



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 2025
(ARTIKEL 10 UND 14)**

Teil A
Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und
Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2025
(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;
- die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen;
- die Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes und der Gasölpreisentwicklung;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung ...);
- die Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand;
- neue Investitionen.

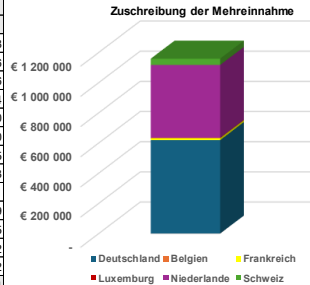
Steigende Kosten und sinkende Einnahmen führten zu einer Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021, um die weitere Finanzierung des Systems zu ermöglichen. Diese Erhöhung führte zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von fast 1 340 000 Euro im Jahr 2021.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr steigen und nicht durch eine Steigerung der gebunkerten Gasölmengen. Diese bleiben in etwa auf dem Niveau von 2019.

Hohe Kosten vor dem Hintergrund einer bislang nicht gekannten Inflation haben erneut zu einem Defizit im Jahr 2022 geführt. Um die Stabilität des Systems zu gewährleisten und die Kosten des Systems zu decken, hat die Konferenz der Vertragsparteien auf Vorschlag der IAKS und in Absprache mit dem Gewerbe beschlossen, die Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 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	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312	
2023	12 602 802	12 152 609	450 193	212 906	75 332	3 434	369	148 278	9 872	
Gesamt	137 975 228	136 817 620	1 157 608	619 179	- 1 229	13 577	1 620	482 721	41 741	



Ende 2023 verzeichnet das System einen kumulierten vorläufigen Überschuss von ca. 1.157.000 Euro, die Summe wird wie folgt an die Vertragsstaaten ausgezahlt:

Kumulierte Mittelübertragungen von 2011 bis 2023¹ Erreur ! Signet non défini.

Land/N	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 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	212 906,43 €	619 178,37 €
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 €	75 332,21 €	- 1 230,59 €
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 €	3 434,32 €	13 577,64 €
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 €	369,45 €	- 1 621,06 €
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 €	148 277,55 €	482 720,64 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 145,25 €	- 9 312,31 €	9 872,47 €	41 741,05 €
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 €	450 192,43 €	1 157 608,17 €

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 1 157 000 Euro, welche an die Vertragsstaaten ausgeschüttet wurden.

Das bestehende Netz von Annahmestellen, das bei Inkrafttreten des CDNI eingerichtet wurde, blieb zwischen 2011 und 2023 weitgehend unverändert. Nur ein einziger 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 ersten Quartals 2024

Im ersten Quartal 2024 beliefen sich die Einnahmen auf 2 888 357 Euro und die Kosten für die Annahme auf 3 105 018 Euro. Dieses Quartal konnte somit mit Kosten abgeschlossen werden, die die Einnahmen um 216 660 Euro übersteigen.

Im Vergleich zum selben Quartal 2023 sanken die Einnahmen um 7,96 % und die Kosten stiegen um 4,34 %, wobei die Menge der abgegebenen Abfälle für alle Arten von öl- und fetthaltigen Abfällen im Vergleich zum selben Zeitraum zurückging und die Anzahl der Schiffe, die eine Abgabe von öl- und fetthaltigen Abfällen in Anspruch nahmen, in etwa gleich blieb.

		PT 1 2024	PT 1 2023		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5 822	5 863	-41	-1%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³ 1 043	1 138	-95	-8%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³ 6 405	7 321	-916	-13%
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg 27 320	30 924	-3 604	-12%
	Chiffons usagés / Attlappen / Poetsdoeken	kg 136 965	149 821	-12 856	-9%
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg 68 185	75 373	-7 189	-10%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg 232 470	256 118	-23 649	-9%
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg 6 355	7 422	-1 067	-14%
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg 16 883	20 114	-3 231	-16%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg 23 238	27 538	-4 300	-16%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	3 105 018	2 975 837	129 181	4%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	2 888 358	3 138 286	-249 929	-8%

Daten aus dem vorläufigen internationalen Finanzausgleich

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 negatives Ergebnis** verzeichnet werden.

Seit 2021 sind die gebunkerten Mengen 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 wird sich voraussichtlich auch 2024 fortsetzen.

Für diese Entwicklung gibt es mehrere Gründe:

- Die Betriebskosten der Annahmestellen steigen aufgrund der höheren Gasölpreise und der Inflation.
- Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen.
- Die Einnahmen aus den Altölverkäufen bleiben auf einem extrem niedrigen Niveau.

3. Planung über das Jahr 2025 hinaus

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 das Jahr 2025 rechnen die Innerstaatlichen Institutionen mit Einnahmen von insgesamt 12,6 Millionen Euro und Ausgaben von insgesamt 13,2 Millionen Euro. Wenn sich diese Beträge bestätigen, würde das Jahr 2025 mit einem Defizit von 0,5 Millionen Euro abschließen und nach Abzug dieses Betrags vom kumulierten Überschuss würde am Ende des Haushaltsjahres 2025 ein Überschuss von rund 0,5 Millionen Euro verbleiben.

Diese relativ niedrige Mehreinnahme kann zu Liquiditätsengpässen führen, wenn die mehrmals im Jahr anfallenden Sammel- und Entsorgungsleistungen bezahlt werden müssen. Einige NI können auf Bankkredite oder andere Finanzinstrumente (wie Garantien) zurückgreifen, um einen vorübergehenden Liquiditätsengpass zu überbrücken.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

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

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 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 €	5 900 000,00 €	6 050 000,00 €	6 200 000,00 €	6 350 000,00 €	2 547 717,80 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 047 000,00 €	2 086 124,00 €	2 106 000,00 €	2 125 000,00 €	1 231 264,33 €	1 200 000,00 €	1 116 000,00 €	1 071 000,00 €	1 070 000,00 €
FR	92 706,78 €	96 335,00 €	107 000,00 €	115 000,00 €	120 000,00 €	102 442,72 €	105 000,00 €	100 000,00 €	96 000,00 €	98 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 350,00 €	10 550,00 €	10 750,00 €	451 519,77 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	4 323 000,00 €	4 669 000,00 €	5 043 000,00 €	5 446 000,00 €	7 832 462,00 €	7 989 000,00 €	8 149 000,00 €	8 312 000,00 €	8 478 000,00 €
CH	266 500,00 €	275 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	437 395,00 €	440 000,00 €	445 000,00 €	447 500,00 €	485 000,00 €
Gesamt	12 152 609,19 €	12 651 485,00 €	13 202 474,00 €	13 757 550,00 €	14 336 750,00 €	12 602 801,62 €	12 584 000,00 €	12 660 000,00 €	12 776 500,00 €	12 981 000,00 €

Die Innerstaatlichen Institutionen rechnen für 2025 und die folgenden Jahre mit stagnierenden Einnahmen und einem kontinuierlichen Anstieg der Kosten.

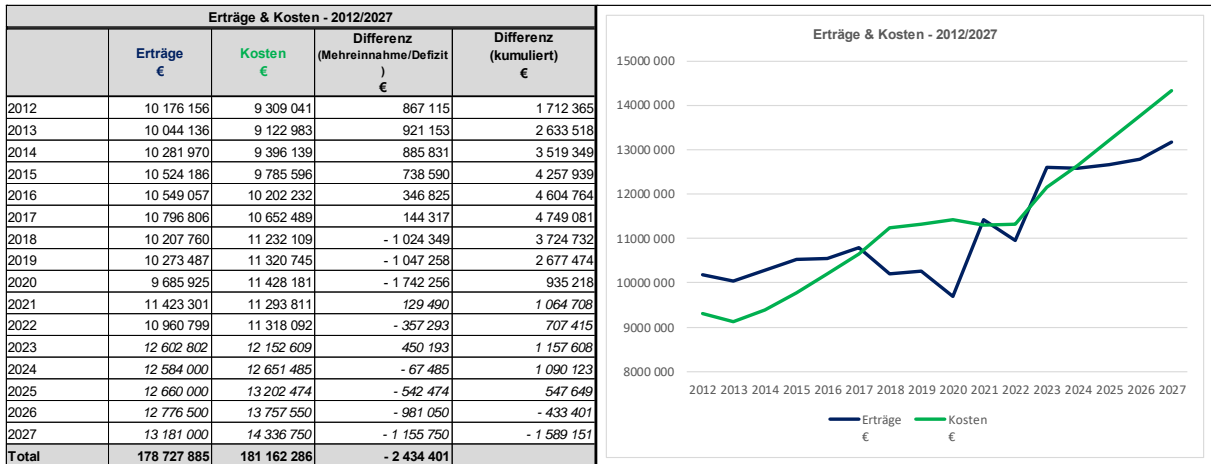
4. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

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 1 157 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahmen festgestellt. Die Einnahmen aus der Bebungung bleiben weitgehend stabil (mit den jeweiligen Erhöhungen der Entsorgungsgebühr im Laufe der Jahre), wobei die Kosten unverändert hoch bleiben. Das laufende Jahr (2024) wird voraussichtlich mit einem Defizit abschließen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle nicht mehr decken. 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.

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

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

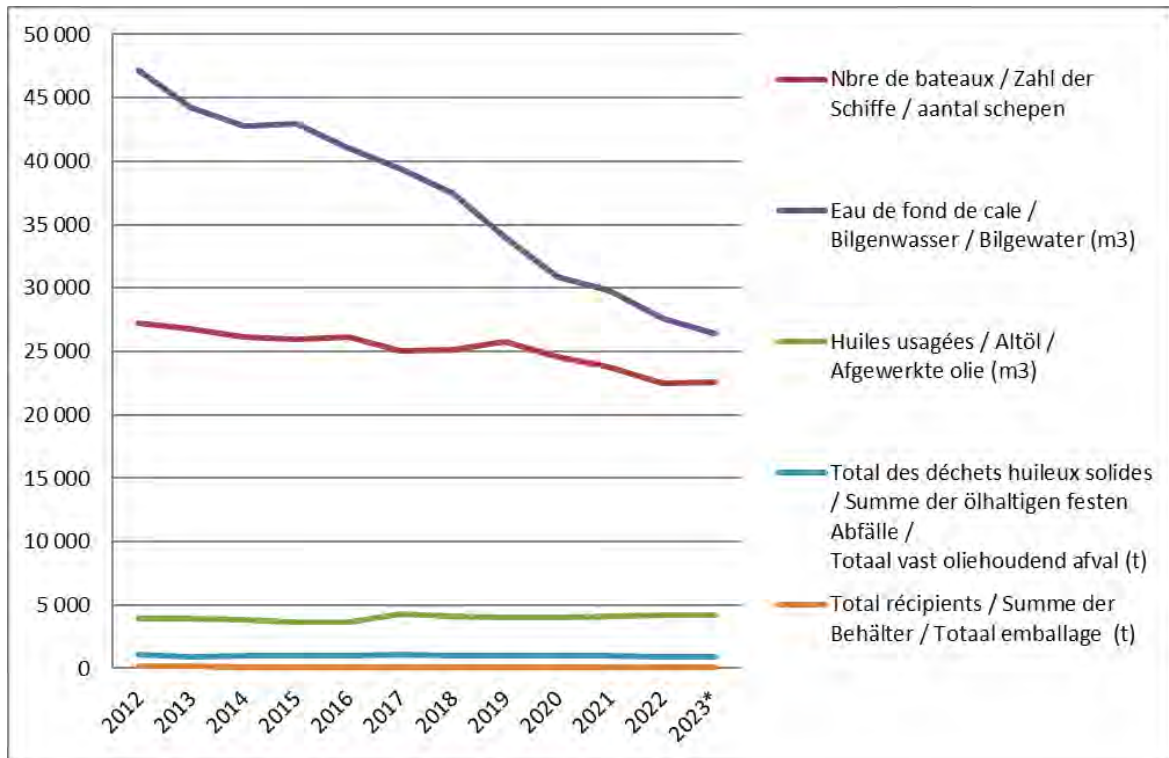


Diese Abbildung zeigt, dass die Einnahmen ab 2024 unter den Ausgaben liegen werden und der derzeitige kumulierte Überschuss bis 2026 vollständig aufgebraucht sein wird.

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;
2. die Inflation führte auch zu einem Anstieg;
3. der Preis für den Rückkauf von Altöl ist stark gesunken; die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen.



* 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 zumindest erhalten wird oder erneuert werden muss, so dass mit steigenden Kosten zu rechnen ist.
- Am 8. April 2021 fand ein **Runder Tisch zur Zukunft von Teil A** statt. Dabei wurden die 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, was bedeutet, dass ein Kostenanstieg wahrscheinlich ist. 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 und hat die Entsorgungsgebühr in seine Evaluierung miteinbezogen und zielt auf ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben ab.
- 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 drei 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
- im Bewusstsein, dass alle Schätzungen auf einen Anstieg der Lebenshaltungskosten und der Preise für Gasöl und andere Konsumgüter hindeuten sowie
- 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 kurzfristig (ab 2024) bei einer Entsorgungsgebühr von 10 Euro für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls nicht mehr decken werden.

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.

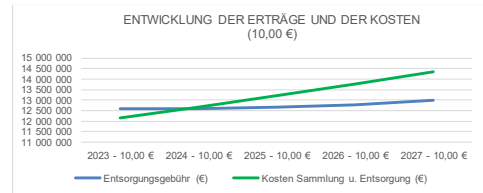
Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit diesem System ist es sehr wahrscheinlich, dass ab 2026 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr erfolgen muss.

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

Auf der Grundlage der Schätzungen für die Jahre 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 (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	12 776 000	12 981 000
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	-981 550	-1 355 750
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	-433 901	-1 789 651

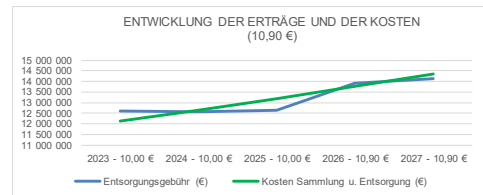


Bei diesem Szenario ist die Finanzierung des Systems ab 2026 nicht mehr möglich, und die kumulierten Überschüsse bieten nicht mehr den nötigen Liquiditätsspielraum zur Finanzierung des Systems ohne Rückgriff auf Bankkredite.

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

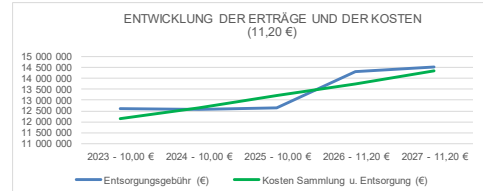
von 10,90€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	13 925 840	14 149 290
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	168 290	-187 460
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	715 939	528 479



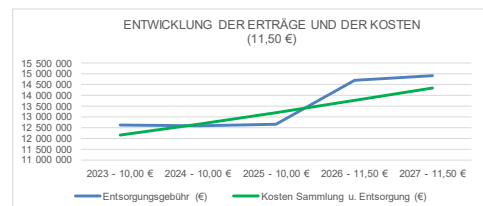
von 11,20€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 309 120	14 928 720
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	551 570	201 970
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	1 099 219	1 301 189



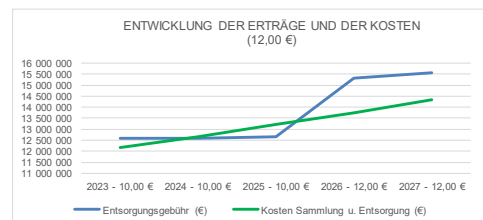
von 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 692 400	14 928 150
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	934 850	591 400
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	1 482 499	2 073 899



von 12,00€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	15 331 200	15 577 200
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	1 573 650	1 240 450
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	2 121 299	3 361 749



Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Kosten und Einnahmen der Betrag der Entsorgungsgebühr kann nicht über das Jahr 2025 in dieser Höhe gehalten werden.

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 / Aftöl / Afgewerkte olie (m ³)	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 177	4 180	52 585	6,58%	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m ³)	m3	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%
4	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%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering															
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	12 152 609	136 817 619	30,55%
Xn -	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	12 602 802	137 975 228	23,85%

* provisoire / Voorläufig / voorlopig

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

						
						
	11	3	1	1	21	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefte</i>	2				

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:
38 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,

22 in den Niederlanden 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 (inklusive 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 Magdebuogr
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 Tankwagen durchführen.

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. Lenkungen 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 21 Schiffen und einer Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Annahmestellen sammeln alle unter Teil A fallenden Abfälle.

Sammlung und Entsorgung:

In den Niederlanden darf im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz das an Bord der Bilgenentölungsboote gereinigte Bilgenwasser nicht in Oberflächengewässer eingeleitet werden. Es wird gesammelt und insgesamt an Land abgegeben. Bei der Sammlung mittels Vakuumtechnik findet keine Trennung statt. In den Niederlanden gelten Begrenzungen (Höchstmengen) bei der Annahme von Bilgenwasser. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Abfälle so weit möglich vor der Abgabe zu sortieren. Die meisten Schiffe halten das Altöl getrennt (hierbei handelt es sich um eine abfallrechtliche Vorschrift). 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 ölhaltigem Wasser wie die Behandlung von festen öl- und fetthaltigen Abfällen wird nach der Übergabe an einen Dienstleister an Land durchgeführt.

Auftragsvergabe:

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

Länderspezifische Besonderheiten:

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