



CDNI

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

TEIL A

**BERICHT DER IAKS ÜBER DIE JÄHRLICHE
BEWERTUNG DES FINANZIERUNGSSYSTEMS
UND VORSCHLAG FÜR DEN BETRAG
DER ENTSORGUNGSGEBÜHR 2026
(ARTIKEL 10 UND 14)**

Teil A
Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und
Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2026
(Artikel 10 und 14)

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2023

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren der Annahme und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurden. Dennoch wurde ab 2015 ein kontinuierlicher Anstieg der Kosten beobachtet, der keine größeren Auswirkungen auf das System hatte, da die Einnahmen bis 2017 parallel dazu anstiegen.

Das Jahr 2018, das durch eine Niedrigwasserperiode gekennzeichnet war, wurde mit einem Defizit von rund einer Million Euro abgeschlossen.

Die Güterbeförderung auf dem Rhein ging im letzten Quartal im Vergleich zum selben Zeitraum 2017 um 30% zurück.

Im Gesamtjahr 2018 ging der Güterverkehr (dem Volumen nach) auf dem Rhein im Vergleich zu 2017 um rund 12% zurück. Das Niedrigwasser allein erklärte jedoch nicht den Rückgang des Verkehrsaufkommens und des Gasölverbrauchs. Dies ist auch auf die Wirtschaftslage zurückzuführen, die sich in der zweiten Jahreshälfte deutlich verschlechterte.

Andererseits wurde 2018 ein Bilgenentölungsboot in Doppelhüllbauweise in Betrieb genommen, was sich nicht unerheblich auf die Kosten auswirkte.

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

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

Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

- die Inflation und die dadurch steigenden Löhne und die Vertragsklauseln zur Preisanpassung;
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes und der Gasölpreisentwicklung;
- die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung ...);
- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich geringen Stand und sind zu vernachlässigen;
- neue Investitionen.

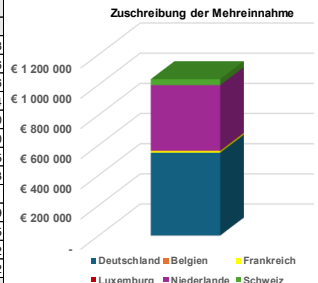
Steigende Kosten und sinkende Einnahmen führten zu einer Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021, um die weitere Finanzierung des Systems zu ermöglichen. Diese Erhöhung führte zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von fast 1 340 000 Euro im Jahr 2021.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr steigen und nicht durch eine Steigerung der gebunkerten Gasölmengen. Diese sind nach einem leichten Anstieg zum Ende der COVID-19-Pandemie im Jahr 2021 deutlich zurückgegangen.

Hohe Kosten vor dem Hintergrund einer bislang nicht gekannten Inflation haben erneut zu einem Defizit im Jahr 2022 geführt. Um das Gleichgewicht des Systems zu gewährleisten und die Kosten des Systems zu decken, hat die Konferenz der Vertragsparteien auf Vorschlag der IAKS und in Absprache mit dem Gewerbe beschlossen, die Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2023 auf 10 Euro pro 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zu erhöhen.

Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2023¹

	Beiträge	Kosten	Mehreinnahme	Deutschland	Belgien	Frankreich	Luxemburg	Niederlande	Schweiz	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428	
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876	
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556	
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574	
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220	
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810	
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415	
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073	
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581	
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189	
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 322	- 322	- 116 023	- 9 312	
2023	12 508 636	12 205 815	302 821	142 587	50 451	2 300	247	99 304	7 932	
Gesamt	137 881 062	136 870 826	1 010 236	548 860	- 26 110	12 443	1 498	433 747	39 801	



Ende 2023 verzeichnet das System einen kumulierten vorläufigen Überschuss von ca. 1.010.000 Euro:

Kumulierte Mittelübertragungen von 2011 bis 2023¹

Land/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (vorläufig)	Gesamtergebnis
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	61 559,79 €	166 434,72 €	142 586,74 €	548 858,67 €
BE	80 994,81 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	18 969,13 €	- 62 475,44 €	50 451,15 €	- 26 111,65 €
FR	-	2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,85 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	9 244,84 €	620,43 €	- 2 725,47 €	2 300,00 €	12 443,33 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	829,15 €	917,84 €	71,11 €	322,22 €	247,43 €	1 499,04 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	45 125,30 €	116 022,83 €	99 303,77 €	433 746,86 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,84 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	39 188,53 €	3 145,25 €	9 312,31 €	7 931,75 €	39 800,33 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 990,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	- 1 024 350,71 €	- 1 047 258,00 €	- 1 742 254,54 €	129 490,02 €	- 357 292,98 €	302 820,84 €	1 010 236,58 €

Zwischen 2011 und 2023 hat das schiffahrtstreibende Gewerbe 138 Millionen Euro zum System beigetragen. Die Kosten für die von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) der sechs Vertragsstaaten eingerichteten Sammel-, Abgabe- und Annahmesysteme beliefen sich auf rund 137 Millionen Euro.

Insgesamt belief sich diese Mehreinnahme zwischen 2011 und 2023 auf rund 1 010 000 Euro.

Das bestehende Netz von Annahmestellen, das bei Inkrafttreten des CDNI eingerichtet wurde, blieb zwischen 2011 und 2023 weitgehend unverändert. Nur ein Mitgliedstaat baute das seit 2011 bestehende Netz erheblich aus. Der damit einhergehende Kostenanstieg ist nicht sehr hoch ausgefallen.

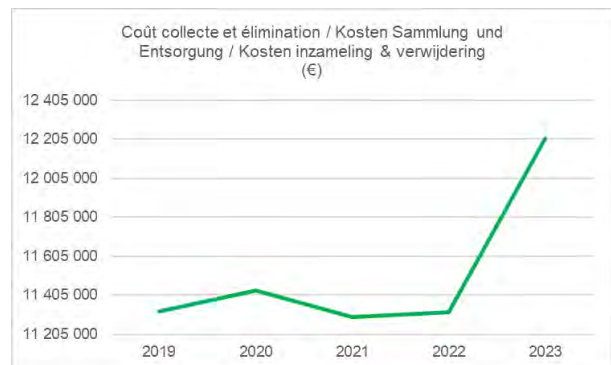
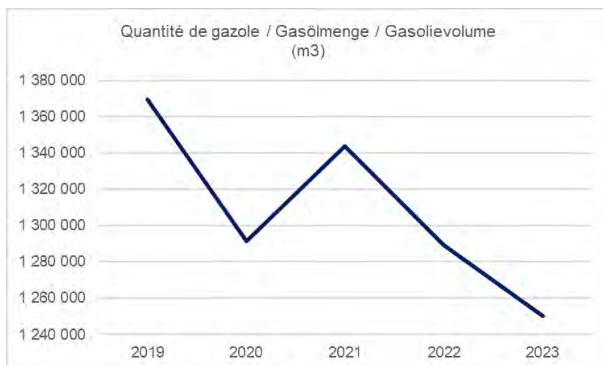
¹ Sofern nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich der CDNI entnommen. Bei den Daten für 2023 handelt es sich um vorläufige Daten.

2. Finanzielle Entwicklung am Ende des dritten Quartals 2024

Nach dem dritten Quartal beliefen sich die Einnahmen auf 9 004 222 Euro und die Kosten für die Annahme auf 9 137 354 Euro. Daraus ergibt sich ein negatives Ergebnis von -133 132 Euro.

Die Entsorgungsgebühr wurde am 1. Januar 2023 auf 10,00 Euro pro 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls angehoben. Die erwarteten Auswirkungen dieser Erhöhung konnten bei den vorläufigen Ergebnissen des internationalen Finanzausgleichs nicht festgestellt werden. **2024 wird wahrscheinlich ein noch deutlicheres negatives Ergebnis** verzeichnet werden.

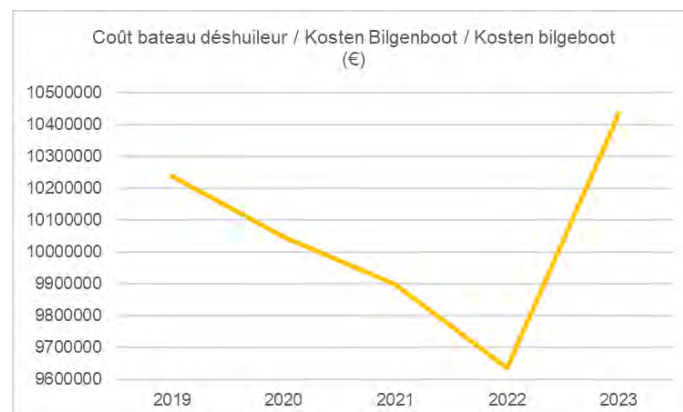
Mit Ausnahme des Jahres 2021 sind die gebunkerten Mengen seit 2017 konstant rückläufig. Die Kosten befinden sich ihrerseits auf einem hohen Niveau und steigen weiter an. Sie hängen insbesondere von den Gasölpreisen, der Inflation und den Lebenshaltungskosten ab. Dieser Anstieg dürfte sich 2024 in geringerem Maße fortsetzen.



Die Betriebskosten für die Bilgenentölungsboote (die etwa 85 % der Annahmekosten ausmachen) sind nach mehrjährigem Rückgang im Jahr 2023 wieder angestiegen.

Für diese Entwicklung gibt es mehrere Gründe:

- Die Betriebskosten für Bilgenentölungsboote steigen aufgrund der höheren Gasölpreises und der Inflation ebenso wie die Kosten für die anderen Arten von Annahmestellen.
- Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen.



3. Planung für 2026

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die nachstehenden Schätzungen übermittelt. Die fehlenden Schätzwerte wurden vom Sekretariat auf der Grundlage der Daten früherer Jahre und des aktuellen Trends ergänzt. Für Belgien und die Niederlande wurde eine Kostensteigerungsrate von 2 % für 2026 und 2027 angesetzt. Für die Einnahmen 2026 und 2027 wurde der Durchschnitt der Einnahmen von 2023 bis 2025 zugrunde gelegt.

Schätzung der Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2023-2027²

Staat	Kosten vorläufiger FA 2023	Schätzung Kosten 2024	Schätzung Kosten 2025	Schätzung Kosten 2026	Schätzung Kosten 2027	Einnahmen vorläufiger FA 2023	Schätzung Einnahmen 2024	Schätzung Einnahmen 2025	Schätzung Einnahmen 2026	Schätzung Einnahmen 2027
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 747 250,55 €	5 800 000,00 €	5 550 000,00 €	5 650 000,00 €	5 750 000,00 €	2 547 969,20 €	2 300 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 083 480,60 €	2 122 604,60 €	2 165 056,69 €	2 208 357,83 €	1 128 824,92 €	1 211 166,13 €	1 235 389,45 €	1 192 000,00 €	1 192 000,00 €
FR	92 706,34 €	112 500,00 €	150 000,00 €	155 000,00 €	160 000,00 €	108 751,00 €	90 600,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 300,00 €	10 450,00 €	10 600,00 €	451 575,48 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	3 944 900,00 €	4 142 100,00 €	4 249 200,00 €	4 566 700,00 €	7 832 462,00 €	7 135 540,00 €	7 574 000,00 €	7 444 800,00 €	7 509 400,00 €
CH	319 706,00 €	280 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	439 053,00 €	420 000,00 €	420 000,00 €	425 000,00 €	430 000,00 €
Gesamt	12 205 814,75 €	12 231 030,60 €	12 255 004,60 €	12 512 706,69 €	12 980 657,83 €	12 508 635,60 €	11 677 306,13 €	12 240 389,45 €	12 072 800,00 €	12 142 400,00 €

Für das Jahr 2026 rechnen die Innerstaatlichen Institutionen mit Einnahmen von insgesamt 12 Millionen Euro und Ausgaben von insgesamt 12,5 Millionen Euro. Wenn sich diese Beträge bestätigen, würde das Jahr 2026 mit einem Defizit von 0,5 Millionen Euro abschließen und der seit 2011 kumulierte Überschuss wäre vollständig aufgezehrt. Das Annahme- und Aufbereitungssystem könnte nicht mehr finanziert werden.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Müllverbrennungssteuern...);
- es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden;
- die Neuvergabe der Aufträge für die Sammlung und Aufbereitung von Altöl wird höhere Kosten verursachen als die derzeitigen Verträge;
- die Indexierung der Kosten (u. a. für Personal und Gasöl). Die Betriebskosten der Annahmestellen folgen insbesondere den Indizes für die Lebenshaltungskosten und den Lohnkosten für das Personal der Annahmestellen;
- in keinem Staat sind im Jahre 2025 größere Investitionen geplant;
- in geringerem Maße die Einführung neuer Treibstoffe.

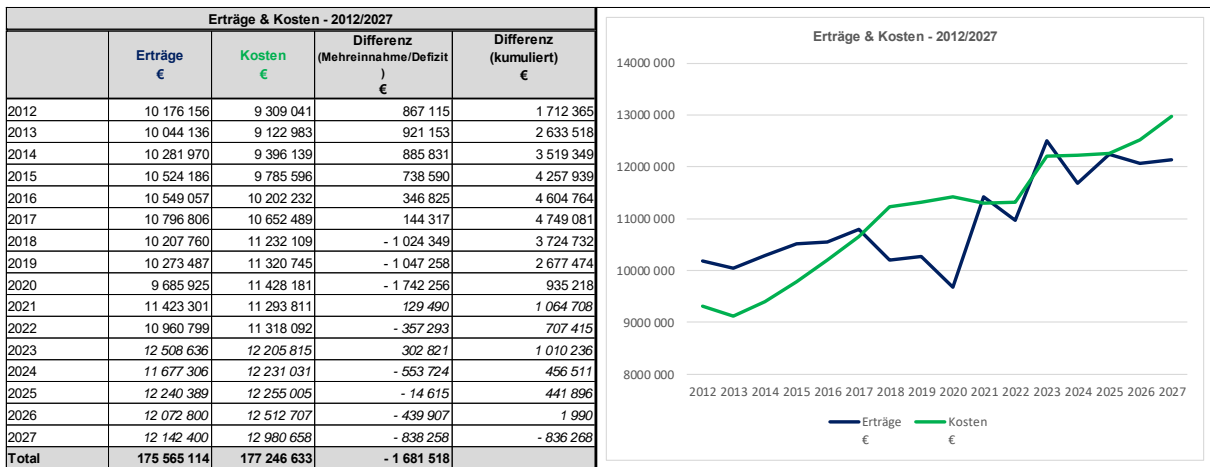
4. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltsjahre 2023 bis 2027 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2023 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 1 010 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren, insbesondere seit 2018, bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahmen festgestellt. Die Einnahmen aus der Bebunkerung bleiben weitgehend stabil (mit den jeweiligen Erhöhungen der Entsorgungsgebühr im Laufe der Jahre), während die Kosten immer weiter steigen. Das laufende Jahr (2024) wird voraussichtlich mit einem ausgeglichenen Ergebnis abschließen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle ganz knapp decken. Es ist sogar sehr wahrscheinlich, dass die Einnahmen die Ausgaben kurzfristig nicht mehr ausgleichen werden und dass voraussichtlich eine erneute Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2026 anstehen wird.

² Für Frankreich beziehen sich die Schätzungen nur auf den Rhein und die internationale Mosel.

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die folgenden Prognosen übermittelt. Die fehlenden Prognose-Daten sind in der Tabelle anhand der Datenlage früherer Jahre und entsprechend dem derzeitigen Trend ergänzt worden unter Berücksichtigung einer Beibehaltung der Entsorgungsgebühr von 10 Euro pro 1.000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls.

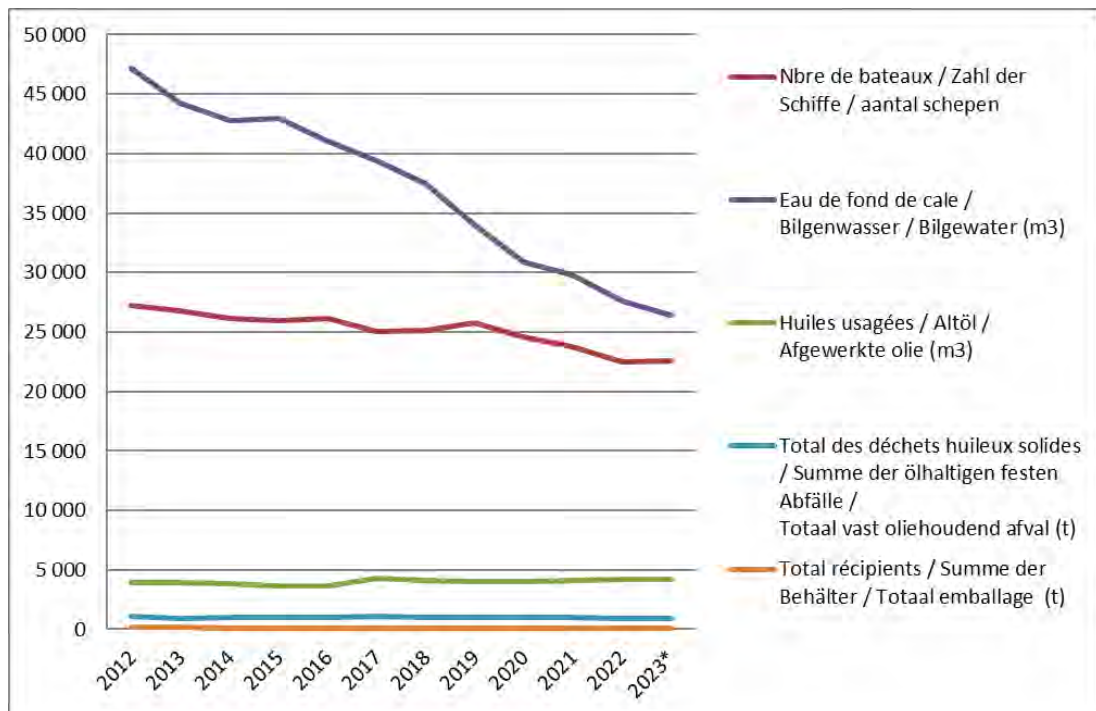


Diese Abbildung zeigt, dass die Einnahmen ab 2024 erneut unter den Ausgaben liegen werden und der derzeitige kumulierte Überschuss bis 2026 fast vollständig aufgebraucht sein wird.

Der allgemeine Trend für die gesammelten Mengen an öl- und fetthaltigen Abfällen mit Blick auf die Anzahl der Vorgänge und das Volumen ist rückläufig.

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

1. ein großer Teil der Kosten sind Fixkosten, die trotz veränderter Mengen an angenommenem Abfall gleichbleiben und
2. auch die Inflation führte zu einem deutlichen Anstieg der Kosten.



* provisoire / Vorläufig / voorlopig

5. Laufende Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Die IAKS stellt fest, dass die Kostensteigerungen sich unverändert fortsetzen. Sie erwartet, dass das Entsorgungsnetzwerk im Großen und Ganzen erhalten wird oder erneuert werden muss, so dass mit steigenden Kosten zu rechnen ist.
- Am 8. April 2021 fand ein **Runder Tisch zur Zukunft von Teil A** statt. Dabei wurden die Prioritäten³ für die nächsten Jahre festgelegt, um eine Strategie zur Sicherung des Fortbestands des internationalen Finanzierungssystems zu entwickeln.
Diskutierte Prioritäten:
 - Als Mindestziel die Aufrechterhaltung des bestehenden Netzes von Annahmestellen auf dem aktuellen Stand. Es könnte jedoch eine Anpassung des Netzes ins Auge gefasst werden, wenn die Einnahmen und Ausgaben sich signifikant verändern⁴;
 - Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
 - Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
 - Erhebung und Bereitstellung von Daten;
 - Überprüfung der Finanzierungsstruktur.
- In **Frankreich** werden derzeit Überlegungen über eine **Ausdehnung des Übereinkommens** auf gesamt Kontinentalfrankreich angestellt. Diese Ausdehnung würde zur Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen führen. Frankreich hat die Innerstaatlichen Institutionen in diese Überlegungen involviert. Frankreich hat die Entsorgungsgebühr in seine Evaluierung miteinbezogen und strebt, wie vom Gewerbe gewünscht, ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben an.
- Auch der **Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte**⁵ sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentölungsboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab 2039 müssen alle Bilgenentölungsboote in Doppelhüllbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur sechs Boote in einer Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Auf nationaler und internationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

6. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

- In der Erkenntnis, dass nach dem ersten Jahr der Anwendung die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro fünfzig für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zum 1. Januar 2023 kaum ein finanzielles Gleichgewicht ermöglichen wird,
- in dem Wissen, dass die Betriebskosten der Annahmestellen sich entsprechend der Inflation und den Indizes der Lebenshaltungskosten sowie der Gasölpreise erhöhen werden und
- gemäß den Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen könnte es sehr wahrscheinlich sein, dass die Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen ab 2024 bei einer Entsorgungsgebühr von 10 Euro für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls nicht mehr decken werden.

Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit diesem System muss ab 2026 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr erfolgen.

³ CPC (21) 18 endg. = CDNI/G (21) 31 endg. = IIPC (21) 25 endg.

⁴ CPC (21)m 35.

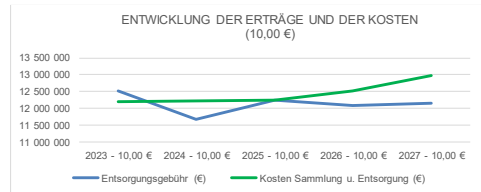
⁵ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

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

Auf der Grundlage der Schätzungen für die Jahre 2023-2027 stellt die IAKS mehrere mögliche Szenarien vor, anhand derer die Höhe der Entsorgungsgebühr geschätzt werden kann, die zur Deckung der Kosten des Systems erforderlich ist.

Szenario 1: Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von 10,00 Euro.

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	12 072 800	12 142 400
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	-439 907	-838 258
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 990	-836 268

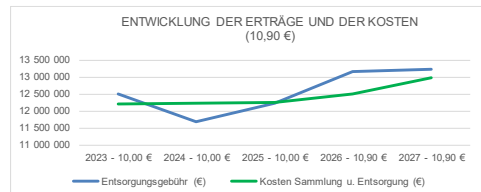


Bei diesem Szenario ist die Finanzierung des Systems ab 2026 nicht mehr möglich, und die kumulierten Überschüsse bieten nicht mehr den nötigen Liquiditätsspielraum zur Finanzierung des Systems ohne Rückgriff auf Bankkredite.

Szenario 2: Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2026 mit der Perspektive einer mehrjährigen Laufzeit.

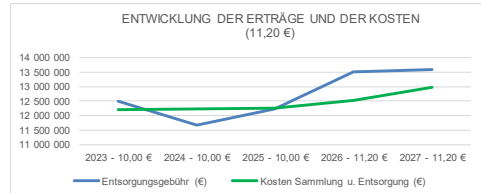
von 10,90€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 159 352	13 235 216
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	646 645	254 558
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 088 542	1 343 100



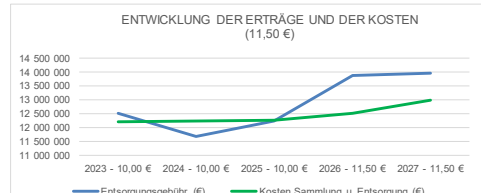
von 11,20€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 521 536	13 599 488
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 008 829	618 830
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 450 726	2 069 556



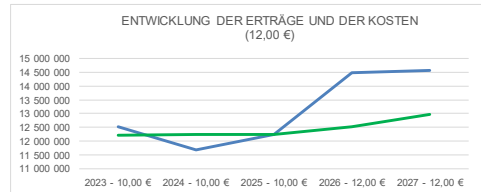
von 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 883 720	13 963 760
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 371 013	983 102
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 812 910	2 796 012



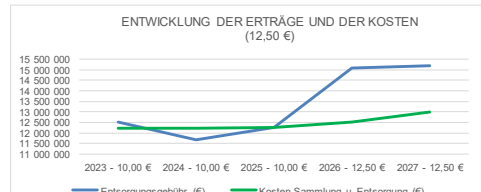
von 12,00€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	14 487 360	14 570 880
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 974 653	1 590 222
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	2 416 550	4 006 772



von 12,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,50 €	2027 - 12,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	15 091 000	15 178 000
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	2 578 293	2 197 342
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	3 020 190	5 217 532



Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2023

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

Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012 - 2023

CDNI																
2012-2023		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2023	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 736	22 477	22 557	325 230	-17,05%	
2	Huiles usagées / Aftól / Afgewerkte olie (m ³)	m ³	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m ³)	m ³	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t)	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Zn - Kosten inzameling & verwijdering															
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	12 205 815	136 870 824	31,12%
	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geheide verwijderingsbijdrage															
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	12 508 636	137 881 061	22,92%

* provisoire / Voorlopig / voorlopig

Umsetzung von Teil A im Geltungsbereich des CDNI durch sein Netz von Annahmestellen¹



Quelle: CDNI (2024)

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

Dabei handelt es sich um **50 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:

37 Bilgenentölungsboote und

10 Landstationen.

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

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

Diese Annahmestellen sind wie folgt verteilt:

13 in Deutschland, darunter zwei in Doppelhülle ausgeführte Bilgenentölungsboote,

12 in Belgien,

1 in Frankreich,

1 in Luxemburg,

21 in den Niederlanden, darunter vier in Doppelhülle ausgeführte Bilgenentölungsboote und

1 in der Schweiz.

¹ Ein Bilgenentölungsboot wird für das deutsche und das luxemburgische Netz aufgeführt.

Länderbeschreibungen im Vergleich

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

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz innerhalb des Geltungsbereichs des CDNI Übereinkommens. Die Annahme von Teil A Abfällen erfolgt überwiegend durch Bilgenentölungsboote. Von insgesamt 11 Bilgenentölungsbooten werden 8 regional eingesetzt (Umkreis vom Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverbands (BEV) (fahr-)planmäßig Entsorgungen auf Strecken mittlerer (zwischen 100 und 400 km) und weiterer Entfernung (bis ca. 1.000 km) durch.

Annahmestellen (mit Streckenfahrten):

Bilgenentöler 9	Raum Duisburg/Niederrhein ab Duisburg bis Emmerich
Bilgenentöler 5	Raum Datteln/Streckenfahrt DEK bis Bergeshövede
Bilgenentöler 7	Raum Mannheim/Ludwigshafen/Neckar und Oberrhein bis Iffezheim
Bilgenentöler 6	Raum Mainz zu Tal bis Bingen/Main bis Frankfurt
Bilgenentöler 8	Streckenfahrt Duisburg/Mosel/Saar/Streckenfahrt Duisburg/ Main/MDK bis Regensburg
Bilgenentöler 10	Raum Regensburg, deutscher Teil der Donau
Bilgenentöler 4	Minden/Streckenfahrt im „Kanalviereck“/Bremen
Bilgenentöler „Marpol Taxi“	Hamburger Hafengebiet
Landanlage UTG	Raum Bremerhaven
Landanlage HÖG	Hamburg
Bunker-/Bilgenentölungsboot „Elbe“	Raum Magdeburg
Bunker-/Bilgenentölungsboot „Spree“	Raum Berlin
Entsorgungsschiff „Roland Menz“	Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder

Zusätzlich lässt der BEV bei Bedarf Entsorgungen bundesweit durch die Beauftragung von Lastkraftwagen durchführen.

Im Jahr 2025 plant Deutschland eine teilweise Umstrukturierung seiner Flotte von Bilgenentölungsbooten.

Ein Bilgenentölungsboot auf der Donau wird nur noch zeitweise zum Einsatz kommen, dabei aber den Bedarf der Binnenschifffahrt sicherstellen.

Sammlung und Entsorgung:

Aus der Sicht der Binnenschifffahrt ist das Abpumpen des Bilgenwassers die entscheidende Leistung der Bilgenentölungsboote. Wie die weitere Behandlung des abgepumpten Bilgenwassers erfolgt, hängt von den regionalen rechtlichen Gegebenheiten ab.

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

Auftragsvergabe:

Der BEV beauftragt Unternehmen aufgrund der Schwellenwerte nach europaweiten Ausschreibungen. Wie sich die Angebotssumme der Bieter hinsichtlich der Faktoren wie Abschreibung, Administration, Betrieb, Personalkosten, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Boote im Detail zusammensetzt, ist dem BEV nicht bekannt. Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt.

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

Länderspezifische Besonderheiten:

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

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

Länderbeschreibung Luxemburg:

Einsatzgebiet



Die Bilgenentölung in Luxemburg wird auf der rund 36 Kilometer langen deutsch-luxemburgischen Mosel (Kondominium-Strecke) durch ein beim BEV in Deutschland unter Vertrag stehendes Bilgenentölungsboot durchgeführt. Dazu verlängert das Bilgenentölungsboot seine dreimal jährlich durchgeführten Streckenfahrten um jeweils 2 Anwesenheitstage, um die Schiffe auf der Mosel in Luxemburg zu entsorgen. Sammlungen an anderen Orten oder per Lastkraftwagen fanden in Luxemburg bisher nicht statt.

Länderspezifische Besonderheiten:

Luxemburg als Unterzeichnungsstaat des CDNI unterhält keine eigene Entsorgungsinfrastruktur nach dem CDNI. Für die Ausführung der notwendigen Dienstleistungen und Aufgaben der Innerstaatlichen Institution hat es den BEV Deutschland beauftragt.

Länderbeschreibung Schweiz:



Einsatzgebiet:

Die Bilgenentölung in der Schweiz wird auf der rund 25 Kilometer langen Stromstrecke durch das Bilgenentölungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen wird BIBO REGIO bei Bedarf in diesem Einsatzgebiet zusätzlich für die Ölwehr auf dem Wasser und für andere allgemeine technischen Hilfeleistungen eingesetzt. Der Aufwand dieser Aufgaben wird separat erfasst, gesplittet und gemäß Verursacherprinzip von den SRH weiter verrechnet.

Sammlung und Entsorgung:

Für Bilgenwasser, Altöl und feste Abfälle gelten keine Höchstmengen. BIBO REGIO führt jährlich rund 450 Lenzungen durch. An Bord wird aus dem von Binnenschiffen übernommene Bilgenwasser das Bilgenöl abgeschieden. Das Bilgenöl wird zusammen mit dem ebenfalls von Binnenschiffen aus deren separaten Tanks übernommenen Altöl zwischengelagert. Nach weiteren Behandlungsschritten wird ein homogenes, aus Bilgenöl und Altöl bestehendes Endprodukt zum Zwecke der Verbrennung gegen entsprechende Erlöse verkauft. Das vom Öl getrennte Wasser wird unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen direkt in den Vorfluter eingeleitet. Eine Sammlung mit Lastwagen oder mittels einer Landstation gibt es in der Schweiz nicht. Die gesamten Entsorgungskosten der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle nach CDNI Teil A umfassen Betrieb, Unterhalt, Administration und Personalkosten für BIBO REGIO. Die Besatzung von BIBO REGIO besteht in der Regel aus 2 Personen. Zudem fallen Kosten an für die Sammlung dieser Schiffsbetriebsabfälle mit Zwischenlagerung an Bord, für die Vorbehandlung des Bilgenwassers und Altöls sowie für den separaten Weitertransport an Land und die umweltgerechte Entsorgung.

Auftragsvergabe:

Die Auftragsvergabe erfolgt direkt durch die SRH an für die jeweilige Abfallart zugelassene Entsorgungsunternehmen der Region von Basel oder innerhalb der Schweiz.

Länderspezifische Besonderheiten:

Aufgrund der gesetzlichen Einleitbestimmungen wird das an Bord des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion sowie Spaltung aufbereitete Bilgenwasser gesamthaft wieder in den Vorlauf (Rhein, Hafengebiet) zurückgeleitet und nur der Anteil Bilgenöl / Altöl verbleibt an Bord und wird der geregelten Entsorgung an Land zugeführt.

Gemäß den einschlägigen gesetzlichen Umweltbestimmungen der Schweiz müssen die gesammelten Schiffsbetriebsabfälle jeweils getrennt nach den einzelnen Abfallarten den Entsorgungsunternehmen zugeführt werden.

Länderbeschreibung Niederlande:



Einsatzgebiet:



Die Stiftung „Abfallstoffe und Fahrdokumente Binnenschifffahrt“ (SAB) ist für die Erhebung der Entsorgungsgebühr, die Registrierung der Abgabe, die Überwachung der Entsorgungskosten, den vorläufigen Ausgleich und die Koordinierung zuständig. Aufgrund der einzelstaatlichen Gesetzgebung ist sie auch für die Sammlung und Verarbeitung der Abfallstoffe verantwortlich. Zur Durchführung dieser Aufgaben erteilt sie Aufträge an Dritte. Die Niederlande verfügen über ein landesweites Abfallsammelnetz, das aus 20 Bilgenentölungsbooten und einer Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Annahmestellen sammeln alle unter Teil A fallenden Abfälle.

Annahmestellen:

Strecke 1 Noord-Nederland	- Delfzijl/Eemshaven – 1 Bilgenentölungsboot - Harlingen - 1 Bilgenentölungsboot - Urk/Kampen/Lelystad – 1 Bilgenentölungsboot - Stavoren – 1 Bilgenentölungsboot
Strecke 2 Amsterdam-IJmuiden	2 Bilgenentölungsboote
Strecke 3 Rotterdam	3 Bilgenentölungsboote
Strecke 4 Vlissingen-Terneuzen	Vlissingen – 1 Bilgenentölungsboot Terneuzen – 1 Bilgenentölungsboot
Strecke 5 Drechtsteden und Umgebung	4 Bilgenentölungsboote
Strecke 6 Nijmegen – Lobith	Nijmegen – 2 Bilgenentölungsboote Lobith – 1 Bilgenentölungsboot
Strecke 7 Maasbracht	1 Bilgenentölungsboot
Strecke 8 Volkerak zuidzijde	1 Bilgenentölungsboot
Strecke Walstation Nieuwegein	1 Landstation

Sammlung und Entsorgung:

In den Niederlanden darf im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz das an Bord der Bilgenentölungsboote gereinigte Bilgenwasser nicht in Oberflächengewässer eingeleitet werden. Es wird gesammelt und insgesamt an Land abgegeben. Bei der Sammlung mittels Vakuumtechnik findet keine Trennung statt. In den Niederlanden gelten Begrenzungen (Höchstmengen) bei der Annahme von Bilgenwasser. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Abfälle so weit möglich vor der Abgabe zu sortieren. Die meisten Schiffe halten das Altöl getrennt (hierbei handelt es sich um eine abfallrechtliche Vorschrift). Die Abgabe ist durchgehend Montag - Freitag von 7.00 - 17.00 Uhr möglich.

Auftragsvergabe:

Die SAB ist zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichtet (aufgrund der Schwellenwerte). Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt. Der Betrieb wird von 5 Auftragnehmern übernommen. Die Verträge werden über einen Zeitraum von 3 Jahren mit einer möglichen dreimaligen Verlängerung von jeweils einem Jahr (höchstens 6 Jahre) geschlossen. Die variablen Kosten werden in der Ausschreibung durch Angabe eines Höchstpreises genannt. Fixkosten werden in der Ausschreibung nicht explizit aufgeschlüsselt, aber von den Bietern angegeben.

Länderspezifische Besonderheiten:

Es gibt keine regionalen Besonderheiten. Die Betreiber der Bilgenentölungsboote in den verschiedenen Ausschreibungslosen halten sich an die von der SAB erstellte Leistungsbeschreibung und diese ist für alle Los-weise vergebenen Leistungen identisch.

Länderbeschreibung Belgien:



Einsatzgebiet:

Die ITB als Innerstaatliche Institution ist für die Organisation des einheitlichen Finanzierungssystems für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle verantwortlich. Dazu gehört im Einzelnen Folgendes: Erhebung der Entsorgungsgebühr, Registrierung der Abgabe, Überwachung der Entsorgungskosten, vorläufiger Finanzausgleich und internationale Koordinierung. In der Region Flandern wurden nach der Begrifflichkeit des flämischen Abfallbewirtschaftungsplans sogenannte Auftraggeber eingestellt, die für die Sammlung und Verarbeitung der Abfälle verantwortlich sind. Bei diesen Auftraggebern handelt es sich um die Hafen- und Wasserstraßenbehörden, die Teil des Sammelnetzes von Teil A sind. Die Auftraggeber können in Eigenregie die Abfallsammlung organisieren oder diese Aufgabe an externe Dienstleister vergeben. Die flämischen Behörden (OVAM, MOW) überwachen eine korrekte Umsetzung des Abfallbewirtschaftungsplans (der die Bestimmungen des CDNI und der flämischen (Umwelt-)Gesetzgebung enthält). In der Region Wallonien agiert man als Auftraggeber für die Sammlung und Verarbeitung der Schiffsbetriebsabfälle unter der Aufsicht des Service Public de Wallonie Mobilität und Infrastruktur – Direktion für Regulierung und Kontrolle der Wasserwege (Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques). Außerdem dient der Hafen von Brüssel als Auftraggeber innerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt.

Sammlung und Entsorgung:

Bei der Abfallsammlung gelten sowohl Mindest- als auch Höchstmengen, um ein Problembewusstsein zu schaffen und die Kosten beherrschbar zu halten. Wie in den Niederlanden dürfen keine Bestandteile von gereinigtem Bilgenwasser in die Oberflächengewässer eingeleitet werden. Die gesammelten Mengen werden zur Verarbeitung insgesamt an Land abgegeben (entsorgt).

Auftragsvergabe:

In Belgien sind die Regionen Auftraggeber für die Sammlung und Entsorgung der Abfälle aus Teil A. Die Innerstaatliche Institution ist keine an diesem Verfahren beteiligte Partei. Es gibt insgesamt fünf verschiedene Auftraggeber (Flandern: 2 Häfen und 1 Wasserstraßenbehörde, Brüssel: 1 Hafen und in Wallonien eine Wasserstraßenbehörde). Die Ausschreibungen erfolgen gemäß geltenden Kriterien anhand festgelegter Schwellenwerte. Die Anzahl der bei europaweiten Ausschreibungen abgegebenen Gebote ist niedrig, es herrscht demnach keine große Konkurrenz, so dass von einem Nischenmarkt gesprochen werden kann. Die Anforderungsbedingungen beziehen sich auf folgende Kriterien: Öffnungszeiten/Betriebszeiten der Annahmestellen (variabel, aber vorzugsweise tagsüber), abhängig von der Dienstleistung werden Mindestmengen vorgeschrieben, Bestimmung des Netzwerks von Annahmestellen (ortsfest und mobil) und technische Merkmale (wie Vakuumtechnik, Pumpen, Qualität der Vakuumtechnik).

Länderspezifische Besonderheiten:

In Belgien gibt es fünf verschiedene Teilregionen für die Sammlung. Für den Hafen von Antwerpen tritt der Hafen selbst als Annahmestelle (durch das Angebot von 3 Entsorgungsstellen in Eigenregie) und als Auftraggeber für ein Bilgenentölungsboot auf. Im Hafen von Gent (North Sea Port) wurde die Sammlung und Entsorgung mit

einem Bilgenentölungsboot an Dritte vergeben. Im Abfallsammelgebiet der flämischen Wasserstraßenbehörde, De Vlaamse Waterweg NV, wird ein Lastwagen an 3 Abgabestellen eingesetzt. Zudem gibt es am Albertkanal eine Annahmestelle in Evergem. In Wallonien werden externe Dienstleister mit diesen Aufgaben betraut. Die Sammlung erfolgt durch ein Bilgenentölungsboot auf dem Albertkanal in der Region Lüttich und in der Region Hennegau-Namur gibt es einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung. In der Region Brüssel-Hauptstadt organisiert der Hafen von Brüssel die Sammlung an der Schleuse von Molenbeek und bietet seit Mitte 2022 einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung des Bilgenwassers an (Zusammenarbeit mit De Vlaamse Waterweg).

Länderbeschreibung Frankreich:



Einsatzgebiet:

In Frankreich gibt es einen kleinen beschränkten Betriebsbereich, es wird nur in festgelegten Zonen des Hafens von Straßburg öl- und fetthaltiger Abfall gesammelt. Dort erfolgt die Sammlung mit einem Bilgenentölungsboot, das an Wochentagen während der Bürostunden betrieben wird. Interventionen dieses Bootes außerhalb der Öffnungszeiten sind in Ausnahmefällen möglich (Havarie, Gefahr einer Verunreinigung usw.). Die Innerstaatliche Institution hat hierzu den Auftrag an einen Dritten vergeben. Es gibt keine Abfallsammlung auf dem Rhein, da das Bilgenentölungsboot nicht über die erforderliche Zulassung verfügt.

Sammlung und Entsorgung:

Für Bilgenwasser, Altöl und feste Abfälle gelten keine Höchstmengen. Es findet vorab keine Separierung an Bord des Bilgenentölungsbootes statt. Die Trennung von Bilgenwasser wie die Behandlung von festen öl- und fetthaltigen Abfällen wird nach der Übergabe an einen Dienstleister an Land durchgeführt.

Auftragsvergabe:

VNF (Voies navigables de France) ist zur Auftragsvergabe in einem Wettbewerbsverfahren mit Angabe der technischen, organisatorischen und finanziellen Bedingungen für die Sammlung der öl- und fetthaltigen Abfälle verpflichtet. Die Auftragsvergabe erfolgt für zwei Jahre.

Länderspezifische Besonderheiten:

Außer im Hafen von Straßburg findet im französischen Geltungsbereich des CDNI keine Sammlung öl- und fetthaltiger Abfälle statt.
