

Ladungsrückstände von Schiffen: ZDS fordert aktivere Rolle von Bund und Ländern bei CDNI-Umsetzung

Ein nicht unerheblicher Schulungsbedarf zum CDNI-Abkommen, unbekannte oder scheinbar unklare Bestimmungen sowie die Notwendigkeit zur Überprüfung der Umsetzung und ggf. Sanktionierung durch den Verordnungsgeber – das sind die Ergebnisse der vor einem Jahr durchgeführten Befragung zur Umsetzung von Teil B des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI). Dabei geht es um die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich. Eingeholt wurden die Erfahrungen der am Transport von Gütern beteiligten Parteien in den Vertragsstaaten zu ihren Erfahrungen mit der Umsetzung von Teil B. Die Vertragsstaaten des CDNI haben in den vergangenen Monaten alle eingegangenen Antworten analysiert.

Im [Bericht](#) wird deutlich, dass die Beteiligten in einer Reihe von Fragestellungen unterschiedliche, teils gegensätzliche Auffassungen haben. Daneben bestünden offensichtliche Unsicherheiten in der Regelauslegung.

Der ZDS fordert daher eine aktivere Rolle des BMVI, unter Einbindung der Küstenländer und der Hafenwirtschaft. Es gilt, zunächst die vielen Fragen, Verständnisdefizite und Problemlagen zu klären, die sich aus dem Abkommen erge-

ben. Dies muss vor der in dem Bericht angestrebten Steigerung der behördlichen Kontrollen in den Mitgliedstaaten erfolgen.

Der ZDS weist insbesondere darauf hin, dass die Einleitung von Waschwasser als Abfall aus dem Ladungsbereich ins Abwassernetz, wie dies nach dem CDNI-Abkommen eigentlich erfolgen sollte, von den Kommunalbehörden in Deutschland unter Hinweis auf das Bundesimmissionsschutzgesetz und die jeweilige Abwasserverordnung überwiegend nicht genehmigt wird. Zudem verweigern Entsorgungsfirmen vielfach die Übernahme des Waschwassers mit dem Hinweis, dass ihnen die chemische Zusammensetzung nicht bekannt sei. Nach Auffassung des ZDS kann es nicht sein, dass sich Regelungen der Vertragsstaaten letztendlich nicht umsetzen lassen, weil nationale Vorschriften dem entgegenstehen.

Hintergrund:

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ist am 1.11.2009 in Kraft getreten. Das CDNI wurde von den sechs Vertragsstaaten Luxemburg, Schweiz, Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich verabschiedet und ist auf dem gesamten Rhein, allen Binnenwasserstraßen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien sowie dem internationalen Abschnitt der Mosel in Luxemburg und Frankreich gültig. In den Bestimmungen wird nach der Herkunft der Schiffsabfälle und der Verantwortlichkeit der Beteiligten unterschieden. Das Einkommen wird durch Umsetzung in das jeweilige nationale Recht wirksam.