

VCI-LEITFADEN

Gefahrgutvorschriften 2025

Wesentliche Vorschriftenänderungen 2025

Inhaltsverzeichnis

Gefahrgutvorschriften 2025	1
Einleitung	2
Änderungen von Teil 1 – Allgemeine Vorschriften	3
Änderungen von Teil 2 – Allgemeine Klassifizierungsvorschriften	5
Änderungen von Teil 3 – Verzeichnisse der gefährlichen Güter, Sondervorschriften sowie Freistellungen im Zusammenhang mit begrenzten und freigestellten Mengen	6
Änderungen von Teil 4 – Vorschriften für die Verwendung von Verpackungen und Tanks ..	7
Änderungen von Teil 5 – Vorschriften für den Versand	9
Änderungen von Teil 6 – Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen, IBC, Großverpackungen und Tanks	11
Änderungen von Teil 7 – Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung	12
Änderungen von Teil 8 – Vorschriften für die Fahrzeugbesetzungen, die Ausrüstung, den Betrieb der Fahrzeuge und die Dokumentation	13
Änderungen von Teil 9 – Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge	13
Fazit	14
Inkraftsetzung, Übergangsfristen und nationale Umsetzung in Deutschland (allgemein) 15	
Nationale Umsetzung in Deutschland / 16. GefahrgutÄndVO	15
Nationale Umsetzung in der Schweiz	16
Nationale Umsetzung in Österreich	18
Gefahrgutvorschriften Binnenschifffahrt	19
Gefahrgutvorschriften See	20
Gefahrgutvorschriften Luft	20
Weiterer Ausblick (1) – Entwicklungen im ADR/RID: allgemein	21
Weiterer Ausblick (2) – Entwicklungen im ADR/RID: ADR-Zulassungen für alternative Antriebe	21
Rechtliche Hinweise	23

Einleitung

In diesem Leitfaden werden die – aus Sicht der Autoren¹ – wesentlichen gefahrgutrechtlichen Änderungen, die zum 1. Januar 2025 in Kraft treten, erläutert. Die Veröffentlichung gibt sowohl einen Überblick über die Verkehrsträger als auch über Ländergrenzen hinweg. Dabei werden die Änderungen - in Orientierung an die entsprechenden Teile der Vorschriften im Landverkehr (ADR/RID) - dargestellt. Im Anschluss erfolgt ein Überblick zur nationalen Umsetzung in Deutschland und den deutschsprachigen Nachbarländern Österreich und Schweiz; anschließend werden die übrigen Verkehrsträger und dabei zu beachtende Besonderheiten betrachtet. Am Ende folgt dann ein Ausblick auf die aktuellen Themen in den zuständigen Gremien (GT/WP.15).

Zum 1.1.2025 treten die nächsten – im 2-jährigen Rhythmus stattfindenden - Änderungen zum ADR/RID/ADN-Übereinkommen in Kraft. Die Regelwerke werden alle zwei Jahre aktualisiert, um neue Erkenntnisse über die Sicherheit, den technischen Fortschritt und auch gegebenenfalls neue Entwicklungen und teilweise sogar neue Produkte zu berücksichtigen. Basis ist wie üblich die Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter, zudem basieren die neuen Regeln im Teil 2 im Wesentlichen auf den Änderungen des UN-Handbuchs „Prüfungen und Kriterien“. Des Weiteren wird im Teil 2 den Änderungen, die sich im global harmonisierten System der Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) ergeben, Rechnung getragen. Selbstverständlich beruhen die einzelnen Änderungen auf Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung (GT) RID/ADR/ADN und den Ergebnissen des für die Straße zuständigen Expertengremiums, der UNECE-Arbeitsgruppe WP.15, der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses und den sich damit ableitenden endgültigen Beschlüssen des genannten Fachausschusses. Die Sitzungen im abgelaufenen Biennium wurden dieses Mal auch wieder in Präsenz abgehalten, was dem aktiven Austausch aller Beteiligten - insbesondere in den sogenannten 'Lunchbreak-Sessions' - zuträglich war.

Wie üblich gestatten die allgemeinen Übergangsfristen eine Anwendung der „alten 2023er-Vorschrift“ (d.h. des bis zum Ende dieses Jahres geltenden Rechts) bis zum 30.6.2025. Wann die Änderungen im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt gemacht werden, ist zwar noch nicht endgültig klar, eine Veröffentlichung gegen Ende des Jahres 2024 aber (zeitlich noch) möglich. Rechtssystematisch werden die neu gefassten Vorschriften für die innerstaatliche, innergemeinschaftliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter durch eine Änderung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) eingeführt.

Um die Betroffenen auf die beschlossenen Änderungen einzustimmen, wurde der vorliegende Leitfaden erarbeitet; allerdings sind die Inhalte wie immer ohne Gewähr. Der Beitrag erhebt zudem keinen Anspruch auf Vollständigkeit; im Einzelnen ist in diesem Leitfaden eine Auswahl der (für die chemische Industrie wesentlichen) beschlossenen Änderungen dargestellt; eine vollständige Aufzählung aller Änderungen ist nicht Ziel dieser Veröffentlichung! Im Wesentlichen wurde auf folgendes - offiziell über die derzeit aktuelle Website der OTIF veröffentlichte - Dokument zurückgegriffen: [Notifikation \(Entwurf\) - RID-Ausgabe vom 1. Januar 2025](#)

¹ Der Leitfaden wurde in Abstimmung mit/von den Mitgliedern des VCI-AK GGTV erstellt.

Änderungen von Teil 1 – Allgemeine Vorschriften

Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen in Teil 1:

- Ergänzungen in der Tabelle 1.1.3.6.3 ADR („1.000-Punkte-Tabelle“)
- Ergänzungen/Ergänzungen der Begriffsbestimmungen des Abschnitts 1.2.1 ADR/RID
- Übliche Änderungen der Übergangsvorschriften in Kapitel 1.6 ADR/RID

Die Änderungen zu Teil 1 finden Sie unter diesem [Link](#) ab Seite 2.

Auch in der 2025er-Version wird dem Thema „Freistellungen“ (in 1.1.3) Änderungsbedarf zugeordnet. Durch Hinzufügen eines neuen Absatzes in Unterabschnitt 1.1.3.1 wird der bisherige, dort aufgeführte Absatz a), zu Absatz a) (i). Der neue Absatz a) (ii) regelt den folgenden Sachverhalt und stellt anhand des folgenden komplizierten (kursiv dargestellten) Textes klar, dass bei *„Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen unter Einhaltung der in Absatz a) (i) festgelegten Beschränkungen durchgeführt werden, wobei die gefährlichen Güter ursprünglich für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch oder für Freizeit oder Sport bestimmt waren und als Abfall befördert werden, einschließlich der Fälle, in denen diese gefährlichen Güter nicht mehr in der Originalverpackung einzelhandelsgerecht verpackt sind, vorausgesetzt, es werden Maßnahmen getroffen, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern“* die Vorschriften des ADR (in solchen Fällen) nicht gelten.

Freistellungen im Zusammenhang mit Mengen, die in einer Beförderungseinheit befördert werden: Selbstverständlich werden – wie zumeist üblich – Details in der zu 1.1.3.6 gehörigen Tabelle geändert.

Dass in Kapitel 1.2 im Abschnitt 1.2.1 Begriffsbestimmungen ergänzt, gestrichen bzw. geändert werden, hat Tradition, dies betrifft zum kommenden Januar unter anderem folgende Begriffe und Definitionen:

Die Begriffsbestimmung "Füllungsgrad" wird zu "Füllfaktor"; die eigentliche Definition wird an dieser Stelle aber nicht geändert. Zudem wird – selbstverständlich unter Beachtung der alphabetischen Reihenfolge - eine neue Begriffsbestimmung mit der Bezeichnung "Füllungsgrad" eingeführt. Damit ist zukünftig „das Verhältnis zwischen den Volumen des bei 15°C in das Umschließungsmittel eingebrachten *flüssigen oder festen Stoffes* und dem Volumen des gebrauchsfertigen Umschließungsmittels, ausgedrückt in %“, gemeint. Somit wird die Terminologie «Füllfaktor» und «Füllungsgrad» in den gesamten Vorschriften einheitlich gestaltet, einfach ausgedrückt: der Begriff „Füllfaktor“ bezieht sich auf die Befüllung mit Gas (Druckgefäße und Tanks) und der zweite Begriff (der nun neu eingeführte „Füllungsgrad“) auf die Befüllung mit flüssigen oder festen Stoffen (Versandstücke und Tanks).

Dass man sich in der 2025er Vorschrift nun im Wesentlichen nicht mehr auf die neunte, sondern auf die 10. Version des GHS bzw. nicht mehr auf die siebte, sondern die achte Version des

„Handbuches Prüfungen und Kriterien“ bezieht ist konsequenterweise nun auch in 1.2.1 vermerkt und die UN-Modellvorschriften liegen nun in der 23. Ausgabe dem RID/ADR 2025 zugrunde.

Auch die erst im Januar 2023 stark erweiterte Definition „Recycling-Kunststoffe“ wird – wenn auch nur im Detail – inklusive der dazugehörigen Bemerkung wieder geändert. Daraus ergibt sich, dass die Herstellung von Großpackmitteln (IBC) aus Recycling-Kunststoffen zulässig ist, wenn das Material, die in Unterabschnitt 1.2.1 aufgeführten Bedingungen erfüllt. Es ist nicht mehr erforderlich, dass die Recycling-Kunststoffe aus gebrauchten Industrieverpackungen stammen, sondern sie können auch aus anderen Kunststoffen wiedergewonnen werden. Diese Änderung betrifft auch die Verpackungen nach Kapitel 6.1. Das Material muss jedoch weiterhin im Rahmen eines Qualitätssicherungsprogramms vorsortiert werden (6.1.1.4 und 6.5.4.1) und jeder Charge Recycling-Kunststoff muss eine homogene Zusammensetzung aufweisen.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass in Unterabschnitt 1.6.1 „Verschiedenes“ wie üblich nicht nur die allgemeine Übergangsfrist (siehe oben), sondern auch diverse andere Übergangsfristen gestrichen und/oder geändert werden. Für den Anwender bedeutet dies, „dort“ genau hinzusehen, wo im praktischen Betriebsablauf Übergangsfristen genutzt werden.

- **Gestrichen wurden die Übergangsvorschriften** in: 1.6.1.38, 1.6.1.53, 1.6.2.17, 1.6.2.21, 1.6.2.22
- **Geändert** wurde in UA 1.6.1.1, 1.6.1.8 (Stichwort „Weiterverwendung von orangefarbenen Warntafeln!), 1.6.1.43, 1.6.1.51 und 1.6.4.59
- **Neue Übergangsvorschriften** sind in den folgenden Unterabschnitten genannt: 1.6.1.54, 1.6.1.55, 1.6.1.57, 1.6.2.23, 1.6.2.24, 1.6.3.61, 1.6.4.65, 1.6.4.66, 1.6.5.4, 1.6.5.26, 1.6.5.27 und 1.6.5.28

In 1.8.6.2 („Pflichten der zuständigen Behörde“) erfolgt – durch Änderung des letzten Unterabschnittes - die Klarstellung, dass „wenn die zuständige Behörde die Aufgaben der Prüfstelle selbst durchführt“, sie nicht nur die Vorschriften des UA 1.8.6.3 erfüllen muss, sondern auch, dass diese im Normalfall „nach der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 Typ A akkreditiert sein muss“.

Änderungen von Teil 2 – Allgemeine Klassifizierungsvorschriften

Auch im Teil 2 werden mit der Ausgabe 2025, analog zu den „Vorgängerversionen“, Details geändert. Auf eine explizite Darstellung wird deshalb verzichtet, die Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen in Teil 2 finden Sie hier:

- Änderungen für Flüssige Abfälle mit nicht genau bekannter Zusammensetzung
- Das Affenpockenvirus wird (in der Regel) nur noch der UN-Nummer 2814 (Kategorie A) zugeordnet, wenn es sich um Kulturen handelt
- Anforderung hinsichtlich der Prü fzusammenfassung für Hersteller und Vertreiber von Zellen und Batterien wird präzisiert (und ausgedehnt).

Die Änderungen zu Teil 2 finden Sie unter diesem [Link](#) ab Seite 11.

Über folgende neue Beschreibung wird in Unterabschnitt 2.2.1.4 - für Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen, die einen pyrotechnischen Stoff, aber keine anderen gefährlichen Güter enthalten, eine neue UN-Nummer 0514 eingeführt. Dabei sind zwei Eintragungen vorgesehen. Die Zuordnung zur UN-Nummer 0514 (Klasse 1.4S und Verpackungsanweisung P135) oder 3559 (Klasse 9 und Verpackungsanweisung P902) richtet sich nach den Bedingungen der SV 407. Beide Eintragungen fallen unter die BK 4 und den Tunnelcode E.

Änderungen für Flüssige Abfälle mit nicht genau bekannter Zusammensetzung, die nach 2.1.3.5.5 klassifiziert sind, dürfen (zukünftig) in Verpackungen aus Polyethylen gefüllt werden, sofern diese Verpackungen die Prüfungen mit allen in Unterabschnitt 6.1.6.1 beschriebenen Standardflüssigkeiten bestanden haben. Die Verpackungen müssen allerdings den Prüfanforderungen der nach 2.1.3.5.5 bestimmten Verpackungsgruppe entsprechen. Folgende Einschränkung ist zu beachten: sollten Stoffe vorhanden sein, die Polyethylen-Verpackung schwächen können, ist die Verwendungsdauer der Verpackung auf zweieinhalb Jahre - ab dem Datum ihrer Herstellung - beschränkt (4.1.1.21.7). Hinweis: die tatsächlichen Änderungen ergeben sich somit nicht in Teil 2 selbst, sondern in Unterabschnitt 4.1.1.5.3 und 5.4.1.1.3.3!

Auf Basis der aktuellen WHO-Empfehlungen wird das Affenpockenvirus nur noch der UN-Nummer 2814 «ansteckungsgefährlicher Stoff, gefährlich für Menschen» (Kategorie A) zugeordnet, wenn es sich um Kulturen handelt; der weniger strengen UN-Nummer 3373 «biologischer Stoff, Kategorie B» dürfen ab 2025 Patientenproben zugeordnet werden. Auch hier gilt eine Einschränkung: eine solche Einstufung ist nur dann möglich, sofern nicht durch lokale endemische Gegebenheiten oder die Einschätzung von Spezialisten eine andere Zuordnung erforderlich wird (2.2.62.1.4.1).

Die Anforderung in 2.2.9.1.7.1 g) (früher 2.2.9.1.7 g)), wonach die Hersteller und Vertreiber von Zellen und Batterien die Prü fzusammenfassung zur Verfügung stellen, wird präzisiert; auch nachfolgende Hersteller und Vertreiber sind dann in der Pflicht und müssen sicherstellen, dass die Prü fzusammenfassung zugänglich bleibt.

Änderungen von Teil 3 – Verzeichnisse der gefährlichen Güter, Sondervorschriften sowie Freistellungen im Zusammenhang mit begrenzten und freigestellten Mengen

Wie üblich, werden zahlreiche (Detail-) Änderungen in der Tabelle A durchgeführt.

Folgende Sondervorschriften in Kapitel 3.3 (ggf. ist diese Aufzählung nicht vollständig) **werden geändert/ergänzt:**

- 188, 230, 252, 280, 296, 310, 328, 348, 360, 363, 365, 366, 371, 376, 377, 379, 387, 388, 389, 392, 636, 650, 666, 667, 668, 669, 670 (Änderungen).
- 28, 400, bis 408, 677, 678 (diese Sondervorschriften sind neu).
- **Gestrichen** werden lediglich die SV 532, 543, 644 und 653.

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 3:

- Erweiterung der Tabelle A mit stoffspezifischen Änderungen in bestimmten Spalten
- Anpassung der Tabelle B an geänderte / neue Stoffbenennungen
- Änderung bisheriger Sondervorschriften (wie üblich)
- Einführung neuer Sondervorschriften (wie üblich)

Die Änderungen zu Teil 3 finden Sie unter diesem [Link](#) ab Seite 19.

Neu eingeführt wird die UN-Nummer 3551: Natriumionenzellen und -batterien mit organischen Elektrolyten, bei denen keine der beiden Elektroden metallisches Natrium enthält, werden zukünftig dieser UN-Nummer 3551 zugeordnet. Für Natriumionenzellen und -batterien in Ausrüstungen oder solche, die mit Ausrüstungen verpackt werden, werden ab 2025 neu als UN-Nummer 3552 klassifiziert. Beides gilt als Gut der Klasse 9 und wird der Beförderungskategorie (BK) 2 und dem Tunnelcode E zugeordnet. Weitere Vorschriften für Lithiumzellen und -batterien gelten auch für diese spezifischen Eintragungen, wie zum Beispiel das Gefahrzettelmuster 9A, das in 5.2.1.9 vorgeschriebene Kennzeichen für Batterien, die Sondervorschriften (SV) im Kapitel 3.3 und die Verpackungsanweisungen im Abschnitt 4.1.4. Die SV 400 legt die Bedingungen fest, unter denen die Beförderung freigestellt werden kann. Batterien, die metallisches Natrium oder Natriumlegierungen enthalten, werden zukünftig unter der UN-Nummer 3292 befördert, die Bezeichnung «Batterien/Zellen, die metallisches Natrium oder Natriumlegierungen enthalten» kommt dabei zur Anwendung.

Fahrzeuge, die ausschließlich durch Lithium- oder Natriumionenbatterien angetrieben werden, sind den neuen UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 zuzuordnen (Klasse 9, BK -, Tunnelcode -). Sie dürfen nicht mehr unter der UN-Nummer 3171 befördert werden! Diese UN-Nummer gilt nur noch für Fahrzeuge und Ausrüstungen, die durch Nassbatterien, Batterien mit metallischem Natrium oder Natriumlegierungen angetrieben werden. Fahrzeuge, die von Natriumionenbatterien angetrieben werden (UN 3558), welche keine anderen gefährlichen Güter enthalten und deren

Batterie so kurzgeschlossen ist, dass sie keine elektrische Energie enthält, können jedoch vom ADR ausgenommen werden (SV 404). Die neuen Eintragungen können sich auch auf kleine Fahrzeuge beziehen und sind besonders für den Lufttransport erforderlich, hier sind per se restriktivere Maßnahmen vorgeschrieben.

Zudem werden Änderungen im Detail in 3.2 Tabelle A, also dem Verzeichnis der gefährlichen Güter vorgenommen; das betrifft auch diverse Sondervorschriften im Kapitel 3.3.

Änderungen von Teil 4 – Vorschriften für die Verwendung von Verpackungen und Tanks

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 4:

- Die Beförderung von Abfällen in Innenverpackungen (in unterschiedlichen Größen und Formen) wird erleichtert.
- Die Tankakte, welche während der gesamten Lebensdauer eines Tanks geführt und vom Eigentümer oder Betreiber aufbewahrt wird, darf auch in elektronischer Form aufbewahrt werden.
- Anpassung verschiedener Verpackungsanweisung (wie üblich)

Die Änderungen zu Teil 4 finden Sie unter diesem [Link](#) ab Seite 41.

Auch im Teil 4 liegt ein besonderes Augenmerk der Änderungen auf der Beförderung von Abfällen. Insbesondere wird die Beförderung von Abfällen in Innenverpackungen unterschiedlicher Größen und Formen erleichtert. Diese Abfälle, die flüssige oder feste Stoffe enthalten, dürfen in einer Außenverpackung zusammenverpackt werden, wenn die Bedingungen des neu hinzugefügten Absatzes 4.1.1.5.3 erfüllt sind. Die Außenverpackung muss die Leistungsanforderungen der Verpackungsgruppe I erfüllen (Prüfung für feste Stoffe) und in der Lage sein, flüssige Stoffe unter normalen Beförderungsbedingungen zurückzuhalten. Abfälle der Klassen 1, 2, 6.2 oder 7 und Gegenstände sind von diesen Vorschriften ausgenommen. Außerdem wurde im neuen Absatz 4.1.1.21.7 geregelt, dass abweichend von Absatz 4.1.1.21.1 gemäß Absatz 2.1.3.5.5 klassifizierte flüssige Abfälle in Verpackungen aus Polyethylen gefüllt werden dürfen, vorausgesetzt, die Verpackungen haben die Prüfungen mit allen in Unterabschnitt 6.1.6.1 beschriebenen Standardflüssigkeiten bestanden. Die Verpackungen müssen den Prüfanforderungen der gemäß Absatz 2.1.3.5.5 zugeordneten Verpackungsgruppe entsprechen. Auf der Grundlage der Kenntnis der Zusammensetzung der flüssigen Abfälle beträgt die zulässige Verwendungsdauer der Verpackung bei Vorhandensein von Stoffen, welche die Polyethylen-Verpackung schwächen könnten (z. B. bestimmte chlorierte Verbindungen), abweichend von Unterabschnitt 4.1.1.15 zweieinhalb Jahre ab dem Datum ihrer Herstellung.

In der Verpackungsanweisung P003 wird in der Sondervorschrift für die Verpackung PP 90 bei der UN-Nummer 3506, die neue UN-Nummer 3554 ergänzt sowie nach Quecksilber das Gallium hinzugefügt. Die P006 erhält einen neuen Absatz 5 für Gegenstände, die Vorproduktionsprototypen von

Lithiumzellen oder -batterien oder Natrium-Ionen-Zellen oder -Batterien enthalten, sofern diese Prototypen zu Prüfzwecken befördert werden, oder Produktionsserien von höchstens 100 Lithiumzellen oder -batterien oder Natrium-Ionen-Zellen oder -Batterien, die einem Typ entsprechen, der nicht die Prüfvorschriften des Handbuchs Prüfungen und Kriterien Teil III Unterabschnitt 38.3 erfüllt hat. In der Verpackungsanweisung P200 gibt es eine Vielzahl struktureller Änderungen ohne bisherige Anforderungen abzuändern. Außerdem wird an einer Vielzahl von Stellen der bisherige Begriff "Füllungsgrad" in "Füllfaktor" geändert. Normenverweise werden aktualisiert und teilweise Anforderungen für diverse Gase (verschiedene UN-Nummern) aktualisiert. Die neue UN-Nummer 3552 für Disilan wird in die P200 aufgenommen. Außerdem wird das bekannte Diagramm in der Fußnote c) (bisherige Fußnote b)) zur Tabelle 2 ersetzt, hier wurde ein Fehler in der bisherigen Darstellung festgestellt.

In P203 erfolgen Änderungen in den Vorschriften für Kryo-Behälter. Die Verpackungsanweisung P620 für die ansteckungsgefährlichen Stoffe der UN-Nummern 2814 und 2900 wird durch einen Verweis auf die Vorschriften des Abschnitts 5.5.3 in ähnlicher Weise wie in der P650 ergänzt. Diese Vorschriften gelten, wenn Trockeneis, flüssiger Stickstoff oder ein anderes Kühlmittel der Sendung beigelegt ist und eine Erstickungsgefahr besteht. Biologische Stoffe der UN-Nummer 3373 müssen gemäß der Verpackungsanweisung P650 verpackt werden. Diese schreibt nun vor, dass das vollständige Versandstück in der Lage sein muss, einem Fall aus 1.2 m Höhe in beliebiger Ausrichtung standzuhalten, ohne dass Füllgut aus dem Primärgefäß in die Sekundärverpackung gelangt. Die Widerstandsfähigkeit der Verpackung kann durch Prüfung, Bewertung oder Erfahrung nachgewiesen werden, weshalb der Verweis auf die Fallprüfung in 6.3.5.3 aufgehoben wird. Weitere Detailänderungen betreffen P206, P301, P404, P405, P410, P501, P505, P520, P600, P601, P602, P603, P800, P803, P804, P901, P902, P903, P904, P905, P907, P908, P909, P910 und P911. Für die neue UN-Nummer 3555 für TRIFLUORMETHYLTETRAZOL- NATRIUMSALZ IN ACETON mit mindestens 68 Masse-% Aceton wird eine neue Verpackungsanweisung P 303 eingefügt. Außerdem wird für die UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 die neue Verpackungsanweisung P 912 eingefügt.

Auch die Verpackungsanweisung R001 wird in der deutschen Fassung strukturell hinsichtlich der Erläuterungen der Fußnote a) angepasst. Ähnliche inhaltliche Anpassungen, wie bei den Anweisungen für Verpackungen, gibt es in den Anweisungen für Großpackmittel IBC02, IBC03, IBC05, IBC06, IBC07, IBC08, IBC100, IBC520 sowie für Großverpackungen LP02, LP03, LP06, LP902, LP903, LP904, LP905 und LP906.

Zur Überschrift von Kapitel 4.2 wird zur Verwendung von ortsbeweglichen Tanks und von UN-Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) in der Bemerkung 2 zusätzlich klargestellt, dass auch solche eingeschlossen sind, die in Übereinstimmung mit Kapitel 6.7 des IMDG-Codes zugelassen wurden. Erhebliche Auswirkungen hat auch in diesem Kapitel die Einführung des neuen Begriffes "Füllungsgrad", wodurch Änderungen in "Füllfaktor" erforderlich sind. Hinsichtlich der Haltezeit wird in Absatz 4.2.3.7.1 am Ende neu festgelegt, dass auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit verzichtet werden kann, wenn die gesamte Beförderung ohne Umschlag auf ein anderes Fahrzeug und ohne zeitweiliges Abstellen ausschließlich auf der Straße erfolgt. Wenn auf die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit verzichtet wird, gelten die Vorschriften der Absätze 4.2.3.7.2 und 4.2.3.7.3 sowie des Unterabschnitts 4.2.3.8 e) und f) nicht. In Absatz 4.2.5.2.6 wird zusätzlich klargestellt, dass die Anweisungen für ortsbewegliche Tanks T 1 bis T 22 den

anwendbaren Mindestprüfdruck, die Mindestwanddicke (in mm Bezugsstahl) oder die Mindestwanddicke der Tankkörper von ortsbeweglichen Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) und die Vorschriften für die Druckentlastungseinrichtungen und Bodenöffnungen festlegen. Für ADR-Tanks wird in Kapitel 4.3 in Absatz 4.3.2.1.7 über eine Bemerkung am Ende festgelegt, dass künftig die Führung der Tankakte alternativ in elektronischer Form erfolgen darf. Auch im Kapitel 4.3 hat die Einführung des neuen Begriffes "Füllungsgrad", wodurch auch hier Änderungen in "Füllfaktor" erforderlich waren, erhebliche Auswirkungen. In Unterabschnitt 4.3.3.5 ist außerdem auch die Erleichterung zur Haltezeit, wie im Kapitel 4.2 enthalten. Wenn ein Tankcontainer, der tiefgekühlt verflüssigte Gase enthalten hat, leer und ungereinigt befördert wird, müssen die Vorschriften des Unterabschnitts 4.3.3.5 bezüglich der Haltezeit nicht erfüllt werden. Die Beförderung ist gemäß Unterabschnitt 4.3.3.6 jedoch nur zulässig, wenn der Druck auf ein Niveau abgesenkt wird, das sicherstellt, dass die Druckentlastungseinrichtungen während der Beförderung nicht ansprechen.

In Kapitel 4.7 für MEMU wird in Unterabschnitt 4.7.1.2 "in besonderen Laderäumen" in "in besonderen Ladeabteilen" geändert.

Änderungen von Teil 5 – Vorschriften für den Versand

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 5:

- Elektronisches Beförderungspapier: vorgeschriebenen Angaben müssen während der Beförderung so verfügbar sein, dass die Güter je Fahrzeug und das Fahrzeug in den Dokumenten identifiziert werden können
- Anpassung von Absatz 5.2.1.9 an die neuen Eintragungen zu Natrium-Ionen-Batterien.
- Orangefarbene Warntafel: Anpassung an den vermehrt beförderten Stoff mit hohem Ethanol-Anteil
- Änderungen im Absatz 5.4.1.1.3 bei den Sondervorschriften für Abfälle

Die Änderungen zu Teil 5 finden Sie unter diesem [Link](#) ab Seite 67.

(Elektronische) Beförderungsdokumente: Wenn ein Beförderungspapier durch elektronische Datenverarbeitung oder elektronischen Datenaustausch bereitgestellt wird (elektronisches Beförderungsdokument), müssen die in Kapitel 5.4 vorgeschriebenen Angaben während der Beförderung so verfügbar sein, dass die Güter je Fahrzeug und das Fahrzeug in den Dokumenten identifiziert werden können (5.4.0.2). Anmerkung: eine solche konkrete Zuordnung sollte bei der Verwendung elektronischer Informationen möglich sein; beim üblichen Beförderungspapier ergeben sich dadurch keine Änderungen. Diese Information soll dazu dienen, dass im Falle elektronisch übermittelter Gefahrgutdaten diese Daten eindeutig dem jeweiligen Fahrzeug (dem jeweiligen Teil der Beförderungseinheit) zugeordnet werden können.! Zudem müssen die in 8.1.2 vorgeschriebenen Begleitpapiere ab 2025 zwingend in der Führerkabine der Beförderungseinheit mitgeführt werden. Dies soll die Arbeit der Einsatzkräfte erleichtern, indem die Dokumente im Ereignisfall besser aufgefunden werden können.

Im Teil 5 erfolgt konsequenterweise die Anpassung von Absatz 5.2.1.9 an die neuen Eintragungen zu Natrium-Ionen-Batterien. Daraus folgt eine Ergänzung in Absatz 5.2.1.9.1 zur Kennzeichnungspflicht. Neben der bereits aufgeführten Sondervorschrift 188 wird nun auch die neue Sondervorschrift 400 mit Blick auf Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien sowie Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien aufgenommen.

In Absatz 5.3.2.1.3 hinsichtlich der Kennzeichnung mit orangefarbenen Tafeln bei den UN 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 erfolgt eine Anpassung an den vermehrt beförderten Stoff mit hohem Ethanol-Anteil, welcher UN 3475 zugeordnet werden muss und damit die Aufnahme der UN 3475 bei der Privilegierung der Kennzeichnung von Tankfahrzeugen und zur Vermeidung von aufwendigen Kennzeichnungen der Tankabteile. Demnach gilt, dass bei Tankfahrzeugen oder Beförderungseinheiten mit einem oder mehreren Tanks, in denen Stoffe der UN-Nummer 1202, 1203 oder, 1223 oder 3475 Flugkraftstoff, welcher der UN-Nummer 1268 oder 1863 zugeordnet ist, aber keine anderen gefährlichen Güter befördert werden, die in Abs. 5.3.2.1.2 vorgeschriebenen orangefarbenen Tafeln an den beiden Längsseiten nicht angebracht werden müssen, wenn auf den gemäß Abs. 5.3.2.1.1 vorn und hinten angebrachten Tafeln die für den gefährlichsten beförderten Stoff, d.h. für UN 3475 und bei Abwesenheit der UN 3475 für den Stoff mit dem niedrigsten Flammpunkt vorgeschriebene Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer angebracht sind.

Für Absatz 5.4.1.1.1 und die erforderlichen Angaben im Beförderungspapier werden in c) als Folgeänderung die neuen UN-Nummern 3551, 3552, 3556, 3557 3558 ergänzt.

Des Weiteren gibt es einige Änderungen im Absatz 5.4.1.1.3 bei den Sondervorschriften für Abfälle. Erwähnenswert ist zum einen eine Änderung des Absatzes 5.4.1.1.3.2. Demnach gilt: Wenn am Verladeort keine Möglichkeit besteht, die genaue Menge der Abfälle zu messen, darf in einzelnen Fällen die Menge gemäß Absatz 5.4.1.1.1 f) unter bestimmten Bedingungen geschätzt werden. Die Schätzregelung ist jetzt auch erlaubt für die Beförderung von klinischen und medizinischen Abfällen (UN-Nummer 3291), die bereits gemäß Unterabschnitt 4.1.4.1 Verpackungsanweisung P 621 in Behältern verpackt sind. Zum anderen erfolgt eine Klarstellung in 5.4.1.1.3.1 nach der der letzter Satz im Zusammenhang mit dem vorhergehenden Unterabsatz nur für Abfälle mit unbekannter Zusammensetzung gilt, die gemäß Absatz 2.1.3.5.5 zuzuordnen sind.

Eine weitere Änderung bezieht sich auf Absatz 5.4.1.1.21 bezüglich von in besonderen Fällen geforderte Angaben, die in anderen Teilen des ADR festgelegt sind: Bereits für das ADR 2023 wurde eine entsprechende Änderung angenommen, die nun für 2025 präzisiert wird: Wenn nach Vorschriften in Kapitel 3.3, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 und 5.5 Angaben erforderlich sind, so sind diese in die Informationen für die Beförderung aufzunehmen. Diese Änderung ist wichtig zur Sicherstellung des Informationsflusses seitens des „Auftraggebers des Absenders“ zum „Absender“ bzw. Beförderer gemäß § 17 (1) Nr. 2 i.V.m. § 18 (1) Nr. 8 GGVSEB.

Die Berechnung der tatsächlichen Haltezeit ist schwierig durchzuführen und hat nur einen geringen Mehrwert, wenn Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks ausschließlich auf der Straße befördert werden. Deshalb wurde an den entsprechenden Stellen im ADR eine Freistellung von der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit bei der ausschließlichen Beförderung von Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks im Straßenverkehr hinzugefügt: Absatz 5.4.1.2.2 d) in Verbindung mit neuen Ergänzungen in Absätzen 4.2.3.7.1 und 4.3.3.5.

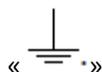
Änderungen von Teil 6 – Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen, IBC, Großverpackungen und Tanks

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 6:

- Herstellung von Verpackungen und Großpackmitteln (IBC) aus Recycling-Kunststoffen neu geregelt
- Die Anforderungen des Unterabschnitts 6.1.3.1 an die UN-Kennzeichnung auf Verpackungen werden ergänzt
- Die Verwendung von "Füllungsgrad" und "Füllfaktor" wird aufgrund der neuen Definitionen, einheitlich neugestaltet

Die Änderungen zu Teil 6 finden Sie unter diesem [Link](#) ab Seite 72.

Die Herstellung von Verpackungen und Großpackmitteln (IBC) aus Recycling-Kunststoffen ist zulässig, wenn diese Materialien, die in Unterabschnitt 1.2.1 aufgeführten Bedingungen erfüllen. Es ist nicht mehr erforderlich, dass die Recycling-Kunststoffe aus gebrauchten Industrieverpackungen stammen, sondern sie können auch aus anderen Kunststoffen wiedergewonnen werden. Das Material muss jedoch weiterhin im Rahmen eines Qualitätssicherungsprogramms gemäß Unterabschnitte 6.1.1.4 und 6.5.4.1 vorsortiert werden und jeder Charge Recycling-Kunststoff muss eine homogene Zusammensetzung aufweisen. Die Anforderungen des Unterabschnitts 6.1.3.1 an die UN-Kennzeichnung auf Verpackungen werden ergänzt. Sie stellen klar, dass die Kennzeichnung nicht nur auf dem abnehmbaren Teil einer Verpackung wie z. B. dem Deckel eines Fasses angebracht werden darf. Auch im Teil 6 wird die Verwendung von "Füllungsgrad" und "Füllfaktor", aufgrund der neuen Definitionen, einheitlich neugestaltet. Bezüglich der Kennzeichnung ortsbeweglicher Tanks für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase muss auf dem in Absatz 6.7.4.15.1 vorgeschriebenen Metallschild die höchstzulässige Masse des eingefüllten Gases (kg) anstelle des fälschlicherweise als «Füllungsgrad (kg)» bezeichneten Wertes angegeben werden. Diese terminologische Korrektur in Absatz i) und in der Abbildung 6.7.4.15.1 ändert nichts an der Praxis. Tanks, die nach den bis Ende 2024 gültigen Vorschriften gebaut wurden, dürfen ohne Änderung des Kennzeichens weiterverwendet werden. Auch im Teil 6 werden eine Vielzahl von Normenverweisen aktualisiert. Außerdem wird in Absatz 6.8.2.1.27 das Symbol für die Erdung korrigiert und so wie in Normen üblich dargestellt:



Absatz 6.8.2.2.11 regelt außerdem für Tanks, dass Füllstandanzeiger weder Teil von Tankkörpern sein noch an Tankkörpern angebracht sein dürfen, wenn sie einen durchsichtigen Werkstoff enthalten, der jederzeit mit dem im Tankkörper beförderten Stoff in Berührung kommen kann. Dies müssen künftig die Hersteller berücksichtigen.

Änderungen von Teil 7 – Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 7:

- neue Vorschriften für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257
- neue Anweisung AP12: verbunden mit der Einführung von sog. «Containersäcken», die bestimmte Anforderungen erfüllen müssen (Beförderung von Asbest in loser Schüttung)
- Konkretisierung von Anforderung an Container für die Beförderung von Gefahrgut in loser Schüttung

Die Änderungen zu Teil 7 finden Sie unter diesem [Link](#) ab Seite 83.

Die Änderungen im Teil 7 betreffen vordergründig Beförderungen in loser Schüttung. So stellt die Änderung in Unterabschnitt 7.3.1.1 klar, dass ungereinigte leere Verpackungen in loser Schüttung befördert werden dürfen, sofern die gefährlichen Güter, die in ihnen enthalten waren, für diese Beförderungsart zugelassen sind. Die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (10) oder (17) für diese Güter aufgeführten Anweisungen für die Beförderung in loser Schüttung sind anzuwenden. In der Anweisung AP11 in Absatz 7.3.3.2.7 werden neue Vorschriften für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257 eingeführt. Diese setzen Anforderungen für den Bau, die wiederkehrende Prüfung und die Verwendung von Tiegeln. Sie ermöglichen eine bessere Harmonisierung der bisher auf nationaler Ebene festgelegten Anforderungen. Weiterhin wird eine neue Anweisung AP12, die Abfälle in loser Schüttung betrifft, hinzugefügt. Demnach dürfen Abfälle in loser Schüttung befördert werden, vorausgesetzt, sie sind in einem Sack von der Größe des Laderaums enthalten, der als «Containersack» bezeichnet wird. Definiert werden die Bestandteile dieser Containersäcke. Der Containersack ist nur zur Beladung innerhalb eines Schüttgut-Laderaums mit starren Wänden bestimmt. Er ist nicht zur Handhabung oder zur alleinigen Verwendung außerhalb des Schüttgut-Behälters bestimmt. Die Containersäcke müssen so ausgelegt sein, dass sie einem Durchstechen oder Zerreißen durch die Kanten oder die Rauheit der kontaminierten Abfälle oder Gegenstände standhalten und ein Reißverschlussystem haben, das ausreichend dicht ist, um die Freisetzung gefährlicher Mengen von Asbestfasern während der Beförderung zu verhindern. Schnür- oder Klappenverschlüsse sind nicht zugelassen. Die Gesamtmasse des enthaltenen Abfalls darf 7 Tonnen nicht überschreiten. In jedem Fall darf die Höchstmasse des Abfalls das vom Hersteller des Containersacks angegebene Fassungsvermögen nicht überschreiten. In Kapitel 7.5 wird eine Sondervorschrift CV38 eingefügt, welche die Verladung regelt. Demnach dürfen die Ladeabteile keine scharfen Innenkanten (Innenstufen usw.) haben, die die Containersäcke beim Entladen aufreißen könnten. Sie müssen vor jedem Ladevorgang kontrolliert werden. Die Containersäcke müssen für die Beförderung vor jedem Befüllungsvorgang in die Laderäume eingesetzt werden. Der äußere Bestandteil des Containersacks muss so ausgerichtet werden, dass der Schlitten des Reißverschlusses in geschlossenem Zustand an der Vorderseite des Laderaums ist. Nach dem Befüllen müssen die Containersäcke gemäß den Anweisungen des Herstellers verschlossen werden. Nach dem Beladen dürfen die Containersäcke nicht angehoben oder von einem Laderaum in einem anderen Laderaum umgeladen werden. In ein

und demselben Laderaum dürfen nicht mehrere gefüllte Containersäcke verladen werden. Nach jedem Befüllungsvorgang und nach dem Verschließen müssen die äußeren Oberflächen der Containersäcke dekontaminiert werden. Das Entladen von Containersäcken, die in abnehmbaren Laderäumen befördert werden, erfolgt, wenn der Laderaum auf dem Boden steht. Es ist zulässig, Containersäcke, die mit freiem Asbest kontaminierte Abfälle aus Straßenbauarbeiten oder Böden enthalten, durch Kippen des Laderaums zu entladen, sofern ein gemeinsam zwischen dem Beförderer und dem Empfänger vereinbartes Entladeprotokoll eingehalten wird, um zu verhindern, dass die Containersäcke beim Entladen reißen. Das Protokoll muss sicherstellen, dass die Containersäcke während des Entladevorgangs nicht herunterfallen oder reißen.

Änderungen von Teil 8 – Vorschriften für die Fahrzeugbesatzungen, die Ausrüstung, den Betrieb der Fahrzeuge und die Dokumentation

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 8:

- Klarstellung Begleitpapiere für KEP-Dienste
- Unterweisung von Fahrzeugführern, die Beförderungen begrenzter Mengen durchführen

„Die Änderungen in Teil 8 sind sehr überschaubar. Eine Änderung bezieht sich auf Abschnitt 8.1.2 Begleitpapiere und ist vor allem für KEP-Dienste relevant. Demnach erfolgt durch Änderung der Unterabschnitte 8.2.1.1 und 8.2.1.2 die eindeutige Klarstellung, dass Fahrzeugpapiere im Führerhaus aufbewahrt werden sollten. Diese Regelung findet sich auch bereits bei den schriftlichen Weisungen in Unterabschnitt 8.1.2.3 in Verbindung mit 5.4.3.1 ADR. Eine weitere Änderung betrifft Abschnitt 8.2.3 und in diesem Zusammenhang das Thema Unterweisung von Fahrzeugführern, die Beförderungen begrenzter Mengen durchführen. Abschnitt 3.4.1 listet die Anforderungen auf, welche bei der Beförderung gemäß Kapitel 3.4 einzuhalten sind. Deshalb wird in Abschnitt 3.4.1 h) „Teil 8, Abschnitt 8.2.3“ ergänzt. Damit ist die Schulungsanforderung für die betreffenden Fahrzeugführer eindeutig.“ (Kommentar Tatjana Kronenbürger, DSLV)

Änderungen von Teil 9 – Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge.

Weitere Informationen im Kapitel **Zulassungen für alternative Antriebe** in diesem LF!

Mit dem ADR 2023 ist bereits die Verwendung batterieelektrischer Fahrzeuge für die Fahrzeugkategorie AT (Fahrzeuge für in Tanks beförderte Gefahrgüter, die nicht entzündbare Gase oder Flüssigkeiten sind) des Teils 9 ADR und damit die Verwendung für die Gefahrgutbeförderung ermöglicht worden. Grundlage waren die Arbeiten der informellen AG „Elektrifizierte Fahrzeuge“ der Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15), die im Jahr 2021 zur Entwicklung geeigneter ADR-Vorschriften für den Bau von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und von

Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen eingerichtet worden ist. Für das ADR 2025 stehen diesbezüglich nun weiterführende Änderungen bevor. Demnach werden auch batteriebetriebene Fahrzeuge des Typs FL (für entzündbare Gase und Flüssigkeiten), Brennstoffzellenfahrzeuge der Typen AT und FL sowie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die Wasserstoff als Kraftstoff verwenden, der Typen AT und FL aufgenommen und mit alternativen Antrieben zulassungsfähig. Fahrzeuge der Typen EXII/EXIII zur Beförderung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff dürfen weiterhin nur mit Dieselkraftstoff angetrieben werden. Es soll in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Arbeiten der WP.15-Arbeitsgruppe „Elektrifizierte Fahrzeuge“ ausschließlich die gemäß Kapitel 9.1 ADR regulierten Fahrzeuge betreffen, d.h. im Wesentlichen Tankfahrzeuge oder Fahrzeuge für die Beförderung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff (Klasse 1). Denn für diese gelten u. a. bestimmte Bedingungen für den Bau und Zulassung nach Abschnitt 9.2.1 ADR. Die Anforderungen nach Teil 9 ADR sind für verpackte Waren (Sprengstoffe ausgenommen) jedoch weitestgehend irrelevant, da diese in der Regel in nicht-regulierten Fahrzeugen, d.h. insbesondere Stückgutfahrzeugen, transportiert werden. Die Anforderungen für andere Fahrzeuge als EX II, EX III, FL und AT beschränken sich nämlich nach 9.2.1.1 ADR auf das Vorhandensein eines Geschwindigkeitsbegrenzers und eine Bremsanlage, die den ECE-Regelungen Nr. 89 und Nr. 13 entsprechen. Alternative Antriebstechniken und Gefahrgut sind also bereits nach heutiger Rechtslage keine Ausschlusskriterien, da nicht-ADR-regulierte Fahrzeuge in der Wahl ihres Antriebs frei sind.

Fazit

Nach wie vor gilt, „nach der Änderung ist vor der Änderung“; nicht zuletzt deshalb bleibt festzustellen, dass viele der beschlossenen Änderungen zwar zielführend und somit prinzipiell zu begrüßen sind. Dies gilt insbesondere, da einige auch gezielt auf Vorschläge der Anwender zurückgehen. Allerdings - und auch das gilt wie immer als sicher - werden wieder im Nachgang noch einige Fehler oder Ungereimtheiten in den jeweiligen Vorschriften auftauchen. Korrekturverzeichnisse müssen dann erstellt und gegebenenfalls werden auch Multilaterale Vereinbarungen erforderlich, um „Verwerfungen glatt zu ziehen“. Zudem wird es Interpretationsbedarf geben, häufig mündet dies dann in einer Überarbeitung der in Deutschland bestens bekannten RSEB (den sog. Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut); aber auch dies ist den Rechtsunterworfenen bestimmt nicht fremd und „gelebte Praxis“.

Die Aufgabe der Anwender besteht nun zunächst darin, die neuen Vorschriften schnellstmöglich zu implementieren und im Tagesgeschäft umzusetzen. Die Autoren hoffen, dass dies mit möglichst wenig Problemen einhergeht und dass dieser Leitfaden bei der Vorbereitung der Umsetzung hilfreich ist.

Inkraftsetzung, Übergangsfristen und nationale Umsetzung in Deutschland (allgemein)

Inkraftsetzung der einzelnen verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutregelwerke:

Vorschrift	Inkraftsetzung (anwendbar ab:)	Übergangsvorschrift	Rechtsverbindliche Anwendung ab
ADR/RID/ADN	1. Januar 2025	6 Monate	1. Juli 2025
IMDG-Code Amdt. 42-24	1. Januar 2025 <i>freiwillige Anwendung</i>	12 Monate	1. Januar 2026
IATA-DGR 66. Edition	1. Januar 2025	Keine	1. Januar 2025

Die **Änderungen in ADN, ADR, und RID** werden übernommen. Wie üblich wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) diese mit einer Verordnung zur Änderung der Anlage A und B zum ADR-Übereinkommen (voraussichtlich bis Ende des Jahres) im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt machen.

Zusätzlich erfordert auch die Umsetzung dieser Vorschriftenrevision in Deutschland Anpassungen der nationalen Rahmenverordnungen:

Die **GGVSEB** wird folglich durch die eine **Gefahrgut-Änderungsverordnung** geändert. Die (Verbände-) Anhörung läuft und im Anschluss ist auch ein BLFA-GG², also eine Abstimmung mit den (Bundes-)Ländern erforderlich. Die Änderungen sollen dann bis Ende 2024/Anfang 2025 im BGBL Teil I erscheinen.

Nationale Umsetzung in Deutschland / 16. GefahrgutÄndVO

Das zuständige Referat G16 hat mit Schreiben vom 17. September 2024 den Referentenentwurf zur 16. Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen (GefahrgutÄndVO) an die Beteiligten zur Stellungnahme versandt.

Im Anschreiben gibt das BMDV bekannt, dass

- mit Artikel 1 die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) geändert wird. Wobei – wie in diesem LF bereits bemerkt - die zum 1. Januar 2025 völkerrechtlich in Kraft tretenden Änderungen des ADR/RID/ADN in innerstaatliches Recht übernommen

² Bund-Länder-Fachausschuss Gefahrgut

werden. Daraus resultierende Änderungen, insbesondere in den Zuständigkeiten und Pflichten, werden somit (auch national) in Kraft gesetzt.

- zudem werden mit Artikel 2 erforderliche Änderungen in der Gefahrgut-Ausnahmereverordnung (GGAV) umgesetzt und
- mit Artikel 3 entsprechende Anpassungen in der Gefahrgut Kostenverordnung (GGKostV) vorgenommen.

Nationale Umsetzung in der Schweiz

Regula Suter, scienceindustries

Die meisten Regelwerke für den Transport gefährlicher Güter kommen in der Schweiz unverändert zur Anwendung. Alle Regelwerke sind durch Verweise in nationalen Gesetzen verankert.

Internationales Regelwerk	Nationale Vorschriften (regeln nur Ausnahmen)	Verweis im Gesetz
ADR	SDR	SDR - Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
RID	RSD	RSD - Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen
ADN	SR 747.224.141	Verordnung des UVEK über die Inkraftsetzung des Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen
IMDG-Code	---	Seeschiffsverkehrsverordnung (Artikel 9 verweist auf die SOLAS-Konvention)
ICAO T.I.	LTrV	LTrV - Lufttransportverordnung LFG - Luftfahrtgesetz (Artikel 91 Strafbestimmungen)
---	GGBV	Verordnung über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern (Gefahrgutbeauftragtenverordnung)
---	GGUV	Verordnung über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumtschliessungen (Gefahrgutumtschliessungsverordnung)

Alle Schweizer Gesetze sind im Internet abrufbar: https://www.fedlex.admin.ch/de/cc?news_period=last_day&news_pageNb=1&news_order=desc&news_itemsPerPage=10

RSD – Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen

Das RSD ist wie folgt aufgeteilt:

- Verordnung
- Anhang 1 – gültige Fassung des RID
- Anhang 2 – Abweichungen von einzelnen Vorschriften des RID für die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen/Seilbahnen im nationalen Verkehr

Änderungen per 1.1.2025: keine

SDR - Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

Das SDR ist wie folgt aufgeteilt:

- Verordnung
- Anhang 1 – Nur für nationale Transporte geltende Vorschriften
- Anhang 2 – Straßenstrecken mit zusätzlichen Beförderungsbeschränkungen
- Anhang 3 – Liste gefährlicher Güter, die nur mit besonderen Auflagen transportiert werden dürfen (UN 1017 Chlor, UN 1076 Phosgen, UN 1079 Schwefeldioxid, UN 3375 Ammoniumnitratemulsion/-suspension/-gel), explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff

Änderungen per 1.1.2025:

Das angepasste SDR tritt per 1.1.2025 in Kraft. Die Änderungen beinhalten unter anderem folgende Punkte:

- Anhang 1
 - Änderungen bei der Tabelle A bzgl. höchstzulässige Gesamtmenge je Beförderungseinheit für die Freistellung für Privatpersonen.
 - Die Aufnahme spezifischer Güterbeförderungseinheiten in Ziffer 8.2.1 um spezielle Fahrten ohne ADR-Schulungsbescheinigung zu ermöglichen.
 - Änderung bei der Schulungsbescheinigung für die Beförderung von radioaktiven Stoffen
- Anhang 3
 - Die Einschränkung bzgl. AMMONIUMNITRAT- SUSPENSION bzw. EMUSLSION wird ersatzlos aufgehoben

Die Änderungen mit Erläuterungen finden Sie unter: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/fahrzeuge/gefaehrliche-gueter/revision.html>

LTrV – Verordnung über den Lufttransport

Änderungen per 1.1.2025: keine

Informationen zum CBTA und der Deklarationspflicht für Gefahrgutversender finden sie auf der Website vom BAZL unter: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/personal/gefahrgut.html>

Nationale Umsetzung in Österreich

Christian Gründling, FCIO

In Österreich sind die Gefahrguttransporte grundsätzlich im Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG geregelt, und zwar für alle Verkehrsträgerarten. Auf aktuelle Änderungen und Anpassungen der Bestimmungen des ADR, RID, ADN, IMDG und ICAO-TI wird dynamisch verwiesen. Diese Änderungen werden lediglich im Originaltext und der deutschen Übersetzung ebenfalls im Bundesgesetzblatt verlautbart und sind so direkt anwendbar. Nationale Abweichungen gibt es kaum. Allerdings gibt es einige zusätzliche Bestimmungen für das Befahren von Tunneln mit gefährlichen Gütern auf Basis der Straßenverkehrsordnung. Wichtigste Vorschrift ist hierzu die [Verordnung über Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern beim Befahren von Autobahntunneln](#) :

- An den Beförderungseinheiten ist mindestens eine Warnlampe mit gelbrotem Licht anzubringen. Diese ist vor der Einfahrt einzuschalten und jeweils auf der gesamten Strecke zu betreiben.
- Bei Beförderungseinheiten mit hohem Risiko (bestimmte mit UN-Nummer und Kemler-Zahl zu kennzeichnende Transporte) sind die Beförderungseinheiten außerdem durch mindestens ein Begleitfahrzeug (das bestimmte Auflagen erfüllen muss) zu begleiten.

Die zuständige Behörde für Gefahrguttransporte ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, kurz BMK.

Die Bestimmungen über organisatorische Aspekte der in den internationalen Gefahrgutvorschriften vorgesehenen Schulungen werden in der [Gefahrgutbeförderungsverordnung - GGBV](#) umgesetzt. Geregelt werden im Detail die Anerkennung von Schulungsveranstaltern, die Durchführung der Lehrgänge sowie Prüfungsmodalitäten.

Zusätzlich gibt es noch nationale Bestimmungen bzw. Erleichterungen für die [Beförderung geringerer Mengen](#) und durch [land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen](#).

Auf der Webseite des BMK sind auch alle nationalen Regelungen abrufbar:

<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gefahrgut/recht/oesterreich.html>

Anmerkung: Da in **Österreich** Ende September Wahlen stattfanden, ist momentan nicht klar, in welchem Ministerium künftig die Mobilität angesiedelt sein wird. D.h. gegebenenfalls ist erst Anfang 2025 Klarheit zu erwarten; dies kann Auswirkungen auf die genannten Fundstellen haben!

Gefahrgutvorschriften Binnenschifffahrt

Kurt Ackermann, BASF

Neuerungen im ADN 2025

Unter diesem [Link](#) finden Sie die für das ADN beschlossenen – ADN-spezifischen - im Januar 2025 in Kraft tretenden Änderungen.

Es gilt auch im ADN: die neuen Regeln basieren im Wesentlichen auf der Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter. Den Änderungen im Teil 2 liegt das UN-Handbuch „Tests und Kriterien“ zu Grunde, zudem wird den Entwicklungen im global harmonisierten System der Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) Rechnung getragen. D.h. die im RID/ADR dargestellten Änderungen finden sich prinzipiell im ADN wieder; zusätzliche ADN-spezifische Änderungen finden sie unter obigem Link.

◆ Prüfliste

- ◆ Kann in elektronischer Form übergeben und elektronisch unterschrieben werden, wenn sich Parteien einig sind (7.2.4.10.3 ADN)
- ◆ Prüfliste zum Entgasen leerer Tanks (8.6.4 ADN): Konkretisierungen der Fragen 6.2 und 10
- ◆ **Betriebsvorschriften zum Entgasen leerer Ladetanks** (7.2.3.7.2.3 ADN)
- ◆ Bei erforderlichen Explosionsschutz müssen alle Rohrleitungen zwischen dem zu entgasenden Schiff und der Annahmestelle mit geeigneten Flammendurchschlagsicherungen versehen sein

9.3 Bauvorschriften für Tankschiffe

- ◆ 9.3.1.62 Tankschiffe Typ G, 9.3.2.62 Tankschiffe Typ C, 9.3.3.61 Tankschiffe Typ N: Zusätzliches Unterdruckventil zum Entgasen an Annahmestellen

Öffnen von Öffnungen der Ladetanks (7.2.4.22.1-20 ADN)

Wenn und soweit es aufgrund anderer Rechtsvorschriften nicht verboten ist, ist abweichend von Unterabschnitt 7.2.3.22 das Öffnen von Öffnungen an Ladetanks, auch wenn diese nicht entladen, nicht entgast oder nicht gasfrei sind,

- ◆ zur Reinigung und/oder zum Austausch der Flammensperre;
- ◆ zur Sichtkontrolle von Deck aus;
- ◆ zur Probeentnahme;
- ◆ zum Anschluss einer Tankwaschanlage;
- ◆ zur Gasmessung;
- ◆ zur Ermittlung der Füllmenge im Ladetank im Ausnahmefall; und
- ◆ zur nachträglichen Zugabe von Stabilisator im Ausnahmefall

Gefahrgutvorschriften See

IMDG Code Amdt. 42-24

Der IMDG-Code, Amdt. 42-24 darf ab 01.01.2025 (freiwillig) angewendet werden und tritt verbindlich (frühestens) ab 01.01.2026 in Kraft. Das IMO Circular (Letter No.4786 vom 9. November 2023: [Link zum DRAFT: IMDG Code Amdt. 42-24](#)) enthält den entsprechenden Textentwurf der Version 42-24; die entsprechenden Änderungen sind über den hier [verlinkten Report](#) (im Annex 4) zur 39. Sitzung der sog. E&T Group zu finden.

Die neuen Regeln basieren im folgenden Amendment wie üblich im Wesentlichen auf der Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter. Den Änderungen im Teil 2 liegt das UN-Handbuch „Tests und Kriterien“ zu Grunde, zudem wird den Entwicklungen im global harmonisierten System der Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) Rechnung getragen. D.h. auch hier finden sich viele – im RID/ADR dargestellten – Änderungen wieder.

Gefahrgutvorschriften Luft

IATA DGR – 66th Edition, 2025

Wie üblich hat die IATA die sog. SIGNIFICANT CHANGES AND AMENDMENTS TO THE 66TH EDITION (2025) - mit folgender Einleitung - veröffentlicht:

The 66th edition of the IATA Dangerous Goods Regulations incorporates all amendments made by the ICAO Dangerous Goods Panel in developing the content of the 2025-2026 edition of the ICAO Technical Instructions as well as changes adopted by the IATA Dangerous Goods Board. The following list is intended to assist the user to identify the main changes introduced in this edition and must not be considered an exhaustive listing. The changes have been prefaced by the section or subsection in which the change occurs.

Mit diesem Link [IATA DGR 66th Edition 2025](#) gelangen Sie direkt zu den Änderungen.

Weiterer Ausblick (1) – Entwicklungen im ADR/RID: allgemein

„Nichts ist beständiger als der Wechsel“, deshalb sind bestimmte Entwicklungen im Gefahrgutrecht bereits absehbar; folgende Themen stehen auf der Agenda (Auswahl):

- Beförderung von Gefahrgütern mit Elektrofahrzeugen und ggf. anderen, alternativen Antrieben (siehe auch separat folgender Beitrag)
- E-Learning - auch hier arbeitet die existierende (informelle) Arbeitsgruppe - weiter; zudem sind die bisherigen Möglichkeiten der Online-Schulung von Gefahrgutbeauftragten im deutschen Recht (in der GbV) umzusetzen!?
- RID: Digitale automatische Kupplung (DAK): Anforderungen beim Transport gefährlicher Güter sowie die Fortsetzung der Diskussion zu „besonders großen Tankcontainern“.
- ADR: Geplant ist die Fahrerprüfung zu vereinheitlichen - die Erarbeitung eines entsprechenden Fragekataloges (in einer informellen AG) – sollte im nächsten Schritt erfolgen.

Weiterer Ausblick (2) – Entwicklungen im ADR/RID: ADR-Zulassungen für alternative Antriebe

Die WP.15 hat zur Thematik eine informelle Arbeitsgruppe (**Informal Working Group Electrified Vehicles – IWG-EV**) eingerichtet; erste Ergebnisse fanden sich im ADR 2023 in Kapitel 9.2 wieder:

Weitere Änderungen treten nun mit dem ADR 2025 in Kraft:

- Integration des elektrischen Antriebsstrangs für die ADR-Fahrzeugkategorie FL, EX/II und EX/III (im ADR 2025)
- Integration von Brennstoffzellenfahrzeugen in Teil 9 des ADR (ab ADR 2025)

Hinweis: Für die chemische Industrie kann dies nicht nur zu Konsequenzen über die gefahrgutrechtlichen Änderungen (ADR/Kap. 9.2) führen; die Verladung (das Be- und Entladen) insbesondere innerhalb von EX-geschützten Bereichen ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Der aktuelle Stand kann der Übersicht / den folgenden Folien (Quelle: VCI/Tilman Benzing) entnommen werden:

ADR-Zulassungsfähigkeit für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben

Dabei wurden berücksichtigt:

Art des Antriebs

- Batterieelektrisch (BEV)
- Wasserstoff-Brennstoffzelle (H₂-FCV)
- Wasserstoff- Direktverbrenner (H₂-ICE)

Art des Fahrzeugs für die Beförderung in Tanks gemäß Tabelle A, Spalte 15, 3.2 ADR

- **EX**: explosive Stoffe oder Gegenstände mit Explosivstoff
- **FL**: Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von höchstens 60 °C oder entzündbare Gase
- **AT**: andere Güter



11. Oktober 2024



Status ADR-Zulassungsfähigkeit für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben

	ADR 2021	ADR 2023	ADR 2025
Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV)	nein	ja, nur für Fahrzeugkategorie AT	ja, für Fahrzeugkategorien AT & FL
Wasserstoff - Brennstoffzellen-Fahrzeuge (H₂-FCV)	nein	nein	ja, für Fahrzeugkategorien AT & FL
Wasserstoff - Direktverbrenner (H₂-ICE)	nein	nein	ja, für Fahrzeugkategorien AT & FL

- Weiterhin ausgeschlossen bleiben vorerst Fahrzeuge der Kategorie „EX“. Dies betrifft allerdings nur UN 0331 Sprengstoff, Typ B und UN 0332 Sprengstoff, Typ E.

- Unabhängig vom ADR gegebenenfalls zu klären:
Umgang mit alternativen Antrieben an den Standorten



11. Oktober 2024



Rechtliche Hinweise

Dieser Leitfaden entbindet in keinem Fall von der Verpflichtung zur Beachtung der gesetzlichen Vorschriften. Der Leitfaden wurde mit großer Sorgfalt erstellt. Dennoch übernehmen die Verfasser und der Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI) keine Haftung für die Richtigkeit der Angaben, Hinweise, Ratschläge sowie für eventuelle Druckfehler. Aus etwaigen Folgen können deswegen keine Ansprüche weder gegen die Verfasser noch gegen den Verband der Chemischen Industrie e.V. geltend gemacht werden.

Das Urheberrecht dieses Leitfadens liegt beim VCI. Die vollständige und auszugsweise Verbreitung des Textes ist nur gestattet, wenn Titel und Urheber genannt werden.

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Jörg Roth

Bereich Wissenschaft, Technik und Umwelt
Abteilung Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr
P +49 (69) 2556-1523 | [E \[jroth@vci.de\]\(mailto:ejroth@vci.de\)](mailto:ejroth@vci.de)

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI

Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | www.ihre-chemie.de | www.chemiehoch3.de

[LinkedIn](#) | [X](#) | [YouTube](#) | [Instagram](#)

[Datenschutzhinweis](#) | [Compliance-Leitfaden](#) | [Transparenz](#)

- ▶ Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist unter der Registernummer R000476 im Lobbyregister, für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und gegenüber der Bundesregierung, registriert.

Der VCI und seine Fachverbände vertreten die Interessen von rund 2.300 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Industrie und chemienaher Wirtschaftszweige gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2023 setzten die Mitgliedsunternehmen des VCI rund 245 Milliarden Euro um und beschäftigten über 560.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.



Responsible Care – ein Beitrag zur
Nachhaltigkeitsinitiative Chemie³



Getragen von:
Wirtschaftsverband VCI,
Gewerkschaft IG BCE und
Arbeitgeberverband BAVC