

Internationales Kolloquium Umweltfreundlicher Verkehrsträger: eine saubere Schifffahrt am 5. und 6. November 2009

Abfallbehandlung, Netze, Finanzierung

Spezielle Infrastruktur für die Binnenschifffahrt

von Erwin Spitzer, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

A. Bilgenentölung

„Bilgenwässer wurden früher einfach über Bord gepumpt. Das führte zu einer beträchtlichen Verschmutzung des Rheins.“

Diese eindeutigen Worte stammen aus einer Zeitungsnotiz vom 10. April 1965 anlässlich der Gründung des Bilgenentwässerungsverbandes in Deutschland. Seitdem ist viel Wasser den Rhein hinuntergeflossen und zum Glück sehr viel weniger Öl. Absichtliches Lenzen von Bilgeninhalten ist heute aus den Feststellungen der Wasserschutzpolizeien fast vollständig verschwunden.

Und das nicht erst seit gestern. Der BEV, der bei seinen Verbandsversammlungen stets die Vertreter der Kontrollbehörden zu Gast hat, kann sich schon seit Jahrzehnten darüber freuen, dass es in dieser Hinsicht nichts Nennenswertes mehr zu berichten gibt. Dies ist zweifellos ein Erfolg für den Gewässerschutz. Kurz vor einer Umstellung des Systems der Bilgenentölung, die das Abfallübereinkommen mit sich bringt, lohnt es kurz darüber nachzudenken, worauf dieser Erfolg zurückzuführen ist.

Die Antwort dürfte eindeutig in den Gestaltungsprinzipien des Systems zur Einsammlung der öl- und fetthaltigen Schiffbetriebsabfälle liegen. Diese Gestaltungsprinzipien beziehen sich nicht nur auf das System der Bilgenentölung in Deutschland, sondern auf alle Staaten, die solche Angebote eingerichtet haben.

Offenheit der Systeme für Binnenschiffe aller Nationen

Dies beginnt damit, dass die Annahmestellen von Anfang an für die Annahme von Abfällen von Schiffen aller Nationen offen waren. Ausländische Schiffe waren nicht von den Möglichkeiten zur Abgabe ausgeschlossen. Dieses Prinzip wird sich auch in der „Neuen Zeit“ nach dem Inkrafttreten des Abfallübereinkommens fortsetzen. Auch für Fahrzeuge aus Drittstaaten, die nicht dem Übereinkommen beigetreten sind, wird unser Entsorgungsangebot offen stehen. Wir müssen sogar damit rechnen, dass Schiffe aus Drittstaaten, in denen es keine vergleichbaren Sammelsysteme gibt, gezielt bei uns entsorgen werden. Solange die Schiffe durch Bunkerungen bei unseren Gasöllieferanten ihren Beitrag zur Finanzierung leisten, ist dies vollkommen in Ordnung.

Einsatz mobiler Sammelschiffe

Rückgrat des Systems der Bilgenentölung sind zweifellos mobile Sammelschiffe. Bilgenentölungsboote stellen sicher, dass die Abgabe von öl- und fetthaltigem Abfall für jeden Binnenschiffer bequem möglich ist. Die Anforderung eines Bilgenentölers zu einem bestimmten Standort in einem Hafen oder sogar während der Fahrt hat eine deutlich andere Qualität, als mit seinem Binnenschiff nur feste Sammelstationen anlaufen zu können.

Dennoch können auch feste Annahmestellen ihren Sinn machen. Zum Beispiel dann, wenn der Bedarf an Entsorgungsleistungen in einer bestimmten Region den Einsatz eines Bilgenentölers nicht rechtfertigt. Dort machen feste Entsorgungsstationen durchaus ihren Sinn. Denkbar ist, dass stationäre Einrichtungen auch andere Aufgaben haben – wie z. B. die Versorgung mit Schiffsbetriebsstoffen.

In den bislang öffentlich finanzierten Sammelsystemen hatte die Entsorgung per Tankwagen noch keinen Platz. Diese Entsorgungsform wird aber zwangsläufig dort ihre Bedeutung haben, wo der Bedarf nach Entsorgungsleistungen sehr gering ist oder dort, wo der Einsatz von Bilgenentölerbooten technisch nicht realisierbar ist.

Für die innerstaatlichen Institutionen kommt es darauf an, aus den Möglichkeiten der mobilen Entsorgung durch Bilgenentölerboote, durch feste Entsorgungsstationen und durch Tankwagenentsorgung einen unter Bedarfs- und Kostengesichtspunkten sinnvolles Entsorgungsangebot zu schaffen.

Indirekte Finanzierung

Das dritte Gestaltungsprinzip, das zu den Erfolgsgaranten der Bilgenentölung gehört, ist die indirekte Finanzierung. Dieses Prinzip wird durch das Abfallübereinkommen nicht tangiert – auch wenn die Finanzierung auf ganz andere Füße gestellt wird. Die seit Jahren – besser seit Jahrzehnten – praktizierte weitgehende Finanzierung durch die öffentliche Hand findet in absehbarer Zeit ein Ende. Die Schifffahrt selbst wird dann verursachergerecht für die Kosten der Bilgenentölung aufkommen.

Unangetastet bleibt aber der Charakter der indirekten Finanzierung: Die Schifffahrt entrichtet ihre Entsorgungsentgelte, ohne dass ein Zusammenhang mit der tatsächlichen Abfallabgabe entsteht. Es bleibt dabei so, wie es schon viele Jahrzehnte war: Mit der Neuregelung der Finanzierung durch das Abfallübereinkommen wird kein Anreiz für unregelmäßige Entsorgungen geschaffen.

Vielleicht ist die Rückbesinnung auf die Erfolgsgaranten des Systems der Bilgenentölung wichtig, wenn es darum geht, noch weitere Erfolge auf dem Wege der Gewässerreinigung bei der Einsammlung anderer Abfälle zu erringen.

B. Hausmüll

Im Vergleich zur Bilgenentölung stellt die Hausmüllentsorgung technisch weniger hohe Anforderungen. In der Regel können die Unternehmen, die auf kommunaler Ebene Siedlungsabfälle privater Haushalte einsammeln mit der Entsorgung des Hausmülls aus der Binnenschifffahrt beauftragt werden.

Dies geschieht in der Regel durch Bereitstellung von Hausmüllboxen, wo die Schiffer ihre Abfälle deponieren können. Diese Boxen können dann von den Lastwagen der beauftragten Unternehmen geleert werden.

Wiederkehrendes Thema im Zusammenhang mit diesen Hausmüllboxen ist vor allem an unbeobachteten Standorten die Müllentsorgung durch Unberechtigte. Immer wieder kommt es vor, dass Hausmüllboxen überquellern durch Müll, der überhaupt nicht aus der Güterschifffahrt stammt.

Auch unberechtigt abgestellter Hausmüll muss entsorgt werden. Dies verursacht Kosten. Wenn durch Unberechtigte solche Zusatzkosten entstehen, ist dies ein Problem für das System. Dafür muss vor Ort nach spezifischen Lösungen gesucht werden. In der Regel kann das Abfallübereinkommen am Grundsatzproblem wenig ändern.

Ausgenommen vielleicht, dass das Abfallübereinkommen das Thema Hausmüllentsorgung für Fahrgastschiffe separat behandelt. Daraus kann geschlossen werden, dass die für die Güterschifffahrt eingerichteten Annahmemöglichkeiten für Hausmüll an Umschlagsanlagen und Häfen sowie an bestimmten Liegestellen und Schleusen grundsätzlich nicht für die Hausmüllentsorgung der Fahrgastschiffe bestimmt sind.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Hausmüllentsorgung für die Güterschifffahrt derzeit in der Regel gut gelöst ist. Das Abfallübereinkommen sichert den Schiffen einen Anspruch auf ausreichende Entsorgungsmöglichkeiten. Den Vertragsstaaten werden in diesem Bereich keine wesentlichen neuen Verantwortlichkeiten entstehen.

Wünschenswert wäre aber, wenn Transparenz und Übersichtlichkeit darüber zunehmen würden, an welche Stellen eine Hausmüllentsorgung möglich ist. Denn gerade in der Binnenschifffahrt als international geprägtem Verkehrsträger kommt es immer wieder vor, dass Schiffer für ihn neue und unbekannte Reviere befahren. Dann sollten ihm auch Informationsmöglichkeiten offen stehen, wo er seinen Hausmüll entsorgen kann.

C. Übriger Sonderabfall

Zum übrigen Sonderabfall gehören beispielsweise Kühlflüssigkeiten, Batterien, Farbreste, Lösungsmittel oder Slops als pumpfähiges oder nicht pumpfähiges Gemisch aus Ladungsrückständen und Waschwasserresten, Rost und Schlamm.

Während die Qualität der Hausmüllentsorgung und der Bilgenentölung durchweg als positiv empfunden werden, fällt die Bewertung des IST-Zustands im Hinblick auf die Entsorgung von Slops und des übrigen Sonderabfalls weniger gut aus. Sicherlich sind an vielen Stellen entlang unserer Wasserstraßen schon gute Ansätze zu vermischen. Häufig wird aus der Praxis berichtet, dass an Hausmüllboxen regelmäßig Sonderabfälle entsorgt werden, die dort nicht hingehören. Dies spricht eindeutig dafür, dass es noch keine ausreichende Infrastruktur für die Entsorgung der übrigen Sonderabfälle gibt.

Auch in dieser Hinsicht sind die Vertragsstaaten verpflichtet, innerhalb von fünf Jahren in Häfen Annahmestellen einzurichten oder einrichten zu lassen. Damit ist ein deutlicher Unterschied zur Hausmüllentsorgung zu erkennen: Während bei der Hausmüllentsorgung Umschlagsanlagen oder Häfen, Liegestellen und Schleusen für die Einsammlung in Betracht kommen, benennt das Abfallübereinkommen beim übrigen Sonderabfall und den Slops eindeutig die Häfen als verantwortlich.

Diese Erkenntnis muss sich erst noch durchsetzen. Ich bin zuversichtlich, dass dies auch gelingen wird.