



GEFAHRSTOFFE

AKTUELL

GEFÄHRliche STOFFE UND GEMISCHE:
RECHTSSICHER HERSTELLEN, VERWENDEN,
BEFÖRDERN UND ENTSORGEN



TOP-THEMA

UN 3555 RICHTIG VERSENDEN – DAS IST NEU

Das ADR 2025 bringt neue Regeln – auch für UN 3555. Lesen Sie, was sich ändert und wie Sie den Versand rechtssicher begleiten.

S. 3

ADR, RID, IMDG: GEFÄHRGUT EINFACH ERKLÄRT

Erfahren Sie, wie Sie Container und Tanks sicher und korrekt kennzeichnen und den Überblick behalten.

S. 6

ADR 3.4: ERLEICHTERUNGEN BEI BEGRENZTEN MENGEN

So transportieren Sie Gefahrgut in begrenzten Mengen einfacher – die wichtigsten Erleichterungen im Überblick.

S. 8



SAFETYXPERTS

Ihre Spezialisten für Arbeitssicherheit

DIE EXPERTEN



Tim Rahrbach

ist ausgebildeter Gymnasiallehrer und anerkannter Gefahrgutdozent. Seine didaktische Expertise bringt er regelmäßig in Schulungen für Gefahrgutfahrer ein. Im Zentrum seiner Lehrtätigkeit steht dabei die teilnehmergerechte Vermittlung von Fachwissen.

Logistik und Transport

Liebe Leserin, lieber Leser,

in dieser Ausgabe beleuchten wir schwerpunktmäßig die Beförderung gefährlicher Güter im multimodalen und grenzüberschreitenden Verkehr – mit Fokus auf Herausforderungen, Vorschriften und praxisnahe Lösungen. Die Beiträge beschäftigen sich etwa mit der Seebeförderung gefährlicher Versandstücke in Containern und dem Transport von Gefahrgut durch deutsche und österreichische Tunnel. Ein groß angelegter Vergleich zeigt zudem die Gemeinsamkeiten und Unterschiede von ADR, RID und IMDG-Code bei der Kennzeichnung und Bezettelung von Containern, Schüttgut-Containern und Tanks.

Für den neuen Stoff UN 3555 hält diese Ausgabe darüber hinaus eine praktische Arbeitshilfe bereit.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Tim Rahrbach

ALLES INKLUSIVE



Onlinebereich

Nutzen Sie über 500 Checklisten, Muster und Vorlagen unter www.safetyxperts.de/login



Videothek

Unterstützen Sie Ihre Sicherheitsmaßnahmen mit erklärenden Videos.



Fragen an die Xperten

Stellen Sie Ihre individuellen Fragen zu Gefahrstoffen gerne über das Kontaktformular auf safetyxperts.de/login



Rabatte für Seminare und Veranstaltungen

Als „SafetyXperts“-Kunde erhalten Sie 10 % Rabatt auf unsere Veranstaltungen.

UN 3555 – wie Sie den Versand optimal und vorschriftsgemäß begleiten

Für den Geltungszeitraum von 2025 bis 2027 haben es, wie Sie sicher wissen, elf neue UN-Nummern ins ADR geschafft. Diese zusätzlichen Eintragungen in das Stoffverzeichnis können dabei mit neuen Sondervorschriften oder Verpackungsanweisungen einhergehen. Ein Beispiel dafür ist die UN 3555 TRIFLUORMETHYLTETRAZOL-NATRIUMSALZ, IN ACETON mit mindestens 68 Masse-% Aceton. Die UN-Nummer wurde erst 2025 eingeführt – ebenso wie die zugehörigen Vorschriften SV 28, P 303 und PP 26, die im Zuge der Aktualisierung des internationalen Gefahrgutrechts für den Straßenverkehr aufgenommen wurden. Dieser Beitrag hilft Ihnen dabei, die Einhaltung der neuen und der bestehenden Regeln in Bezug auf UN 3555 zu überprüfen.

INFO-BOX

UN 3555: Bei der neuen UN 3555 TRIFLUORMETHYLTETRAZOL-NATRIUMSALZ, IN ACETON mit mindestens 68 Masse-% Aceton handelt es sich um ein Vorprodukt für Insektizide. Bislang wurde der Stoff als UN 3379 DESENSIBILISierter EXPLOSIVER FLÜSSIGER STOFF N.A.G. befördert und damit einer Sammeleintragung zugeordnet. Da der Stoff aufgrund seiner Explosionsfähigkeit sehr gefährlich ist, löst man ihn in ausreichend Aceton und unterdrückt auf diese Weise die explosiven Eigenschaften. Damit ist UN 3555 ein Stoff der Klasse 3 (siehe 2.2.3.1.1 ADR).

Perfekt vorbereitet: Transportvorgaben für UN 3555 im Überblick

Die folgende Arbeitshilfe gibt Ihnen einen Überblick über die relevanten Vorschriften, die bei der Beförderung von UN 3555 eingehalten werden müssen. Die Arbeitshilfe teilt sich in fünf verschiedene Bereiche ein: (1) Verpackung, (2) Kennzeichnung/Bezettelung der Verpackung, (3) Ladungssicherung, (4) Ausrüstung, (5) Überwachung. Dabei ist zum einen anzumerken, dass hier die speziellen Vorschriften eine Rolle spielen, insbesondere auch diejenigen, die im Jahr 2025 neu dazugekommen sind. Die allgemeinen Grundsätze, z. B. die der Ladungssicherung, werden an dieser Stelle eher nicht referiert. Zum anderen handelt es sich bei der Vorschrift über das Anbringen der Ausrichtungspfeile um eine Interpretation. Zwar greifen die Bedingungen des Unterabschnitts 5.2.1.10 ADR nicht, wohl schreibt aber die CV 29 vor, dass die Versandstücke aufrecht stehen müssen. Um dies zu gewährleisten, sollte auf die Verwendung von Ausrichtungspfeilen meines Erachtens nicht verzichtet werden.



Bereich	Vorschrift	Es ist sichergestellt, dass ...
Verpackung	3.1 SV 28	der Prozentsatz des Verdünnungsmittels zu keiner Zeit während der Beförderung unter den angegebenen Wert fällt. der Stoff so verpackt ist, dass die Menge des explosiven Stoffes den angegebenen Wert nicht überschreitet.
	4.1.4.1 P 303	Fässer aus Kunststoff mit nicht abnehmbarem Deckel (1H1) mit einem höchsten Fassungsraum von 250 l genutzt werden.
	4.1.4.1 PP 26	die Verpackungen bleifrei sind.
	4.1.5.12	die Verpackungen aus verträglichen und undurchlässigen Werkstoffen hergestellt sind. keine gefährliche Wechselwirkung mit den explosiven Stoffen und den Werkstoffen der Verpackung besteht.
	4.1.10 MP 2	das Gut nicht mit anderen Gütern zusammengepackt worden ist.
Kennzeichnung/ Bezettelung der Verpackung	5.2.1.1 5.2.1.7.2	die Außenseite des Versandstücks mit den Buchstaben „UN“ und der viertstelligen UN-Nummer versehen ist.
	5.2.2.1.1	der Gefahrzettel für die Klasse 3 an der Außenseite des Versandstücks angegeben wird.
	7.5.11 CV 29	die Ausrichtungspfeile an zwei gegenüberliegenden Seiten angebracht sind.
Ladungssicherung	7.5.11 CV 14	die Güter während der Beförderung vor direkter Sonneneinstrahlung und Wärmeentwicklung geschützt sind. die Versandstücke nur an kühlen und gut belüfteten Orten, entfernt von Wärmequellen, gelagert werden.
	7.5.11 CV 29	die Versandstücke aufrecht stehen.
Ausrüstung	8.5 S 2	tragbare Beleuchtungsgeräte, die keinen Funken erzeugen, also EX-geschützt sind, bei der Beförderung mitgeführt werden.
Überwachung	8.4 S 14	die Vorschriften über die Überwachung unabhängig von der beförderten Menge eingehalten werden.

Fazit: Den Versand von UN 3555 begleiten Sie optimal und vorschriftsgemäß, indem Sie sich zunächst über die gefahrgutrechtlichen Änderungen für das Jahr 2025 informieren. Für dieses Produkt gibt es nämlich neue Vorschriften. Beachten Sie aber ebenso die besonderen Vorsichtsmaßnahmen, auch wenn der Stoff nicht zur Klasse 1 zählt. Dazu gehört die Überwachung der Aceton-Lösung, die vor der Explosionsgefährlichkeit der Substanz schützen soll, oder die spezielle Anforderung an die Persönliche Schutzausrüstung des Fahrers, der die Mitföhrpflicht einer Taschenlampe ohne funkenzeugendes Gehäuse beachten muss.

Mein Tipp: Nutzen Sie die Checkliste, um die Einhaltung der relevanten Punkte sicherzustellen.

Gefahrguttransport durch deutsche und österreichische Tunnel

Stellen Sie sich den folgenden Fall vor: Ein Spediteur möchte einen grenzüberschreitenden Straßentransport gefährlicher Güter in kennzeichnungspflichtiger Menge von Deutschland nach Österreich organisieren. Als Experte für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße sollen Sie den Spediteur beratend unterstützen. Die zentralen Punkte der Beratung betreffen vor allem die Durchführung der Beförderung, insbesondere die Tunnelregelung. Für diesen Fall habe ich Ihnen eine Zusammenfassung bereitgestellt, die die wesentlichen Regelungen für den kennzeichnungspflichtigen Gefahrguttransport durch deutsche und österreichische Straßentunnel miteinander vergleicht.

Was Sie über die Tunnelregelungen in Deutschland wissen müssen

Im ADR wurden 2007 erstmals einheitliche Vorschriften eingeführt, die die Nutzung von Straßentunneln durch kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit oder ohne Anhänger regeln. Deutsche Tunnel werden seitdem mit den Buchstaben B bis E gekennzeichnet. Diese Buchstaben erscheinen auf einer zusätzlichen Tafel zum Verkehrszeichen 261 StVO, dem Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern. Schauen wir uns zunächst an einem Beispiel an, wie die Tunnelregelungen grundsätzlich funktionieren. (Quelle: www.bmv.de 2025)

Wie Sie am besten herausfinden, welche Tunnel durchfahren werden dürfen

Betrachten wir nun einen Beförderungsfall anhand eines konkreten Stoffs und einer bestimmten Beförderungsart:

In einem Tankfahrzeug soll UN 1203 BENZIN von Deutschland über die österreichische Grenze gebracht werden. Der zugehörige Eintrag im Beförderungspapier lautet: „UN 1203 BENZIN, 3, II, (D/E), umweltgefährdend“. Die Informationen in Klammern zeigen den Tunnelbeschränkungscode. Der erste Großbuchstabe gilt für die Beförderung in Tanks (hier: „D“). Das heißt, dass nur Tunnel der Kategorie B und C durchfahren werden dürfen. In einem Schaubild sieht das so aus:

Tunnelbeschränkungscode	Tunnelkategorien				
	–	B	C	D	E
(D/E), Beförderung in Tanks	Erlaubt	Erlaubt	Erlaubt	Verboten	Verboten

Ein Beispiel: Führt die Beförderung nun durch den Hamburger Elbtunnel, gilt die folgende Regel: Von 05:00 bis 23:00 Uhr hat der Elbtunnel die Kategorie E und in der übrigen Zeit die Kategorie C. Das heißt, dass unser Tankfahrzeug nachts nicht durch den Elbtunnel fahren darf, tagsüber allerdings schon. Wundern Sie sich nicht, im Schaubild taucht die Kategorie A nicht auf. Das liegt daran, dass es sich dabei um Tunnel mit dem normalen Richtzeichen 327 StVO handelt. Dieser ist somit keiner Kategorie zugeordnet und darf ohne Einschränkungen genutzt werden.

Was Sie über die Tunnelregelungen in Österreich wissen müssen

Schauen wir uns nun einmal die Tunnelregelung in Österreich an. Dass unsere Nachbarn eine etwas andere Herangehensweise diesbezüglich haben, liegt an der geografischen Lage: Österreich ist eine Alpenregion. Entsprechend gelten dort besondere Vorsichtsmaßnahmen. Die zugrunde liegende Rechtsvorschrift unterscheidet die Tunnel nach zwei Kategorien:

- ❖ **Kategorie A:** Tunnel mit einer Länge von mindestens 1.000 m und weniger als 5.000 m
 - ❖ **Kategorie B:** Tunnel mit einer Länge von mindestens 5.000 m
- Die Tunnellänge bestimmt die Vorsichtsmaßnahmen: Längere Tunnel über 5.000 m erfordern höhere Sicherheitsstandards als kürzere der Kategorie A. In Österreich gilt grundsätzlich, dass Tunnel für Gefahrguttransporte möglichst nicht genutzt werden sollen. Österreichische Tunnel dürfen nur von Gefahrguttransportern genutzt werden, deren Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr
- ❖ mit einer 2 (wie bei 22, 225 und 23) beginnt;
 - ❖ mit einer Verdopplung der Ziffern 3, 4, 5, 6 oder 8 (wie bei 33, 333, 336 und 44) beginnt;
 - ❖ den Buchstaben X (wie bei X423) vorangestellt hat.

Unser Tankfahrzeug, befüllt mit UN 1203 BENZIN, ist vorn und hinten mit einer orangefarbenen Tafel versehen. Neben der UN-Nummer weist diese die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 33 aus. Das heißt, dass unsere Beförderungseinheit die österreichischen Tunnel passieren darf. Folgende Vorschriften müssen nun beachtet werden, je nachdem, welcher Kategorie der Tunnel angehört.

Kategorie A	❖ Warnleuchte: An die Beförderungseinheit ist eine Warnleuchte mit gelbrotem Licht anzubringen. Diese Warnleuchte muss vor Einfahrt in den Tunnel eingeschaltet werden und während der gesamten Tunnelstrecke in Betrieb sein.
Kategorie B	❖ Warnleuchte: An die Beförderungseinheit ist eine Warnleuchte mit gelbrotem Licht anzubringen. Diese Warnleuchte muss vor Einfahrt in den Tunnel eingeschaltet werden und während der gesamten Tunnelstrecke in Betrieb sein. ❖ Begleitfahrzeug: Das Durchqueren des Tunnels wird durch ein Begleitfahrzeug gesichert, das hinter der Beförderungseinheit fährt. ❖ Informationen über das Fahrpersonal: Über das Fahrpersonal im Begleitfahrzeug müssen folgende Informationen vorliegen: – Name des Beförderers, – amtliches Kennzeichen der Beförderungseinheit, – Angaben des Beförderungspapiers, – abschätzbarer Zeitraum des Befahrens.

Quelle: Gesamte Rechtsvorschrift für Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern beim Befahren von Autobahntunneln, Fassung vom 17.07.2025

Fazit: Aufgrund geografischer Unterschiede gelten in Deutschland vor allem die ADR-Regelungen, in Österreich kommen nationale Tunnelverordnungen hinzu. Dadurch unterscheiden sich die Sicherheitsbestimmungen je nach Tunnelkategorie.

Seebeförderung von gefährlichen Versandstücken in Containern

Stellen Sie sich die folgende Situation vor: Ihr Betrieb bereitet den Versand von UN 3548 GEGENSTÄNDE, DIE VERSCHIEDENE GEFÄHRLICHE GÜTER ENTHALTEN, N.A.G. vor. Das gefährliche Gut wird in Stahlkisten verpackt und anschließend auf einem Container verladen. Die Bruttomasse der Versandstücke beträgt insgesamt 5.000 kg. Der Container mit den Versandstücken soll zunächst über die Straße befördert und danach auf ein Seeschiff geladen werden. Nun herrscht in Ihrem Betrieb Uneinigkeit darüber, wie der Container zu kennzeichnen und zu plakatieren ist. Diejenigen, die auf eine Kennzeichnung und Plakatierung komplett verzichten wollen, erhalten dabei besonders viel Zuspruch. Der Grund: Die Sendung soll unter Anwendung der Freistellungsregel 1.1.3.6 ADR erfolgen.

Wie ist der Container nun tatsächlich zu kennzeichnen und zu plakatieren? Um eine Antwort auf diese Frage zu erhalten, sind vier verschiedene Fundstellen relevant:

1. Die Vorschriften zur Kennzeichnung und Bezettelung von Containern gemäß 5.3 ADR
2. Die Freistellungsregel 1.1.3.6 ADR in Verbindung mit UN 3548
3. Die Regelungen zur Beförderung in einer Transportkette nach 1.1.4.2 ADR
4. Die Vorschriften zur Kennzeichnung und Plakatierung von Containern gemäß 5.3 IMDG-Code

Was Sie über die Vorschriften gemäß 5.3 ADR wissen müssen

Grundsätzlich gilt: Container müssen an beiden Längsseiten und an jedem Ende mit Großzetteln versehen sein. Das ist in unserem Fall der Großzettel Nr. 9, da UN 3548 der Gefahrklasse 9 angehört. Außerdem werden Beförderungseinheiten, die Stückgüter transportieren, vorn und hinten mit neutralen orangefarbenen Tafeln versehen – es sei denn, die Ladung wechselt den Verkehrsträger.

Beachten Sie: Der Großzettel Nr. 9 kann hier durch andere Gefahrenzeichen ergänzt werden. Die SV 274 in Verbindung mit 3.1.2.8 ADR sieht vor, dass man bei der Beförderung von UN 3548 eine technische Benennung hinzufügt. Damit weist man auf bestimmte Zusätze hin. Diese Zusätze können anderen Gefahrklassen zugeordnet werden, und man muss sie als Nebengefahren mit einem weiteren Placard ausweisen. Auch können mögliche Nebengefahren schädlich für die aquatische Umwelt sein, sodass am Container das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe anzubringen ist.

UN 3548 – ist die Beförderung nach 1.1.3.6 ADR erlaubt?

Die Tab. A, 3.2 ADR zeigt, dass UN 3548 zur Beförderungskategorie 4 gehört. Damit ist der Transport dieser UN-Nummer in unbegrenzter Menge auf der Straße möglich, ohne dass die Regeln des ADR vollumfänglich gelten. Beispielsweise entfällt dadurch die Pflicht, das

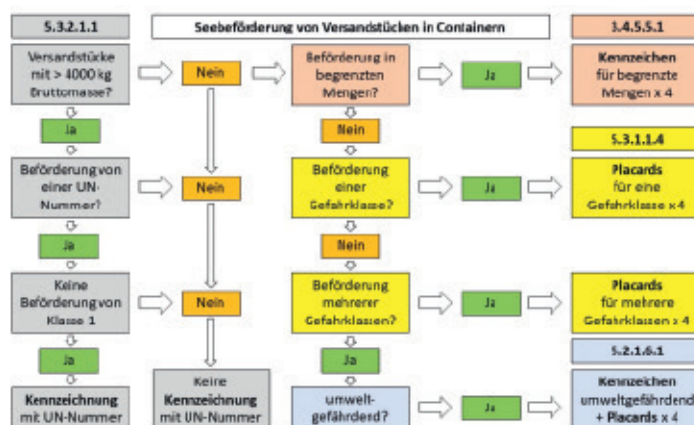
Kapitel 5.3 ADR zu beachten. Heißt also: Weder muss die Beförderungseinheit mit orangefarbenen Tafeln versehen werden noch ist der Container mit Großzetteln zu plakatieren. Die Ergänzung „auf der Straße“ weist allerdings darauf hin, dass man von den Erleichterungen nicht im multimodalen Verkehr profitieren kann.

Wichtig zu wissen: Die Regelungen zur Transportkette (1.1.4.2 ADR)

Dieser Abschnitt regelt den folgenden Beförderungsfall: Ein Container – wie in unserem Beispiel – wird auf der Straße transportiert, aber die Vorschriften des ADR gelten nicht „in vollem Umfang“, weil etwa eine Freistellungsregel angewandt wird. Gleichzeitig soll eine Seebeförderung stattfinden. Da der Verkehrsträger wechselt, haben wir es also mit einer Transportkette zu tun. In einer solchen Transportkette, die eine Seebeförderung beinhaltet, müssen die Kennzeichen und orangefarbenen Tafeln gemäß 5.3 IMDG-Code angebracht werden. Das bedeutet, dass sich der Straßentransport hier nach den Regelungen des Seeverkehrs richtet und die genannten Erleichterungen von 1.1.3.6 ADR keine Bedeutung haben, zumal der IMDG-Code keine entsprechende Vorschrift aufweist.

Was Sie über die Vorschriften gemäß 5.3 IMDG-Code wissen müssen

Für den Seeverkehr müssen Container an allen vier Seiten mit Großzetteln versehen werden. Es ist darauf zu achten, dass man nicht nur Haupt-, sondern auch etwaige Nebengefahren ausweist (5.3.1.1.4 IMDG-Code, im nachfolgenden Schaubild gelb hinterlegt). Bei Ladung mit Schadstoffen für die aquatische Umwelt sind die Container zudem mit den Kennzeichen für Umweltgefährdung zu plakatieren – ebenfalls an vier Seiten (5.2.1.6.1 IMDG-Code, im Schaubild blau hinterlegt). Dem Unterabschnitt 5.3.2.1.1 entnimmt man, dass eine Kennzeichnung mit einer orangefarbenen Tafel unter bestimmten Bedingungen erforderlich ist. In unserem Fall sind die Bedingungen erfüllt. Denn wir haben nur eine einzige UN-Nummer (nämlich UN 3548), ein Ladegut von über 4.000 kg Bruttomasse (in unserem Beispiel wiegt es 5.000 kg) und keine Klasse 1 (sondern Klasse 9). Die orangefarbene Tafel zeigt dann nur die UN 3548. Im Schaubild erkennt man diese Bedingungen an der grauen Farbgebung.



Gefahrgut im multimodalen Verkehr – Straße, Schiene, See

Stellen Sie sich die folgende Situation vor: Sie beaufsichtigen an der Schnittstelle der Verkehrsträger Straße und Schiene den Versand gefährlicher Güter. Gleichzeitig soll der Versand für eine Seebeförderung vorbereitet werden. Die Herausforderung besteht nun darin, nicht allein das Regelwerk für die Beförderung gefährlicher Güter auf internationalen Straßen anzuwenden, sondern auch die Verordnungstexte der beiden anderen relevanten Verkehrsträger vergleichend heranzuziehen. Allein das ADR kann in seiner Komplexität überwältigend sein. Kommen noch RID und IMDG-Code hinzu, verliert man leicht den Überblick. In diesem Beitrag stellen wir Ihnen zentrale gefahrgutrechtliche Regelungen der drei wichtigsten Vorschriftenwerke kompakt gegenüber. Schwerpunktmäßig geht es dabei um die Kennzeichnung und Bezettelung (Plakatierung) von Containern, Schüttgut-Containern, MEGC, Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks im multimodalen Verkehr.

ADR, RID, IMDG-Code – was die Abkürzungen bedeuten

Damit Klarheit herrscht, was sich hinter den einleitend genutzten Abkürzungen verbirgt und welche Verkehrsträger bzw. Geltungsbereiche eine Rolle spielen, möchte ich Ihnen eine kurze Übersicht zu den verwendeten Vorschriftenwerken geben.

- ✦ ADR: Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
- ✦ RID: Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
- ✦ IMDG-Code: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr

Da zu diesem Thema verschiedene Begrifflichkeiten existieren, möchte ich zunächst einige definitorische Vorbemerkungen machen und Ihnen aufzeigen, was der UNECE zufolge der Unterschied zwischen multimodalem, intermodalem und kombiniertem Verkehr ist.

Begriff	Definition nach UNECE
Multimodaler Verkehr	✦ Transport von Gütern mit zwei oder mehreren verschiedenen Verkehrsträgern.
Intermodaler Verkehr	✦ Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit oder im selben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt. ✦ In weiterer Folge beschreibt der Begriff „Intermodalität“ ein Transportsystem, mit dessen Hilfe zwei oder mehrere Verkehrsträger verwendet werden, um dieselbe Ladeeinheit oder dasselbe Straßenfahrzeug in einer integrierten Art und Weise, ohne Be- oder Entladung, zu einer Haus-zu-Haus-Transportkette zu vervollständigen.
Kombinierter Verkehr	✦ Intermodaler Verkehr, bei dem der überwiegende Teil der in Europa zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Welche Stoffe sind für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene nicht zugelassen?

Normalerweise ist es möglich, im kombinierten Verkehr Straße/Schiene Gefahrgut zu befördern. Allerdings legt das RID für bestimmte Stoffe ein Transportverbot fest, sodass diese nicht vom Verkehrsträger Straße auf die Eisenbahn wechseln dürfen. Gemäß 1.1.4.4.1 RID handelt es sich etwa um:

- ✦ explosive Stoffe der Klasse 1, Verträglichkeitsgruppe A (UN-Nummern 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 und 0473),
- ✦ selbstzersetzliche Stoffe der Klasse 4.1, die eine Temperaturkontrolle erfordern (UN-Nummern 3231 bis 3240),
- ✦ polymerisierende Stoffe der Klasse 4.1, die eine Temperaturkontrolle erfordern (UN-Nummern 3533 und 3534),
- ✦ organische Peroxide der Klasse 5.2, die eine Temperaturkontrolle erfordern (UN-Nummern 3111 bis 3120),
- ✦ Schwefeltrioxid der Klasse 8 mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,95 %, das ohne Inhibitoren in Tanks befördert wird (UN-Nummer 1829).

Kennzeichnung und Bezettelung im multimodalen Verkehr – wie Sie den Überblick behalten

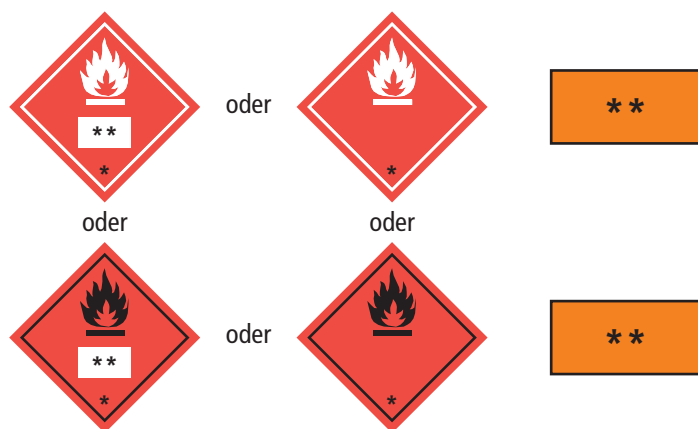
Die folgende Arbeitshilfe stellt die Vorschriften für die Kennzeichnung und Bezettelung (im Wortlaut des IMDG-Codes heißt es „Plakatierung“) systematisch gegenüber. Dabei werden verschiedene Umschließungsmittel betrachtet, die Sie der Spalte (1) entnehmen können. Die Spalten (2) bis (4) präsentieren die entsprechenden Vorschriften aus ADR, RID und IMDG-Code – jeweils unter Angabe einer genauen Fundstelle. Dabei wird deutlich, dass es für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene eine identische Regelung gibt, während für die Seebeförderung die Auflagen verschärft werden. Beachten Sie zudem den Absatz 5.3.2.1.3 IMDG-Code (siehe unten). Dort sehen Sie, welche Verfahren Sie anwenden dürfen, wenn im Überseetransport mit einer UN-Nummer gekennzeichnet werden muss.



Gefahrgut an Bord – die Kennzeichnung macht es kompliziert.

(1) Umschließungsmittel	(2) Straßenverkehr	(3) Kombiniertes Verkehr Straße/Schiene	(4) Kombiniertes Verkehr Straße/Schiene plus Seeverkehr
Wechselbehälter/ Container	Kennzeichnung: keine Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 ADR)	Kennzeichnung: keine Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 RID)	Kennzeichnung: Ab 4.000 kg Bruttomasse UN-Nummer an allen vier Seiten (5.3.2.1.1 IMDG-Code) Plakatierung: Placards an allen vier Seiten (5.3.1.1.4.1 IMDG-Code)
Schüttgut-Container	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.4 ADR) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 ADR)	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.1 RID) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 RID)	Kennzeichnung 1: UN-Nummer an allen vier Seiten (5.3.2.1.1 IMDG-Code) Kennzeichnung 2: Technischer Name des Inhalts auf mindestens zwei Seiten (5.3.2.0.1 IMDG-Code) Plakatierung: Placards an allen vier Seiten (5.3.1.1.4.1 IMDG-Code)
Tankcontainer, 1 Stoff	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.2 ADR) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 ADR)	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.1 RID) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 RID)	Kennzeichnung 1: UN-Nummer an allen vier Seiten (5.3.2.1.1 IMDG-Code) Kennzeichnung 2: Technischer Name des Inhalts auf mindestens zwei Seiten (5.3.2.0.1 IMDG-Code) Plakatierung: Placards an allen vier Seiten (5.3.1.1.4.1 IMDG-Code)
Tankcontainer, verschiedene Stoffe	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten auf Höhe der Tankabteile (5.3.2.1.2 ADR) Bezeichnung: Großzettel an beiden Längsseiten auf Höhe der Tankabteile, jeweils ein Muster der Großzettel an beiden Enden (5.3.1.2 ADR)	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten auf Höhe der Tankabteile (5.3.2.1.2 RID) Bezeichnung: Großzettel an beiden Längsseiten auf Höhe der Tankabteile, jeweils ein Muster der Großzettel an beiden Enden (5.3.1.2 RID)	Kennzeichnung 1: UN-Nummern an beiden Längsseiten auf Höhe der Tankabteile (5.3.2.1.1 IMDG-Code) Kennzeichnung 2: Technischer Name des Inhalts an beiden Längsseiten auf Höhe der Tankabteile (5.3.2.0.1 IMDG-Code) Plakatierung: Placards an beiden Längsseiten auf Höhe der Tankabteile, jeweils ein Muster der Großzettel an beiden Enden (5.3.1.1.4.1 IMDG-Code)
MEGC (Multiple Elements Gas Container)	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.2 ADR) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 ADR)	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.1 RID) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 RID)	Kennzeichnung 1: UN-Nummer an allen vier Seiten (5.3.2.1.1 IMDG-Code) Kennzeichnung 2: Technischer Name des Inhalts auf mindestens zwei Seiten (5.3.2.0.1 IMDG-Code) Plakatierung: Placards an allen vier Seiten (5.3.1.1.4.1 IMDG-Code)
Ortsbeweglicher Tank	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.2 ADR) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 ADR)	Kennzeichnung: Nummerierte orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten (5.3.2.1.1 RID) Bezeichnung: Großzettel an allen vier Seiten (5.3.1.2 RID)	Kennzeichnung 1: UN-Nummer an allen vier Seiten (5.3.2.1.1 IMDG-Code) Kennzeichnung 2: Technischer Name des Inhalts auf mindestens zwei Seiten (5.3.2.0.1 IMDG-Code) Plakatierung: Placards an allen vier Seiten (5.3.1.1.4.1 IMDG-Code)

Beispiele für die Angabe der UN-Nummern 5.3.2.1.3



MEINE EMPFEHLUNG

Sollte sich eine Seebeförderung an den kombinierten Verkehr Straße/Schiene anschließen, richten Sie sich direkt nach den Regelungen des IMDG-Codes. Im Beförderungspapier muss dann der Verweis auf 1.1.4.2.1 enthalten sein.

Wie Sie den Versand in begrenzten Mengen perfekt begleiten

Wie Sie wissen, unterliegen nicht alle gefährlichen Güter vollumfänglich den Vorschriften des ADR. Viele Haushaltsgegenstände, die frei im Handel verfügbar sind, gehören dazu. Denken Sie nur einmal an Druckgaspackungen, die der UN 1950 unterliegen, oder an Gasflaschen, die an den heimischen Grill angeschlossen werden.

Aber auch wenn die gefahrgutrechtlichen Regelungen nicht immer zur Gänze greifen, müssen dennoch zwei Dinge beachtet werden: Erstens sollte man wissen, unter welchen Bedingungen von einer Freistellungsregel überhaupt Gebrauch gemacht werden darf, und zweitens, welche Erleichterungen dieser Gebrauch nach sich zieht.

Wie das konkret aussieht, erläutere ich im kommenden Beitrag anhand von Kapitel 3.4 – Beförderung in begrenzten Mengen.

Fazit: Nicht alle Gefahrgüter fallen voll unter das ADR. Wichtig ist, Freistellungsbedingungen zu kennen und Erleichterungen korrekt zu nutzen – für mehr Sicherheit, Effizienz und Rechtskonformität.

Welche Erleichterungen der Gebrauch von 3.4 ADR zur Folge hat

Die Vorschriften des Kapitels 3.4 ADR erleichtern die Beförderung bestimmter UN-Nummern bis zu einer bestimmten Mengengrenze. Nicht umsonst lautet die Bezeichnung „Beförderung in begrenzten Mengen“.

Beachten Sie: Die nachfolgende Liste an Erleichterungen gilt nur für den Transport in Versandstücken; bei den anderen beiden Beförderungsarten (Tanks, lose Schüttung) kann von 3.4 ADR kein Gebrauch gemacht werden. Der Transport in begrenzten Mengen erlaubt daher z. B.

- ☛ auf das Mitführen eines Beförderungspapiers (5.4.1 ADR), der schriftlichen Weisungen (5.4.3 ADR) sowie des ADR-Schulungsnachweises (8.2 ADR) zu verzichten. Ohne Schulungsnachweis muss die Fahrzeugbesatzung jedoch unterwiesen werden (8.2.3 ADR).
- ☛ auf die Kennzeichnung und Bezettelung der Versandstücke, Umschließungsmittel sowie Fahrzeuge vollständig zu verzichten (5.2 und 5.3 ADR). Ausnahme: Es müssen die Regelungen für Ausrichtungspfeile und Umverpackungen eingehalten werden (5.1.2.1 und 5.2.1.10).
- ☛ Zusammenladeverbote nach 7.5.2.1 ADR zu ignorieren. Allerdings dürfen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter nicht mit explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff zusammengeladen werden. Dies gilt bis auf wenige Ausnahmen (7.5.2.4 ADR).

Unter welchen Bedingungen Sie von der Freistellungsregel Gebrauch machen können

Nun möchte ich Ihnen gerne zeigen, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, um Kapitel 3.4 ADR anzuwenden. Gehen wir einmal von diesem Beförderungsfall aus: Der Versand von UN 1950 DRUCKGASPACKUNGEN, entzündbar, mit einer Nettomasse von insgesamt 20 l soll als Containerfracht organisiert werden. Verteilt sind diese Mengen auf 50 Dosen Polsterschaumreiniger à 400 ml. Folgende Punkte müssen Sie jetzt im Blick haben:

1. Die Spalte (7a) im Verzeichnis der gefährlichen Güter Tab. A, 3.2 ADR
2. Die Regelungen für zusammengesetzte Verpackungen
3. Die Gesamtbruttomasse pro Verpackung
4. Das Kennzeichen für Versandstücke, die begrenzte Mengen enthalten
5. Die Kennzeichnung von Beförderungseinheiten

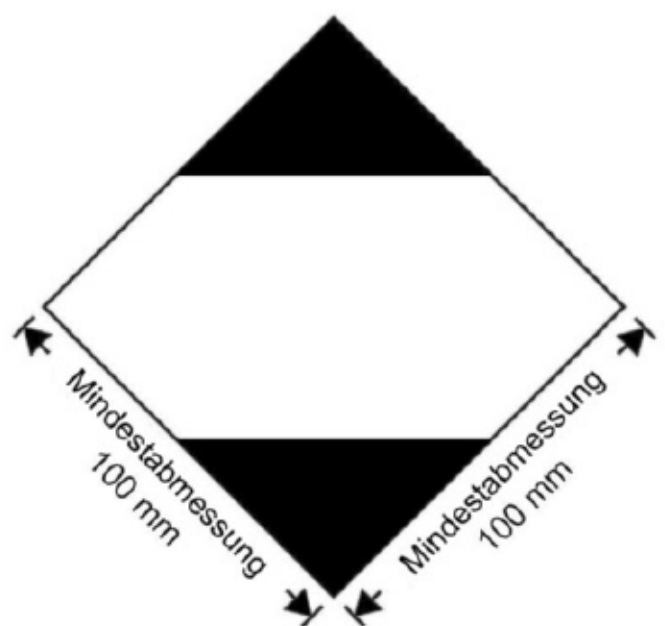
Zu 1: Schlagen Sie als Erstes die Tab. A unter der UN 1950 auf. Dort sehen Sie mehrere Eintragungen. Für unsere Zwecke ist der Zusatz „entzündbar“ entscheidend. Der Spalte (7a) entnehmen Sie sodann eine Mengengrenze, nämlich 1 l. Diese Angabe bezeichnet die Höchstmenge des Stoffes je Innenverpackung oder Gegenstand. Unsere Dose mit Polsterschaumreiniger stellt hier die Innenverpackung dar, und mit einer Nettomasse von 400 ml sind wir unterhalb der höchstzulässigen Menge.

Zu 2:	Normalerweise müssen gefährliche Güter in begrenzten Mengen in Innenverpackungen verpackt sein, die in geeignete Außenverpackungen eingesetzt sind. Für Druckgaspackungen sind Innenverpackungen allerdings nicht zwingend vorgeschrieben.
Zu 3:	Die Gesamtbruttomasse des Versandstücks darf 30 kg nicht überschreiten. Stellen wir uns nun vor, wir würden unsere 50 Dosen in einer Außenverpackung zusammenführen, betrüge die Nettomasse 20 l. Für das Errechnen der Bruttogesamtmasse müsste anschließend das Gewicht der Verpackungen hinzugenommen werden. Überschreiten wir damit die 30 kg nicht, wäre das Versandstück vorschriftenkonform.
Zu 4:	Die Versandstücke müssen daraufhin mit dem Kennzeichen für begrenzte Mengen versehen werden. Die Anforderungen an das Kennzeichen finden sich in 3.4.7 ADR.
Zu 5:	Wir verladen das Versandstück auf einen Container. Dieser Container wird auf eine Beförderungseinheit mit mehr als 12 Tonnen höchstzulässige Gesamtmasse verladen. Da wir nur ein Versandstück von geringem Gewicht haben, müssen wir den Container nicht kennzeichnen. Das geschieht nur ab einer Menge von 8 Tonnen.

3.4.7 Kennzeichnung von Versandstücken, die begrenzte Mengen enthalten.

3.4.7.1 Ausgenommen für die Luftbeförderung müssen Versandstücke mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen mit dem in Abbildung 3,4,7,1 dargestellten Kennzeichen versehen sein:

Abbildung 3.4.7.1



Kennzeichen für Versandstücke, die begrenzte Mengen enthalten

„Unbeschränkte Mitnahme von Feuerwerkskörpern?“

Leserfrage: „Einer unserer Fahrer wurde auf einer Tour von einem Polizisten angehalten und kontrolliert. Bei der Überprüfung des Beförderungspapiers stellte dieser fest, dass Feuerwerkskörper geladen waren. Daher bat er den Fahrzeugführer um die Herausgabe der ADR-Schulungsbescheinigung, um zu überprüfen, ob ein Aufbaukurs Klasse 1 besucht wurde. Der Fahrer sagte sogleich, dass er Klasse 1 normalerweise nicht fahren dürfe, aber bei Feuerwerkskörpern ja schließlich eine Ausnahme gelte. Deswegen habe er die Beförderung nicht infrage gestellt. Der Polizist widersprach allerdings. Wie ist der Sachverhalt zu klären? Muss der Fahrzeugführer mit einem Bußgeld rechnen?“

SafetyXperts-Antwort: Bei dem Thema „Feuerwerkskörper“ muss man unbedingt aufpassen. Gerne wird in Seminaren darauf hingewiesen, dass Feuerwerkskörper der Klasse 1.4S angehören. Das stimmt auch. Ebenfalls richtig ist, dass in Bezug auf die Klasse 1.4S immer wieder Ausnahmen gelten. Beispielsweise sieht Unterabschnitt 7.5.2.1 ADR ein grundsätzliches Zusammenladeverbot mit explosiven Stoffen und Gegenständen vor. Dieses Verbot gilt allerdings nicht für die Klasse 1.4S. Es ist sogar erlaubt, Gefahrgut dieser Klassifizierung unbegrenzt mitzuführen (Beförderungskategorie 4), ohne dass überhaupt eine Schulungsbescheinigung nötig ist. Das besagt die Freistellungsregel 1.1.3.6 ADR in Verbindung mit Tab. A,

3.2 ADR, Spalte (15). Zusätzlich erwähnt Unterabschnitt 8.2.1.4 ADR, dass ein Aufbaukurs Klasse 1 für die Unterklasse 1.4, Verträglichkeitsgruppe S nicht besucht werden muss.

Sind wir jetzt auf der sicheren Seite?

Keineswegs! Denn Feuerwerkskörpern werden in der Tab. A insgesamt fünf verschiedene UN-Nummern zugeordnet (UN 0333 bis 0337), und nur die UN 0337 weist die Unterklasse 1.4S aus (siehe Auszug aus der Tab. A unten). Vermutlich hat der Polizist auf dem Beförderungspapier eine andere UN-Nummer als die 0337 entdeckt, und deshalb folgerichtig moniert, dass der Fahrer keinen Aufbaukurs Klasse 1 nachweisen kann. Insofern ja: Der Fahrzeugführer muss sich, sollte dies der Fall sein, auf eine Geldbuße einstellen.

Auszug aus der Tab. A

0333	FEUERWERKSKÖRPER	1	1.1G		1	045	0	E0	P135		MF23 MF24
0334	FEUERWERKSKÖRPER	1	1.2G		1	046	0	E0	P135		MF23 MF24
0335	FEUERWERKSKÖRPER	1	1.3G		1	045	0	E0	P135		MF23 MF24
0336	FEUERWERKSKÖRPER	1	1.4G		1,4	045 061	0	E0	P135		MF23 MF24
0337	FEUERWERKSKÖRPER	1	1.4S		1,4	046	0	E0	P135		MF23 MF24

„Deutsche Feuerlöscher in den Niederlanden – Prüffrist ein Jahr?“

Leserfrage: „Die Prüffrist für Feuerlöscher in den Niederlanden beträgt ein Jahr. Unser Spediteur rechnet damit, dass bei einem Versand gefährlicher Güter von Deutschland in die Niederlande die Fahrzeuge mit Feuerlöschern ausgestattet werden müssen, die der niederländischen Prüffrist entsprechen. Deshalb werden die regelmäßigen Prüfungen unserer Feuerlöschgeräte spätestens nach Ablauf von 12 Monaten durchgeführt, obwohl die deutsche Gefahrgutverordnung einen Zeitraum von 2 Jahren ansetzt. Muss man das so machen oder gelten nach wie vor die deutschen Regelungen, auch wenn die Beförderung einen Grenzübertritt einschließt?“

SafetyXperts-Antwort: Das internationale Gefahrgutrecht für die Beförderung auf der Straße, an das sich die Niederlande sowie Deutschland gleichermaßen halten müssen, sieht zwar in Abschnitt 8.1.4 vor, dass Feuerlöschgeräte mitzuführen sind. Das konkrete Instandhaltungsintervall legt das ADR allerdings nicht fest, sondern überlässt dies den einzelnen Vertragsstaaten. So ist es in der Tat zutreffend, dass die niederländischen Nachbarn ihre Prüffrist jährlich ansetzen, während § 36 GGVSEB für den Gefahrguttransport innerhalb deutscher Grenzen in der Regel einen Zwei-Jahres-Turnus festschreibt.

Mittlerweile sind für den beschriebenen Fall harmonisierte Regelungen eingeführt worden. Befinden sich demnach auf einer Beförderungseinheit mit gefährlichen Gütern Feuerlöschgeräte, die in Deutschland hergestellt wurden, ist ebenfalls die Prüffrist nach § 36 GGVSEB einzuhalten. Dem Grundsatz nach müssen die auf Fahrzeugen vorhandenen

Feuerlöschgeräte den Vorgaben des Herstellungslandes entsprechen, auch wenn eine Beförderung in einen anderen ADR-Vertragsstaat mit strengeren Instandhaltungsintervallen durchgeführt wird. Die ausländischen Prüffristen sind, zumindest für Kontrolleure, trotzdem von Interesse. Im umgekehrten Fall trifft dieser Grundsatz schließlich ebenso zu: Hat eine deutsche Beförderungseinheit Feuerlöscher niederländischer Fabrikation an Bord, ist hier die nationale Gefahrgutverordnung der holländischen Nachbarn maßgebend (vgl. www.gefahrgut.de).

Die Antwort lautet also: Die Prüffrist der Feuerlöschgeräte nach GGVSEB gilt nur so lange, wie diese auch hierzulande hergestellt wurden – daran ändert ein Grenzübertritt nichts.



Einheitliche Regeln: Auch bei grenzüberschreitenden Fahrten gilt für Feuerlöscher die Prüffrist des Herstellungslandes – unabhängig von den strengeren Vorgaben im Ausland.

Gefahrgut per Post – DHL überarbeitet Regelungen

Wussten Sie, dass man unter bestimmten Voraussetzungen gefährliche Stoffe und Gegenstände mit der Deutschen Post versenden kann? Sie können sich sicherlich vorstellen, dass diese Sendungen unter strengen Auflagen organisiert werden und einige Stoffe grundsätzlich von der Beförderung durch einen Post-Dienstleister wie DHL ausgeschlossen sind (siehe Info-Kasten). Gleichzeitig bedeutet dies aber ebenso, dass der nationale Paketdienst die gefahrgutrechtlichen Bestimmungen von ADR, GGVSEB & Co. einhalten muss. Die „Regelungen für die Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen“, die die Deutsche Post für nationale DHL-Pakete und briefähnliche Sendungen herausbringt, müssen demgemäß in regelmäßigen Abständen und wenigstens im Zwei-Jahres-Rhythmus aktualisiert werden.

Dies ist nun geschehen.

Zur Erinnerung: In das Gefahrstoffverzeichnis des aktualisierten ADR in der Fassung vom 01.01.2025 sind insgesamt elf neue UN-Nummern aufgenommen worden. Die überarbeiteten „Regelungen“ der Deutschen Post tragen diesem Umstand nun Rechnung, indem sie insbesondere die UN 3551 bis 3558 integrieren. Die neuen DHL-Richtlinien lauten beispielsweise folgendermaßen:

- ❶ Unter Punkt 3 der Regelungen werden jene Stoffe und Gegenstände aufgeführt, die von der Beförderung ausgeschlossen sind. Im Einzelnen geht es z. B. um Geräte mit Nass- und Natriumbatterien, die nicht in begrenzten Mengen befördert werden dürfen. Eine Ausnahme bilden dabei nun die UN 3551 und 3552.
- ❷ Unter Punkt 5 („Kennzeichnung Außenverpackung“) wird erklärt, dass Lithium- und Natrium-Ionen-Batterien der UN 3551 und 3552 gemäß Sondervorschrift 188 bzw. 400 mit dem Kennzeichen für

Batterien (5.2.1.9.2 ADR) versehen sein müssen. Die Berücksichtigung der neuen Sondervorschrift 400, die den Batterien-Transport erleichtert, hat jetzt ebenfalls Eingang in die aktualisierte Fassung der DHL-Gefahrgut-Richtlinien gefunden.

- ❸ Unter Punkt 5 findet sich außerdem der Hinweis, dass Versandstücke der UN 3556, 3557 und 3558, also batteriebetriebene Fahrzeuge, bei der Beförderung auf deutschen Inseln mit dem Gefahrzettel Nr. 9A versehen sowie mit der zutreffenden UN-Nummer gekennzeichnet werden müssen.



INFO-BOX

Gefahrgut als Paket oder briefähnliche Sendung

Gefahrgut in begrenzten oder freigestellten Mengen (3.4 und 3.5 ADR), Freistellungen, die gemäß 1.1.3.2 f) und g) nicht den Vorschriften des ADR unterliegen, Batterien unter Anwendung der Sondervorschrift 188 – all dies ist in den Sendungsarten der Deutschen Post zugelassen. Allerdings schließt der nationale Paketdienst auch Stoffe und Gegenstände von der Beförderung aus. Nicht wundern dürfte daher, dass das Versenden von UN-Nummern der Klasse 1 vollständig verboten ist. Selbst Feuerwerkskörper der Unterklasse 1.4 mit der Verträglichkeitsgruppe S werden in dieser Hinsicht nicht als Ausnahme behandelt, auch wenn das ADR diesbezüglich Erleichterungen festlegt. Strenger geht also immer – auch per firmeninterne Auflagen.

Die überarbeiteten „Regelungen“, die die Bedingungen für die Gefahrgutbeförderung im nationalen Rahmen festlegen, sind insgesamt auf zwei Seiten zusammengefasst und stehen als Download zur Verfügung (siehe Download-Hinweis). Im Übrigen gelten diese Regelungen tatsächlich nur für den nationalen Güterverkehr. Das Info-Blatt Gefahrgut (International) zeigt, welche Waren vom internationalen Versand ausgeschlossen sind, und dazu zählen eben alle Gefahrgüter. Möglich ist jedoch, dass Geschäftskunden eine Zusatzvereinbarung bezüglich des Versands gefährlicher Güter in ausgewählte Länder Europas abschließen (vgl. www.gefahrgut.de).



DOWNLOAD-HINWEIS

Damit Sie sich selbst ein Bild von den überarbeiteten DHL-Regeln in Bezug auf den Versand gefährlicher Güter und Gegenstände machen können, möchte ich Sie auf die Webseite der DHL und den dortigen Download-Bereich verweisen. Sie finden die genannten Informationen unter <http://bit.ly/3HJbU0c>



Postpaket mit Gefahrgutkennzeichnung – klare Markierung für sicheren Transport.

Wie Sie die Seite der UNECE am besten nutzen können

Die Webpräsenz der UNECE bietet viele Informationen zum „Gefahrguttransport“. In fünf Schritten möchte ich Ihnen zeigen, wie Sie dort die aktuellen multilateralen Vereinbarungen abrufen.

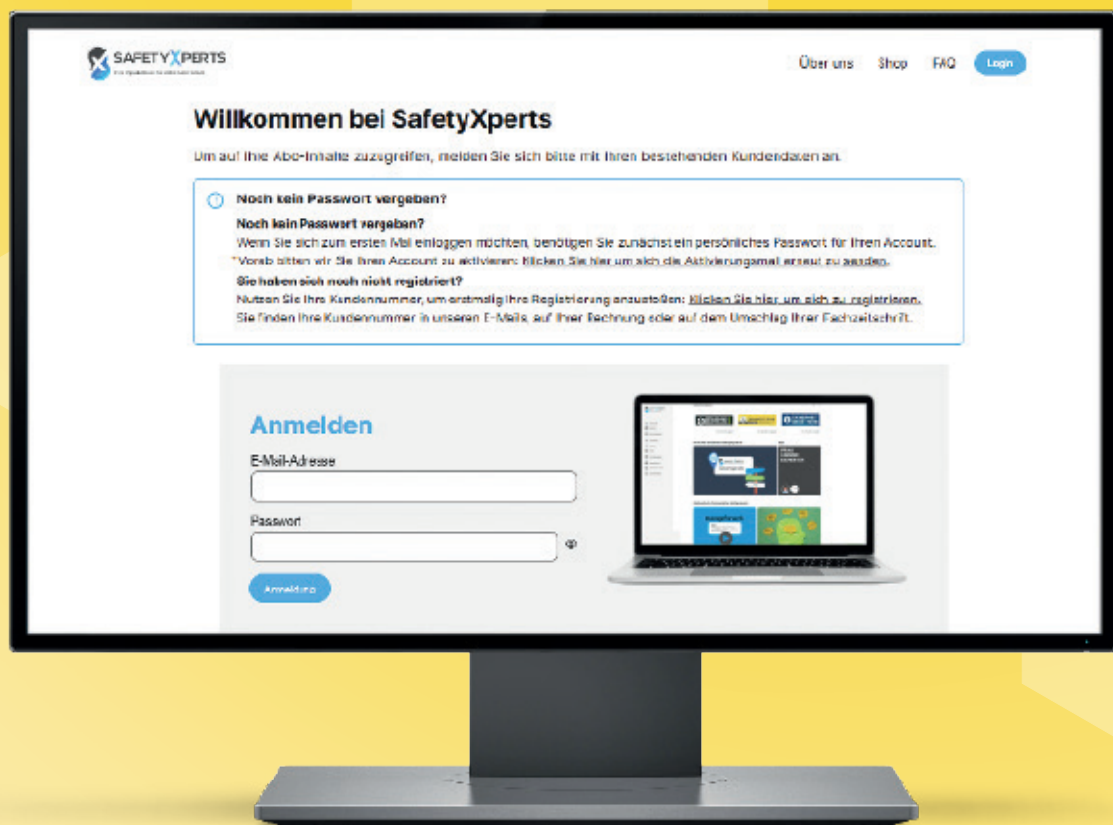
1. Besuchen Sie die Webpräsenz der UNECE unter www.unece.org
2. Nutzen Sie oben rechts das Suchfeld und geben Sie dort die Begriffe „ADR“ und „multilateral agreements“ ein. (Die deutsche Sprache ist leider nicht verfügbar.)

3. Scrollen Sie ein Stück nach unten. Öffnen Sie beispielhaft die Vereinbarung M85 unter dem Link „View M85 in English“.
4. Laden Sie auf der neuen Seite die PDF-Datei herunter (rechts unter „Downloads“).
5. Lassen Sie sich den Text zur Not mit einer KI ins Deutsche übersetzen.



Nutzen Sie alle Vorteile Ihres Onlinebereichs

1. Über 500 Arbeitshilfen, die Ihnen die Dokumentation erleichtern.
2. Zahlreiche Lehrvideos, die Ihre Unterweisungen lebhafter machen.
3. Nutzen Sie die Bibliothek mit E-Books und Rechtstexten zum Nachschlagen.



Impressum

SafetyXperts, ein Unternehmensbereich der VNR Verlag für die Deutsche Wirtschaft AG · Theodor-Heuss-Str. 2–4, 53095 Bonn · Telefon: 02 28 / 95 50 120 · Fax: 02 28 / 36 96 486 · Internet: www.safetyxperts.de · E-Mail: kundendienst@safetyxperts.de · E-Mail für Leserfragen: redaktion@gefahrstoffe-aktuell.com · Vorstand: Richard Rentrop · ISSN: 1865 – 231x · Erscheinungsweise: 12-mal jährlich + Supplements · Herausgeber: Martin Grashoff, Bonn · Autor: Tim Rahrbach, Köln · Produktmanagement: Milena Eilers, Bonn · Satz: OtterbachMedien, Freudenberg · Druck: Warlich Druck Meckenheim GmbH, Am Hambuch 5, 53340 Meckenheim · Alle Angaben in „Gefahrstoffe aktuell“ wurden mit äußerster Sorgfalt ermittelt und überprüft. Sie basieren jedoch auf der Richtigkeit uns erteilter Auskünfte und unterliegen Veränderungen. Eine Gewähr kann deshalb nicht übernommen werden. ©2025 by SafetyXperts, ein Unternehmensbereich der VNR Verlag für die Deutsche Wirtschaft AG, Bonn, Berlin, Bukarest, Jacksonville, Manchester, Passau, Warschau.

Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifiziertem Papier.



1000 ADR-Punkte

1000 ADR-Punkte – jeder, der beruflich mit der Beförderung von gefährlichen Versandstücken auf der Straße zu tun hat, wird schon einmal etwas darüber gehört haben. Was bedeutet jetzt diese magische Zahl? 1000 ADR-Punkte weisen auf eine bestimmte Mengengrenze hin: Ist die Mengengrenze überschritten, muss das ADR vollumfänglich angewandt werden. Wird sie hingegen unterschritten, kann man bei der Beförderung von Erleichterungen profitieren. Es entfällt z. B. die Pflicht des Fahrzeugführers, eine ADR-Schulungsbescheinigung zu erwerben und mitzuführen.

Das bedeutet allerdings nicht, dass man 1000 ADR-Punkte einfach in 1000 kg umrechnen kann. Vielmehr ist es so: Vielen Gefahrgütern ist eine von fünf Beförderungskategorien zugeordnet. Die Stoffe und Gegenstände der Klasse 1 haben z. B. oft die Beförderungskategorie 1. Gehört ein Gefahrgut dieser Kategorie an, darf man 20 kg, l oder NEM (Nettoexplosivstoffmasse) davon auf der Ladefläche mitführen und dabei von Erleichterungen profitieren, vorausgesetzt kein anderes Gut kommt dazu. Wie kommt man jetzt auf die 1000 Punkte? Zur Beförderungskategorie 1 gehört der Faktor 50. Also: $20 \times 50 = 1000$.

Praxis-Tipp: Ermitteln Sie mithilfe der Tab. A, Spalte (15) die Beförderungskategorie einer bestimmten UN-Nummer, und schauen Sie dann in Absatz 1.1.3.6.3 ADR nach den Mengengrenzen bzw. dem Faktor.



SAFETYXPERTS

Ihre Spezialisten für Arbeitssicherheit