Behandlung der Abfälle und Abwässer, in der sowohl die Pflichten der Betreiber der Binnenschiffe als auch die Pflichten der Ladungsempfänger in den Mitgliedstaaten geregelt sind.

Dieses Übereinkommen ergänzt das für die Seeschifffahrt schon bestehende internationale MARPOL-Abkommen. Der Gültigkeitsbereich des Abfallübereinkommens geht weit über den Rhein hinaus. Allein in Deutschland sind alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen erfasst. Dies bedeutet, das Übereinkommen gilt für alle Wasserstraßen von der belgischen Grenze bis zur Oder und von der Donau bis zur Mündung der Elbe in die Nordsee. Die anderen Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt haben sich dem angeschlossen. Für Nordrhein-Westfalen wichtig ist zum Beispiel, dass in Belgien und den Niederlanden alle für die Binnenschifffahrt zugänglichen Gewässer erfasst werden.

Die Bedeutung dieser einheitlichen Regelungen ist nicht hoch genug anzusetzen. Selbst eine Regelung über die Richtlinie der europäischen Union würde nicht zu einem so einheitlichen Ergebnis führen. Diese Richtlinien müssen alle in nationales Recht umgesetzt werden, werden also jeweils an die geltenden rechtlichen Bedingungen der einzelnen Mitgliedstaaten angepasst.

Dass die Ratifizierung des Übereinkommens so lange gedauert hat, hat sicherlich niemand erwartet. Dieses Übereinkommen greift in viele nationale Rechtsbereiche ein, ohne dass diese entsprechend angepasst werden. Vor einer Ratifizierung ist es deshalb notwendig zu prüfen, ob die Regelung des Übereinkommens in den einzelnen Rechtsbereichen der Umwelt zu Schwierigkeiten führt.

Die Bilgenentölung

Innerhalb des Schiffsbetriebes hat die Bilgenentölung eine Sonderstellung. Dieser bei der Schifffahrt unvermeidbare Abfall, nämlich ein Öl-/Wassergemisch, das sich im tiefsten Teil des Schiffes ansammelt, muss regelmäßig abgepumpt werden. Früher geschah das oft unerlaubt. Aber die moderne Analysentechnik machte die Zuordnung der Öl-Fahnen zu einzelnen Schiffen möglich., was großen Druck auf die Schifffahrt ausübte.

Für die Bilgenentölung gibt es bestehende Strukturen, die dieses sehr erfolgreich verhindern. Auf dem Rhein geschieht dieses mit kleineren Schiffen, die die Binnenschiffe während der Fahrt entsorgen können. 1958 wurde das erste Entsorgungsboot in Dienst gestellt.

Die Bilgenentölungsgesellschaft wuchs und betrieb 2005 allein 9 Boote, die den Rheinstrom von der niederländischen Grenze mit allen Nebenstrecken, bis zur Donau entsorgen.

Die Bilgenentölung sollte für die Binnenschiffe kostenlos sein. Deshalb haben die Bundesländer die Kosten übernommen. In den ersten Jahren wurde noch ein Anteil der Kosten aus dem Aufkommen des Altölgesetzes gedeckt. Als dieser ausfiel, zahlten die Bundesländer die entstehenden Kosten in voller Höhe. In den letzten Jahren belief sich das auf ca. 3,8 Mio. € jährlich.

Durch das Übereinkommen wurde das geändert. Die Bundesländer werden von diesen Kosten, bis auf die Verwaltungskosten, entlastet. Die Schifffahrt ist bereit, diese Kosten zu übernehmen. Damit diese Regelung wirksam wurde, mussten mehrere Voraussetzungen erfüllt sein. Zuerst musste das Übereinkommen über die Abfallentsorgung von allen Mitgliedstaaten ratifiziert werden. Weiterhin sind innerhalb der Bundesrepublik die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen, um die notwendigen Mittel von der Schifffahrt zu erheben.

Regelungen des Übereinkommens

Zu den Abfällen gehören nach dem Übereinkommen:

- Öl- und fetthaltige Abfälle
- Abfälle aus dem Ladungsbereich
- Hausmüll
- Häusliches Abwasser
- und übriger Sonderabfall.

In dem Übereinkommen sind für die einzelnen Abfallarten unterschiedliche Wege für deren Beseitigung vorgesehen.

Die echten Abfälle wie Ladungsreste, Hausmüll, Sonderabfälle in fester Form werden an Land verbracht und dort entsprechend den geltenden Regelungen für die Abfallbeseitigung beseitigt.

Anders ist die Situation bei den flüssigen Abfällen, die dem Abwasserregime unterliegen. Dazu zählen:

- das Bilgenwasser
- das Waschwasser aus Laderäumen und
- das häusliche Abwasser auf Fahrgastschiffen.

Bilgenwasser

Die indirekte Bezahlung der Bilgenentölung musste beibehalten werden. Es blieb also nur der Weg, so wie er im Übereinkommen aufgeführt ist, die Schifffahrt bei der Abnahme anderer Leistungen zu verpflichten, diese Kosten zu decken. Dies sollte durch einen entsprechenden Aufschlag auf den gebunkerten Treibstoff geschehen.

Das auf den Motorschiffen anfallende Bilgenwasser ist mehr oder weniger stark mit Motorölen, Reinigungsmitteln u.ä. belastet und muss schadlos beseitigt werden. Schon 1958 wurden die ersten Bilgenentöler eingesetzt. Ihre Zahl stieg bis 1965 erheblich an. Am 09.02.1965 wurde der Wasserverband Bilgenentölungsverband im Sinne der Wasserverbandsverordnung als Auftragnehmer gegründet. Die Finanzierung erfolgte damals teilweise durch den Bund und teilweise durch die Länder. Der Bilgenentwässerungsverband beauftragte die Bilgenentölungsgesellschaft

mit der Durchführung der Maßnahme. Die BEG setzte verschiedene Boote ein. Im Augenblick sind insgesamt 8 Boote im Einsatz, die das Gebiet auf dem Rhein, den Kanälen, der Mosel, dem Main-Donau-Kanal und teilweise die Donau abdecken.

Für die Schifffahrt ist es wesentlich, dass die Abgabe des Bilgenöls während des Betriebes, also während der Fahrt möglich ist, da Liegezeiten als Stillstands Zeiten Kosten verursachen und damit das Ziel der kostenfreien Entsorgung gefährdet würde.

Nach der Abschaffung des Altölpfennigs und der Verpflichtung der Öllieferanten Altöl zu übernehmen, war die Finanzierung in der damaligen Form nicht mehr gesichert. Anfang der 90er-Jahre übernahmen die Bundesländer die vollen Kosten für die Entsorgung und trugen sie noch bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens. Die Zuschüsse der Bundesländer wurden jährlich in einem besonderen Bescheid gewährt. Es gibt von Seiten der Bundesländer keine vertragliche Regelung mit dem Bilgenentwässerungsverband, so dass die finanzielle Basis dieses Verbandes nicht auf Dauer gesichert ist.

Die Bilgentöler trennen das Öl-Wasser-Gemisch, speichern das Öl an Bord und leiten das gereinigte Wasser in den Rhein ein. Für diese Einleitung haben sie jeweils eine Einleitungserlaubnis, die in ihrem Fahrgebiet gilt. Im Wesentlichen sind die Kohlenwasserstoffe und der Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB) begrenzt.

Die Grenzwerte für den Kohlenwasserstoff werden durch die auf den Booten vorhandene Technik aus Abscheider und Ultrafiltrationsanlage sicher eingehalten.

Für die Weser, die Elbe und die Berliner Gewässer, um die größten Schifffahrtsgewässer der Bundesrepublik zu nennen, gibt es weitere Möglichkeiten der Bilgenentwässerung. Die Technik, die jeweils eingesetzt wird, ist auf die Gewässer abgestimmt. In den schwach fließenden Gewässern, insbesondere in den stehenden Gewässern in Berlin, ist eine Einleitung des gereinigten Abwassers nicht möglich.

Zukünftige Organisation

In Artikel 6 des Übereinkommens ist die Finanzierung der Annahmen und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle geregelt. Danach soll ein einheitliches Gebührensystem die indirekte Finanzierung der Kosten für die Entsorgung sicherstellen. Der Anreiz zur nichtordnungsgemäßen Entsorgung, d.h. zum Ablassen des Bilgenöles in das Gewässer, wird damit verringert.

Die organisatorische Aufgabe im Zusammenhang mit der Abwicklung der Regelungen nach Artikel 6 hat die innerstaatliche Institution zu übernehmen. Zu ihren Aufgaben gehört:

1. die Organisation der Entsorgung der fetthaltigen Schiffsabfälle,
2. die Finanzierung des Systems,
3. die Kontrolle, ob die Abwicklung ordnungsgemäß erfolgt.

Als nationale Institution ist der Bilgenentwässerungsverband benannt worden, der entsprechend große Erfahrungen mit diesem System innerhalb des Rheineinzugsgebietes hat. In den anderen Einzugsgebieten musste er nach Inkrafttreten des Übereinkommens die dort vorhandenen Systeme übernehmen.

Rechtliche Regelungen

Zur Ratifizierung des Übereinkommens hatte die Bundesregierung zwei Gesetzentwürfe beschlossen, die mit den Bundesländern abgestimmt wurden.

Das Ratifizierungsgesetz enthielt lediglich die Zustimmung der Bundesrepublik zu dem in Straßburg am 9. September 1996 unterzeichneten Übereinkommen.

Der 2. Gesetzentwurf, das Ausführungsgesetz, zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996, ist das für die Umsetzung des Übereinkommens wesentliche. In diesem Gesetz sind die Regelungen enthalten, die zur Ausfüllung des Übereinkommens notwendig sind. Dazu gehören:

- die Verpflichtungen der Häfen zur Übernahme der Abfälle,
- Regelungen zur Finanzierung der Annahme und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle,
- sowie einen umfangreichen Ordnungswidrigkeitenkatalog; mit dem die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens sichergestellt werden soll.

Mit diesen Gesetzen waren die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens von Seiten der Bundesrepublik gegeben. Die Verpflichtungen der verschiedenen an der Entsorgung beteiligten waren geregelt bis auf zwei Punkte: die Kostentragung der Verwaltungskosten und die Rechtsaufsicht.

Waschwasser

Für die Reinigung der Laderäume wird Wasser eingesetzt, das aus den Schiffen wieder beseitigt werden muss.

Es kann entweder auf die entladene Ladung aufgespritzt, einer Behandlungsanlage zugeführt oder in das Gewässer eingeleitet werden.

Die jeweils notwendigen Maßnahmen richten sich nach der Fracht und der Gefährlichkeit der jeweils aus den Laderäumen zu beseitigenden Stoffen. Sie sind in einer umfangreichen Tabelle im Übereinkommen festgelegt, die vom damaligen Landesumweltamt erarbeitet wurde. Überprüfungen und Gespräche mit den Entladern und den betroffenen Häfen hatten ergeben, dass diese Regelungen anwendbar waren. Im Laufe der Jahre wird man anhand der Erfahrungen allerdings diese Tabelle fortschreiben müssen.

Häusliches Abwasser

Das häusliche Abwasser auf den Fahrgastschiffen kann an bestimmten Stellen des Gewässers zu einer Belastung werden. Es ist deshalb notwendig, es schadlos zu beseitigen.

Hierzu bieten sich zwei Möglichkeiten. Das Abwasser kann in Sammeltanks der Schiffe gesammelt und dann an Land zur Reinigung in die öffentlichen Kanalisationsnetze abgegeben werden.

Eine andere Lösung bietet die Behandlung des Abwassers auf dem Schiff. Hierfür geeignete Techniken wurden damals entwickelt. Sie basieren auf der sog. Membrantechnologie. Damit besteht die Möglichkeit für die Fahrgastschiffahrt, diese Anlagen während der Fahrt einzusetzen. Sie sind damit von Landaufenthalten unabhängig.

Andere Abfälle

Nach der Ratifizierung der Urkunde wurden auch die anderen Regelungen des Übereinkommens für die Beseitigung der Ladungsreste, des Hausmülls, des häuslichen Abwassers, insbesondere von großen Personenschiffen, und für den Sonderabfall wirksam.

Nordrhein-Westfalen hat die Binnenschifffahrt bei der Lösung der Probleme mit drei Projekten unterstützt.

Die Bilgenentölungsboote wurden vor mehreren Jahren mit Aufbereitungsanlagen für das Bilgenöl mit der Membrantechnik ausgerüstet.

Die bisher für die Behandlung des Abwassers eingesetzten Kläranlagen erreichten bei weitem nicht die Leistung, die vom Übereinkommen gefordert wird. Das haben Untersuchungen des Hafens Basel ergeben. Deshalb wurde die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule beauftragt, die Schifffahrt durch die Erprobung von Kläranlagen, die auf der Basis der Membrantechnologie arbeiten, zu unterstützen und die Leistungsfähigkeit dieser Kläranlagen festzustellen. Die Ablaufwerte liegen in einem Bereich, der alle Anforderungen, auch die Anforderungen der Donaukommission für deren Flussgebiet, abdeckt. Schiffe, die mit diesen Anlagen ausgerüstet sind, können also auf beiden Stromgebieten ohne Behinderungen verkehren.

Die Praxisversuche wurden auf einem Schiff der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft fortgesetzt.

Das dritte Beispiel: Von dem Übereinkommen wurde die Sportschifffahrt nicht erfasst, aber auch diese legte Wert darauf, das umweltfreundliche Image der Schifffahrt zu stützen. Deshalb wurde im Hafen Düsseldorf eine Ver- und Entsorgungsstation mit finanzieller Unterstützung aus den Mitteln der Abwasserabgabe entwickelt und errichtet, die den Sportschiffen sowohl die Versorgung als auch die ordnungsgemäße Entsorgung von Abwasser, Bilge usw. ermöglicht.

Die Vorteile des Übereinkommens sind hoch, die die Schiffe durch diese einheitliche, in sich geschlossene Regelung über das gesamte Rhein-Einzugsgebiet haben. Sie können mit den Schiffen in den verschiedensten Stromgebieten fahren ohne auf unterschiedliche Regelungen, die eventuell ein anderes Verhalten oder gar eine andere Ausrüstung der Schiffe verlangen, zu treffen. Sie haben Sicherheit, dass Ihre Entsorgung im gesamten Stromgebiet gesichert ist.

Die Binnenschifffahrt ist auf einem guten Weg, das Bild einer guten Umweltverträglichkeit noch zu verbessern. Wie das heutige Jubiläum zeigt. Das muss aber durch eine entsprechende ökonomische Basis und Leistungsfähigkeit gesichert werden. Nur wenn beides zusammentrifft, können die ehrgeizigen Ziele erreicht werden.

ERINNERUNGEN

Herr Herman Verschueren, Mitglied der belgischen Delegation bei den
zuständigen Organen der ZKR und des CDNI

Originalsprache: Niederländisch

Meine Erinnerungen beziehen sich nicht so sehr auf das Zustandekommen des Übereinkommens, denn ich gehörte seinerzeit nicht zur belgischen Delegation, die an den Diskussionen teilgenommen hat, die zur Unterzeichnung des Übereinkommens im Jahr 1996 führten. Allerdings war ich danach schnell an der Vorbereitung der Ratifizierung und an der Umsetzung des Übereinkommens beteiligt, sowohl auf belgischer als auch auf internationaler Ebene.

Zunächst war dies in meiner Eigenschaft als leitender Beamter des Dienstes für die Regulierung der Binnenschifffahrt (Dienst voor Regeling der Binnenvaart DRB), eine halbstaatliche Einrichtung mit eigener Rechtspersönlichkeit, die vom belgischen Staat unabhängig ist. Diese Einrichtung stand unter der Verwaltung des Verkehrsministers und war neben der Marktordnung auch für die Umsetzung der europäischen Sanierungsmaßnahmen verantwortlich. Bei den ersten Diskussionen über die Umsetzung des Übereinkommens war beabsichtigt, diese Einrichtung zur Innerstaatlichen Institution zu ernennen. Ein Entwurf eines Kooperationsabkommens zwischen dem Staat, der Region Flandern, der Region Wallonien und der Region Brüssel-Hauptstadt wurde ausgearbeitet und der Genehmigungsprozess war schon weit fortgeschritten. Die europäische Liberalisierung des Binnenschifffahrtsmarktes führte jedoch Ende 1999 zur Auflösung dieser Einrichtung und das verbleibende Personal und die übrigen Aufgaben wurden vom Ministerium übernommen.

Auch danach blieb ich über das Ministerium an den Diskussionen beteiligt. Sie verliefen nicht reibungslos. Denn die Kompetenz für die Abfallbewirtschaftung lag nämlich bei den drei Regionen.

Eine Kooperationsvereinbarung blieb weiterhin notwendig, und es war nicht einfach, eine Einrichtung zu finden, die die Aufgabe einer Innerstaatlichen Institution erfüllen und das Vertrauen aller Partner gewinnen konnte. Schließlich haben wir seitens der föderalen Regierung vorgeschlagen, das Institut für Binnenschifffahrt (ITB) mit den Aufgaben einer Innerstaatlichen Institution zu betrauen. Das ITB ist ein gemeinnütziger Verein, aber mit einem paritätisch besetzten Vorstand aus Vertretern des föderalen Ministeriums und des Binnenschifffahrtsgewerbes. Dieser Vorschlag stieß auf Widerstand, aber mangels praktikabler Alternativen wurde nach langer Diskussion schließlich eine Einigung erzielt.

Das hat nicht alle Probleme gelöst. Sowohl in Belgien als auch in den anderen Vertragsstaaten gab es große Zweifel, ob ein Zahlungssystem mit Marken funktionieren könnte. Dies galt als viel zu schwerfällig und erschien in einer immer digitaleren Welt nicht mehr durchsetzbar.

Auf internationaler Ebene wurde ein Sonderausschuss (Excom) eingesetzt, um die Möglichkeiten einer wirksamen Umsetzung des Übereinkommens zu prüfen. Hauptziel war es dabei, die Erhebung der Entsorgungsgebühr über digitale Mittel anstelle der physischen Marken zu ermöglichen.

Dies führte schließlich zum EPS-System, bei dem die Zahlung mit einer Karte an einem Terminal erfolgt. Auch dieses Ergebnis wurde nicht problemlos erreicht. Ich erinnere mich an die schwierigen Gespräche mit dem Bunkergewerbe, das es für unannehmbar hielt, dass die Bunkerstationen neben der Brennstofflieferung weitere Aufgaben und Kontrollen durchführen sollten.

Zudem bestand auch das Problem der Ratifizierung des Übereinkommens. Einige Länder hatten es bereits ratifiziert, aber das Übereinkommen konnte erst in Kraft treten, nachdem alle Länder diesen Schritt durchgeführt hatten. Belgien folgte als das letzte Land und die Ratifizierung musste auf der Grundlage des ursprünglichen Textes (mit den Marken) erfolgen, während es inzwischen auf internationaler Ebene ein Abkommen über das EPS-System gab. Wir mussten uns daher dafür einsetzen, dass die Konferenz der Vertragsparteien den Text so schnell wie möglich nach Inkrafttreten des Übereinkommens ändert.

Schließlich wurde das Zustimmungsgesetz vom 19. Juni 2008 in Belgien verabschiedet. Grundsätzlich hätte Belgien seine Ratifizierungserklärung auf dieser Grundlage hinterlegen können. Das Problem war jedoch, dass die Ausarbeitung des EPS-Systems noch nicht abgeschlossen war und daher keine sofortige Umsetzung möglich war.

Über Excom wurde Belgien aufgefordert, seine Ratifizierungsurkunde nicht unmittelbar zu hinterlegen, sondern erst dann, wenn alle Hindernisse für die Inbetriebnahme des Systems aus dem Weg geräumt sind. So wurde im September 2009 die belgische Ratifizierungsurkunde hinterlegt und trat das Übereinkommen am 1. November 2009 in Kraft.

Der Rest der Geschichte ist Ihnen bekannt. Noch bis Ende 2017 war ich sehr eng in die CDNI-Arbeitsgruppe und in die Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens eingebunden. Auch in Belgien bin ich weiterhin mit der Arbeit des CDNI-Übereinkommens verbunden geblieben, sowohl über das Ministerium (das inzwischen seit längerem unter der Bezeichnung FÖD Mobilität und Verkehr geführt wird) als auch in meiner Eigenschaft als Vorsitzender des Verwaltungsrates des ITB.

Hiermit hoffe ich also, dass ich einige Hintergrundinformationen zu meiner Beteiligung am CDNI-Übereinkommen vermitteln konnte. Ich wünsche Ihnen und Ihren Mitarbeitern sowie allen Delegationsmitgliedern der Vertragsparteien eine schöne Feier zum 10-jährigen Bestehen des Übereinkommens. Ich wünsche Ihnen allen auch viel Inspiration, dieses Übereinkommen noch weiter zu entwickeln und, wenn möglich, auf andere Staaten auszudehnen. Für die Umwelt kann dies nur von Vorteil sein.

VON ANFANG AN DABEI ...

Herr Georg Hötte, Vertreter des Gewerbes

Originalsprache: Deutsch

Innerhalb einer für die Vorbereitung eines internationalen Übereinkommens in einem so schwierigen Themenfeld und mit so vielen verschiedenen betroffenen Parteien unglaublich kurzen Zeitraums von gut fünf Jahren, wurde dann das CDNI erarbeitet und 1996 von den Rheinanliegerstaaten und Luxemburg unterzeichnet.

Eigentlich war es ja eine Zwillingengeburt, die fast zeitgleich in den Niederlanden und Deutschland Mitte der 80er Jahre eingeleitet wurde. In den Niederlanden wurden die Vereinbarungen zu Abfällen aus der Tank- und Trockenschiffahrt entwickelt und unterzeichnet, in Deutschland wurde von einer kleinen Arbeitsgruppe im Rahmen der „Länder Arbeitsgemeinschaft Wasser“ (LAWA), in der neben den Ländervertretern auch das Bundesverkehrsministerium und ein ständiger Gast aus dem Bereich des Binnenschiffahrtsgewerbes vertreten war, das „Gesamtentsorgungskonzept Binnenschiffahrt“ entwickelt. Federführend waren dabei der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, Herr Abteilungspräsident Haendel, für die Verwaltung und Herr Hötte als Vertreter des Schiffahrtsgewerbes. Bereits in diesem Konzept wurde nach verschiedenen Abfallarten, nämlich Altöl/Bilgenöl, Abfälle aus dem Ladungsbereich, Sonderabfall – Kleinmengen, Hausmüll und häusliche Abwässer differenziert.

Es waren die Niederlande, die den Gedanken einer internationalen Regelung als Erste in die ZKR getragen haben. Gerade aufgrund der nationalen Vorarbeiten konnte Deutschland diesen Vorstoß aufgreifen und massiv unterstützen. Der Gedanke eines im Rahmen der ZKR zu entwickelnden internationalen Übereinkommens für die geregelte Entsorgung der in der Rheinschiffahrt anfallenden Abfälle war damit nicht nur geboren sondern schon auf den Weg gebracht.

In der ZKR wurde das Thema „Abfälle“ zunächst im Polizeiausschuss beraten, denn in der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung waren schließlich auch schon Umweltvorschriften, insbesondere die zur Bilgenentölung, enthalten. Sehr rasch aber wurde erkannt, welches Potential und welchen Stellenwert dieser Themenkreis in der binnenschiffahrtspolitischen Diskussion einnehmen würde. Daher wurde aus der im Rahmen des Polizeiausschusses eingesetzten Arbeitsgruppe sehr bald schon ein eigener Ausschuss, der die Inhalte der künftigen Regelung erarbeitete. Erkannt wurde auch, dass die Arbeiten zwar im Schoß der ZKR erfolgen konnten, die Regelungen an sich aber am besten in einem gesonderten internationalen Übereinkommen getroffen werden sollten. Dafür sprachen viele Gründe, insbesondere dass auch Regelungen zu treffen waren, die über den hergebrachten Kompetenzbereich

der ZKR hinausgehen, also z. B. Landanlagen betreffen, und Einmütigkeit darüber bestand, dass die Regelungen möglichst auch weit über den Rheinbereich hinaus Anwendung finden sollten.

Innerhalb einer für die Vorbereitung eines internationalen Übereinkommens in einem so schwierigen Themenfeld und mit so vielen verschiedenen betroffenen Parteien unglaublich kurzen Zeitraums von gut fünf Jahren, wurde dann das CDNI erarbeitet und 1996 von den Rheinanliegerstaaten und Luxemburg unterzeichnet. Dass es dann noch 13 Jahre dauerte, bis das Übereinkommen zumindest zum Teil in Kraft trat, lag an den schwierigen Ratifizierungsverfahren in den beteiligten Staaten, bei denen nochmals deutlich wurde, dass von allen durch das Übereinkommen betroffenen Parteien mutige Schritte bei ihrem jeweiligen Beitrag zur Festigung des guten Rufes der Binnenschifffahrt als umweltschonender Verkehrsträger verlangt wurden. 2011 dann trat zuletzt auch der Teil A des CDNI¹ in Kraft, der wegen seines ausgeklügelten Finanzierungssystems besonders viel Vorbereitung verlangte.

Heute funktionieren die mit dem CDNI eingeführten Mechanismen zur geordneten Abfallbeseitigung in der Binnenschifffahrt insgesamt gut und effektiv. Insbesondere ist hervorzuheben, dass die Regelungen von den Beteiligten, bei aller Kritik im Einzelnen, die in den zuständigen Gremien geprüft und ggf. für Verbesserungen genutzt wird, anerkannt und als hervorragendes Instrument im Bereich der Abfallbeseitigung genutzt wird. Deutlich wird dies insbesondere auch dadurch, dass das CDNI weitgehende Vorbildfunktion auch für die entsprechenden Regelungen im Donaauraum geworden ist, wobei eine komplette Übernahme der Regelungen durch einen Beitritt der Donaustaaten zum CDNI derzeit noch durch unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich der Finanzierung des Teils A des CDNI verhindert wird.

¹ In der Anwendungsbestimmung wird nach der Herkunft der Schiffsabfälle und der Verantwortlichkeit der Beteiligten unterschieden: öl- und fetthaltige Abfälle (Teil A), Abfälle aus dem Ladungsbereich (Teil B) und sonstige Abfälle (Teil C).

Insgesamt ist festzustellen, dass mit dem CDNI die erste internationale Regelung zum Umgang mit Abfällen aus dem Binnenschiffahrtsbereich geschaffen wurde, die auch für andere Verkehrsbereiche Vorbildfunktion haben könnte. Gerade der im CDNI zum Ausdruck kommende Solidargedanke bei der Finanzierung der im Zusammenhang mit dem Transport entstehenden Kosten der Abfallbeseitigung könnte wegweisend sein, damit tatsächlich auch alle, die ein Transportmittel betreiben, nutzen, an ihm verdienen oder in anderer Weise am Transportsystem beteiligt sind, ihre Mitverantwortung am Entstehen der Abfälle anerkennen und für die Übernahme ihres Teils der Beseitigungskosten einstehen.

*Runder Tisch mit den Gründungsmitgliedern am 17. Dezember 2019 im Großen Saal
des Palais du Rhin in Straßburg*

© Bildnachweis – mit freundlicher Genehmigung der DRAC Grand Est/französisches Ministerium für Kultur



SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RUNDENTISCHES (17. DEZEMBER 2020)



WELCHE WÜNSCHE HABEN DIE GRÜNDUNGSMITGLIEDER AN DAS CDNI 2030?

Am Ende des bemerkenswerten Runden Tisches im Rahmen der Feierlichkeiten zum 10-jährigen Bestehen des CDNI wurden die anwesenden Gründungsmitglieder vom Moderator Winfried Kliche (deutsche Delegation) gebeten, ihre Wünsche an das CDNI im Jahr 2030 zu äußern.

Herr Winfried Kliche:

Meine Dame, meine Herren, Ich würde jetzt die Schlussrunde einläuten wollen mit einer Frage, die ich gern an jeden von Ihnen richten möchte: Welche Wünsche haben Sie an das CDNI 2030?

Herr Albert Jan Veraart:

Zwei Dinge möchte ich nennen.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts oder sogar noch früher hatten wir regelmäßigen Kontakt zu diesem Übereinkommen mit der Donaukommission und ich habe aus Ihrer Berichterstattung heute mitbekommen, dass es immer noch Beratungsgegenstand ist. Seinerzeit hat die Donaukommission den Wunsch geäußert, dem CDNI beizutreten. Mein Wunsch ist, dass das Übereinkommen auch das Donaugebiet innerhalb der nächsten zehn Jahre erfasst. Was bedeutet, dass das CDNI angepasst werden muss.

Und das Andere ist, was damals keine Rolle spielte: Die Abgase, die von der Binnenschifffahrt kommen. Ich habe verstanden, dass Sie kurz davor stehen auch das zu regeln und mein Wunsch ist, dass das auch noch wirklich geregelt wird.

Frau Clothilda Maria Zwartepoorte:

Ich denke und hoffe für alle, die jetzt aktiv sind, dass aus dieser Diskussion die Arbeitsweise der ZKR deutlich geworden ist, die für das Zustandekommen des Übereinkommens wichtig war.

Wir hielten stets Rücksprache mit dem Gewerbe und waren auf der Suche nach den besten Lösungen für die Umwelt und die praktische Umsetzbarkeit, aber auch für die Kosten.

Mein Wunsch für das CDNI in den nächsten zehn Jahren wäre, diese Arbeitsweise gemeinsam mit all denen, die das tatsächlich umsetzen müssen, auch beibehalten zu können. Damit Ergebnisse so unbürokratisch wie möglich und praktisch orientiert erzielt werden können.

Herr Gérard Criqui:

Mein Wunsch wäre, dass für den Teil A binnen zehn Jahren 20-30% mehr Einnahmen bei gleichen Gebühren entstehen, weil auch 20 bis 30% mehr Schiffe auf dem Rhein fahren werden. Das wäre mein, vielleicht etwas utopischer, Wunsch.

Herr Dr. Eckhart Treunert:

In der Politik ist im Augenblick Klimaschutz und Luftreinhaltung das große Thema. Im Kölner Bereich ist die Politik gerade dabei die Schifffahrt als Schuldigen für die ganze Malaise zu entdecken. Es wäre aber wünschenswert, dass man auch die Abgasfragen in das Übereinkommen mit einbaut, damit man der Politik etwas entgegenhalten kann.

Herr Peter Reutlinger:

Dr. Treunert hat das Stichwort gebracht: Wir hatten kürzlich Wahlen und die Grünen haben sehr stark zugelegt. Es gab heftige Diskussionen auch mit Wirkung für die Landesregierung.

Ich erhoffe mir, dass aufgrund dieser Diskussion und bei Gedanken an den Klimaschutz auch an die gute Schifffahrt gedacht wird und was sie schon immer umweltschutzmäßig gebracht hat.

Herr Georg Hötte:

Eigentlich ist es schwer diesem Strauß von Wünschen etwas Eigenes hinzuzufügen. Ich würde mich aber dem anschließen, was Frau Zwartepoorte gesagt hat. Zum Einen dass Regelungen zukünftiger Art, egal wofür, in demselben Geist erarbeitet werden wie es damals der Fall war: In gemeinsamer Arbeit zwischen Verwaltungen und Gewerbe, immer im Dialog stehend, und dass die Ideen, die dabei eingebracht werden, immer auch Berücksichtigung finden. Dabei ist mir Eines wichtig: Dieser Grundgedanke des CDNI, dass alle am System Binnenschiffahrtstraßen Beteiligten für die auftretenden Probleme und für die Dinge, die in Zukunft gelöst werden müssen, solidarisch Lösungen finden.

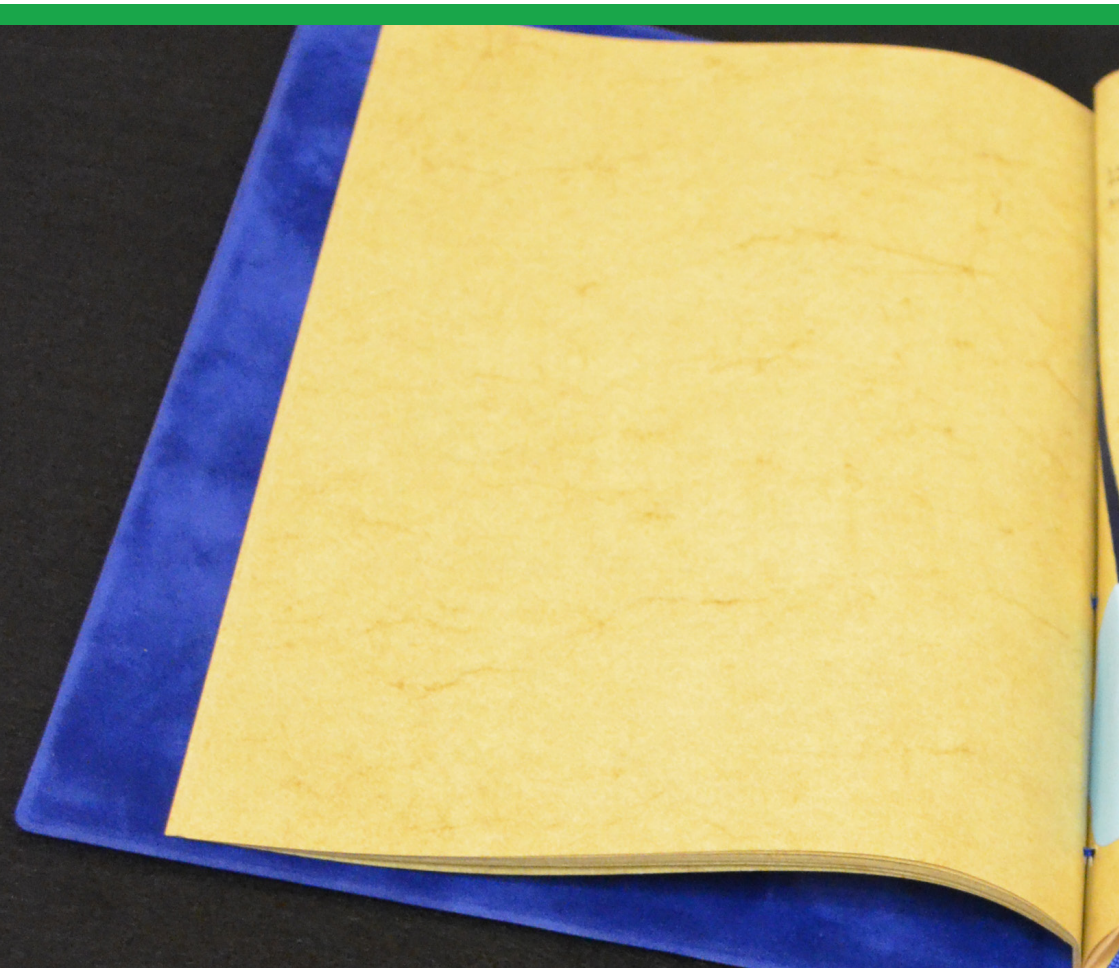
Herr Hans van der Werf:

Persönlich glaube ich, dass die Binnenschiffahrt ein großes Interesse daran hat, ihrem Merkmal „umweltfreundlich“ auch in dieser Hinsicht mal in die Augen zu schauen um zu sehen, ob man diese Abfälle insbesondere in Teil A, B und C mehr in den Griff bekommt. Und vielleicht darf ich die Wünsche von Herrn Criqui insofern paraphrasieren, dass bei der Steigerung der Beförderung über Binnenwasserstraßen, die er sich vorstellt, der Tarif insofern gleich bleibt, als die Binnenschiffahrt es schafft, die Menge und die erforderliche Entsorgung von Abfällen dafür soweit zurück zu fahren, dass man nicht mehr Einnahmen braucht.

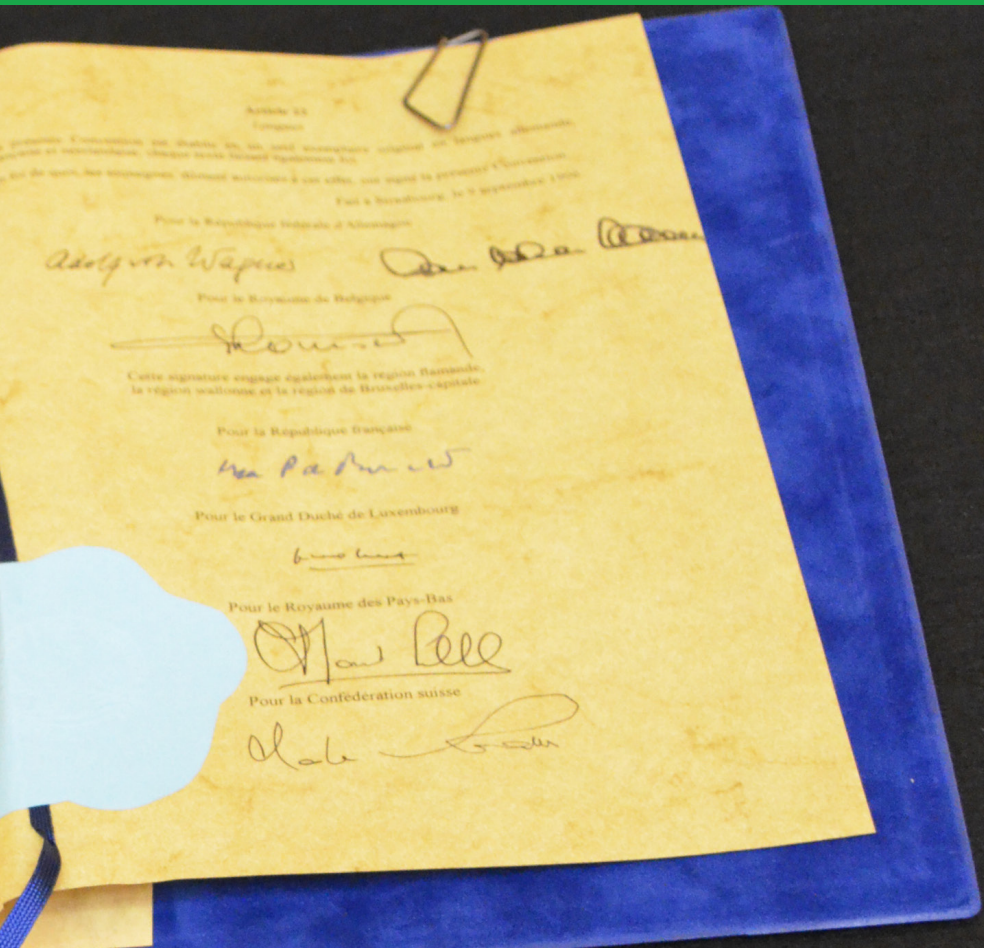
Herr Winfried Kliche:

Dankeschön, meine Dame, meine Herren, das soll der runde Tisch gewesen sein. Mir bleibt Ihnen für die vielen Informationen, die Sie uns gegeben haben und für Ihre Gelassenheit zu danken, die Sie uns allen und vor allem mir gegenüber gezeigt haben, denn ich habe Sie ja mit Fragen gequält, die Sie im Voraus nicht kannten: Das ist heutzutage in der Politik völlig unüblich, dort bekommen die zu Interviewenden alle Fragen mindestens zwei Tage vorher und können sich dann darauf vorbereiten. Das zeigt wie viel Engagement Sie in diesem Thema gehabt haben und noch haben, obwohl Sie lange nicht mehr dafür zuständig sind.

*Das von den sechs Vertragsparteien unterzeichnete Original des Übereinkommens,
aufbewahrt im Departementarchiv Bas-Rhin in Straßburg (Frankreich)*



AUTORENVERZEICHNIS





Herr Georg Hötte, geb. 1951, ist Rechtsanwalt und hat seine Tätigkeit in der Binnenschifffahrt 1982 beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) in Duisburg, der Gewerbevertretung der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen, aufgenommen. Bereits Mitte der 80er Jahre wurde er in die Geschäftsführung des BDB berufen und zugleich zum Geschäftsführer des Bilgenentwässerungsverbandes (BEV) sowie als Sekretär der Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt bestellt. 1994 wechselte Herr Hötte sodann

zur heutigen Reederei Rhenus PartnerShip, wo er bis zu seinem Ausscheiden 2015 aus dem aktiven Dienst als Geschäftsführer tätig war.

Seit Mitte der 80er Jahre war Herr Hötte mit dem Thema „Abfallbeseitigung aus dem Bereich der Binnenschifffahrt“ befasst, nicht nur als Geschäftsführer des BEV, sondern zunächst auch als ständiger Gast des zuständigen LAWA-Ausschusses, der das „Gesamtentsorgungs-konzept Binnenschifffahrt“ in der zweiten Hälfte der 80er Jahre entwickelt hat, sodann ab Mitte der 90er Jahre bis heute als Gewerbevertreter und Mitglied der deutschen Delegation im Abfallausschuss der ZKR und später auch bei der Donaukommission. Gleichzeitig nimmt er seit 2016 das Amt des Vorstehers des BEV wahr, der inzwischen als Innerstaatliche Organisation Deutschlands im Rahmen des CDNI fungiert.



Herr Winfried Kliche, Jahrgang 1954, studierte Elektroniktechnologie und Feingerätetechnik an der technischen Universität Dresden und war bis 1990 als wissenschaftlicher Angestellter tätig. Am 3.10.1990 begann Herr Kliche seine Tätigkeit in der Bundesanstalt für Gewässerkunde Koblenz zuerst im technischen Bereich und ab 1996 mehr und mehr im Umweltbereich auf dem Gebiet schiffahrtsbedingte Lärm- und Luftschadstoffemissionen/-immissionen.

Im Jahr 2003 wechselte Herr Kliche in das Referat Sicherheit und Umweltschutz in der Binnenschifffahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Er wurde Referent für Fragen der technischen Schiffsicherheit und des Umweltschutzes. Seit 2011 war Herr Kliche stellvertretender deutscher Kommissar bei der ZKR.

2009 nahm er seine Tätigkeiten im Rahmen der Abfallentsorgung von Binnenschiffen auf. Er wurde Leiter der deutschen Delegation beim CDNI und bei der Expertengruppe Schiffsbetriebsabfälle der Donaukommission. Das besondere Engagement von Herrn Kliche liegt im Bestreben, die Staaten der Donaukommission zur Einführung des CDNI zu bewegen. Herr Kliche fungierte als Initiator bei der Erarbeitung von Regelungen zu Bordkläranlagen für Fahrgastschiffe, die heute Bestandteil des technischen Standards ES-TRIN¹ sind. Ein weiteres großes Anliegen ist es ihm, dass die Vorschriften zum Verbot des Einleitens häuslicher Abwässer von aktuell 50 auf zeitnah 12 Personen herabgesetzt werden.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Abgasvorschriften war Herr Kliche für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in den Expertengruppen der Europäischen Union tätig.

Bei all seinen Tätigkeiten liegt sein Schwerpunkt neben der fachlichen Aufgabe auf einer engen Zusammenarbeit mit dem Gewerbe und der Industrie, dem Beseitigen von Hindernissen in der praktischen Umsetzung und einer umfangreichen Information der interessierten Kreise.

Herr Kliche hat am 31. März 2020 seine berufliche Tätigkeit beendet und ist in den Ruhestand eingetreten.

¹ *Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe*



Katrin Moosbrugger ist ausgebildete Juristin mit den Schwerpunkten französisches, deutsches und europäisches Recht und Absolventin der Ecole Nationale d'Administration (ENA). Nach ihrem Abschluss wechselte sie in das französische Umweltministerium. Ab dem Jahr 2007 konzentrierten sich ihre Aufgaben als Referatsleiterin und dann als Stellvertreterin des Unterabteilungsleiters auf das Personalwesen und anschließend auf den Bereich Transport (insbesondere Häfen und Binnenschifffahrt) sowie auf den Umweltschutz. Als Sachverständige für Frankreich hat sie

wichtige Beiträge zu den Arbeiten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) geleistet, insbesondere im Rahmen der ersten Schritte zur Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI). Darüber hinaus führte sie 2011 den Vorsitz der Konferenz der Vertragsparteien.

Seit Januar 2013 ist Katrin Moosbrugger stellvertretende Generalsekretärin der ZKR und Exekutivsekretärin des CDNI. Sie ist fest von dem gemeinsamen Ansatz dieses Übereinkommens überzeugt, das die Grundlagen für einen harmonisierten internationalen Rechtsrahmen, aber auch für die tägliche Zusammenarbeit in der Praxis schafft. Sie hat mit ihrem tatkräftigen Einsatz dazu beigetragen, das CDNI nachhaltig in das digitale Zeitalter zu führen. In enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren hat sie vor allem die Entwicklung und Umsetzung des elektronischen Bezahlsystems SPE-CDNI 2.0 geleitet, dessen neue digitale Funktionalitäten den Alltag der Nutzer immer einfacher gestalten.

Die ECO-Karte, die von allen Fahrzeugen im Vertragsgebiet des CDNI genutzt wird, funktioniert nun kontaktlos und ermöglicht die Nutzung von weiteren Dienstleistungen (z. B. Zugang zu Strom und Wasser an Land).

Darüber hinaus ist das CDNI heute über die Binnenschifffahrt hinaus als eigenständiges internationales System bekannt, das als wegweisend für die Anwendung des Verursacherprinzips gilt und Modellcharakter für eine digitalen Innovation hat. Katrin Moosbrugger hat sich auch für die Zugänglichkeit und Verständlichkeit der Vorschriften eingesetzt, indem sie die Einführung anderer

innovativer digitaler Instrumente wie WaSTo (Waste Standards Tool) und die Karte der Annahmestellen mit Geolokalisierung gefördert hat, damit die betroffenen Akteure die Vorschriften des CDNI besser verstehen und anwenden können.

Katrin Moosbrugger organisierte und unterstützte die diplomatischen und technischen Verhandlungen, die 2017 zur Verabschiedung der ersten Änderung des Übereinkommens führten, um die Freisetzung der Reste flüssiger Ladung in die Atmosphäre zu verbieten. Diese Änderung, die den internationalen und europäischen Bestrebungen nach Umweltschutz und Emissionsminderung entspricht, befindet sich derzeit im Ratifizierungsverfahren. Die ersten Ratifikationsurkunden wurden von den Vertragsparteien im Jahr 2020 bei der ZKR hinterlegt.

Darüber hinaus vertritt Katrin Moosbrugger in ihrer Eigenschaft als Exekutivsekretärin regelmäßig die Interessen des CDNI bei internationalen Organisationen und anderen Flusskommissionen. Sie hat aktiv dazu beigetragen, dass dieses noch junge Übereinkommen auf europäischer Ebene wahrgenommen und gewürdigt wird.



Herr Dr. Eckhart Treunert, geb. 1940, ist studierter Bauingenieur Fachrichtung Wasserwirtschaft. Von 1971 war Herr Treunert bis zum Jahr 1986 Referatsleiter und Gruppenleiter im Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen. Nach seiner Promotion im Jahr 1983 leitete er ab 1986 das Referat Abwasser im Umweltministerium NRW und war zeitweise Vorsitzender des Abwasserausschusses der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser und des Abwasserausschusses der Deutschen Kommission zur Reinhaltung des Rheins. Seit 2005 im Ruhestand.

Herr Dr. Treunert war am Aufbau des CDNI beteiligt.



Herr Hans van der Werf studierte Schiffsbaukunde und niederländisches Recht. Einige Jahre bekleidete Herr van der Werf unterschiedliche Positionen im Rahmen der Schiffbau-Organisation CEBOSINE, dabei war er insbesondere mit der Forschungscoordination betraut. 1987 machte Herr van der Werf den Schritt in die Binnenschifffahrt, wo er, unter anderem, die Leitung des Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) in Rotterdam und des Generalsekretärs der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR) innehatte. In der ersten Position war er für

das Thema Abfallwirtschaft in der Binnenschifffahrt verantwortlich und trug zur Gründung des nationalen Instituts SAB bei, dessen erster Direktor er werden sollte. Im Jahr 1994 folgte die Ernennung zum Stellvertretenden Generalsekretär der ZKR und 18 Jahre später zum Generalsekretär der ZKR. Dieses Amt bekleidete er von 2012 bis Oktober 2016. Im Sekretariat hat sich Herr van der Werf insbesondere im Rahmen der Betreuung von Wirtschafts- und Umweltschutzfragen ausgezeichnete Verdienste erworben. So hat er bei der Einführung und Umsetzung des CDNI-Übereinkommens, auch in seiner Funktion als Exekutivsekretär der Gremien, eine bedeutende Rolle gespielt.



Herr Albert Jan Veraart studierte Bauingenieurwesen an der Technischen Universität in Delft, wo er 1970 sein Diplom erhielt. Seit 1970 bekleidete Herr Veraart verschiedene Positionen beim Rijkswaterstaat, zuerst in der Abteilung Wasserhaushalt und Flusshydrologie bis er 1985 die Leitung der Abteilung Schifffahrt der Direktion Bovenrivieren in Arnheim übernahm. Ab 1993 war Herr Veraart als Koordinator des Hauptwasserstraßennetzes bei der Hauptabteilung Infrastruktur von Rijkswaterstaat in Den Haag tätig. Von 2004

bis 2005 beriet er den Studiendienst Verkehr und Transport von Rijkswaterstaat in Rotterdam in Sachen Wasserstraßen- und Schifffahrtsangelegenheiten. Ab 1985 beriet er als Sachverständiger für Schifffahrtsfragen der niederländischen Delegation die ZKR. Von 1995 bis 2005 bekleidete er das Amt des Rheinkommissars mit Zuständigkeit für technisch-nautische Fragen und Umweltfragen.

Herr Herman Verschueren, geboren 1955, ist Wirtschaftswissenschaftler mit dem Spezialgebiet Verkehrswirtschaft. Nach Abschluss seines Studiums an der Universität Antwerpen im Jahr 1978 begann Herr Verschueren seine berufliche Laufbahn beim Amt für Binnenschiffahrtsregulierung, wo er von 1989 bis 1999 als Kommissar tätig war. Von 2000 bis 2003 beriet er das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und wechselte dann in den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Verkehr. Dort bekleidete er bis 2008 das Amt des Direktors Binnenschiffahrt, und war bis 2012 als Leitender Berater bei der Generaldirektion Landverkehr und bis zu seiner Pensionierung als Leitender Berater bei der Generaldirektion Schifffahrt bis Februar 2018 tätig. Seitdem ist er neben seinem Engagement als Leitender Ehrenberater, Ehrenvorsitzender des belgischen Instituts für Binnenwasserstraßen (Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren, ITB), wo er seit 1991 Mitglied und von 2006 bis 2018 Verwaltungsratsvorsitzender war.

Als Mitglied der belgischen Delegation war Herr Verschueren von 2000 bis 2017 bei der ZKR tätig und hat an der Vorbereitung der Ratifizierung sowie an der Umsetzung des Übereinkommens mitgewirkt. Bis Ende 2017 war Herr Verschueren in die CDNI-Arbeitsgruppe und in die Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens eingebunden. Auch in Belgien beteiligte er sich weiterhin an der Arbeit des CDNI-Übereinkommens, sowohl über das Ministerium als auch in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Verwaltungsrates des ITB.



Frau Clothilda Maria Zwartepoorte ist ausgebildete Juristin. Nach Abschluss ihres Masterstudiums im Jahr 1982, trat sie in den Dienst des niederländischen Ministeriums für Wohnungswesen, Raumplanung und Umwelt. 1988 wechselte sie ins Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft und hatte dort verschiedene Positionen inne, u.a. von 1997 bis 2000 als stellvertretende Direktorin des Verkehrssektors/Generaldirektion für Güterverkehr; auch als amtierende Direktorin wegen des Ausscheidens des Direktors am 1. April 2000. Seit 2001 war Frau Zwartepoorte

Direktorin für Klimawandel und Industrie beim Ministerium für Wohnungsbau, Raumplanung und Umwelt. Von 2004 bis 2009 im Stadtrat der Gemeinde Leidschendam-Voorburg war Frau Zwartepoorte mit den Ressorts Bildung, Jugend und Kinderbetreuung, Kunst und Kultur, soziale Kultureinrichtungen, Wirtschaft und Beschäftigung, Tourismus und Erholung betraut, wie auch im Projektstadtrat Sijtwende. Im Jahr 2009 erfolgte der Wechsel ins Ministerium für Wohnungsbau, Raumplanung und Umwelt, wo sie als Direktorin verschiedene Projekte leitete, einschließlich als Vermittlerin zwischen VNG und der Industrie im Streit um die Kunststoffsammlung. 2010 trat sie in den Dienst des Innenministeriums als Direktorin für Wissen und Exploration bis 1. August 2011. Zuletzt bekleidete sie verschiedene Vorstandspositionen in Leidschendam-Voorburg.

Als Sachverständige leistete sie von 1988 bis 1997 einen aktiven Beitrag zu den Arbeiten der Zentralkommission, wo sie seit 1991 das Amt der Kommissarin innehatte.

ÜBER DAS CDNI

Das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ist seit dem 1. November 2009 in sechs Vertragsstaaten (Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz) in Kraft. Das Übereinkommen hat den Schutz der Umwelt und insbesondere den Gewässerschutz zum Ziel. Zu diesem Zweck legt das Übereinkommen Bestimmungen fest für:

- **die Förderung der Abfallvermeidung,**
- **die organisierte Entsorgung dieser Abfälle durch Abgabe an Annahmestellen** entlang des Wasserstraßennetzes,
- **die Sicherstellung einer internationalen Finanzierung** dieser Initiativen unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips,
- **die Durchführung von Kontrollen** über die Einhaltung des Einleitungsverbots der betroffenen Abfälle in Oberflächengewässer.

Eine der Änderungen am Übereinkommen, die zurzeit Gegenstand eines laufenden Ratifikationsverfahren ist, betrifft die Annahme von gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung, um so einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Informationen und Veröffentlichungen auf der Website

Zum besseren Verständnis und zur Anwendung des CDNI werden verschiedene Tools und Informationen regelmäßig auf der Website aktualisiert.

Animationsfilm

Alles über das CDNI in 6 Minuten:

<https://www.youtube.com/watch?v=8x84Hf2Or9k>



Interaktive Übersichtskarte über die Annahmestellen

Die Nutzer können mit einer Filterfunktion die Annahmestelle lokalisieren, die ihrem Standort am nächsten liegt und ihren Bedürfnissen am besten entspricht.

Merkblätter für die Nutzer

Die Merkblätter für das Schifffahrtsgewerbe werden sorgfältig von Sachverständigen erarbeitet und auf der Website veröffentlicht:

- Merkblatt über den Umgang mit Abfällen aus dem Ladungsbereich
- Merkblatt über Einheitstransporte / kompatible Transporte / spezielle Schiffstypen zur Vermeidung von Schiffsbetriebsabfällen

WaSto (Waste Standards Tool)

Die Anwendung der Entladungsstandards des CDNI wird durch WaSto (Waste Standards Tool) erleichtert. Mit Hilfe einer Suchmaschine können Sie mit diesem elektronischen Tool schnell den vorgeschriebenen Entladungsstandard für die beförderte Güterart finden. Für jede Güterart gibt es ein Informationsblatt, das die Gesundheits- und Umweltrisiken beschreibt: <https://wasto.cdni-iwt.org/>

FAQ

Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQ) werden regelmäßig auf der Website www.cdni-iwt.org unter dem Menüpunkt „FAQ“ veröffentlicht. Diese Antworten sollen die Anwendung des CDNI erleichtern und zu einer einheitlichen Auslegung beitragen.

Andere Veröffentlichungen

Im Sinne der Transparenz gegenüber den betroffenen Akteuren und der interessierten Öffentlichkeit finden sich auf der Website des CDNI noch weitere Veröffentlichungen:

- die von der Konferenz der Vertragsparteien angenommenen Beschlüsse,
- die Tagesordnung der Sitzungen,
- die Pressemitteilungen und aktuelle Neuigkeiten,
- die Jahresberichte über die Bewertung der Entsorgungsgebühr,
- das zweijährige Arbeitsprogramm.

IMPRESSUM

Das Sekretariat des CDNI wird vom Sekretariat der Zentralkommission der Rheinschifffahrt (ZKR) geführt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Sekretariat der CDNI

Katrin Moosbrugger (Exekutivsekretärin)
Charline Daloze (Referentin)
Lucie Fahrner (Kommunikationsbeauftragte)
Martine Gerolt (Projektassistentin)
Pierre Elchinger (Projektassistent)
Kontakt: secretariat@cdni-iwt.org

Übersetzung

Christophe Hener und Laurence Wagner (Französisch)
Bettina Achhammer und Pauline de Zinger (Deutsch)
Harm Diepenbroek und Pauline de Zinger (Niederländisch)
Howard Gleave (Englisch)

www.cdni-iwt.org

Impressum: Dezember 2020

Bei der Abfassung des vorliegenden Dokuments wurde durch ein zurückhaltendes digitales Layout auf die Ökobilanz der Veröffentlichung geachtet: Eine größtenteils einfarbige Gestaltung der Seiten, wenige Fotos und Abbildungen sowie eine Schriftart mit geringem Tintenverbrauch beim Ausdrucken. Wenn Sie diesen Band ausdrucken möchten, empfehlen wir Ihnen, die schwarz-weiße Version zu wählen und im Entwurfsmodus zu drucken.

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
2, place de la République - CS 10023 - F-67082 STRASBOURG Cedex

www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org

ISBN 979-10-90735-47-7

EXEKUTIVSEKRETARIAT DES CDNI
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Palais du Rhin

2 place de la République - CS10023
F-67082 Strasbourg Cedex
+33 (0)3 88 52 20 10
secretariat@cdni-iwt.org
www.cdni-iwt.org

