

Aktuelle Rechtsentwicklung: Ausblick auf das ADR 2027/2029

Internationale und nationale Rechtsetzung

Gefahrguttag 2026
Sachsen-Anhalt
13. Oktober 2026, Magdeburg

Frank-Georg Stephan
ABC-Service



ECOSOC – Beraterstatus des ECFD seit 2026

Beim Wirtschafts- und Sozialrat können Nichtregierungsorganisationen gemäß Artikel 71 der UN-Charta einen Konsultationsstatus (Beraterstatus) erhalten. Dafür müssen sie sechs Prinzipien erfüllen:

- Unterstützung der Ziele der UN;
- demokratische Organisationsform;
- Non-Profit-Konzept;
- Gewaltfreiheit;
- Prinzip der Nichteinmischung in staatliche Angelegenheiten;
- Unabhängigkeit von zwischenstaatlichen Vereinbarungen.

Ende 1997 hatten 1.400 Organisationen Beraterstatus, 2010 waren es bereits 3.382 und im Jahr 2025 rund 6.000 Organisationen. Die Organisationen können an den internationalen Konferenzen und Veranstaltungen teilnehmen und Beiträge dazu leisten.

Umsetzung der ADR-Änderungen 2027 in deutsches Recht

International	*National*
➢ **ADR in der Fassung der in Genf vom 8. – 11.11.2022, 15. – 17.5., 6. – 10.11.2023 und vom 2. – 5.4.2024 beschlossenen Änderungen für den 1. Januar 2025**	☞**30. ADR – Änderungsverordnung vom 19. Februar 2025 (BGBl. II 2025 Nr. 57 vom 26. Februar 2025)**

Rechtsfortentwicklung

➢ **ADR in der Fassung der in Genf vom 5. – 8.11.2024, 6. – 8.5. 4. – 6.11.2025 und vom 5. – 8.5.2026 beschlossenen Änderungen**	☞**31. ADR – Änderungsverordnung vom …… 2026 (BGBl. II 2026 Nr. …)**

Vorschriften werden am 1.1.2027 in Kraft treten!

UNECE-Arbeitsgruppe WP.15

WP.15 tagt üblicherweise im Mai und November eines jeden Jahres.

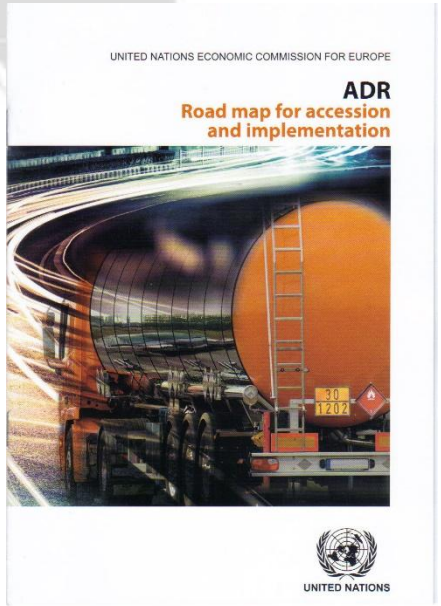
Ariane Roumier (Frankreich) Vorsitzende seit 2018

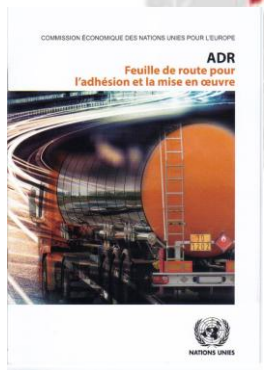


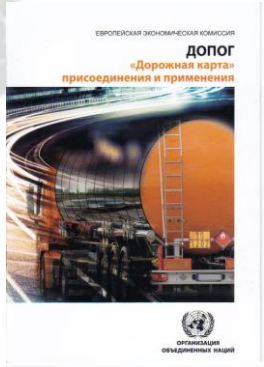
Änderungen/Entwicklungen im Gefahrgutecht

ADR-Anwendungsbereich: 55 Vertragsparteien aktuell











ADR-Änderungen 2027

United Nations ECE/TRANS/WP.15/274

Economic and Social Council

Distr.: General
24 February 2026

Original: English

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

Draft amendments to annexes A and B of ADR

Note by the secretariat

At its 118th session, the Working Party on the Transport of Dangerous Goods requested the secretariat to prepare a consolidated list of all the amendments which it had adopted for entry into force on 1 January 2027 so that they could be made the subject of an official proposal in accordance with the procedure set out in article 14 of ADR, which, following usual practice, the Chair would be responsible for transmitting to the depositary through his Government. The notification would have to be issued no later than 1 July 2026, with a reference to 1 January 2027 as the scheduled date of entry into force (see ECE/TRANS/WP.15/273, paragraph 74).

This document contains the requested consolidated list of amendments adopted by the Working Party at its 115th, 116th, 117th and 118th sessions (see ECE/TRANS/WP.15/267, ECE/TRAN/WP.15/269, ECE/TRANS/WP.15/271 and ECE/TRANS/WP.15/273).

Umfang:
43 Seiten

United Nations ECE/TRANS/WP.15/274/Corr.1

Economic and Social Council

Distr.: General
1 June 2026
English
Original: English and French

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

Draft amendments to annexes A and B of ADR

Corrigendum

1. **Chapter 1.1, new 1.1.4.7.3 (a) (iii)**
   For has *read* have
2. **Chapter 2.1, amendment to 2.1.5.1**
   For 2.1.5.5 *read* 2.1.5.6
3. **Chapter 3.2, Table A, new entries, UN No. 2862, column (6)**
   Insert 600
4. **Chapter 4.3, amendment to 4.3.3.1.1**
   For 4.3.3.2.6 *read* 4.3.3.2.7
5. **Chapter 4.3, amendment to 4.3.3.2**
   For the existing text, *substitute*

   4.3.3.2 Insert a new 4.3.3.2.5 to read:

   "4.3.3.2.5 Prior to filling, the battery-vehicles and MEGCs shall be inspected to ensure they are authorized for the gas to be carried and that the applicable provisions of ADR have been met.

   Furthermore, it shall also be verified by visual examination, where applicable, that:

   (a) The element supports are free from damage which may affect the mechanical integrity of the battery-vehicle or MEGC;

   (b) The restraining systems that prevent the elements from moving are secure;

   (c) The main outlet connection is correct for the substance to be carried, free from contamination and undamaged.

Umfang:
2 Seiten

United Nations ECE/TRANS/WP.15/274/Add.1

Economic and Social Council

Distr.: General
1 June 2026
English
Original: English and French

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

Draft amendments to annexes A and B of ADR

Addendum

At its 119th session, the Working Party on the Transport of Dangerous Goods requested the secretariat to circulate an additional list of amendments for which the entry into force is scheduled for 1 January 2027 in the form of an addendum to document ECE/TRANS/WP.15/274, which the Chairperson will transmit to Contracting Parties through his Government for acceptance in accordance with the procedure set out in article 14 of ADR (see ECE/TRANS/WP.15/276, paragraph 45).

This document contains the requested additional list of amendments adopted by the Working Party at its 119th session.

Umfang:
14 Seiten

ADR-Änderungen 2027



Frank Rex
Frank-Georg Stephan

Änderungen und Neuerungen

Gefahrgut 2027

ADR ▪ RID – Was kommt auf Sie zu?

Die wichtigsten Änderungen in ADR & RID ab 2027

VERKEHRSVERLAG FISCHER



Frank Rex
Frank-Georg Stephan

Änderungen und Neuerungen

Gefahrgut 2027

Folienprogramm

Die wichtigsten Änderungen in ADR & RID ab 2027

VERKEHRSVERLAG FISCHER

Umfang:
308 Seiten

ADR-Änderungen 2027



ADR-Änderungen 2027

Ein Überblick zu den notifizierten Beschlüssen

Tatjana Kronenbürger, Jörg Roth, Frank-Georg Stephan

Zum 1.1.2027 treten die nächsten Änderungen der Anlagen A und B zum ADR-Übereinkommen in Kraft. Die neuen Regeln im mittlerweile als „Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße" firmierenden Vorschriftenwerk basieren auch dieses Mal – und somit wie üblich – im Allgemeinen auf der Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter. Den Änderungen im Teil 2 liegt – und auch damit folgt man der etablierten Vorgehensweise – das UN-Handbuch „Prüfungen und Kriterien" zugrunde. Zudem wird in diesem Teil dem global harmonisierten System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) konsequenterweise Rechnung getragen. Verantwortlich für die 2027er-Version und somit die einzelnen Änderungen sind auch dieses Mal die Experten der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN und des für die Straße zuständigen Expertengremiums, der UNECE-Arbeitsgruppe WP.15, mit ihren Ergebnissen und den daraus folgenden Beschlüssen. Die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für die Schiene sowie der ADN-Sicherheitsausschuss für die Wasserstraße haben für das RID und das ADN ebenfalls verkehrsträgerspezifische Änderungen beschlossen; diese finden in diesem Artikel keine Berücksichtigung.



Bild 1: Auch für 2027 wurden wieder zahlreiche Änderungen in den Regelwerken beschlossen.

ebenso bekannt wie üblich. Für den deutschen Geltungsbereich hat dies zur Folge, dass die Änderungen voraussichtlich gegen Ende des Jahres im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt gemacht werden (sollten); spätestens erfolgt dies im ersten Quartal 2027. 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) in Deutschland eingeführt. Um die Betroffenen schon heute auf die beschlossenen Änderungen einzustimmen und den Rechtsunterworfenen somit eine vorbereitende Grundlage zu geben, wurde dieser Artikel erarbeitet. Die Inhalte des Beitrags sind ohne Gewähr; es wird zudem kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Die Autoren können und wollen lediglich eine Auswahl der zum Jahreswechsel anstehenden Änderungen darstellen, um damit eine praxisgerechte Hilfestellung bei der betrieblichen Umsetzung zu bieten.

Im Einzelnen ist in diesem Artikel eine Auswahl der im letzten Biennium beschlossenen Änderungen dargestellt. Die allgemeinen Übergangsfristen gestatten eine Anwendung der 2025er-Vorschrift (d.h. des bis zum 31.12.2026 geltenden Rechts) bis zum 30.6.2027. Diese halbjährige Übergangsfrist ist

Änderungen in Teil 1 – Allgemeine Vorschriften

Der Beitrag beschränkt sich bezüglich Teil 1 nicht nur auf die in Kapitel 1.2 enthaltenen Definitionen und die in Kapitel 1.6 beschriebenen Übergangsfristen,

verfügen. Allerdings muss eine zusätzliche Steuereinrichtung außerhalb der Führerkabine installiert werden (9.2.2.8.2).

Warnsignal

Der Unterabschnitt 9.2.4.4.1 enthält Vorschriften für das elektrische Antriebssystem von Fahrzeugen. Demnach muss ein Fahrzeug im Stillstand zusätzlich zu den Warnsignalen, die der Fahrzeugführer im Fahrerhaus enthält, externe Signale gemäß Abschnitt 6.15.1 der UN-Regelung 100, mindestens in der durch die Änderungsserie 03 geänderten Fassung, abgeben. Diese Anforderung ist für das ADR 2027 gestrichen worden, mit dem Ziel, zukünftig in die UN-Regelung 100 Bestimmungen über ein externes Signal aufzunehmen, das vor einem thermischen Ereignis warnt, das eine gefährliche Ladung bedroht.

Hinterer Schutz von Fahrzeugen

Nachdem bereits zuvor die Regelungen für Änderungen zum hinteren Schutz von Tankfahrzeugen für das ADR 2027 angenommen wurden, sind nun Änderungen für den hinteren Schutz von MEMU sowie eine entsprechende Übergangsvorschrift (1.6.5.29) vorgesehen, die sich an den Beschlusstexten für Tanks orientieren. Somit erhält in Kapitel 9.8 der Abschnitt 9.8.5 einen neuen Wortlaut.

Reifendruckkontrollsysteme für EX-Fahrzeuge

Mit dem neuen Abschnitt 9.2.9 müssen Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Reifendruckkontrollsystem gemäß der UN-Regelung Nr. 141 (Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrem Reifendruck-Überwachungssystem) ausgestattet sein. Diese Anforderung gilt für Fahrzeuge EX, FL und AT, die erstmalig nach dem 1.7.2027 zum Verkehr zugelassen oder in Betrieb genommen werden.

Verringerung des Risikos von BLEVE: Automatische Brandunterdrückungsanlage

Das ADR schreibt ab dem 1.1.2029 die zwingende Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit automatischen Feuerlöschsystemen für den Motorraum vor (Unterabschnitt 9.7.9.1 i.V.m. der Übergangsvorschrift 1.6.5.32). Der bereits bestehende Unterabschnitt 9.7.9.1 enthält nämlich keine technischen Anforderungen an solche Systeme. Deshalb wurde in Unterabschnitt 9.7.9.1 ein Verweis auf eine neue UN-Regelung 181 aufgenommen, die technische Anforderungen an Motorbrandbekämpfungssysteme enthält.

Elektrische Systeme zur Stromversorgung von Zubehör im Fahrzeug (B-REESS)

In zahlreichen Fällen werden Fahrzeuge mit Batterien ausgestattet, um Zubehörteile mit Strom zu versorgen. Immer häufiger kommen hier bei der Ausstattung von Zubehörteilen neben Blei-Säure-Batterien auch Lithium-Ionen-Batterien zum Einsatz, die möglicherweise eine Brandgefahr darstellen können. Aus diesem Grund wird ein neuer Abschnitt 9.7.10 hinzugefügt, der die Anforderungen von „Elektrischen Systemen zur Stromversorgung von Zusatzgeräten und anderen Stromkreisen durch ein Bodywork Rechargeable Electrical Energy Storage System (B-REESS)" beschreibt. Da u.a. kleine Batterien nur eine begrenzte Gefahr für die Ladung darstellen, wird in 9.7.10.1 festgelegt, welche REESS von den neuen Anforderungen des Abschnitts 9.7.10 ausgenommen sind. Dazu zählen REESS, die galvanisch mit dem Regenerations- oder Antriebssystem des Fahrzeugs verbunden sind (sie müssen jedoch den Bestimmungen von 9.2.4.4 entsprechen); REESS mit einer Kapazität von bis zu 2,5 kWh und REESS, die aus Blei-Säure-Batterien bestehen. Auch mit dieser Vorschrift ist eine neue Übergangsvorschrift (1.6.5.31) verbunden, damit Fahrzeuge, die erstmalig vor dem 1.7.2027 zum Verkehr zugelassen wurden und nicht diesen Vorschriften entsprechen, weiterverwendet werden können.

Fazit

An dieser Stelle soll betont werden, dass zum jetzigen Zeitpunkt weiterhin schwer absehbar ist, welche konkreten und langfristigen Auswirkungen globale Krisen auf die Logistik haben werden. Nach wie vor kämpfen alle Beteiligten mit eingeschränkten Transportkapazitäten, insbesondere im Seeverkehr und in der Luftfracht. Darüber hinaus haben gestiegene Kosten, geopolitisch bedingte Umwege sowie sicherheitsbedingte Einschränkungen im Landverkehr das operative Tagesgeschäft zusätzlich erschwert. Dennoch ist es bemerkenswert, dass es bislang nicht zu einem vollständigen Zusammenbruch der globalen Lieferketten gekommen ist. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Unternehmen und Institutionen – sowohl national als auch international – im intensiven Austausch stehen und gemeinsam flexible sowie praktikable Lösungen entwickeln.

Es bleibt zu hoffen, dass auch in Zukunft ein „Worst-Case-Szenario" vermieden werden kann und die sichere sowie möglichst störungsfreie Beförderung gefährlicher Güter gewährleistet bleibt. Gerade in einem zunehmend volatilen Umfeld gewinnt die Einhaltung hoher Sicherheitsstandards dabei weiter an Bedeutung.

Des Weiteren gilt, dass viele der beschlossenen Änderungen grundsätzlich zielführend und zu begrüßen sind – nicht zuletzt, da sie zum Teil auf konkrete Vorschläge aus der Praxis zurückgehen. Gleichwohl zeigt die Erfahrung, dass im Nachgang zu neuen Regelwerken häufig noch Unklarheiten, Fehler oder Interpretationsspielräume auftreten, wodurch entsprechende Korrekturverzeichnisse sowie Auslegungsfragen zu erwarten sind. Die zentrale Aufgabe der Anwender besteht nun darin, die neuen Vorschriften zeitnah in die betrieblichen Abläufe zu integrieren und im Tagesgeschäft umzusetzen.

Tatjana Kronenbürger, Jörg Roth, Frank-Georg Stephan

ADR-Änderungen 2027

Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Entwurf der Änderungen zu den Anlagen A und B des ADR

Die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter hat bei ihrer 118. Tagung das Sekretariat gebeten, ein konsolidiertes Verzeichnis aller Änderungen vorzubereiten, welche die Arbeitsgruppe für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 angenommen hat, damit diese Gegenstand eines offiziellen Antrags in Übereinstimmung mit dem in Artikel 14 des ADR festgelegten Verfahren werden können, dessen Übermittlung an den Depositar gemäß gängiger Praxis unter Verantwortung der Vorsitzenden über deren Regierung erfolgen würde. Die Notifizierung müsste bis spätestens 1. Juli 2026 mit dem Hinweis erfolgen, dass das vorgesehene Datum der Inkraftsetzung der 1. Januar 2027 ist (siehe ECE/TRANS/WP.15/273, Absatz 74).

Das vorliegende Dokument enthält das Verzeichnis der Änderungen, die von der Arbeitsgruppe bei ihrer 115., 116., 117. und 118. Tagung angenommen wurden (siehe ECE/TRANS/WP.15/267, ECE/TRANS/WP.15/269, ECE/TRANS/WP.15/271 und ECE/TRANS/WP.15/273).

In das Dokument wurden auch die von der 119. Tagung der WP.15 (Genf, 5. bis 8. Mai 2026) angenommenen Änderungen aus den Dokumenten ECE/TRANS/WP.15/AC.1/274/Add.1 und ECE/TRANS/WP.15/AC.1/274/Corr.1 integriert.

Anmerkungen des Übersetzers:

1. *Verschiedene Änderungen sind gegenüber der Originalfassung unterschiedlich dargestellt und gereiht.*

2. *Die vorliegende deutsche Übersetzung enthält Änderungen, die nur den deutschen Text betreffen, sowie Änderungsanweisungen zum Inhaltsverzeichnis und zur Tabelle B, die im Originaltext nicht erscheinen, weil beide Textteile nichtoffizielle Teile des ADR sind.*

Stand: 22. Jul 2026

ADR-Änderungen 2027

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017

Reference: C.N.252.2026.TREATIES-XI.B.14 (Depositary Notification)

AGREEMENT CONCERNING THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD (ADR)

GENEVA, 30 SEPTEMBER 1957

PROPOSAL OF AMENDMENTS BY FRANCE TO ANNEXES A AND B, AS AMENDED

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

The Government of the French Republic, in accordance with paragraph 1 of article 14 of the above Agreement, has transmitted to the Secretary-General the text of the proposed amendments to Annexes A and B, as amended, to the above Agreement. It will be recalled that the text of these proposed amendments had been approved by the Working Party on the Transport of Dangerous Goods of the Economic Commission for Europe at its 118th and 119th sessions.

The procedure for the amendment of annexes to the Agreement is set forth in its article 14, in particular, in paragraphs 2 and 3, which read as follows:

"2. The Secretary-General shall transmit any proposal made under paragraph 1 of this article to all Contracting Parties and inform thereof the other countries referred to in article 6, paragraph 1.

3. Any proposed amendment to the annexes shall be deemed to be accepted unless, within three months from the date on which the Secretary-General circulates it, at least one-third of the Contracting Parties, or five of them if one-third exceeds that figure, have given the Secretary-General written notification of their objection to the proposed amendment. If the amendment is deemed to be accepted, it shall enter into force for all the Contracting Parties, either on the expiry of a further period of three months or, in cases where similar amendments have been or are likely to be made to the other international agreements referred to in paragraph 1 of this article, on the expiry of a period the duration of which shall be determined by the Secretary-General in such a way as to allow, wherever possible, the simultaneous entry into force of the amendment and those that have been or are likely to be made to such other agreements; such period shall not, however, be of less than one month's duration."

Consequently, unless the proposed amendments to the above-mentioned Annexes are deemed rejected pursuant to article 14 (3) within three months from the date of the notification, i.e. on 1 October 2026, the amendments in question will enter into force on 1 January 2027.

The text of the proposed amendments is contained in the following documents: ECE/TRANS/WP.15/274, ECE/TRANS/WP.15/274/Corr.1 and ECE/TRANS/WP.15/274/Add.1, which can be accessed on the website of the Transport Division of the Economic Commission for Europe at the following address: https://unece.org/adr-2025-files.

1 July 2026

Kapitel 1.3 Unterweisung von Personen

1.3.1 Der erste Satz erhält folgenden Wortlaut:

> “Personen, die an den in Kapitel 1.4 genannten Tätigkeiten beteiligt sind, und deren Arbeitsbereich die Beförderung gefährlicher Güter umfasst, müssen in den Anforderungen, die die Beförderung gefährlicher Güter an ihren Arbeits- und Verantwortungsbereich stellt, unterwiesen sein.“

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/12, Option 1 in der Fassung des informellen Dokumentes INF.47/Rev.1]

[Beachte: Weitere Änderungen in den folgenden Abschnitten, um das Wort „Arbeitnehmer“ durch „Personen“ zu ersetzen.]

Kapitel 1.6 Übergangsvorschriften

1.6.1 Verschiedenes

"**1.6.1.1** Sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, dürfen Stoffe und Gegenstände des ADR bis zum 30. Juni 202**7** nach den bis zum 31. Dezember 202**6** geltenden Vorschriften des ADR befördert werden. ."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.3 vom November 2025]

Kapitel 1.6 Übergangsvorschriften

1.6.1 Folgende neue Übergangsvorschrift **1.6.1.58** hinzufügen:

"**1.6.1.58** Schriftliche Weisungen gemäß den bis zum 31. Dezember 2026 geltenden Vorschriften des RID/ADR/ADN, die den ab 1. Januar 2027 geltenden Vorschriften des Abschnitts 5.4.3 nicht entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2027 weiterverwendet werden."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/4]

Kapitel 5.4 Dokumentation

5.4.3 Schriftliche Weisungen

5.4.3.4 Im ersten Spiegelstrich auf der ersten Seite die Worte “Batterie durch Bedienung des gegebenenfalls vorhandenen Hauptschalters trennen;“ ändern in:

“Batterie durch Bedienung der gegebenenfalls vorhandenen Einrichtung zur Spannungsfreischaltung der elektrischen Systeme trennen;“.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2026/4 in der durch das Dokument ECE/TRANS/WP.15/274/Add.1 geänderten Fassung]

ADR-Änderungen 2027

SCHRIFTLICHE WEISUNGEN GEMÄSS ADR

Maßnahmen bei einem Unfall oder Notfall

Bei einem Unfall oder Notfall, der sich während der Beförderung ereignen kann, müssen die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung folgende Maßnahmen ergreifen, sofern diese sicher und praktisch durchgeführt werden können:

- Bremssystem betätigen, Motor abstellen und Batterie durch Bedienung der gegebenenfalls vorhandenen Einrichtung zur Spannungsfreischaltung der elektrischen Systeme trennen;
- Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen oder elektronische Zigaretten oder ähnliche Geräte verwenden und keine elektrische Ausrüstung einschalten;
- die entsprechenden Einsatzkräfte verständigen und dabei soviel Informationen wie möglich über den Unfall oder Zwischenfall und die betroffenen Stoffe liefern;
- Warnweste anlegen und selbststehende Warnzeichen an geeigneter Stelle aufstellen;
- Beförderungspapiere für die Ankunft der Einsatzkräfte bereit halten;
- nicht in ausgelaufene Stoffe treten oder diese berühren und das Einatmen von Dunst, Rauch, Staub und Dämpfen durch Aufhalten auf der dem Wind zugewandten Seite vermeiden;
- sofern dies gefahrlos möglich ist, Feuerlöscher verwenden, um kleine Brände/Entstehungsbrände an Reifen, Bremsen und im Motorraum zu bekämpfen;
- Brände in Ladeabteilen dürfen nicht von Mitgliedern der Fahrzeugbesatzung bekämpft werden;
- sofern dies gefahrlos möglich ist, Bordausrüstung verwenden, um das Eintreten von Stoffen in Gewässer oder in die Kanalisation zu verhindern und um ausgetretene Stoffe einzudämmen;
- sich aus der unmittelbaren Umgebung des Unfalls oder Notfalls entfernen, andere Personen auffordern sich zu entfernen und die Weisungen der Einsatzkräfte befolgen;
- kontaminierte Kleidung und gebrauchte kontaminierte Schutzausrüstung ausziehen und sicher entsorgen.

Anmerkung des Verlags:

Dieses Muster der schriftlichen Weisungen dient als Service für den Anwender, um sich vorab mit den **geplanten Änderungen für 2027** vertraut zu machen. Daher sind die geänderten Textpassagen grau hinterlegt.

Da die schriftlichen Weisungen in Form und Inhalt dem Muster aus 5.4.3.4 ADR entsprechen müssen, ist das vorliegende Muster nicht für die Praxis, sondern ausdrücklich nur für die Ansicht der Änderungen gedacht!

Die neuen schriftlichen Weisungen nach ADR 2027 können Sie ab Herbst bei uns erwerben (Bestell-Nr. 11129).

VERKEHRSVERLAG FISCHER

Kapitel 5.4 Dokumentation

5.4.3 Schriftliche Weisungen

5.4.3.4 In den Tabellen auf den Seiten 2, 3 und 4 der schriftlichen Weisungen folgende Änderungen vornehmen: …

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/4 in der durch das informelle Dokument INF.48 geänderten Fassung]

ADR-Änderungen 2027

Zusätzliche Hinweise für die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung über die Gefahreneigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen

Gefahrzettel und Großzettel (Placards)	Gefahreneigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1 1.5 1.6	Kann eine Reihe von Eigenschaften und Auswirkungen wie Massendetonation, Splitterwirkung, starker Brand/Wärmefluss, Bildung von hellem Licht, Lärm oder Rauch haben. Schlagempfindlich und/oder stoßempfindlich und/oder wärmeempfindlich.	Schutz abseits von Fenstern suchen.
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1.4	Geringe Möglichkeit einer Explosion und eines Brandes.	Schutz suchen.
Entzündbare Gase  2.1	Kann einen Brand verursachen. Kann eine Explosion verursachen. Kann unter Druck stehen. Kann zu Erstickung führen. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Nicht entzündbare, nicht giftige Gase  2.2	Kann zu Erstickung führen. Kann unter Druck stehen. Kann Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Giftige Gase  2.3	Kann eine Vergiftung verursachen. Kann unter Druck stehen. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Notfallfluchtmaske verwenden. Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare flüssige Stoffe  3	Kann einen Brand verursachen. Kann eine Explosion verursachen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe  4.1	Kann einen Brand verursachen. Entzündbar oder brennbar, kann sich bei Hitze, Funken oder Flammen entzünden. Kann selbstzersetzliche Stoffe enthalten, die unter Einwirkung von Hitze, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), bei Reibung oder Stößen zu exothermer Zersetzung neigen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe oder zur Selbstentzündung führen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten. Der Verlust des Desensibilisierungsmittels in desensibilisierten explosiven Stoffen kann zu einer Explosion führen.	
Selbstentzündliche Stoffe  4.2	Kann bei Beschädigung von Versandstücken oder Austritt von Füllgut einen Brand durch Selbstentzündung verursachen. Kann heftig mit Wasser reagieren.	
Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln  4.3	Kann bei Kontakt mit Wasser einen Brand und eine Explosion verursachen.	Ausgetretene Stoffe sollten durch Abdecken trocken gehalten werden.

Zusätzliche Hinweise für die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung über die Gefahreneigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen

Gefahrzettel und Großzettel (Placards)	Gefahreneigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe  5.1	Kann bei Berührung mit brennbaren oder entzündbaren Stoffen eine heftige Reaktion, eine Entzündung und eine Explosion verursachen.	Vermischen mit entzündbaren oder brennbaren Stoffen (z.B. Sägespäne) vermeiden.
Organische Peroxide  5.2	Kann bei erhöhten Temperaturen, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), Reibung oder Stößen eine exotherme Zersetzung verursachen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe oder zur Selbstentzündung führen.	Vermischen mit entzündbaren oder brennbaren Stoffen (z.B. Sägespäne) vermeiden.
Giftige Stoffe  6.1	Kann beim Einatmen, bei Berührung mit der Haut oder bei Einnahme eine Vergiftung verursachen. Gefährlich für Gewässer oder Kanalisation.	Notfallfluchtmaske verwenden.
Ansteckungsgefährliche Stoffe  6.2	Kann zu einer Ansteckung führen. Kann bei Menschen oder Tieren schwere Krankheiten hervorrufen. Gefährlich für Gewässer oder Kanalisation.	
Radioaktive Stoffe  7A 7B  7C 7D	Gefahr der Aufnahme und der äußeren Bestrahlung.	Expositionszeit beschränken.
Spaltbare Stoffe  7E	Kann eine nukleare Kettenreaktion verursachen.	
Ätzende Stoffe  8	Kann eine Verätzung verursachen. Kann untereinander, mit Wasser und mit anderen Stoffen heftig reagieren. Ausgetretener Stoff kann ätzende Dämpfe entwickeln. Gefährlich für Gewässer oder Kanalisation.	
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände  9 9A	Kann eine Verbrennung verursachen. Kann einen Brand verursachen. Kann eine Explosion verursachen. Gefährlich für Gewässer oder Kanalisation.	

Bem. 1. Bei gefährlichen Gütern mit mehrfachen Gefahren und bei Zusammenladungen muss jede anwendbare Eintragung beachtet werden.

2. Die in der Spalte 3 der Tabelle angegebenen zusätzlichen Hinweise können angepasst werden, um die Klassen der zu befördernden gefährlichen Güter und die Beförderungsmittel wiederzugeben.

ADR-Änderungen 2027

Zusätzliche Hinweise für die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung über die Gefahreneigenschaften von gefährlichen Gütern, die durch Kennzeichen angegeben sind, und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Kennzeichen	**Gefahreneigenschaften**	**Zusätzliche Hinweise**
(1)	**(2)**	**(3)**
 Umweltgefährdende Stoffe	Gefährlich für Gewässer oder Kanalisation.	
 Erwärmte Stoffe	Kann durch Hitze Verbrennungen verursachen.	Berührung heißer Teile der Beförderungseinheit und des ausgetretenen Stoffes vermeiden.

Ausrüstung für den persönlichen und allgemeinen Schutz für die Durchführung allgemeiner und gefahrenspezifischer Notfallmaßnahmen, die sich gemäß Abschnitt 8.1.5 des ADR an Bord der Beförderungseinheit befinden muss

Die folgende Ausrüstung muss sich an Bord der Beförderungseinheit befinden:

- ein Unterlegkeil je Fahrzeug, dessen Abmessungen der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs und dem Durchmesser der Räder angepasst sein müssen;
- zwei selbststehende Warnzeichen;
- Augenspülflüssigkeit[a] und

für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung

- eine Warnweste;
- ein tragbares Beleuchtungsgerät;
- ein Paar Schutzhandschuhe und
- eine Augenschutzausrüstung.

Für bestimmte Klassen vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung:

- an Bord von Beförderungseinheiten für die Gefahrzettel-Nummer 2.3 oder 6.1 muss sich für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung eine Notfallfluchtmaske befinden;
- eine Schaufel[b];
- eine Kanalabdeckung[b];
- ein Auffangbehälter[b].

a) Nicht erforderlich für Gefahrzettel der Muster 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 und 2.3.

b) Nur für feste und flüssige Stoffe mit Gefahrzettel-Nummer 3, 4.1, 4.3, 8 oder 9 vorgeschrieben.

Kapitel 2.1 Allgemeine Vorschriften zur Klassifizierung

2.1.5 Einen neuen Unterabschnitt 2.1.5.7 mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"**2.1.5.7** Gebrauchte Gegenstände, Maschinen und Geräte, die in ihrem Inneren mit Rückständen gefährlicher Güter kontaminiert sein können oder solche Rückstände enthalten, unterliegen nicht den übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN, wenn folgende Vorschriften erfüllt sind: …"

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/38 in der durch das informelle Dokument INF.38 geänderten Fassung]

Kapitel 3.3 Sondervorschriften

(ADR:)
SV 389 Der letzte Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Mit Ausnahme der in Unterabschnitt 1.1.3.6 vorgesehenen Fälle muss die Güterbeförderungseinheit mit Großzetteln (Placards) in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 5.3.1.1. auf zwei gegenüberliegenden Seiten mit orangefarbenen Tafeln in Übereinstimmung mit Abschnitt 5.3.2 versehen sein."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2026/INF.10]

Kapitel 3.3 Sondervorschriften

(ADR:)
SV 666 Der Absatz e) erhält folgenden Wortlaut:

"e) Verpackte Fahrzeuge der UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 unterliegen den Vorschriften für die Kennzeichnung und Bezettelung des Kapitels 5.2."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2026/15, Option 2]

ADR-Änderungen 2027

OTIF
Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail



Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter

INF. 7

Verteiler: öffentlich

04.08.2025
Original: DE/EN

RID/ADR/ADN
Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
Genf, 17. bis 25. September 2025

Tagesordnungspunkt 5 b): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Neue Anträge

Aktualisierung der Eintragung UN 1202 (Sondervorschrift 640L) in Tabelle A RID/ADR/ADN und Zuordnung einer zusätzlichen Sondervorschrift für neue Kraftstoffe

Antrag des Europäischen Verbands der Kraftstoffhändler (ECFD)

ADR-Änderungen 2027

⇨ *Bedeutsame Sachverhalte*

UN-Nummer	Benennung und Beschreibung	Klasse	Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Gefahrzettel	Sondervorschriften	Begrenzte und freigestellte Mengen		Verpackung			ortsbewegliche Tanks und Schüttgut-Container	
									Anweisungen	Sondervorschriften	Zusammenpackung	Anweisungen	Sondervorschriften
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4/3.5.1.2		4.1.4	4.1.4	4.1.10	4.2.5.2 7.3.2	4.2.5.3
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9a)	(9b)	(10)	(11)
1202	DIESELKRAFTSTOFF oder GASÖL oder HEIZÖL, LEICHT (Flammpunkt höchstens 60 °C)	3	F1	III	3	640K 664	5 L	E1	P001 IBC03 LP01 R001		MP19	T2	TP1
1202	DIESELKRAFTSTOFF, der Norm EN 590:2025 ~~+ A1:2017~~ entsprechend, oder GASÖL oder HEIZÖL, LEICHT mit einem Flammpunkt gemäss EN 590:2025 ~~+ A1:2017~~	3	F1	III	3	640L 664 681	5 L	E1	P001 IBC03 LP01 R001		MP19	T2	TP1
1202	DIESELKRAFTSTOFF oder GASÖL oder HEIZÖL, LEICHT (Flammpunkt über 60 °C bis einschliesslich 100 °C)	3	F1	III	3	640M 664	5 L	E1	P001 IBC03 LP01 R001		MP19	T2	TP1

ADR-Änderungen 2027

⇨ *Bedeutsame Sachverhalte*

ADR-Tanks		Fahrzeug für die Beförderung in Tanks	Beförderungskategorie (Tunnelbeschränkungscode)	Sondervorschriften für die Beförderung				Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr	UN-Nummer	Benennung und Beschreibung
Tankcodierung	Sondervorschriften			Versandstücke	lose Schüttung	Be- und Entladung, Handhabung	Betrieb			
4.3	4.3.5, 6.8.4	9.1.1.2	1.1.3.6 (8.6)	7.2.4	7.3.3	7.5.11	8.5	5.3.2.3		3.1.2
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(1)	(2)
LGBF		FL	3 (D/E)	V12			S2	30	1202	DIESELKRAFTSTOFF oder GASÖL oder HEIZÖL, LEICHT (Flammpunkt höchstens 60 °C)
LGBF		AT	3 (D/E)	V12			S2	30	1202	DIESELKRAFTSTOFF, der Norm EN 590:2025 ~~+A1:2017~~ entsprechend, oder GASÖL oder HEIZÖL, LEICHT mit einem Flammpunkt gemäss EN 590:2025 ~~+A1:2017~~
LGBV		AT	3 (D/E)	V12				30	1202	DIESELKRAFTSTOFF oder GASÖL oder HEIZÖL, LEICHT (Flammpunkt über 60 °C bis einschliesslich 100 °C)

Kapitel 3.3 Sondervorschriften

Eine neue Sondervorschrift 681 mit folgendem Wortlaut einfügen:

"**681** Diese Eintragung gilt auch für Dieselkraftstoffe gemäß Norm EN 16709:2024 oder EN 16734:2023 oder paraffinische Dieselkraftstoffe gemäß Norm EN 15940:2023 oder paraffinische Heizöle mit einem Flammpunkt gemäß Norm EN 15940:2023."

Anmerkung: Für das ADR hat WP.15 im Mai 2026 die eckigen Klammern gestrichen, so dass die Aufnahme in die ADR-Änderungen erfolgen konnte. Das BMV hat aufgrund einer Bitte von UNITI eine multilaterale Vereinbarung zur vorzeitigen Anwendung der Sondervorschrift 681 initiiert.

Multilaterale Vereinbarungen

M369 - Carriage of diesel fuel

COUNTRY	SIGNED	REVOKED
Germany	15/04/2026	
Poland	30/06/2026	
France	08/07/2026	

Valid until 31 December 2026

Multilateral Agreement M369
under section 1.5.1 of ADR on the carriage of diesel fuels, paraffinic diesel fuels and paraffinic heating oils

(1) By derogation from the provisions of ADR,

a. diesel fuels in accordance with standard EN 16709:2024 or EN 16734:2023 or paraffinic diesel fuels in accordance with standard EN 15940:2023 or paraffinic heating oils with a flash-point in accordance with standard EN 15940:2023 as well as

b. diesel fuels in accordance with standard EN 590:2022 or EN 590:2025 or gas oil or heating oil, light with a flash-point in accordance with standard EN 590:2022 or EN 590:2025

may be carried under the entry for UN 1202 DIESEL FUEL complying with standard EN 590:2013 + A1:2017 or GAS OIL or HEATING OIL, LIGHT with a flash-point as specified in EN 590:2013 + A1:2017.

(2) The following additional entry shall be made in the transport document: “Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of ADR (M369)”.

(3) This Agreement shall be valid until 31 December 2026 for the carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this Agreement. If it is revoked before then by one of the signatories, it shall remain valid until the above mentioned date only for carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this Agreement which have not revoked it.

Bonn, 15th April 2026

The competent authority for ADR
of the Federal Republic of Germany

For the Federal Ministry of Transport

Linda Rathje-Unger

Multilaterale Vereinbarungen

DZIENNIK URZĘDOWY
Ministra Infrastruktury

Warszawa, dnia 1 lipca 2026 r.

Poz. 17

OBWIESZCZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY [1)]

z dnia 30 czerwca 2026 r.

w sprawie wejścia w życie Umowy wielostronnej M369 zawartej na podstawie Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r.

Niniejszym podaje się do wiadomości, że na podstawie przepisów rozdziału 1.5.1 Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 642 i 1575) w dniu 30 czerwca 2026 r. została podpisana i weszła w życie Umowa wielostronna M369

Tekst Umowy wielostronnej M369 określa załącznik do obwieszczenia

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że właściwe władze następujących państw podpisały Umowę wielostronną M369 w podanych niżej datach:

Republika Federalna Niemiec 15 kwietnia 2026 r,

Minister Infrastruktury: *w zast. S. Bukowiec*

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lipca 2026 r. (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 17)

UMOWA WIELOSTRONNA M369

zawarta na podstawie przepisów rozdziału 1.5.1 ADR,

dotyczącą przewozu

oleju napędowego, parafinowego oleju napędowego i parafinowanego oleju opałowego

(1) W drodze odstępstwa od przepisów Umowy ADR:

a. olej napędowy zgodny z normą EN 16709:2024 lub EN 16734:2023 lub parafinowany olej napędowy zgodny z normą EN 15490:2023 lub parafinowany olej opałowy o temperaturze zapłonu zgodnej z normą EN 15940:2023, oraz

b. olej napędowy zgodny z normą EN 590:2022 lub EN 590:2025 lub olej gazowy lub olej opałowy lekki o temperaturze zapłonu zgodnej z normą EN 590:2022 lub EN 590:2025

mogą być przewożone pod pozycją UN 1202 OLEJ NAPĘDOWY zgodny z normą EN 590:2013 + A1:2017 lub OLEJ GAZOWY lub OLEJ OPAŁOWY LEKKI o temperaturze zapłonu zgodnej z normą EN 590:2013 + A1:2017.

2. Do dokumentu przewozowego powinna być wpisana następująca informacja: "Przewóz zgodny z warunkami określonymi w rozdziale 1.5.1. ADR (M369)".

3. Niniejsza Umowa obowiązuje do dnia 31 grudnia 2026 r. dla przewozu na terytoriach Umawiających się Stron ADR, będących sygnatariuszami niniejszej Umowy.
W przypadku wypowiedzenia niniejszej Umowy przed tą datą, przez jednego z jej sygnatariuszy, niniejsza Umowa obowiązuje do wskazanej powyżej daty wyłącznie w odniesieniu do przewozu wykonywanego na terytoriach tych Umawiających się Stron ADR, będących sygnatariuszami niniejszej Umowy, które jej nie wypowiedziały.

Warszawa, dnia 30 czerwca 2026 r.

Właściwa władza Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ADR

Minister Infrastruktury

Multilateral Agreement M369

Under section 1.5.1 of ADR

on the carriage of diesel fuels, paraffinic diesel fuels and paraffinic heating oils

(1) By derogation from the provisions of ADR,

a. diesel fuels in accordance with standard EN 16709:2024 or EN 16734:2023 or paraffinic diesel fuels in accordance with standard EN 15940:2023 or paraffinic heating oils with a flash-point in accordance with standard EN 15940:2023 as well as

b. diesel fuels in accordance with standard EN 590:2022 or EN 590:2025 or gas oil or heating oil, light with a flash-point in accordance with standard EN 590:2022 or EN 590:2025

may be carried under the entry for UN 1202 DIESEL FUEL complying with standard EN 590:2013 + A1:2017 or GAS OIL or HEATING OIL, LIGHT with a flash-point as specified in EN 590:2013 + A1:2017.

(2) The following additional entry shall be made in the transport document: "Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of ADR (M369)".

(3) This Agreement shall be valid until 31 December 2026 for the carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this Agreement. If it is revoked before then by one of the signatories, it shall remain valid until the above mentioned date only for carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this Agreement which have not revoked it.

Warsaw, June 30, 2026

The competent authority for ADR of the Republic of Poland

Minister of Infrastructure

Multilaterale Vereinbarungen

Multilaterale Vereinbarung M369
nach Abschnitt 1.5.1 des ADR über die Beförderung von Dieselkraftstoffen, paraffinischen Dieselkraftstoffen und paraffinische Heizöle

(1) Abweichend von den Vorschriften des ADR dürfen

a. Dieselkraftstoffe gemäß Norm EN 16709:2024, EN 16734:2023 oder paraffinische Dieselkraftstoffe gemäß Norm EN 15940:2023 oder paraffinische Heizöle mit einem Flammpunkt gemäß Norm EN 15940:2023 sowie

b. Dieselkraftstoffe gemäß Norm EN 590:2022 oder Norm EN 590:2025, oder Gasöl bzw. Heizöl, Leicht mit einem Flammpunkt gemäß Norm EN 590:2022 oder Norm EN 590:2025

unter der Eintragung UN 1202 DIESELKRAFTSTOFF, der Norm EN 590:2013 + A1:2017 entsprechend oder GASÖL oder HEIZÖL, LEICHT mit einem Flammpunkt gemäß EN 590:2013 + A1:2017 befördert werden.

(2) Folgendes ist zusätzlich im Beförderungspapier zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Abschnitt 1.5.1 des ADR (M369)".

(3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2026 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vor diesem Zeitpunkt von einem der Unterzeichner widerrufen, so gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur für Beförderungen in den Hoheitsgebieten derjenigen ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

Bonn, XX April 2026

Die für das ADR zuständige Behörde
der Bundesrepublik Deutschland

Für das Bundesministerium für Verkehr

Linda Rathje-Unger



Ausgabe Nr. 13 vom 15. Juli 2026

		Grundsatzangelegenheiten
Nr. 75	16.06.2026	Handreichung des Bundesministeriums für Verkehr zur Durchführung des ATP-Übereinkommens
Nr. 76	16.06.2026	Bekanntmachung der Gegenzeichnung der Multilateralen Vereinbarung M369 nach Abschnitt 1.5.1 des ADR über die Beförderung von Dieselkraftstoffen, paraffinischen Dieselkraftstoffen und paraffinische Heizöle

Ausgabe Nr. 15 vom 15. August 2026

		Bundesfernstraßen
Nr. 81	06.07.2026	Änderung des Organisationserlass zur Errichtung des Fernstraßen-Bundesamtes
		Eisenbahnen
Nr. 83	08.07.2026	Öffentliche Bekanntmachung über den Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben NBS Frankfurt - Mannheim PFA 1, Zeppelinheim – Darmstadt-Nord
		Grundsatzangelegenheiten
Nr. 84	07.07.2026	Bekanntmachung der Gegenzeichnung der Multilateralen Sondervereinbarung RID 1/2026 nach Abschnitt 1.5.1 RID über die Beförderung von Dieselkraftstoffen, paraffinischen Dieselkraftstoffen und paraffinischen Heizölen

Ausgabe Nr. 16 vom 31. August 2026

		Straßenverkehr
Nr. 88	15.07.2026	Bekanntmachung des Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
		Grundsatzangelegenheiten
Nr. 89	20.07.2026	Bekanntmachung der Gegenzeichnung des Multilateralen Abkommens M 035 nach Abschnitt 1.5.1 ADN über die Beförderung von Dieselkraftstoffen, paraffinischen Dieselkraftstoffen und paraffinischen Heizölen

Kapitel 4.1 Vorschriften über die Verwendung von Verpackungen

P 200 Unter der Überschrift "Verpackungsart" den ersten Unterabsatz durch folgende zwei Unterabsätze ersetzen:

"Flaschen, Großflaschen, Druckfässer und Flaschenbündel. Dies schließt Flaschen und Großflaschen aus nahtlosem Stahl ein, die Elemente eines Batterie-Fahrzeugs mit einer Frist zwischen den wiederkehrenden Prüfungen gemäß Absatz 6.8.3.4.14 sind.

Abweichend von den nachstehenden Vorschriften sind die Anforderungen an Elemente von Batterie-Fahrzeugen hinsichtlich der Kennzeichnung, der Bedienungsausrüstung und der Frist zwischen den wiederkehrenden Prüfungen in Absatz 6.8.3.4.14 festgelegt."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2026/4 in der durch das informelle Dokument INF.11 geänderten Fassung]

Kapitel 6.7 und Kapitel 6.8 Tanks

Am Ende der Bem. 1 nach der Überschrift folgenden Satz hinzufügen:

"Ein ortsbeweglicher Tank, der ab dem 1. Januar 2030 gebaut und in Übereinstimmung mit dem Kapitel 6.7 zugelassen wird, darf nicht nach Kapitel 6.8 zugelassen werden."

"Ein Tankcontainer, der ab dem 1. Januar 2030 gebaut und in Übereinstimmung mit dem Kapitel 6.8 zugelassen wird, darf nicht nach Kapitel 6.7 zugelassen werden."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/42 in der durch das informelle Dokument INF.34, Antrag 11 geänderten Fassung 2026]

Kapitel 8.2 Vorschriften für die Schulung der Fahrzeugbesatzung

Nach der Überschrift eine Bemerkung mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"Für Zwecke dieses Kapitels gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- „E-Learning“: Ein asynchroner Unterricht, der mit Mitteln der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) durchgeführt wird und bei dem Auszubildende und Ausbilder sowohl räumlich als auch zeitlich getrennt sind.
- „Fernschulung“: Ein synchroner Unterricht, der mit Mitteln der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) durchgeführt wird und bei der Auszubildende und Ausbilder zeitgleich, aber räumlich getrennt, kommunizieren."

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2024/informelles Dokument INF.7/November]

Kapitel 8.2 Vorschriften für die Schulung der Fahrzeugbesatzung

8.2.2.3.6 Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Die Unterrichtseinheiten dürfen in kürzere Abschnitte unterteilt werden .“

8.2.2.4 Folgenden neuen Absatz 8.2.2.4.3 hinzufügen:

"**8.2.2.4.3** Die Erstschulung darf als Präsenzschulung, Fernschulung oder als Kombination aus diesen Möglichkeiten durchgeführt werden. Die praktischen Einzelübungen gemäß Absatz 8.2.2.3.8 dürfen nur als Präsenzschulung durchgeführt werden.“

8.2.2.5 Folgenden neuen Absatz 8.2.2.5.4 hinzufügen:

"**8.2.2.5.4** Eine Auffrischungsschulung darf als Präsenzschulung, eine Fernschulung, E-Learning oder eine Kombination aus diesen Möglichkeiten umfassen. Die praktischen Einzelübungen gemäß Absatz 8.2.2.3.8 dürfen nur als Präsenzschulung durchgeführt werden. Der theoretische Teil der Schulung darf nicht vollständig als E-Learning durchgeführt werden.“

8.2.2.6.5 Der Absatz b) erhält folgenden Wortlaut:

„b) Der zuständigen Behörde muss das Recht auf Zugang zu den Schulungskursen und Prüfungen zu gewährt werden;“.

ADR-Änderungen 2027

Ihre neue ADR-Schulungsbescheinigung

Sehr geehrter Herr STEPHAN!

Es freut uns sehr, Ihnen Ihre neue ADR-Schulungsbescheinigung im praktischen Scheckkartenformat zusenden zu dürfen.

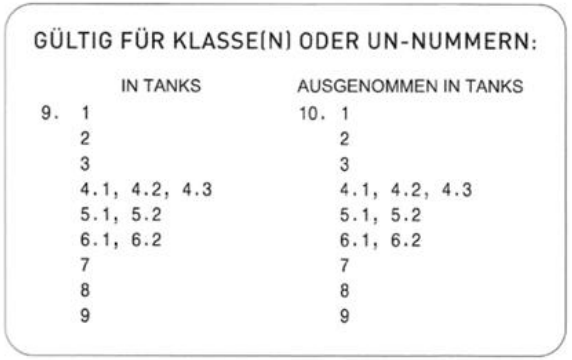
Diese ist aus langlebigem Material gefertigt (Haltbarkeitsdauer ca. 7 Jahre bei normaler Nutzung), mit Hologramm und UV-Sicherheitsdruck ausgestattet und daher besonders fälschungssicher.

Sollten Sie Fehler, Schäden oder unrichtige Angaben auf Ihrer ADR-Schulungsbescheinigung feststellen, wenden Sie sich bitte an Ihren Schulungsveranstalter. Dieser veranlasst dann den Umtausch Ihrer ADR-Schulungsbescheinigung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Marek Ró?ycki





9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.1.1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

9.1.1.2 Begriffsbestimmungen Anwendungsbereich

„Fahrzeug FL“:

a) Ein Fahrzeug zur Beförderung flüssiger Stoffe mit einem Flammpunkt von höchstens 60 ° C (mit Ausnahme von Dieselkraftstoffen entsprechend Norm EN 590:~~2013~~ 2025, Gasöl oder Heizöl (leicht) – UN-Nummer 1202 – mit einem Flammpunkt entsprechend Norm EN 590:~~2013~~ 2025) in festverbundenen Tanks oder Aufsetztanks mit einem Fassungsraum von mehr als 1 m^3 oder in Tankcontainern oder ortsbeweg-lichen Tanks mit einem Einzelfassungsraum von mehr als 3 m^3 oder

b) . . .

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.17/Herbst in der geänderten Fassung von ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2026/INF.19/Frühjahr]

„Bodywork Rechargeable Electrical Energy Storage System (B-REESS)“ bezeichnet ein wiederaufladbares elektrisches Energiespeichersystem, das zur Stromversorgung von am Aufbau eines Fahrzeugs angebrachten Geräten dient. Es ist nicht für den Antrieb des Fahrzeugs vorgesehen und nicht galvanisch mit dem elektrischen Antriebssystem verbunden.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2026/INF.18/Rev.1/Mai]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.2 Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen

9.2.1 Übereinstimmung mit den Vorschriften dieses Kapitels Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

9.2.1.1 Begriffsbestimmungen Anwendungsbereich

TECHNISCHE MERKMALE	EX/II	EX/III	AT	FL	BEMERKUNGEN
9.2.4.4 Elektrisches Antriebssystem	X	X	X	X	
9.2.2.8 Spannungsfreischaltung ~~von Stromkreisen~~ elektrischer Systeme	X	~~X~~	X	X	

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.13/Mai] [Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/9]

☛ 9.2.2.8 Spannungsfreischaltung ~~von Stromkreisen~~ elektrischer Systeme

9.2.2.8.1 ~~Einrichtungen, welche die Spannungsfreischaltung der Stromkreise für alle Spannungsbereiche ermöglichen, müssen so nahe wie möglich an den Energiequellen angebracht sein~~. Für alle Spannungsebenen müssen Funktionen bereitgestellt werden, die die Spannungsfreischaltung der an die Energiequelle(n) angeschlossenen elektrischen Systeme ermöglichen. Sie sollen so nah wie möglich an den Energiequellen platziert werden. Wenn das Merkmal nur eine Leitung von der Energiequelle unterbricht, unterbricht sie die Versorgungsleitung. Elektronische Funktionen sind erlaubt, wenn die Restwerte niedrig genug sind, um keine Zündung oder thermische Zündung zu verursachen, die zu einer gefährlichen Situation führt. Falls die Einrichtung nur eine Leitung der Energiequelle unterbricht, muss diese die spannungsführende Leitung unterbrechen.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.13/Mai, in der geänderten Fassung, geändert durch ECE/TRANS/WP.15/2026/INF.5 und INF.16/Mai in der jeweils geänderten Fassung]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

☛ 9.2.2.8 Spannungsfreischaltung ~~von Stromkreisen~~ elektrischer Systeme

9.2.2.8.2 Im Fahrerhaus muss eine **Steuereinrichtung** zur Erleichterung des Abschaltens eingebaut sein. Sie muss für den Fahrer **leicht zugänglich** und **deutlich gekennzeichnet** sein. Sie muss entweder durch eine **Schutzabdeckung**, durch eine zweifach zu betätigende Einrichtung oder durch eine andere geeignete Vorrichtung gegen unbeabsichtigte Betätigung geschützt sein. Zusätzliche Betätigungseinrichtungen dürfen eingebaut sein, sofern sie deutlich gekennzeichnet und gegen unbeabsichtigte Betätigung geschützt sind. Wenn die Steuereinrichtungen elektrisch betrieben werden, unterliegen ihre Stromkreise den Vorschriften des Unterabschnitts 9.2.2.9. Fahrzeuge, die mit einem Kameraüberwachungssystem gemäß der UN-Regelung Nr. 46 ausgestattet sind[4] müssen mit einer zusätzlichen Betätigungseinrichtung außerhalb des Führerhauses ausgestattet sein.

Fußnote [4]:
UN-Regelung Nr. 46 (Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht und von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Anbaus dieser Einrichtungen).







[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/1, in der geänderten Fassung durch INF.13]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

☛ 9.2.2.8 Spannungsfreischaltung ~~von Stromkreisen~~ elektrischer Systeme

9.2.2.8.3 Einrichtungen, welche die Spannungsfreischaltung der Stromkreise ermöglichen, müssen so ausgelegt sein, dass sie bedient werden können, wenn sich das Fahrzeug im Stillstand befindet. Die Spannungsfreischaltung muss innerhalb von 30 Sekunden nach Aktivieren der Steuereinrichtung abgeschlossen sein.

9.2.2.8.4 Die Einrichtung muss so eingebaut sein, dass die Schutzart IP65 gemäß der Norm IEC 60529 erfüllt wird.

9.2.2.8.5 *Kabelanschlüsse an der Einrichtung*

Systeme mit einer Spannung von mehr als 25 V Wechselstrom oder 60 V Gleichstrom und Systeme, die unter den Anwendungsbereich der UN-Regelung Nr. 100[5)] fallen, müssen den Vorschriften der genannten Regelung entsprechen.

Systeme mit einer Spannung von bis zu 25 V Wechselstrom oder 60 V Gleichstrom müssen der Schutzart IP54 gemäß der Norm IEC 60529 entsprechen. Dies gilt jedoch nicht, wenn sich diese Anschlüsse in einem Gehäuse befinden, das auch der Batteriekasten sein kann. In diesem Fall genügt es, die Anschlüsse gegen Kurzschluss zu isolieren, zum Beispiel durch eine Gummikappe.












9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.2 Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen

9.2.1 Übereinstimmung mit den Vorschriften dieses Kapitels Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

9.2.1.1 Begriffsbestimmungen Anwendungsbereich

TECHNISCHE MERKMALE	EX/II	EX/III	AT	FL	BEMERKUNGEN
9.2.3.3 Hitzeabschirmung der Dauerbremse	X[f]	X	X	X	f Gilt für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 16 Tonnen oder mit der Zulassung zum Ziehen eines Anhängers mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 Tonnen, die nach dem 31. März 2018 erstmals zugelassen wurden. Das Dauerbremssystem muss vom Typ IIA sein.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.13/Mai, in der geänderten Fassung]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.2 Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen

9.2.1 Übereinstimmung mit den Vorschriften dieses Kapitels Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

9.2.1.1 Begriffsbestimmungen Anwendungsbereich

TECHNISCHE MERKMALE	EX/II	EX/III	AT	FL	BEMERKUNGEN
9.2.9 Reifendruckkontrollsystem	X	X	X	X	m Gilt für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit mehr als 3,5 Tonnen, die nach dem 1. Juli 2027 erstmals zugelassen wurden (oder in Betrieb genommen wurden, wenn die Zulassung nicht vorgeschrieben ist).

9.2.9 Reifendruckkontrollsystem

Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen mit Reifendruckkontrollsystemen ausgerüstet sein, die den technischen Vorschriften der UN-Regelung Nr. 141 [14] in der jeweils geltenden Fassung entsprechen, zumindest in der Fassung der Änderungsserie 01.

14 UN-Regelung Nr. 141 (Einheitliche Regelungen für die Zulassung von Fahrzeugen hinsichtlich ihres Reifenmesskontrollsystems (RDKS))

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/9, in der geänderten Fassung von ECE/TRANS/WP.15/2026/INF.19]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7 Ergänzende Vorschriften für Tankfahrzeuge (festverbundene Tanks), Batterie-Fahrzeuge und vollständige oder vervollständigte Fahrzeuge für die Beförderung gefährlicher Güter in Aufsetztanks mit einem Fassungsraum von mehr als 1 m^3 oder in Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks oder MEGC mit einem Fassungsraum von mehr als 3 m^3 (Fahrzeuge EX/III, FL und AT)

9.7.6 Hinterer Schutz der Fahrzeuge

~~Die Rückseite des Fahrzeugs muss über die gesamte Breite des Tanks durch eine ausreichend feste Stoßstange gegen Heckaufprall geschützt sein. Der Abstand zwischen der Rückwand des Tanks und der Rückseite der Stoßstange muss mindestens 100 mm betragen (wobei dieser Abstand von dem am weitesten nach hinten liegenden Punkt der Tankwand oder von den hervorstehenden Ausrüstungsteilen aus zu messen ist, die mit dem beförderten Stoff in Verbindung stehen). Fahrzeuge mit nach hinten entladbaren Kippbehältern für pulverförmige oder körnige Stoffe und Saug-Druck-Tanks für Abfälle mit kippbarem Behälter müssen nicht mit einer Stoßstange versehen sein, wenn die hinteren Ausrüstungen der Behälter eine Schutzvorrichtung haben, welche die Behälter ebenso schützt, wie eine Stoßstange~~.

~~**Bem.** 1. Diese Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter in Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks oder MEGC.~~

~~2. Wegen des Schutzes der Tanks gegen Beschädigung durch seitliches Anfahren oder Überschlagen siehe Absätze 6.8.2.1.20 und 6.8.2.1.2; wegen des Schutzes der ortsbeweglichen Tanks siehe Absätze 6.7.2.4.3 und 6.7.2.4.5.~~

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.6 Hinterer Schutz der Fahrzeuge

9.7.6.1 An der Rückseite des Fahrzeugs ist eine Stoßstange anzubringen. Die Konstruktion der Stoßstange muss den technischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 58 entsprechen[3] in der zum Zeitpunkt der Zulassung oder bei Inbetriebnahme mindestens durch die Änderungsserie 03 geänderten Fassung, wenn die Zulassung nicht obligatorisch ist.

Die **hinterste Seite der Stoßstange** muss **mindestens 150 mm vom hintersten Teil des Tanks** (oder von seinen vorstehenden Anschlüssen, die mit dem zu befördernden Stoff in Berührung kommen) **entfernt** sein. Dies ist gemäß den Abbildungen 9.7.6.1.1 und 9.7.6.1.2 sowie gemäß Abschnitt 9.7.6.3 zu messen.



9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.6 Hinterer Schutz der Fahrzeuge



Abbildung 9.7.6.1.1

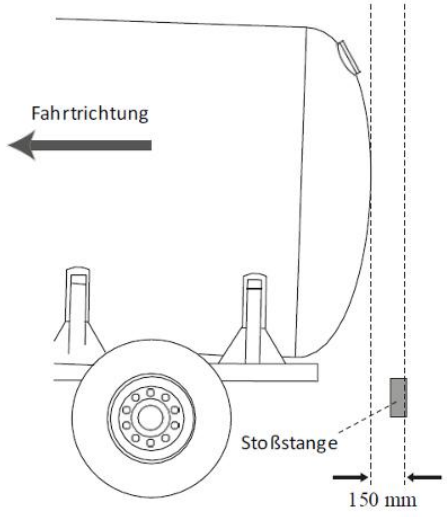
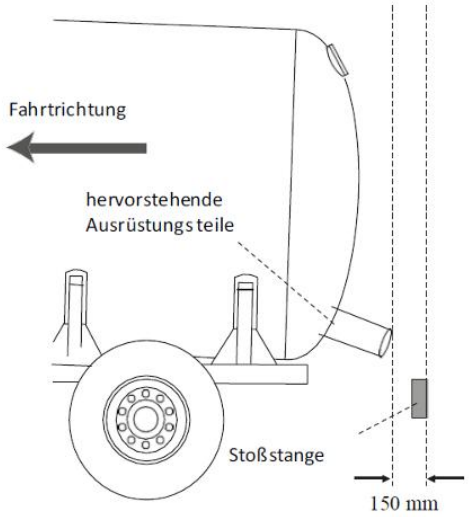


Abbildung 9.7.6.1.2













9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.6 Hinterer Schutz der Fahrzeuge

9.7.6.2 Tanks mit einer Einfüll- oder Entleerungsöffnung an der Rückseite des Tanks, wie z. B. Kipptanks für pulverförmige oder körnige Substanzen oder vakuumbetriebene Abfalltanks, können als Alternative zu den Positionsanforderungen für den Stoßfänger einen zusätzlichen Schutz für alle hinteren Armaturen des Tanks haben. Der zusätzliche Schutz muss durch ein Metallprofil gewährleistet werden, das im schwächsten Abschnitt einen Querschnittsmodul von mindestens 20 cm³ aufweist.

9.7.6.3 Bei **doppelwandigen Tanks** ist davon auszugehen, dass die **Rückseite des Tanks** die Rückseite der äußersten Wand des Tanks ist.



9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.6 Hinterer Schutz der Fahrzeuge

9.7.6.4 Die Bestimmungen der Abschnitte 9.7.6.1 und 9.7.6.2 gelten nicht für Fahrzeuge, die zur Beförderung gefährlicher Güter in Tankcontainern, MEGC oder ortsbeweglichen Tanks verwendet werden.







9.7.6.5 Zum **Schutz von Tanks gegen Beschädigung durch Seitenaufprall** oder **Umkippen** siehe Absätze 6.8.2.1.20 und 6.8.2.1.21 bzw. für ortsbewegliche Tanks 6.7.2.4.3 und 6.7.2.4.5.

[3] UN-Regelung Nr. 58: Hinterer Unterfahrschutz.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2024/16, in der geänderten Fassung]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.9 Zusätzliche Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge FL und EX/III

9.7.9.1

Die folgenden Fahrzeuge müssen in dem Raum, in dem sich der Verbrennungsmotor zum Antrieb des Fahrzeugs befindet, mit einer automatischen Brandunterdrückungsanlage ausgerüstet sein:

a) Fahrzeuge FL zur Beförderung verflüssigter und verdichteter entzündbarer Gase mit einem Klassifizierungscode, der den Buchstaben F enthält;
b) Fahrzeuge FL zur Beförderung entzündbarer flüssiger Stoffe der Verpackungsgruppe I oder II und
c) Fahrzeuge EX/III.

Diese Fahrzeuge müssen den technischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 181[3] entsprechen.

[3] UN-Regelung Nr. 181 über einheitliche technische Vorschriften für die Genehmigung von:
I. Engine Fire Suppression System für Fahrzeuge als Komponente
II. Fahrzeuge hinsichtlich des Einbaus von Feuerlöschanlagen für Motoren genehmigter Typen

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.14/November, in der geänderten Fassung]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.9 Zusätzliche Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge FL und EX/III

9.7.9.3 Die Vorschrift in Abschnitt 9.7.9.2 gilt als erfüllt, wenn Fahrzeuge Kotflügel aus Stahl mit Stahlhalterungen haben, die die Oberseite jedes Rades an jeder Fahrzeugachse abdecken. Andere Arten von Hitzeschutzschilden oder alternative Materialien können verwendet werden, sofern sie einem Reifenbrand von mindestens 1200 ° C für 45 Minuten standhalten.

Die Vorderräder von Fahrzeugen, die nicht unter der Last stehen, können von der Anforderung des Hitzeschutzes ausgenommen werden, wenn

a) sie mit Druck- und Temperaturüberwachungssystemen ausgestattet sind, die den Fahrer mit einer akustischen oder optischen Warnung warnen, wenn die Temperatur oder der Druck eines Rades oder Reifens außerhalb seines normalen Betriebsbereichs liegt; und
b) die Struktur der Kabine aus Stahl besteht und eine Rückwand hat, die keine Fenster oder Öffnungen hat.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2024/17, in der geänderten Fassung]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.10 Elektrische Systeme zur Stromversorgung von Zubehör und anderen Stromkreisen durch ein Bodywork Rechargeable Electrical Energy Storage System (B-REESS)

9.7.10.1 Die folgenden REESSs sind von den Anforderungen des Abschnitts 9.7.10 ausgenommen:

(a) REESSs, galvanisch an das Fahrzeugregenerations- oder Traktionssystem angeschlossen (sie müssen jedoch den Bestimmungen von Unterabschnitt 9.2.4.4 entsprechen);

(b) REESSs mit einer Kapazität von bis zu 2,5 kWh; und

(c) REESSs, bestehend aus Bleibatterien.

9.7.10.2 B-REESSs zur Stromversorgung von Zubehör und anderen Stromkreisen dürfen für EX/III-Fahrzeuge nicht verwendet werden.

9.7.10.3 B-REESSs erfüllen die REESS-Anforderungen der UN-Verordnung Nr. 100[5], Teil II, wie sie zumindest durch die 03-Änderungsreihe geändert wurden.

Der B-REESS und das galvanisch verbundene System schützen vor elektrischen Schlagschocks. Dieser Schutz kann den einschlägigen Absätzen der UN-Verordnung Nr. 100, Teil I, entsprechen, wie sie zumindest durch die 03-Änderungsreihe oder einer anderen Verordnung entsprechen, die einen ebenso wirksamen Schutz bietet, geändert wurden.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/9 in der geänderten Fassung von ECE/TRANS/WP.15/2026/9, Teil A, die erneut geändert wurde]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.10 Elektrische Systeme zur Stromversorgung von Zubehör und anderen Stromkreisen durch ein Bodywork Rechargeable Electrical Energy Storage System (B-REESS)

9.7.10.4 Der B-REESS soll dem Bediener im aktiven Betriebsmodus eine akustische und/oder optische Warnung geben, falls Folgendes vorliegt:

(a) betriebliches Versagen der Steuerungen, die den B-REESS sicheren Betrieb steuern; oder

(b) ein thermisches Ereignis innerhalb der B-REESS, wie es in UN-Verordnung Nr. 100[5] festgelegt ist, die zumindest durch die 03-Reihe von Änderungen geändert wurde.

9.7.10.5 B-REESSs mit einer Spannung, die 30 V AC oder 60 V DC übersteigt, sind mit einem Isolationswiderstandsüberwachungssystem ausgestattet.

Er soll dem Bediener im Falle eines Defekts ein akustisches oder optisches Warnsignal geben. Das Überwachungssystem für Isolationsresistenz kann den einschlägigen Absätzen der UN-Verordnung Nr. 100[5] entsprechen, wie sie mindestens durch die 03-Reihe von Änderungen oder einer anderen Verordnung entsprechen, die einen ebenso wirksamen Schutz bietet, geändert wurden.

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/9 in der geänderten Fassung von ECE/TRANS/WP.15/2026/9, Teil A, die erneut geändert wurde]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.7.10 Elektrische Systeme zur Stromversorgung von Zubehör und anderen Stromkreisen durch ein Bodywork Rechargeable Electrical Energy Storage System (B-REESS)

9.7.10.6 Unbeabsichtigte Fahrzeugbewegungen sollen verhindert werden, wenn der Fahrzeuganschluss physisch mit dem Fahrzeugeinlass verbunden ist.

9.7.10.7 Für Anhänger ist ein Übersteuerungssystem zur Nutzung des B-REESS im stationären Zustand erlaubt.

9.7.10.8 Das elektrische System der FL-Fahrzeuge, die an den B-REESS angeschlossen sind, wird spannungsfrei, wenn die Funktion zur Schaltung des Fahrzeugs aktiviert wird, oder sie entsprechen Absatz 9.2.2.9.1.

[5] UN-Regelung Nr. 100 (Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich besonderer Anforderungen an den elektrischen Antriebsstrang).

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/9 in der geänderten Fassung von ECE/TRANS/WP.15/2026/9, Teil A, die erneut geändert wurde]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.8 Ergänzende Vorschriften für vollständige oder vervollständigte MEMU

9.8.5 Hinterer Schutz der MEMU

~~Die Rückseite des Fahrzeugs muss über die gesamte Breite des Tanks durch eine ausreichend feste Stoßstange gegen Heckaufprall geschützt sein. Der Abstand zwischen der Rückwand des Tanks und der Rückseite der Stoßstange muss mindestens 100 mm betragen (wobei dieser Abstand von dem am weitesten nach hinten liegenden Punkt der Tankwand oder von den schützenden Ausrüstungsteilen aus zu messen ist, die mit dem beförderten Stoff in Verbindung stehen). Fahrzeuge mit einem nach hinten entladbaren Kippbehälter müssen nicht mit einer Stoßstange versehen sein, wenn die hinteren Ausrüstungen des Behälters eine Schutzvorrichtung haben, welche den Behälter ebenso schützt wie eine Stoßstange.~~

~~**Bem.** Diese Vorschrift gilt nicht für MEMU, bei denen die Tanks durch andere Mittel, z.B. Geräte oder Rohre, die keine gefährlichen Güter enthalten, ausreichend gegen Heckaufprall geschützt sind.~~

[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.10/November, Option 3]

9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge

ADR

9.8 Ergänzende Vorschriften für vollständige oder vervollständigte MEMU

9.8.5 Hinterer Schutz der MEMU

9.8.5.1 An der Rückseite des Fahrzeugs ist eine Stoßstange anzubringen. Die Konstruktion der Stoßstange muss den technischen Vorschriften der UN-Regelung Nr. 58 (Hinterer Unterfahrschutz) in der jeweils gültigen Fassung mindestens durch die Änderungsserie 03 zum Zeitpunkt der Zulassung oder bei der Inbetriebnahme, wenn die Zulassung nicht vorgeschrieben ist, entsprechen.

Die hinterste Fläche der Stoßstange muss mindestens 150 mm von der hintersten Stelle des Gehäuses des MEMU entfernt sein.

9.8.5.2 Handelt es sich bei dem Behälter oder den vorstehenden Einfüll- oder Entleerungsöffnungen des Behälters um den hintersten Teil des MEMU, so gelten die Vorschriften des Abschnitts 9.7.6.



[Referenzdokument: ECE/TRANS/WP.15/2025/INF.10/November, Option 3]

Sonstige Themen der UNECE-Arbeitsgruppe WP.15 im Mai 2026

- Streichnung von Übergangsvorschriften, die zeitlich ausgelaufen sind;
- Neue Begriffe „Eisenbahnfahrzeug“ und „Wagen“;
- Neue Schriftliche Weisungen sollen in den Sprachen aller ADR-Vertragsparteien auf der Webseite von UNECE bis 1.7.2027 veröffentlicht werden;
- Kategorisierung von Elektrofahrzeugen mit einer maximal zulässigen Masse von bis zu 4,25 Tonnen;
- Aktivieren von Verbrennungsheizgeräten;
- Befestigen von Aufsetztanks, Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks;
- Zulässigkeit von Öffnungen im Boden von EX/II-Fahrzeugen;
- Elektrische Leitungen und Ausrüstungen in Laderäumen von EX/II- und EX/III-Fahrzeugen;
- Güterräder und Fahrradanhänger zur Beförderung gefährlicher Güter;
- Automatisierte Fahrzeuge und Systeme zur Gefahrgutbeförderung.

Änderungen im nationalen Gefahrgutecht



Bundesgesetzblatt

Teil I

2026 | Ausgegeben zu Bonn am 10. Juli 2026 | Nr. 200

Sechzehnte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen[1]

Vom 6. Juli 2026

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a und b, Nummer 4 Buchstabe b und c, Nummer 16 und 17 sowie Absatz 2 Satz 1, des § 5 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 und des § 9 Absatz 3d des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 2009 (BGBl. I S. 1774, 3975), das zuletzt durch Artikel 26 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, sowie dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131), nach Anhörung der in § 7a Absatz 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes genannten Sicherheitsbehörden und -organisationen sowie der Verbände und der Sachverständigen der beteiligten Wirtschaft einschließlich der Verkehrswirtschaft nach § 7a Absatz 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes:

Artikel 1

Änderung der Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung

Die Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung vom 29. November 2011 (BGBl. I S. 2349), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 19. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 147) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Artikel 2

Änderung der Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen

Die Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 2005 (BGBl. I S. 3104), die zuletzt durch Artikel 27 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Änderungen im nationalen Gefahrgutecht

Artikel 2

Änderung der Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen

Die Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 2005 (BGBl. I S. 3104), die zuletzt durch Artikel 27 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

„**Anlage 1**
(zu § 3 Absatz 3 Satz 1)

Prüfliste für Straßenkontrollen

1. Ort und Land der Kontrolle:		2. Datum:			3. Uhrzeit:	
Daten zu Fahrzeug/Ladung						
4. Länderkennzeichen und Zulassungsnummer(n) des Fahrzeugs/der Fahrzeuge						
5. Transportunternehmen/Anschrift:						
6. Name(n) der Fahrer/Beifahrer und deren Bescheinigungsnummern[1] (ADR 8.2, falls zutreffend):						
7. Anschrift und Datum der letzten Be- oder Entladung:[1]						
8. Anschrift und Datum der nächsten Be- oder Entladung:[1]						
9. UN-Nummer, Verpackungsgruppe und Menge der Gefahrgüter, bei denen Verstöße festgestellt wurden:[2]						
10. Befreiung anwendbar und, wenn ja, welche?[3]	☐ nein	☐ ja		Abschnitt:		
11. Umschließungsmittel	☐ Schüttgut	☐ Tank	☐ Versandstück	☐ MEMU		
Dokumente	Prüfstatus[4]			Verstoß	ADR-Abschnitt + Beteiligte[6]	
	G	n. m.	n. z.	Gefahrenkategorie[5]		
12. Beförderungspapiere (wie ADR 8.1.2.1 Buchstabe a, 5.4.1, 5.4.2)	☐	☐	☐			
13. Schriftliche Weisungen (ADR 8.1.2.1 Buchstabe b, 5.4.3)	☐	☐	☐			
14. Zulassungsbescheinigung für Fahrzeuge (ADR 8.1.2.2 Buchstabe a, 9.1.3)	☐	☐	☐			
15. Schulungsbescheinigung des Fahrers (ADR 8.1.2.2 Buchstabe b) und Ausweisdokument (ADR 1.10.1.4, 8.1.2.1 Buchstabe d)	☐	☐	☐			
Beförderung						
16. Zur Beförderung zugelassene Güter (ADR 1.1.2.1)	☐	☐	☐			
17. Umschließungsmittel (wie ADR 4.1 bis 4.7)	☐	☐	☐			
18. Beförderungsvorschriften (wie ADR 7.1 bis 7.4)	☐	☐	☐			
19. Zusammenladungsverbote und Mengenbegrenzungen (wie ADR 7.5.2, 7.5.4, 7.5.5)	☐	☐	☐			
20. Handhabung und Verstauung (wie ADR 7.5.7)	☐	☐	☐			
21. Kennzeichnung des Versandstücks/Tanks/Schüttguts (wie ADR Teil 6)	☐	☐	☐			
22. Kennzeichnung und Bezettelung von Versandstücken (wie ADR 3.3 bis 3.5, 4.1.4.1, 5.1, 5.2)	☐	☐	☐			
23. Großzettel (Placards), organgefarbene Tafeln, Kennzeichnung von Fahrzeugen/Tanks usw. (wie ADR 3.4.13, 5.3, 5.5, 7.3, 7.5.11)	☐	☐	☐			
24. Fahrzeuganforderungen (ADR Teil 9)	☐	☐	☐			
Ausrüstung an Bord						
25. Allgemeine und spezifische Ausrüstung (wie ADR 8.1.4, 8.1.5)	☐	☐	☐			
Sonstiges						
26. Bilaterale/multilaterale Vereinbarungen (wie ADR 1.5.1), nationale Vorschriften, Genehmigung der zuständigen Behörde (wie ADR 8.1.2.2 Buchstabe c):	☐	☐	☐			
27. Sonstige Verstöße:						
Ergebnis						
28. Abhilfemaßnahmen vor Ort ☐	Art der Maßnahme: Anzeige ☐					
vor Beendigung der Fahrt ☐	Verwarnung ☐					
auf dem Betriebsgelände ☐	Untersagung d. Weiterfahrt ☐					
29. Anmerkungen[7]:						
30. Siegel gebrochen/angebracht?	Gebrochen am			Angebracht am		
31. Behörde/Beamter/delegierte Stelle, die/der die Kontrolle durchgeführt hat						

[1] Nur auszufüllen, wenn für den Verstoß relevant.

[2] Weitere Angaben unter „Anmerkungen".

[3] Bezieht sich auf alle Befreiungen oder Ausnahmen gemäß der Richtlinie 2008/68/EG.

[4] Prüfstatus: G = geprüft, n. m. = Prüfung nicht möglich, n. z. = nicht zutreffend.

[5] Gefahrenkategorie des festgestellten Verstoßes gemäß Anhang II.

[6] Bei Feststellung von Verstößen auszufüllen. Geben Sie die Kategorie des/der möglichen verantwortlichen Beteiligten gemäß ADR 1.4 an: Abs = Absender, Befö = Beförderer, Empf = Empfänger, Verl = Verlader, Verp = Verpacker, Befü = Befüller, TB = Tankbetreiber, Entl = Entlader. Die Nennung der Kategorie des Beteiligten in der Prüfliste berührt in keiner Weise die Unschuldsvermutung.

[7] Bitte geben Sie hier die UN-Nummer(n), Verpackungsgruppe, Menge der beförderten gefährlichen Güter, sofern Verstöße festgestellt wurden, Verstöße des Fahrpersonals, Abhilfemaßnahmen und sonstige Bemerkungen an."

Änderungen im nationalen Gefahrgutecht

2. Anlage 3 wird durch die folgende Anlage 3 ersetzt:

„**Anlage 3**
(zu § 3 Absatz 7)

Verstöße

Für die Zwecke dieser Verordnung stellt die folgende, nicht abschließende Liste mit drei Gefahrenkategorien eine Leitlinie dafür dar, was als Verstoß einzustufen ist, wobei Kategorie I für die höchste Gefahr steht.

Die angemessene Gefahrenkategorie wird unter Berücksichtigung der besonderen Umstände eines Verstoßes festgelegt und liegt im Ermessen der Vollstreckungsbehörde bzw. des Vollstreckungsbeamten, was bedeutet, dass ein Verstoß in eine höhere oder niedrigere Gefahrenkategorie eingestuft werden kann.

In der Liste nicht aufgeführte Verstöße werden entsprechend den Beschreibungen der Gefahrenkategorien eingestuft.

Bei mehreren Verstößen je Beförderungseinheit wird bei der Berichterstattung (Anlage 5 dieser Verordnung) nur die schwerwiegendste Gefahrenkategorie angewandt.

A. Gefahrenkategorie I

Diese Kategorie betrifft Verstöße gegen ADR-Vorschriften, bei denen ein hohes Sterberisiko bzw. die Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt besteht. Werden solche Verstöße bei Straßenkontrollen festgestellt, müssen diese in der Regel zu unverzüglichen und geeigneten Abhilfemaßnahmen führen, beispielsweise zur Stilllegung des Fahrzeugs. Sollten solche Verstöße bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellt werden, sind in der Regel andere geeignete Maßnahmen zu treffen.

Diese Kategorie erfasst folgende Mängel:

1. Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist,
2. Beförderung gefährlicher Güter mit verbotenen oder nicht zugelassenen Umschließungsmitteln, von der eine solche Gefahr für Menschenleben oder Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird,
3. Beförderung gefährlicher Güter ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug, von der eine solche Gefahr für Menschenleben oder Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird,
4. Austreten gefährlicher Güter,
5. Beförderung in einer verbotenen Beförderungsart oder einem ungeeigneten Beförderungsmittel,
6. Beförderung in loser Schüttung in einem in bautechnischer Hinsicht dafür ungeeigneten Fahrzeug oder Container,
7. Beförderung in einem Fahrzeug ohne angemessene Zulassungsbescheinigung,
8. Betrieb eines Fahrzeugs, das nicht mehr den Zulassungsbestimmungen entspricht und eine unmittelbare Gefahr darstellt; ansonsten Einstufung in Gefahrenkategorie II,
9. Verwendung nicht zugelassener Versandstücke, Tanks, Container oder Fahrzeuge,
10. Verwendung von Verpackungen, die nicht den geltenden Verpackungsanweisungen entsprechen, Verwendung von Tanks, Fahrzeugen und Containern, die nicht den geltenden Vorschriften entsprechen,
11. Nichteinhaltung der besonderen Vorschriften für die Zusammenladung,
12. Nichteinhaltung der Vorschriften für die Sicherung und Verstauung der Ladung,
13. Nichteinhaltung der Vorschriften für Nahrungs-, Genuss- und Futtermittel,
14. Nichteinhaltung der Vorschriften für die Zusammenladung von Versandstücken,
15. Nichteinhaltung der Vorschriften zur Begrenzung der in einer Beförderungseinheit zugelassenen Mengen, einschließlich des zulässigen Füllungsgrads bzw. Füllfaktors von Tanks oder Versandstücken,
16. Beförderung gefährlicher Güter ohne die erforderlichen Dokumente an Bord oder in einem ungeeigneten elektronischen Format, sofern zulässig,
17. Beförderung gefährlicher Güter in Versandstücken, die nicht mit der erforderlichen Kennzeichnung oder Bezettelung versehen sind,
18. Beförderung gefährlicher Güter ohne Anbringung von Großzetteln (Placards) oder Kennzeichen (einschließlich orangefarbener Tafeln) am Fahrzeug,
19. unvollständige oder falsche Angaben zu dem beförderten gefährlichen Gut, die die Feststellung eines in der Gefahrenkategorie I genannten Verstoßes ermöglichen (z. B. UN-Nummer, offizielle Benennung, Verpackungsgruppe),
20. Fahrzeugführer ist nicht im Besitz einer Schulungsbescheinigung nach Kapitel 8.2 ADR,
21. Verwendung von Feuer oder offenem Licht,

22. Nichtbeachtung des Rauchverbots,
23. Nichtbenennung eines Sicherheitsberaters (Gefahrgutbeauftragter) für jedes Unternehmen, sofern erforderlich,
24. Nichteinhaltung der Vorschriften für die Sicherung gemäß Kapitel 1.10 ADR, sofern erforderlich.

B. Gefahrenkategorie II

Diese Kategorie betrifft Verstöße gegen ADR-Vorschriften, bei denen die Gefahr einer Verletzung oder einer Schädigung der Umwelt besteht. Werden solche Verstöße bei Straßenkontrollen festgestellt, müssen diese in der Regel zu geeigneten Abhilfemaßnahmen führen, z. B. wenn möglich die Behebung am Kontrollort, spätestens jedoch nach Abschluss der laufenden Beförderung. Sollten diese Verstöße bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellt werden, sind in der Regel andere geeignete Maßnahmen zu treffen.

Diese Kategorie erfasst folgende Mängel:

1. Betrieb einer Beförderungseinheit, die aus mehr als einem Anhänger oder Sattelanhänger besteht,
2. Betrieb eines Fahrzeugs, das nicht mehr den Zulassungsbestimmungen entspricht, jedoch keine unmittelbare Gefahr darstellt,
3. an Bord der Beförderungseinheit fehlen die geforderten funktionsfähigen Feuerlöschgeräte oder die Feuerlöschausrüstung entspricht nicht den besonderen Vorschriften,
4. die gemäß ADR oder den schriftlichen Weisungen vorgeschriebene Ausrüstung befindet sich nicht an Bord der Beförderungseinheit,
5. Nichteinhaltung der Inspektions- und Prüffristen oder Verwendungsdauer von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC), Großverpackungen, Tanks, Fahrzeugen oder Containern,
6. Beförderung von Versandstücken mit beschädigten Verpackungen, Großpackmitteln (IBC) oder Großverpackungen oder Beförderung beschädigter, leerer ungereinigter Verpackungen,
7. Beförderung verpackter gefährlicher Güter in einem in bautechnischer Hinsicht ungeeigneten Fahrzeug oder Container,
8. Tanks, Fahrzeuge, Container oder Versandstücke, einschließlich leerer und ungereinigter Tanks, Fahrzeuge, Container oder Versandstücke, wurden nicht ordnungsgemäß verschlossen,
9. Tanks, Fahrzeuge, Container oder Versandstücke mit falschen Bezettelungen, Kennzeichen (einschließlich orangefarbener Tafeln) oder Großzetteln,
10. schriftliche Weisungen gemäß ADR werden nicht mitgeführt,
11. Fahrzeug wurde nicht ordnungsgemäß überwacht oder abgestellt,
12. Beförderung von anderen Personen als der Fahrzeugbesatzung in Beförderungseinheiten, in denen gefährliche Güter befördert werden,
13. Nichteinhaltung der Vorschriften in Abschnitt 7.5.10 ADR über Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung elektrostatischer Aufladung bei der Befüllung oder Entleerung,
14. Nichteinhaltung der Vorschriften über die Ankunft an Be- und Entladestellen,
15. Nichteinhaltung der Vorschriften über die Rolle des Gefahrgutbeauftragten, die Verpflichtungen und Bescheinigungen für jedes Unternehmen, sofern erforderlich,
16. Nichteinhaltung der Vorschriften über die Mindestaufbewahrungsfrist für das Beförderungspapier für Gefahrguttransporte und zusätzliche Informationen und Dokumente gemäß ADR,
17. Nichteinhaltung der Vorschriften über die Unterweisung von Personen, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind,
18. den zuständigen Behörden wurden die erforderlichen Unterlagen oder Berichte nicht vorgelegt.

C. Gefahrenkategorie III

Diese Kategorie betrifft Verstöße gegen ADR-Vorschriften, bei denen eine geringe Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der Umwelt besteht und geeignete Abhilfemaßnahmen nicht an der Straße ergriffen werden müssen, sondern zu einem späteren Zeitpunkt auf dem Betriebsgelände getroffen werden können. Sollten diese Verstöße bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellt werden, sind in der Regel andere geeignete Maßnahmen zu treffen.

Diese Kategorie erfasst folgende Mängel:

1. Nichteinhaltung der Vorschriften über die Größe von Großzetteln (Placards), Gefahrzetteln oder anderer Kennzeichen oder über die Größe von Buchstaben, Zahlen oder Symbolen auf den Großzetteln, Gefahrzetteln oder anderer Kennzeichen,
2. aus den Beförderungspapieren gehen keine weiteren Angaben als die der Gefahrenkategorie I Nr. 19 hervor,
3. die Schulungsbescheinigung wurde nicht an Bord des Fahrzeugs mitgeführt, es gibt jedoch Belege dafür, dass der Fahrzeugführer über eine solche verfügt,

4. nicht jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung führt ein Ausweisdokument mit Lichtbild mit,
5. nicht ordnungsgemäß angebrachte Großzettel (Placards) oder Kennzeichen (einschließlich orangefarbener Tafeln),
6. den zuständigen Behörden wurden die erforderlichen Unterlagen oder Berichte zu spät vorgelegt."

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 6. Juli 2026

Der Bundesminister für Verkehr
Patrick Schnieder

EU-Rechtsakte:

1. Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13), die zuletzt durch die Delegierte Richtlinie (EU) 2025/149 vom 15. November 2024 (ABl. L, 2025/149, 24.1.2025) geändert worden ist
2. Richtlinie 2010/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2010 über ortsbewegliche Druckgeräte und zur Aufhebung der Richtlinien des Rates 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG und 1999/36/EG (ABl. L, 165 vom 30.6.2010, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2024/2749 vom 9. Oktober 2024 (ABl. L, 2024/2749, 8.11.2024) geändert worden ist
3. Verordnung (EU) 2024/2747 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2024 zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen für einen Binnenmarkt-Notfall und die Resilienz des Binnenmarkts und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2679/98 des Rates (Verordnung über Binnenmarkt-Notfälle und die Resilienz des Binnenmarkts) (ABl. L, 2024/2747, 8.11.2024; 2025/90340, 22.4.2025; 2025/90717, 17.9.2025)

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz

Neue GGVSEB?

Bundesgesetzblatt

Teil I

2026 | **Ausgegeben zu Bonn am 31. August 2026** | **Nr. 242**

Bekanntmachung der Neufassung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt

Vom 26. August 2026

Aufgrund des Artikels 8 der Verordnung vom 19. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 147) wird nachstehend der Text der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt in der vom 26. Juni 2025 an geltenden Fassung bekannt gemacht. Die Neufassung berücksichtigt:

1. die Fassung der Bekanntmachung der Verordnung vom 18. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 227),
2. den am 26. Juni 2025 in Kraft getretenen Artikel 1 und den am 1. Januar 2026 in Kraft getretenen Artikel 2 der eingangs genannten Verordnung.

Berlin, den 26. August 2026

Der Bundesminister für Verkehr
Steffen Bilger

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz

Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB)*

Inhaltsverzeichnis

§ 1 Geltungsbereich
§ 2 Begriffsbestimmungen
§ 3 Zulassung zur Beförderung
§ 4 Allgemeine Sicherheitspflichten
§ 5 Ausnahmen
§ 6 Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Bundesgesetzblatt

Teil I

2025 | **Ausgegeben zu Bonn am 25. Juni 2025** | **Nr. 147**

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen[1]

Vom 19. Juni 2025

Artikel 8

Bekanntmachungserlaubnis

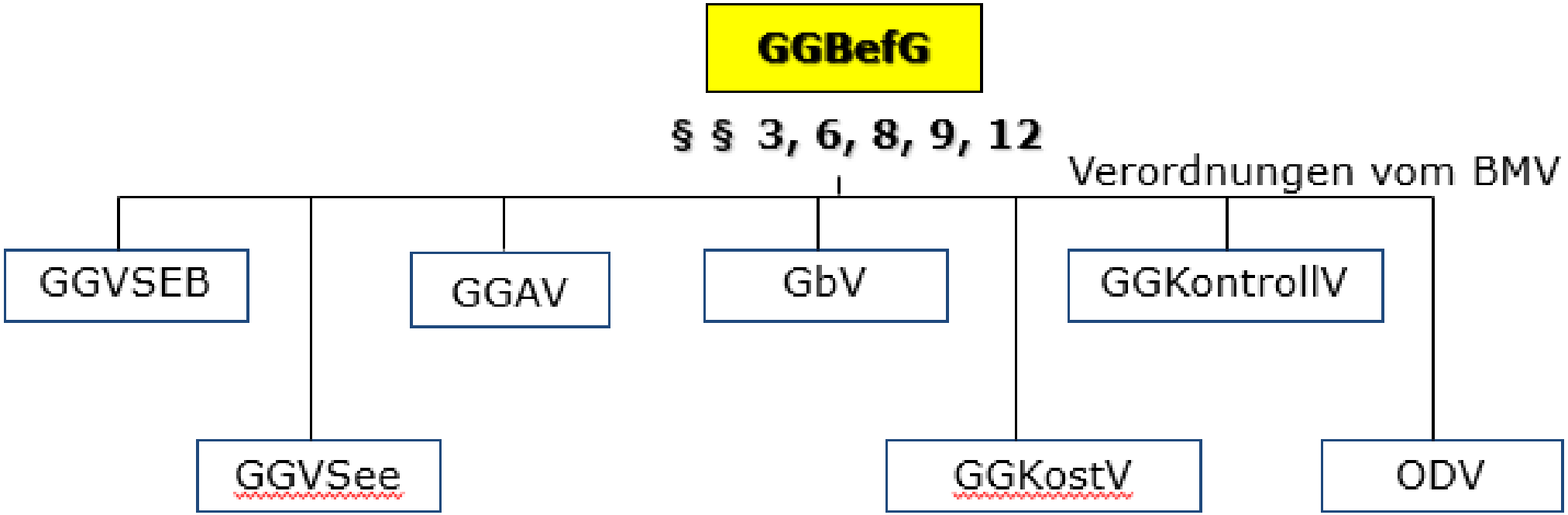
Das Bundesministerium für Verkehr kann den Text der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt und der Gefahrgut-Ausnahmeverordnung in der vom 26. Juni 2025 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 9

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 2 und 5 treten am 1. Januar 2026 in Kraft.

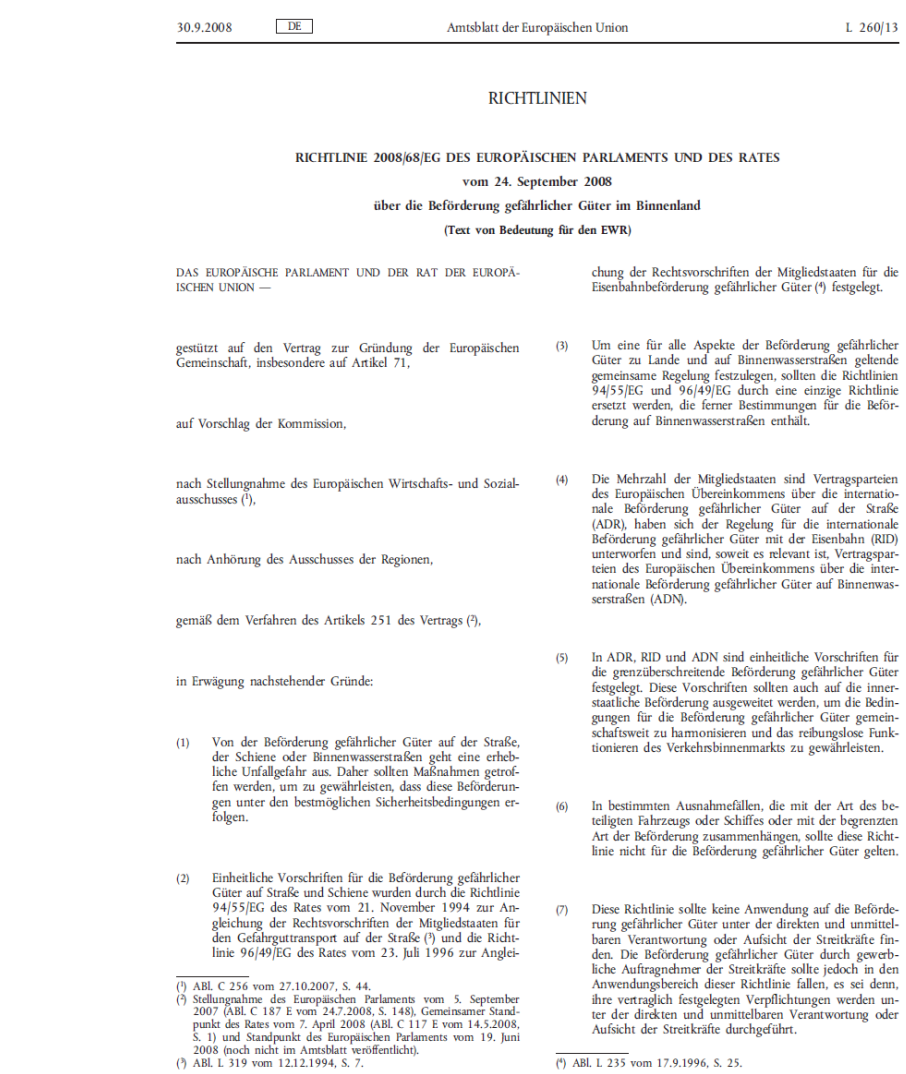
Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht





BMV
in Bonn

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht



30.9.2008 DE Amtsblatt der Europäischen Union L 260/13

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2008/68/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 24. September 2008

über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses [1],

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags [2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Von der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, der Schiene oder Binnenwasserstraßen geht eine erhebliche Unfallgefahr aus. Daher sollten Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass diese Beförderungen unter den bestmöglichen Sicherheitsbedingungen erfolgen.

(2) Einheitliche Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße und Schiene wurden durch die Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße [3] und die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter [4] festgelegt.

(3) Um eine für alle Aspekte der Beförderung gefährlicher Güter zu Lande und auf Binnenwasserstraßen geltende gemeinsame Regelung festzulegen, sollten die Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG durch eine einzige Richtlinie ersetzt werden, die ferner Bestimmungen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen enthält.

(4) Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), haben sich der Regelung für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) unterworfen und sind, soweit es relevant ist, Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN).

(5) In ADR, RID und ADN sind einheitliche Vorschriften für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter festgelegt. Diese Vorschriften sollten auch auf die innerstaatliche Beförderung ausgeweitet werden, um die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter gemeinschaftsweit zu harmonisieren und das reibungslose Funktionieren des Verkehrsbinnenmarkts zu gewährleisten.

(6) In bestimmten Ausnahmefällen, die mit der Art des beteiligten Fahrzeugs oder Schiffes oder mit der begrenzten Art der Beförderung zusammenhängen, sollte diese Richtlinie nicht für die Beförderung gefährlicher Güter gelten.

(7) Diese Richtlinie sollte keine Anwendung auf die Beförderung gefährlicher Güter unter der direkten und unmittelbaren Verantwortung oder Aufsicht der Streitkräfte finden. Die Beförderung gefährlicher Güter durch gewerbliche Auftragnehmer der Streitkräfte sollte jedoch in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, es sei denn, ihre vertraglich festgelegten Verpflichtungen werden unter der direkten und unmittelbaren Verantwortung oder Aufsicht der Streitkräfte durchgeführt.

[1] ABl. C 256 vom 27.10.2007, S. 44.
[2] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 5. September 2007 (ABl. C 187 E vom 24.7.2008, S. 148), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 7. April 2008 (ABl. C 117 E vom 14.5.2008, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 19. Juni 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
[3] ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.
[4] ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 25.



EUROPÄISCHE KOMMISSION

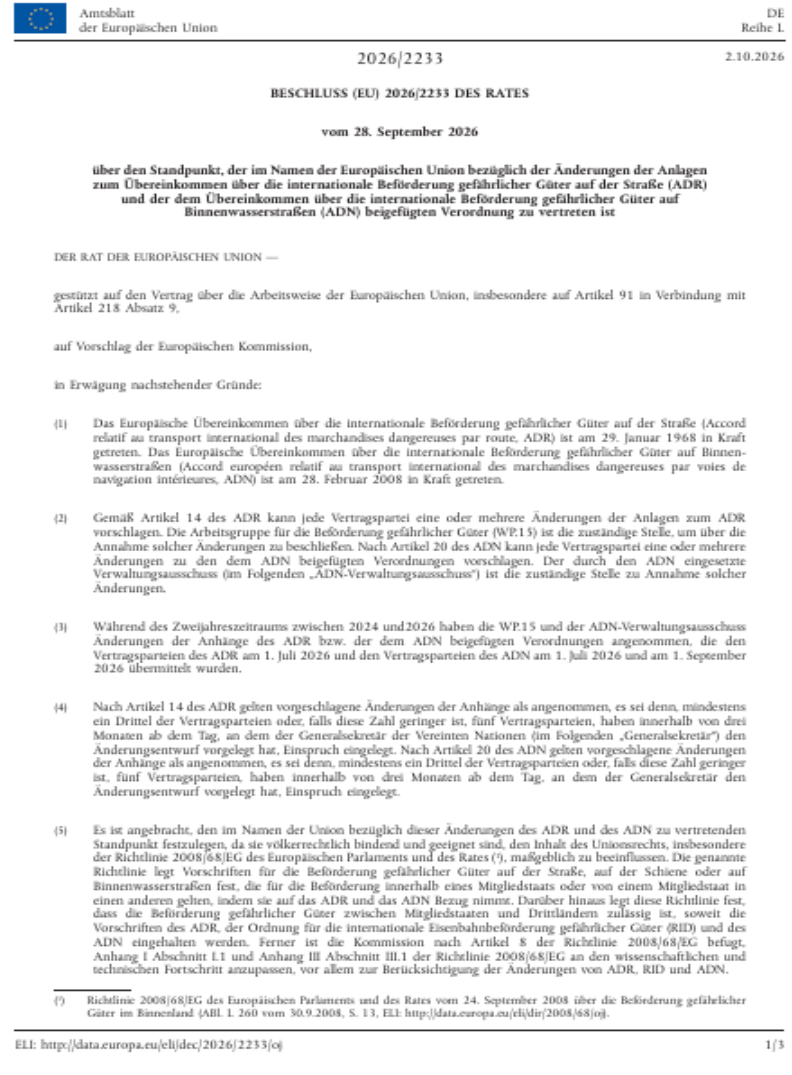
Brüssel, den 7.9.2026
COM(2026) 448 final

2026/0249 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bezüglich der Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und der dem Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen beigefügten Verordnung zu vertreten ist



Amtsblatt der Europäischen Union DE Reihe L

2026/2233 2.10.2026

BESCHLUSS (EU) 2026/2233 DES RATES

vom 28. September 2026

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bezüglich der Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und der dem Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, ADR) ist am 29. Januar 1968 in Kraft getreten. Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, ADN) ist am 28. Februar 2008 in Kraft getreten.

(2) Gemäß Artikel 14 des ADR kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen der Anlagen zum ADR vorschlagen. Die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) ist die zuständige Stelle, um über die Annahme solcher Änderungen zu beschließen. Nach Artikel 20 des ADN kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen zu den dem ADN beigefügten Verordnungen vorschlagen. Der durch den ADN eingesetzte Verwaltungsausschuss (im Folgenden „ADN-Verwaltungsausschuss") ist die zuständige Stelle zu Annahme solcher Änderungen.

(3) Während des Zweijahreszeitraums zwischen 2024 und 2026 haben die WP.15 und der ADN-Verwaltungsausschuss Änderungen der Anhänge des ADR bzw. der dem ADN beigefügten Verordnungen angenommen, die den Vertragsparteien des ADR am 1. Juli 2026 und den Vertragsparteien des ADN am 1. Juli 2026 und am 1. September 2026 übermittelt wurden.

(4) Nach Artikel 14 des ADR gelten vorgeschlagene Änderungen der Anhänge als angenommen, es sei denn, mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder, falls diese Zahl geringer ist, fünf Vertragsparteien, haben innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem der Generalsekretär der Vereinten Nationen (im Folgenden „Generalsekretär") den Änderungsentwurf vorgelegt hat, Einspruch eingelegt. Nach Artikel 20 des ADN gelten vorgeschlagene Änderungen der Anhänge als angenommen, es sei denn, mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder, falls diese Zahl geringer ist, fünf Vertragsparteien, haben innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem der Generalsekretär den Änderungsentwurf vorgelegt hat, Einspruch eingelegt.

(5) Es ist angebracht, den im Namen der Union bezüglich dieser Änderungen des ADR und des ADN zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da sie völkerrechtlich bindend und geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [1], maßgeblich zu beeinflussen. Die genannte Richtlinie legt Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen fest, die für die Beförderung innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen gehen, indem sie auf das ADR und das ADN Bezug nimmt. Darüber hinaus legt diese Richtlinie fest, dass die Beförderung gefährlicher Güter zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern zulässig ist, soweit die Vorschriften des ADR, der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und des ADN eingehalten werden. Ferner ist die Kommission nach Artikel 8 der Richtlinie 2008/68/EG befugt, Anhang I Abschnitt I.1 und Anhang III Abschnitt III.1 der Richtlinie 2008/68/EG an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, vor allem zur Berücksichtigung der Änderungen von ADR, RID und ADN.

[1] Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj).

ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2026/2233/oj 1/3

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

European Commission

Europäische Kommission - Entscheidungen in Vertragsverletzungsverfahren

Vertragsverletzungsverfahren im Oktober: wichtigste Beschlüsse

Brussels, 1. Oktober 2026

Übersicht nach Politikfeldern

Die Europäische Kommission leitet regelmäßig rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten ein, die ihren Verpflichtungen aus dem EU-Recht nicht nachkommen. Mit diesen Verfahren, die verschiedene EU-Politikfelder betreffen, soll eine korrekte und vollständige Anwendung des EU-Rechts im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen gewährleistet werden. Die wichtigsten Beschlüsse der Kommission werden im Folgenden nach Politikfeldern geordnet vorgestellt.
Gleichzeitig stellt die Kommission 87 Verfahren ein, in denen die Probleme mit den betreffenden Mitgliedstaaten gelöst wurden und keine weiteren Verfahrensschritte notwendig sind. Die Durchsetzungsmaßnahmen der Kommission und die Einhaltung des EU-Rechts durch die Mitgliedstaaten können anhand von interaktiven Karten und anpassbaren Grafiken verfolgt werden. Weitere Informationen zum Werdegang der einzelnen Fälle und zu sämtlichen Beschlüssen über Vertragsverletzungsverfahren sind im Register der Beschlüsse über Vertragsverletzungsverfahren zu finden. Für nähere Informationen über den Ablauf des EU-Vertragsverletzungsverfahrens siehe die Seite mit allen Fragen & Antworten.

1. Umwelt

(Weitere Informationen: Anna-Kaisa Itkonen – Tel.: +32 229-57501; Maëlys Dreux – Tel.: +32 229-54673)

Mit Gründen versehene Stellungnahmen

Kommission fordert Schweden zur ordnungsgemäßen Umsetzung der Richtlinie über die Behandlung von kommunalem Abwasser auf
Die Kommission hat beschlossen, eine mit Gründen versehene Stellungnahme an **Schweden** (INFR(2020)2096) zu richten, weil das Land es versäumt hat, bestimmte Maßnahmen gemäß der Richtlinie über die Behandlung von kommunalem Abwasser (Richtlinie 91/271/EWG des Rates) umzusetzen. Diese Verpflichtungen bleiben von der Neufassung der Richtlinie über die Behandlung von kommunalem Abwasser (Richtlinie (EU) 2024/3019) unberührt, die bis zum 31. Juli 2027 in nationales Recht umgesetzt werden muss. Eine wirksame Behandlung von kommunalem Abwasser trägt zu den Zielen der Wasserresilienzstrategie bei. Unbehandeltes Abwasser kann die menschliche Gesundheit gefährden und Seen, Flüsse, Böden sowie Küstengewässer und das Grundwasser, einschließlich Trinkwassereinzugsgebieten, verunreinigen. Schweden hat keine technischen Normen für die Auslegung, den Bau und die Unterhaltung von Kanalisationen für kommunales Abwasser, die Verhinderung von Leckagen und die Begrenzung einer Verschmutzung durch kommunales Abwasser, z. B. von Ozeanen, Flüssen oder Seen, durch Mischwasserüberlauf eingeführt. Darüber hinaus hat Schweden keine ausreichenden Nachweise dafür vorgelegt, dass die Verwendung einer anderen Maßeinheit für Einleitungen den Anforderungen der Richtlinie entspricht. Die Kommission hatte Schweden im Mai 2020 ein Aufforderungsschreiben übermittelt. Nach Prüfung der Antwort Schwedens kam die Kommission jedoch zu dem Schluss, dass Schweden den oben genannten Verpflichtungen nach wie vor nicht nachkommt. Daher hat sie beschlossen, eine mit Gründen versehene Stellungnahme an das Land zu richten, das nun binnen zwei Monaten reagieren und die erforderlichen Maßnahmen ergreifen muss. Andernfalls kann die Kommission beschließen, den Gerichtshof der Europäischen Union anzurufen.

Kommission fordert Portugal zur Überwachung und Vermeidung von Beifängen von Walen bei Fischereitätigkeiten auf
Die Europäische Kommission hat heute beschlossen, eine mit Gründen versehene Stellungnahme an

7. Mobilität und Verkehr

(Weitere Informationen: Anna-Kaisa Itkonen – Tel.: +32 229-57501; Annie Juusola– Tel.: +32 229-60986)

Mit Gründen versehene Stellungnahmen

Kommission fordert Tschechien zur Aktualisierung seiner Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf
Die Europäische Kommission hat heute beschlossen, eine mit Gründen versehene Stellungnahme an **Tschechien** (INFR(2025)0208) zu richten, weil das Land die Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (Richtlinie 2008/68/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2025/149 geänderten Fassung) nicht vollständig in nationales Recht umgesetzt hat. Mit der geänderten Richtlinie wird ein einheitlicher, gemeinsamer Rechtsrahmen für die sichere und harmonisierte Beförderung gefährlicher Güter in den EU-Mitgliedstaaten auf Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen eingeführt. Sie schafft eine einheitliche Regelung, mit der internationale Sicherheitsstandards nicht nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr, sondern auch auf innerstaatliche Beförderungen in den EU-Mitgliedstaaten angewandt werden. Mit der geänderten Richtlinie werden auch die zwischen 2022 und 2024 vorgenommenen Änderungen internationaler Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter in EU-Recht übernommen. Die Mitgliedstaaten mussten die geänderte Richtlinie bis zum 30. Juni 2025 in nationales Recht umsetzen. Tschechien hat noch immer nicht alle notwendigen Maßnahmen zur vollständigen Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ergriffen und der Kommission diese Maßnahmen noch nicht mitgeteilt. Die Kommission hatte Tschechien im Juli 2025 ein Aufforderungsschreiben übermittelt. Tschechien hatte in seiner Antwort vom September 2025 zugesagt, die nationalen Rechtsvorschriften zu ändern, um die vollständige Einhaltung der Richtlinie sicherzustellen. Dies ist jedoch noch nicht vollständig geschehen. Daher hat die Kommission nun beschlossen, eine mit Gründen versehene Stellungnahme an das Land zu richten, das nun binnen zwei Monaten reagieren und die erforderlichen Maßnahmen ergreifen muss. Andernfalls kann die Kommission beschließen, den Gerichtshof der Europäischen Union anzurufen.

Kommission fordert Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die Maßnahmen zur Anpassung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen vollständig mitzuteilen
Die Europäische Kommission hat beschlossen, mit der Übermittlung von Aufforderungsschreiben Vertragsverletzungsverfahren gegen neun Mitgliedstaaten (Belgien, Bulgarien, Zypern, Tschechien, Finnland, Malta, Polen, Portugal und Slowenien) einzuleiten, weil sie es versäumt haben die Maßnahmen zur Umsetzung der Delegierten Richtlinie (EU) 2025/149 der Kommission zur Anpassung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland mitzuteilen. Die EU hat ihre Vorschriften für die sichere Beförderung gefährlicher Güter auf dem Landweg angepasst und an die neuesten internationalen Normen und wissenschaftlichen Forschungsergebnisse angeglichen. Diese neue Richtlinie gilt für alle heimischen und grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der EU und zielt darauf ab, ein einheitliches und hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Mit der Richtlinie werden die EU-Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, sowohl für den grenzüberschreitenden als auch für den innerstaatlichen Verkehr innerhalb der EU, modernisiert, um den neuesten wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Durch die Angleichung der EU-Rechtsvorschriften an die jüngsten Aktualisierungen internationaler Übereinkommen und Vorschriften gewährleistet die Richtlinie einen harmonisierten Rahmen für die sichere Beförderung von Gefahrstoffen. Die Mitgliedstaaten hatten bis zum 30. Juni 2025 Zeit, die Bestimmungen der Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Die Kommission richtet daher Aufforderungsschreiben an diese neun Mitgliedstaaten, die nun zwei Monate Zeit haben, um darauf zu reagieren und die Umsetzung abzuschließen. Andernfalls kann die Kommission beschließen, mit Gründen versehene Stellungnahmen zu übermitteln.

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE
Výbor pro vnitrozemskou dopravu

ADR

platná od 1. ledna 2025

Dohoda

o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

UNITED NATIONS
New York a Geneva, 2024

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 15/2023 Sb. m. s.

Sdílet

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přijetí změn Přílohy A – Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

Vyhlášeno 11. 4. 2023, platnost pro ČR (nebo právní předchůdce) od 1. 1. 2023, částka 10/2023

Znění | Historie | Souvislosti | Další informace

Stáhnout
Tisknout
Citovat
Nastavení zobrazení
Obsah
- PŘÍLOHA A
- PŘÍLOHA B

Smlouva platná pro ČR (nebo právní předchůdce) od 1. 1. 2023

15

SDĚLENÍ

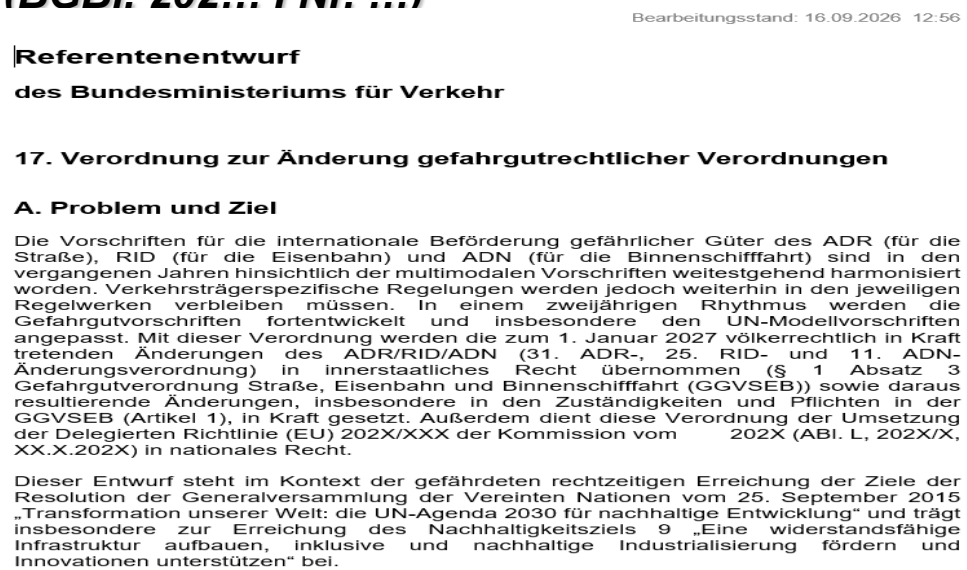
Ministerstva zahraničních věcí

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že na zasedáních Pracovní skupiny pro přepravu nebezpečných věcí Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů v letech 2021 a 2022 byly vypracovány návrhy změn a doplňků „Přílohy A – Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)[1]).

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

- ***31. ADR – Änderungs-verordnung vom …***
  (BGBl. 2026 II Nr. …)
- ***25. RID – Änderungs-verordnung vom …***
  (BGBl. 2026 II Nr. …)
- ***11. ADN – Änderungs-verordnung vom …***
  (BGBl. 2026 II Nr. …)

- ***17. Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen***
  (BGBl. 202… I Nr. …)



Bearbeitungsstand: 16.09.2026 12:56

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

17. Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen

A. Problem und Ziel

Die Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter des ADR (für die Straße), RID (für die Eisenbahn) und ADN (für die Binnenschifffahrt) sind in den vergangenen Jahren hinsichtlich der multimodalen Vorschriften weitestgehend harmonisiert worden. Verkehrsträgerspezifische Regelungen werden jedoch weiterhin in den jeweiligen Regelwerken verbleiben müssen. In einem zweijährigen Rhythmus werden die Gefahrgutvorschriften fortentwickelt und insbesondere den UN-Modellvorschriften angepasst. Mit dieser Verordnung werden die zum 1. Januar 2027 völkerrechtlich in Kraft tretenden Änderungen des ADR/RID/ADN (31. ADR-, 25. RID- und 11. ADN-Änderungsverordnung) in innerstaatliches Recht übernommen (§ 1 Absatz 3 Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)) sowie daraus resultierende Änderungen, insbesondere in den Zuständigkeiten und Pflichten in der GGVSEB (Artikel 1), in Kraft gesetzt. Außerdem dient diese Verordnung der Umsetzung der Delegierten Richtlinie (EU) 202X/XXX der Kommission vom 202X (ABl. L, 202X/X, XX.X.202X) in nationales Recht.

Dieser Entwurf steht im Kontext der gefährdeten rechtzeitigen Erreichung der Ziele der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 „Transformation unserer Welt: die UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ und trägt insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 9 „Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen“ bei.

Verordnungen treten zum 1.1.2027 in Kraft!

Stoffe und Gegenstände des RID / ADR / ADN dürfen bis zum ***30.6.2027*** nach den bis zum 31.12.2026 für sie geltenden Vorschriften des RID / ADR / ADN befördert werden. Dies bedeutet, dass durch die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Unternehmen und Personen die Vorschriften der 30. und 31. ADR– bzw. 24. und 25. RID– bzw. 10. und 11. ADN – Änderungsverordnung in der Übergangszeit ***parallel*** angewendet werden dürfen (s. Unterabschnitte 1.6.1.1 und 1.6.6.4)!

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

17. GGÄndV

- **Artikel 1: Änderung der GGVSEB;**
- **Artikel 2: Änderung der GGAV;**
- **Artikel 3: Änderung der GGKostV;**
- **Artikel 4: Änderung der GbV;**
- **Artikel 5: Änderung der ODV;**
- **Artikel 6: Bekanntmachungserlaubnis (Neue GGVSEB und GGKostV dürfen bekanntgemacht werden);**
- **Artikel 7: Inkrafttreten:**

  Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

Aufbau der GGVSEB

§ 1 Geltungsbereich
§ 2 Begriffsbestimmungen
§ 3 Zulassung zur Beförderung
§ 4 Allgemeine Sicherheitspflichten
§ 5 Ausnahmen
§ 6 Zuständigkeiten des Bundesministeriums für ~~*Digitales und*~~ *Verkehr*
§ 7 Zuständigkeiten der vom Bundesministerium der Verteidigung oder vom Bundesministerium des Innern ~~und für Heimat~~ bestellten Sachverständigen oder Dienststellen
§ 8 Zuständigkeiten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM)
§ 9 Zuständigkeiten der von der BAM anerkannten Prüfstellen
§ 10 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr
§ 11 Zuständigkeiten des Bundesamtes für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung
§ 12 ~~Ergänzende Zuständigkeiten benannter Stellen für Tanks~~
§ 13 ~~Ergänzende Zuständigkeiten der benannten Stellen für Druckgefäße~~
§ 13a Zuständigkeiten der benennenden Behörde
§ 14 Besondere Zuständigkeiten im Straßenverkehr
§ 15 Besondere Zuständigkeiten im Eisenbahnverkehr
§ 16 Besondere Zuständigkeiten in der Binnenschifffahrt
§ 16a Rechte und Pflichten der Prüfstellen für Tanks
§ 16b Ergänzende Rechte und Pflichten der Benannten Stellen für Druckgefäße

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

Aufbau der GGVSEB

§ 17	Pflichten des Auftraggebers des Absenders
§ 18	Pflichten des Absenders
§ 19	Pflichten des Beförderers
§ 20	Pflichten des Empfängers
§ 21	Pflichten des Verladers
§ 22	Pflichten des Verpackers
§ 23	Pflichten des Befüllers
§ 23a	Pflichten des Entladers
§ 24	Pflichten des Betreibers eines TC, OT, MEGC, Schüttgutcontainers oder MEMU
§ 25	Pflichten des Herstellers, Wiederaufbereiters und Rekonditionierers von Verpackungen, des Herstellers und Wiederaufbereiters von IBC und der Stellen für Inspektionen und Prüfungen von IBC
§ 26	Sonstige Pflichten
§ 27	Pflichten mehrerer Beteiligter im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr
§ 28	Pflichten des Fahrzeugführers im Straßenverkehr
§ 29	Pflichten mehrerer Beteiligter im Straßenverkehr
§ 30	Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens, abnehmbaren Tanks und Batteriewagens im Eisenbahnverkehr
§ 30a	Pflichten der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Eisenbahnverkehr
§ 31	Pflichten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur im Eisenbahnverkehr
§ 31a	Pflichten des Triebfahrzeugführers im Eisenbahnverkehr
§ 32	Pflichten des Reisenden im Eisenbahnverkehr

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

Aufbau der GGVSEB

§ 33 Pflichten des Schiffsführers in der Binnenschifffahrt
§ 34 Pflichten des Eigentümers oder Betreibers in der Binnenschifffahrt
§ 34a Pflichten der Besatzung und sonstiger Personen an Bord in der Binnenschifffahrt
§ 35 ~~Verlagerung~~ Fahrweg im Straßenverkehr
§ 35a ~~Fahrweg im Straßenverkehr~~ Gefährliche Güter, für deren Beförderung § 35 gilt
§ 35b ~~Gefährliche Güter, für deren Beförderung die §§ 35 und 35a gelten~~ Ausnahmen zu § 35
~~§ 35c Ausnahmen zu den §§ 35 und 35a~~
§ 36 Prüffrist für Feuerlöschgeräte
§ 36a Beförderung gefährlicher Güter als behördliche Asservate
§ 36b Beförderung erwärmter flüssiger und fester Stoffe
§ 37 Ordnungswidrigkeiten
§ 38 Übergangsbestimmungen

Anlage 1: (gestrichen)
Anlage 2: Einschränkungen aus Gründen der Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter zu den Teilen 1 bis 9 des ADR und zu den Teilen 1 bis 7 des RID für innerstaatliche Beförderungen sowie zu den Teilen 1 bis 9 des ADN für innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen
Anlage 3 Festlegung der Bedingungen für besonders ausgerüstete Fahrzeuge/Wagen und Container/Großcontainer nach Abschnitt 7.3.3 Sondervorschrift VC 3 zur Beförderung erwärmter flüssiger und fester Stoffe der UN-Nummern 3257 und 3258 ADR/RID

GGAV

Ausnahmen 18, 20, 21, ~~24~~, 28 und 31

Die EU hat diese Ausnahmen in der RL 2008/68/EG bis zum ***30. Juni 2033*** befristet.

Ausnahmen 8, 9, 19, 22, 32, 33 und 34

Sie gelten unbefristet weiter.

GbV

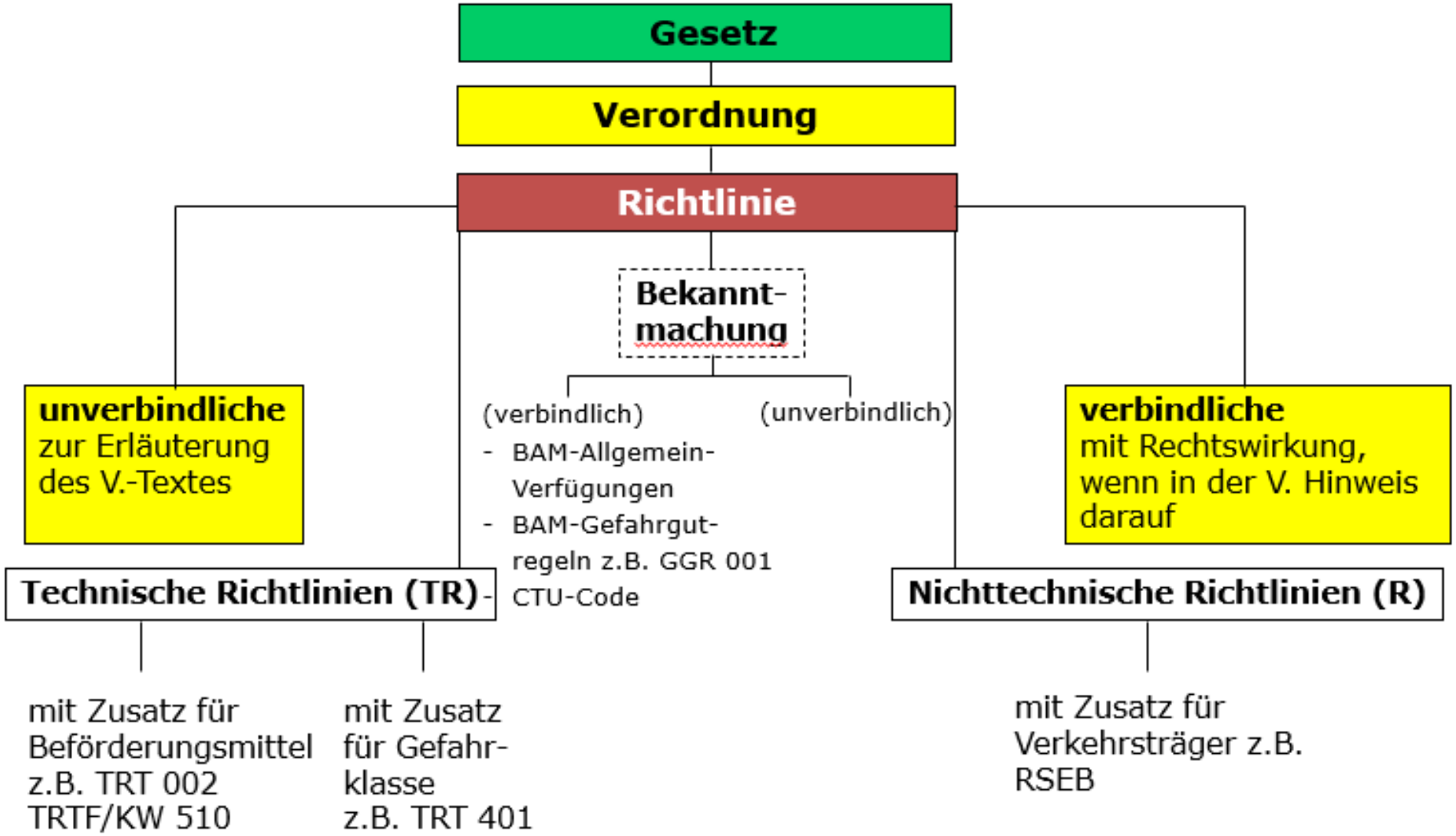
Änderung der Gefahrgutbeauftragtenverordnung

Die Gefahrgutbeauftragtenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 304), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 19. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 147) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 Absatz 2 Satz 2 wird durch den folgenden Satz 2 ersetzt:

„Der Name des Gefahrgutbeauftragten ist allen Mitarbeitern des Unternehmens in Textform bekannt zu geben.“

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht



Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht





Durchführungsrichtlinien – Gefahrgut

Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut) -RSEB-

Bonn, den 19. Juni 2025
G 16/3642.71/2025-3

Hiermit gebe ich die Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen -RSEB- bekannt.

Diese Richtlinien berücksichtigen

- die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 227), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 147),
- die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 304), zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 19. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 147),
- die Gefahrgut-Ausnahmeverordnung (GGAV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 229), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 19. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 147), und
- die Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung (ODV) vom 29. November 2011 (BGBl. I S. 2349), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 19. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 147) geändert worden ist.

Gleichzeitig hebe ich die Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut -RSEB- vom 29. August 2023 (VkBl. 2023 S. 515) auf.

Die neuen Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut wurden gemeinsam mit den zuständigen obersten Landesbehörden ausgearbeitet und sollen als deren allgemeine Verwaltungsvorschriften eingeführt werden, um eine einheitliche Durchführung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr in Deutschland zu gewährleisten.

Der Wortlaut der Richtlinien wird in einem Sonderdruck zu diesem Heft veröffentlicht. Dieser Sonderdruck (B 2207) kann vom Verkehrsblatt-Verlag, Schleefstraße 14, 44287 Dortmund, Fax 0231 / 125640, bezogen werden.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Gudula Schwan

(VkBl. 2025 S. 342)

Quelle:
VkBl. 2025 S. 342
Gültiger Stand: Juni 2025

Sonderdruck des **Verkehrsblatt** – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland

Stand:
Die vorliegende Veröffentlichung entspricht in ihrer Form dem Stand zum Zeitpunkt der Auslieferung. Durch ergänzende Einlageblätter kann der Text bis zum Druck einer geänderten Neuauflage aktualisiert werden.

Eine notwendige **Aktualisierung** wird zunächst ausschließlich in dem regelmäßig 2 x monatlich erscheinenden **Verkehrsblatt** veröffentlicht.

Der regelmäßige Bezug des **Verkehrsblatt** – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr wird daher zur Aktualisierung empfohlen.

Haftungsausschluss:
Eine Haftung, die über den Ersatz fehlerhafter Druckstücke hinausgeht, ist ausgeschlossen.

Verkehrsblatt – **Verlag** Borgmann GmbH & Co KG
Schleefstraße 14 • D-44287 Dortmund • Tel.: (0231) 128047 • Fax: (0231) 125640
E-mail: info@verkehrsblatt.de • Internet: www.verkehrsblatt.de
(Angaben gemäß der Verordnung zur allgemeinen Produktsicherheit)
Herstellung: Löer-Druck GmbH, Schleefstraße 14, D-44287 Dortmund
Verkehrsblatt - Dokument Nr. **B 2207** - Vers. 06/25

Diese Richtlinien enthalten:

⇨ Erläuterungen zu §§ 1 bis 38 GGVSEB und Anlagen sowie zum RID/ADR/ADN;

⇨ Erläuterungen zu GbV, GGAV und ODV;

⇨ Anlagen 1 bis 19.

Stand: 19. Juni 2025
(VkBl. Nr. 13, Dok. Nr. 60 vom 15.7.2025)

RSEB ist durch den BLFA Gefahrgut an GGVSEB/RID/ADR/ADN mit Stand 2027 anzupassen!

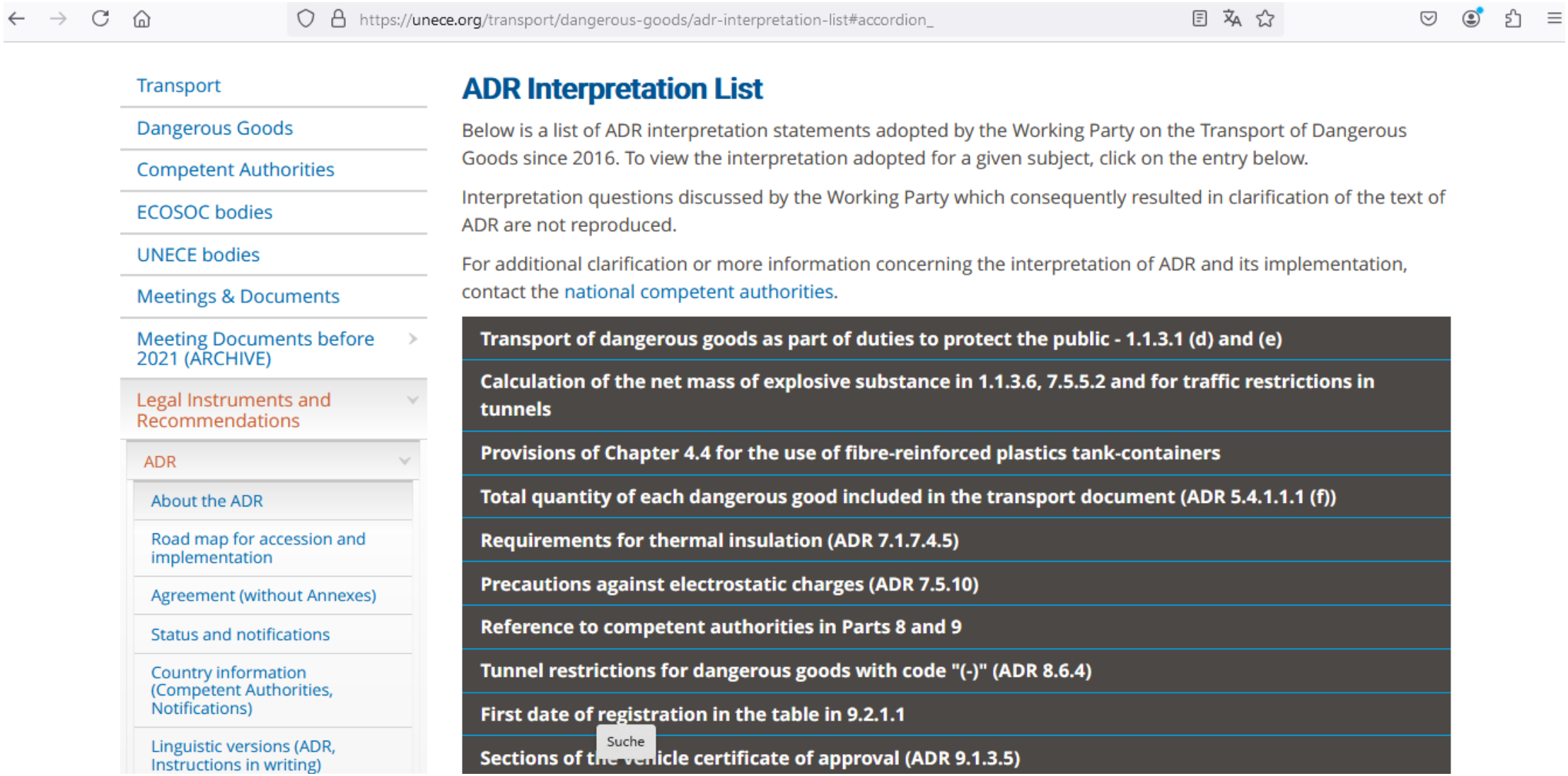
Problem: RSEB ist bisher nicht in allen Bundesländern in Landesrecht überführt!

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht

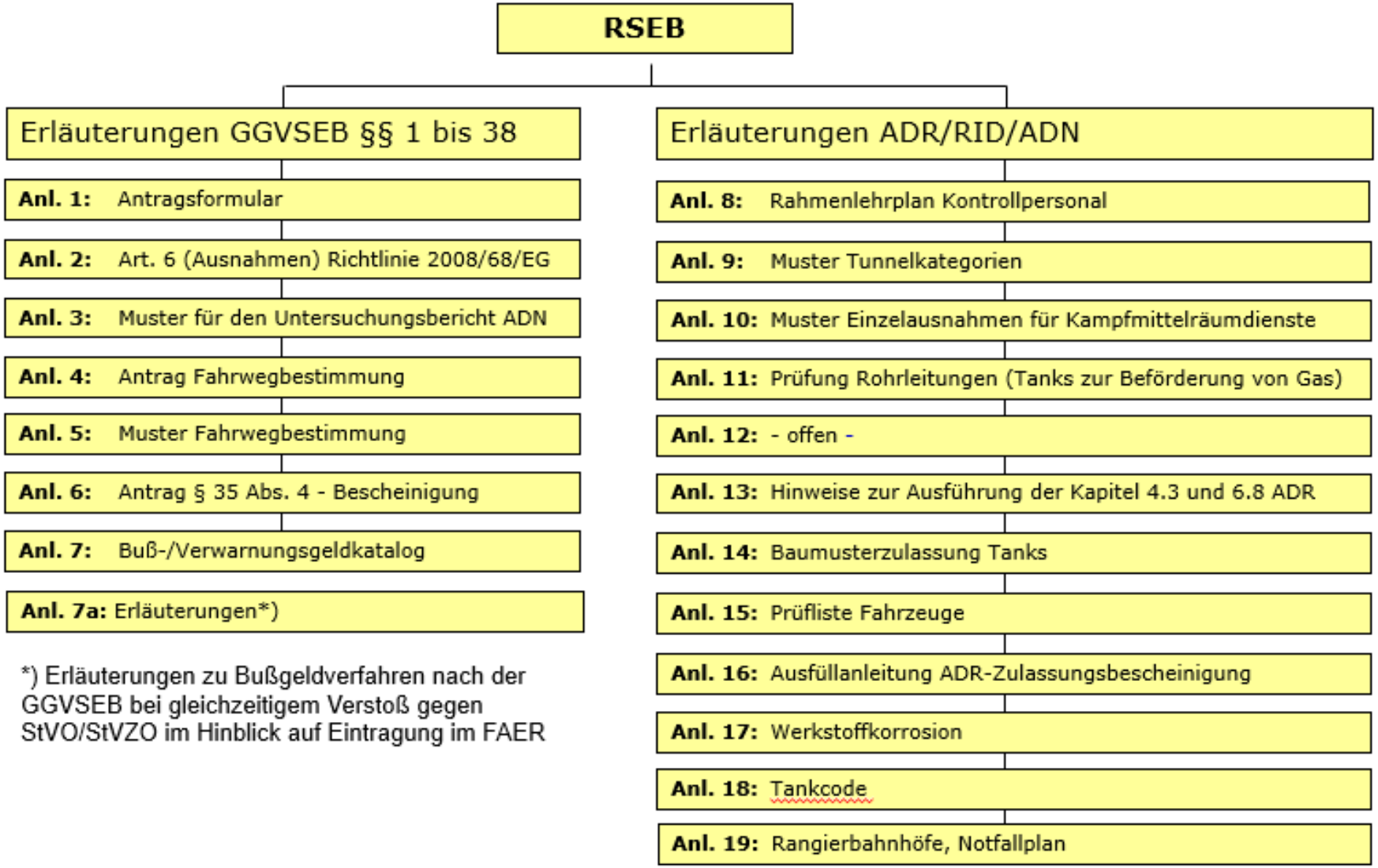
Land	*Erlass / Fundstelle*
BW	Verwaltungsvorschrift zur Einführung der RSEB vom 1. Juni 2018 (GABl. vom 25. Juli 2018 S. 412), Gilt seit 26. Juli 2018 bis 1. September 2024
BY	Bekanntmachung vom 2. Mai 2021 (BayMBl. 2021 Nr. 348 vom 19. Mai 2021) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB
BE	Bekanntmachung vom 21. Februar 2023 (ABl. Nr. 9 S. 963 vom 3.9.2023) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB
BB	Gemeinsamer Runderlass vom 31. August 2017 (ABl. S. 968 vom 1. 11.2017) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB
HB	Bekanntmachung vom 27. Oktober 2023 (Ambl. Nr. 224 vom 27. Oktober 2023 S. 1111)
HH	Bekanntmachung vom 4. März 2024 (Amtl. Anz. Nr. 23 vom 19. März 2024 S. 361)
HE	Verwaltungsvorschrift zur Einführung der RSEB vom 5. März 2024 (StAnz. Nr. 13 S. 350 vom 25. März 2024) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB
MV	Bekanntmachung vom 17. Dezember 2009 (AmtsBl. M-V 2010 S.13) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB + Einführung der RM zur GGVSee
NI	Bekanntmachung vom 14. Februar 2024 (Nds. MBl. vom 15. Februar 2024 Nr. 92) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB
NW	RdErl.-Änderung vom 7. Dezember 2023 (MBl. NRW Nr. 1/2024 vom 10. Januar 2024 S. 14)
RP	Ministerialblatt der Landesregierung von Rheinland-Pfalz Nr. 10 vom 18.12.2020 Seite 222 Verlängerung der Geltungsdauer von Verwaltungsvorschriften Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 9. November 2020 (0512-0001#2020/0001) "1.3.6 Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen vom 22. September 2015 (ISIM 377-48307) - MinBl. S. 154 - Gliederungsnummer 9241" wurde bis zum 31.12.2025 verlängert.
SL	Bekanntmachung vom 14. November 2023 (Ambl. Saarland vom 16. Mai 2024 S. 326) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB
SN	Einführung vom 18. März 2010 (SächsABl. Jg 2010 Nr. 17 S. 590) – Einführung mit gleitendem Verweis auf die RSEB
ST	RdErl. des MID vom 23.02.2024-35.21-30081 (MBl. LSA Nr. 11 vom 18. März 2024, S. 221)
SH	Allgemeine Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein vom 5. Oktober 2023 - VII 436 - 43181/2023
TH	Eine Kontrollkommission prüft den Abbau von Verwaltungsvorschriften, darunter fällt auch die RSEB.

Quelle: BMV

Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht



Änderungen 2027 im nationalen Gefahrgutecht



UN-Vorgaben für 2029

- ⇨ Änderungen der UN – Modellvorschriften zu der 24. überarbeiteten Fassung (ST/SG/AC.10/1/Rev. 24) vom … 2027 (25. überarbeitete Fassung);

- ⇨ Änderungen der UN – Empfehlungen „Handbuch Prüfungen und Kriterien“ zu der 8. überarbeiteten Fassung und Amend.1 (ST/SG/AC.10/11/Rev. 8/Amend.1) vom … 2027 (9. überarbeitete Fassung);

- ⇨ Änderungen des Global harmonisierten Systems der Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) zu der 11. überarbeiteten Fassung (ST/SG/AC.10/30/Rev.11) vom … 2027 (12. überarbeitete Fassung).

  (siehe ST/SG/AC.10/52/Add.1, Add.2 und Add.3)

UN-Sachverständigenunterausschuss TDG

Ausbildung

Beratung

Coaching

Service



ADR – Änderungen zum 1. Januar 2029

Ein Überblick über die beschlossenen Änderungen

Zusammengestellt von Frank – Georg Stephan

www.gefahrgutberaterweb.de

(Stand: Juli 2026)

Umfang:
28 Seiten

Kapitel 1.1 Geltungsbereich und Anwendbarkeit

In Abschnitt 1.1.1 folgenden neuen Unterabschnitt hinzufügen:

"**1.1.1.10** ***Insektizidbehandelte Netze***

Insektizidbehandelte Netze, die mit umweltschädlichen Substanzen befruchtet sind und für den Einsatz in öffentlichen Gesundheitsprogrammen verwendet werden, unterliegen nicht diesen Vorschriften."

[Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2025/informelles Dokument INF.62, Sommer, in der geänderten Fassung]

Kapitel 1.2 Begriffsbestimmungen

1.2.1 Der Definition "Kiste" folgende Bemerkung hinzufügen:

"**Bem.:** Für Kisten, die den Prüfvorschriften in Abschnitt 6.1.5 unterliegen, müssen Perforationen für Handgriffe, falls vorhanden, in der für die Zulassung geprüften Bauart enthalten sein."

[Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2025/informelles Dokument INF.69, Sommer, mit einer redaktionellen Änderung]

UN-Sachverständigenunterausschuss TDG

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*



UN/SCETDG/61/INF.35

Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

21 November 2022

Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods

Sixty-first session
Geneva, 28 November - 6 December 2022
Item 17 of the provisional agenda
Other business: new proposals

Transport classification of diesel fuel

Transmitted by the expert from China

Introduction

1. Diesel is a complex hydrocarbon mixture (C10-22), which is widely used in diesel engines of vehicles and vessels. The flash point of diesel is generally high. For example, the EN 590:2013+A1:2017 standard stipulates that the flash point of diesel products must be not less than 55 °C. Normally, the flash point of diesel with a freezing point above 0 °C can exceed 60 °C, while the flash point of those with a higher freezing point may even exceed 100 °C.

2. Recently, there have been some debates in China on how to classify diesel in transport. Specifically, is it necessary to consider the flash point of diesel fuel when determining whether it belongs to Class 3 dangerous goods?

3. The UN number UN1202 is assigned to diesel fuel. And, in the *Model Regulations*, there is only one entry under this UN number, which is GAS OIL or DIESEL FUEL or HEATING OIL, LIGHT. Currently, without the assignment of special provision SP223 *(If the chemical or physical properties of a substance covered by this description are such that when tested it does not meet the established defining criteria for the class or division listed in Column 3 of the Dangerous Goods List of Chapter 3.2, or any other class or division, it is not subject to these Regulations)* to this entry, it seems that diesel fuel shall be classified to this entry, whether or not it meets the criteria for Flammable Liquids in Chapter 2.3 (i.e. liquids with a flash point not more than 60 °C).

4. Classification of diesel in the *IMDG Code* of IMO is the same as in the *Model Regulations*.

5. In ICAO *TI* for air transport, diesel fuel is also classified as UN1202. However, with the assignment of Special Provision A3 (equivalent to SP223 in the *Model Regulations*), diesel fuels with flash point higher than 60 °C need not to be classified as dangerous goods if not meeting the criteria of any other Class or Division.

6. In ADR/RID/ADN, there are three entries for UN1202:

- GAS OIL or DIESEL FUEL or HEATING OIL, LIGHT (flash-point not more than 60 °C);
- DIESEL FUEL complying with standard EN 590:2013 + A1:2017 or GAS OIL or HEATING OIL, LIGHT with a flash-point as specified in EN 590:2013 + A1:2017;

- GAS OIL or DIESEL FUEL or HEATING OIL, LIGHT (flash-point more than 60 °C and not more than 100 °C).

7. 2.1.2.6 in ADR/RID/ADN prescribes: "*On the basis of the test procedures of Chapter 2.3 and the criteria set out in sub-sections 2.2.x.1 of classes when it is so specified, it may be determined that a substance, solution or mixture of a certain class, mentioned by name in Table A of Chapter 3.2, does not meet the criteria of that class. In such a case, the substance, solution or mixture is deemed not to belong to that class*". According to this provision, and the criteria for Flammable Liquids in paragraph 2.2.3.1.1 together with *Note 2* below, it is reasonable to believe that diesel fuels need not be classified as UN1202, if the flash point exceeds 100 °C. In this case, these diesel fuels are not subject to the Regulations unless they meet the criteria for other Classes of Divisions.

8. For diesel not fulfilling the criteria for other Classes or Divisions, the classification in accordance with current provisions in different regulations based on flash point can be summarized as follows:

	Fp ≤ 60°C	60°C < Fp ≤ 100°C	Fp > 100°C
Model Regulations	UN 1202	UN 1202	UN 1202
IMO IMDG Code	UN 1202	UN 1202	UN 1202
ICAO TI	UN 1202	Not Restricted	Not Restricted
ADR/RID/ADN	UN 1202	UN 1202	Not Restricted

9. The experts from China wonder whether there is any special safety consideration that leads to the classification of diesel fuel as UN1202 regardless of its flash point in the *Model Regulations*.

Proposal

10. We invite experts in the Sub-Committee to share their understandings on whether it is necessary to consider the flash point when assigning UN1202 to diesel fuel.

11. If the Sub-Committee agree that, in the *Model Regulations*, diesel fuel with a flash point exceeding 60 °C should not be assigned to UN1202, we suggest to add "**223**" in Column (6) of the entry UN1202 in Chapter 3.2 DANGEROUS GOODS LIST.

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

Für Heizöl, leicht und Dieselkraftstoff, die die Kriterien für andere Klassen oder Unterklassen nicht erfüllen, kann die Klassifizierung gemäß den geltenden Bestimmungen basierend auf dem Flammpunkt wie folgt zusammengefasst werden:

	Fp ≤ 60°C	60°C < Fp ≤ 100°C	Fp > 100°C
Model Regulations	UN 1202	UN 1202	UN 1202
IMO IMDG Code	UN 1202	UN 1202	UN 1202
ICAO TI	UN 1202	Not Restricted	Not Restricted
ADR/RID/ADN	UN 1202	UN 1202	Not Restricted

Die Experten aus China fragen sich, ob es besondere Sicherheitsüberlegungen gibt, die dazu führen, dass Heizöl, leicht und Dieselkraftstoff unabhängig von ihrem Flammpunkt in den Modellvorschriften als UN1202 eingestuft wird?

VORSCHLAG Chinas: Zuordnung der Sondervorschrift 223 = Befreiung von UN 1202

Der Unterausschuss bestätigt, dass UN 1202, die die allgemeinen Klassifizierungskriterien für entzündbare Flüssigkeiten in Kapitel 2.3 nicht erfüllen (z. B. solche mit einem Flammpunkt von über 60 °C), nicht den Modellvorschriften unterliegen, vorausgesetzt, sie erfüllen nicht die Kriterien einer anderen Gefahrenklasse.

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

Arbeitsprogramm für 2025 – 2026

Informelles Dokument: INF.55 (Australien)

Festlegung neuer Kriterien für entzündbare Flüssigkeiten!

Vorschlag zur Erfassung von Stoffen und Gemischen, die entzündbare Dämpfe und Gase abgeben (Anhang 11 des GHS)

Informelles Dokument: INF.64 (Vereinigte Staaten von Amerika)

98. Der Unterausschuss nahm den Fortschritt der Arbeiten zur Entwicklung von Leitlinien zur Kenntnis, die von Stoffen und Gemischen ausgehende Gefahr entzündbare Dämpfe oder Gase abzugeben, zu erfassen und zu kommunizieren. Interessierte Delegierte wurden gebeten, ihre Erkenntnisse an die Experten aus den Vereinigten Staaten von Amerika zu übermitteln.

⇨ ***Mögliche Änderungen in der Klasse 3***

Kriterien für entzündbare Flüssigkeiten

Informelle Dokumente: INF.7 (Australien), INF.33 (China)

87.Der Unterausschuss begrüßte die Dokumente zur Diskrepanz bei der Klassifizierung entzündbarer Flüssigkeiten und einigte sich auf die Notwendigkeit, die Empfehlungen in dieser Hinsicht zu klären. Die meisten Delegierten, die das Wort ergriffen, äußerten ihre Präferenz für Option 1 im informellen Dokument INF.7. Der Sachverständige aus China wird sich an das Sekretariat wenden, um mehr über den historischen Hintergrund und die Begründung der Einführung der aktuellen Bestimmungen in den Modellvorschriften und dem Handbuch Tests und Kriterien zu erfahren. Sachverständige mit relevanten Informationen wurden ebenfalls aufgefordert, diese an China weiterzuleiten. Der Unterausschuss stimmte zu, die Beratung dieses Themas in einer der nächsten Sitzung auf Grundlage eines neuen Vorschlags von Australien und China wieder aufzunehmen.

UN-Sachverständigenunterausschuss TDG

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

United Nations ST/SG/AC.10/C.3/2026/12–ST/SG/AC.10/C.4/2026/8

Secretariat

Distr.: General
13 April 2026

Original: English

Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods

Sixty-eighth session
Geneva, 30 June-8 July 2026
Item 10 (c) of the provisional agenda
Issues relating to the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals: Criteria for flammable liquids

Sub-Committee of Experts on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

Forty-ninth session
Geneva, 8-10 July 2026
Item 2 (a) of the provisional agenda
Work on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals: Work of the Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods on matters of interest to the Sub-Committee of Experts on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

Clarification of classification criteria for flammable liquids

Transmitted by the expert from Australia*

I. Introduction

1. The classification of flammable liquids in the *Model Regulations* and the *GHS* is based on the tests in the *Manual of Tests and Criteria* (the *Manual*). However, the classification criteria are not identical. For most substances this difference is not relevant, and the packing group (I, II or III) in the *Model Regulations* corresponds directly to the GHS category (1, 2 or 3). However, for a few complex mixtures, testing for a substance can result in a packing group (PG) that is inconsistent with the GHS category. For example, a substance being classified as PG I in the *Model Regulations* and category 3 for the *GHS*.

2. At the sixty-seventh session of the Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (TDG Sub-Committee), Australia presented informal document INF.7, which explored this issue, and sought feedback to develop a resolution to this problem. The TDG Sub-Committee was unanimous that the classification criteria should not be changed. However, there was significant support for providing information that clarified this situation. Due to the postponement of the GHS Sub-Committee session, this document was not able to be presented to the GHS Sub-Committee.

United Nations ST/SG/AC.10/C.3/2026/56–ST/SG/AC.10/C.4/2026/10

Secretariat

Distr.: General
31 August 2026

Original: English

Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods

Sixty-ninth session
Geneva, 23 November-1 December 2026
Item 12 (c) of the provisional agenda
Issues relating to the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals: Criteria for flammable liquids

Sub-Committee of Experts on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

Fiftieth session
Geneva, 2-4 December 2026
Item 3 (a) of the provisional agenda
Work on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals: Work of the Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods on matters of interest to the Sub-Committee of Experts on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

Clarification of classification criteria for flammable liquids

Transmitted by expert from Australia*

Introduction

1. The classification of flammable liquids in the *Model Regulations* and the *GHS* is based on the tests in the *Manual of Tests and Criteria* . However, the classification criteria are not identical. For most substances this difference is not relevant, and the packing group (I, II or III) in the *Model Regulations* corresponds directly to the GHS category (1, 2 or 3). However, for a few complex mixtures, testing for a substance can result in a Packing Group that is inconsistent with the GHS Category. For example, a substance being classified as PG I in the *Model Regulations* and category 3 for the *GHS*.

2. At the sixty-seventh session of the Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (TDG Sub-Committee), Australia presented document TDG/67/INF.7, which explored this issue, and sought feedback to develop a resolution to this problem. The TDG Sub-Committee was unanimous that the classification criteria should not be changed. However, there was significant support for providing information that clarified this situation.

3. At the sixty-eight session of the TDG Sub-Committee, Australia presented document ST/SG/AC.10/C.3/2026/12-ST/SG/AC.10/C.4/2026/8, with an updated proposal presented in informal document TDG/68/INF.78-GHS/49/INF.44. While there was general support for the proposals in the document, there were some remaining concerns about the wording used, particularly for the *Guiding Principles*. Due to time constraints the document was withdrawn to allow a finalised proposal to be prepared for the sixty-ninth session.

4. There are a limited number of substances that, when tested, display a low initial boiling point, but which do not meet the flash point criteria until a higher temperature. Unlike

* A/80/6 (Sect. 20), table 20.7.

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

1. Die Klassifizierung entzündbarer Flüssigkeiten in den *Modellvorschriften* und dem *GHS* basiert auf Tests im Handbuch *Prüfungen und Kriterien*. Die Klassifizierungskriterien sind jedoch nicht identisch. Für die meisten Stoffe ist dieser Unterschied nicht relevant, und die Verpackungsgruppe (I, II oder III) in den *Modellvorschriften* entspricht der GHS-Kategorie (1, 2 oder 3). Bei einigen wenigen komplexen Gemischen kann der Test jedoch zu einer Verpackungsgruppe (VG) führen, die nicht mit der GHS-Kategorie übereinstimmt. Zum Beispiel kann ein Stoff, der in den *Modellvorschriften* als VG I eingestuft wird, zur Kategorie 3 im *GHS* werden.

2. Auf der siebenundsechzigsten Sitzung des UN-Sachverständigenunterausschuss für den Transport gefährlicher Güter (TDG) legte Australien das Dokument TDG/67/INF.7 vor, das dieses Thema untersuchte und bat um Rückmeldungen, um eine Lösung zu entwickeln. Der TDG-Unterausschuss war sich einig, dass die Klassifizierungskriterien nicht geändert werden sollten. Es gab jedoch erhebliche Unterstützung für die Bereitstellung von Informationen, die diese Situation aufklären.

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

3. Auf der achtundsechzigsten Sitzung des TDG-Unterausschusses legte Australien das Dokument ST/SG/AC.10/C.3/2026/12-ST/SG/AC.10/C.4/2026/8 mit einem aktualisierten Vorschlag vor, der im informellen Dokument TDG/68/INF.78-GHS/49/INF.44 dokumentiert war. Obwohl es allgemeine Unterstützung für die Vorschläge im Dokument gab, sind einige Bedenken hinsichtlich der verwendeten Formulierung, insbesondere für die *Leitprinzipien,* verblieben. Aus Zeitgründen wurde das Dokument zurückgezogen, um einen endgültigen Vorschlag für die neunundsechzigste Sitzung vorzubereiten.

4. Es gibt eine begrenzte Anzahl von Stoffen, die bei Tests einen niedrigen Anfangssiedepunkt zeigen, aber erst bei höherer Temperatur die Flammpunktkriterien erfüllen. Im Gegensatz zu anderen Kombinationen von Anfangssiedepunkt und Flammpunkt führt dies zu einer unterschiedlichen Klassifizierung zwischen den *Modellvorschriften* und dem *GHS.* Das wirkt inkonsistent.

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

I. Vorschläge

5. Dieses Dokument enthält 3 Vorschläge.

A. Vorschlag 1 – Änderung der Tabelle 32.1 im Handbuch Prüfungen und Kriterien

6. Vorschlag 1 ändert die in Tabelle 32.1 dargestellten Informationen im Handbuch *Prüfungen und Kriterien*. In Tabelle 32.1 wird eine zusätzliche Zeile hinzugefügt, um die Kombination des Flammpunkts im Bereich von 23 - 60° C mit einem anfänglichen Siedepunkt von nicht mehr als 35 ° C abzudecken. Dies stellt sicher, dass alle möglichen Kombinationen von Flammpunkt- und Anfangssiedepunkttests definiert sind, mit der entsprechenden Klassifizierung für die *Modellvorschriften* und dem *GHS*.

7. Die vorgeschlagene Änderung der Bemerkung erklärt, dass es eine Kombination aus Flammpunkt und anfänglichem Siedepunkt gibt, die zu einer nicht richtigen Verpackungsgruppe und GHS-Kategorie führt. Sie enthält auch einen Verweis auf die relevanten Klassifizierungskriterien in den *Modellvorschriften* und dem *GHS.*

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

"Table 32.1: Hazard grouping based on flammability

Criteria	*Model Regulations* Packing group	*GHS* Category
Flash point < 23 °C and initial boiling point ≤ 35 °C	I	1
Flash point < 23 °C and initial boiling point > 35 °C	II	2
Flash point ≥ 23 °C and ≤ 60 °C and initial boiling point > 35 °C	III	3
Flash point ≥ 23 °C and ≤ 60 °C and initial boiling point ≤ 35 °C	**I**	**3**
Flash point > 60 °C and ≤ 93 °C	*Not applicable*	4

NOTE: ~~*The criterion of initial boiling point > 35 °C for packing group III/Category 3 is currently not used in the "GHS".*~~ ***For a substance with a flash point ≥ 23 °C and ≤ 60 °C and an initial boiling point ≤ 35 °C, the different classification criteria will result in an assignment of Packing Group I and GHS Category 3 that do not align (see paragraph 2.3.2.6 of the Model Regulations and paragraph 2.6.2 of the GHS).***"

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

B. Vorschlag 2 – Änderung der Leitprinzipien

8. Vorschlag 3 ändert die Bestimmung 13 in den *Leitprinzipien*. Dies macht deutlich, dass zwar eine Ausrichtung zwischen den beiden Systemen bevorzugt wird, es aber Situationen gibt, in denen dies nicht erfolgt. Neuer Text wird angezeigt **fett und unterstrichen**:

"13. Die Kriterien für die Klassifizierung und Zuordnung einer Verpackungsgruppe **entsprechen im Allgemeinen** denen **für Klassifizierung und Kategorienzuordnung, die** im "Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals" (GHS) festgelegt sind. Es **gibt jedoch einige seltene Fälle, in denen eine präzise Ausrichtung zwischen Transport und GHS-Klassifizierung nicht angemessen wäre, zum Beispiel bei einigen Stoffen, die sich unregelmäßig verhalten."**

⇨ *Mögliche Änderungen in der Klasse 3*

C. Vorschlag 3 – Zusätzliche Änderung der *Leitprinzipien*

9. Während der Diskussionen der achtundsechzigsten Sitzung schlug eine Delegation vor, weitere Details den *Leitprinzipien* über diese Änderung hinzuzufügen. Obwohl Australien dies nicht für notwendig hält, haben wir dies als zusätzlichen Vorschlag aufgenommen, damit der Unterausschuss die Aufnahme prüfen kann.

10. Wenn der Unterausschuss den Vorschlag annimmt, wird am Ende der vorgeschlagenen Änderung des Vorschlags 2 noch folgender Satz hinzugefügt:

"Zum Beispiel entzündbare Flüssigkeiten der Klasse 3 mit einem Flammpunkt ≥ 23 °C und ≤ 60 °C sowie einem anfänglichen Siedepunkt ≤ 35 °C."

II. Begründung

11. Die Minimierung der Möglichkeit von Fehlinterpretationen der Kriterien trägt zur Unterstützung einer genauen Klassifizierung gefährlicher Güter bei und trägt somit zum Ziel 16 der nachhaltigen Entwicklung bei: *Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen*.

UN-Sachverständigenunterausschuss TDG

Folgende neue Eintragungen hinzufügen:

UN-Nummer	Benennung und Beschreibung	Klasse	Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Gefahrzettel	Sondervorschriften	Begrenzte und freigestellte Mengen		Verpackung			ortsbewegliche Tanks und Schüttgut-Container		RID/ADR-Tanks		(ADR:) Fahrzeug für die Beförderung in Tanks	Beförderungskategorie (Tunnelbeschränkungscode)	Sondervorschriften für die Beförderung			(ADR:) Betrieb	(RID:) Expressgut	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr
									Anweisungen	Sondervorschriften	Zusammenpackung	Anweisungen	Sondervorschriften	Tankcodierung	Sondervorschriften			Versandstücke	lose Schüttung	Be- und Entladung, Handha-			
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9a)	(9b)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(19)	(20)
3565	GIFTGE FLÜSSIGKEIT, ÄTZEND, ENTZÜNDBAR, n.a.g. [Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2025/9, in der jeweils geänderten Fassung]	6.1		II	6.1 (3+8)	274	100ml	E4	P001				T11	[TP2, TP13, TP27]									
3566	KÄLTEMITTELGAS, ENTZÜNDBAR, n.a.g. [Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2025/61]	2.1				274	0	E0	P200														

Kapitel 3.3 Sondervorschriften

[**SV 142** erhält folgenden Wortlaut:

“**142** Unabhängig von den Feuchtigkeits- und Ölgrenzen in der Beschreibung in Spalte 2 der Tabelle A in Kapitel 3.2 für UN 1386 unterliegt ein Ölsaatkuchen aus Sojabohnen, Raps, Sonnenblumensamen und Baumwollsamen, der nicht mehr als 4 % Öl und nicht mehr als 13 % Feuchtigkeit enthält und weitgehend frei von brennbarem Lösungsmittel ist, nicht diesen Vorschriften."]

[Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2025/51, in der durch das informelle Dokument INF.42 geänderten Fassung]

Kapitel 3.3 Sondervorschriften

SV 188 Folgenden neuen Unterabschnitt (b) hinzufügen:

"(b) Für einzellige Batterien aus Lithiummetall oder Lithiumlegierung beträgt der Lithiumgehalt nicht mehr als 1g und für einzellige Batterien aus Lithium- oder Natriumionenbatterien beträgt die Wattstundenangabe nicht mehr als 50 Wh;"

Der aktuelle Buchstabe (b) wird zu (c) und am Ende des ersten Satzes nach "100 Wh" hinzufügen:

"mit jeder Bauteilzelle nicht mehr als 50 Wh".

Den zweiten Satz streichen.

Folgenden neuen Unterabschnitt (d) hinzufügen:

"(d) Einzellige Lithium-Ionen- und Natrium-Ionen-Batterien sowie Batterien, die diesen Bestimmungen unterliegen, sind mit der Wattstundenangabe auf dem äußeren Gehäuse gekennzeichnet;"

Der Buchstabe (f) (aktuell (d)) erhält folgenden Wortlaut:

"(f) Batterien müssen, außer wenn sie in Geräten eingebaut sind, in starken Verpackungen verpackt sein, die den Bestimmungen der Unterabschnitte 4.1.1.1 und 4.1.1.2 entsprechen. Zellen und Batterien sind vor Schäden und Kurzschlüssen zu schützen, die durch das Platzieren oder die Bewegung der Zellen oder Batterien in der Verpackung entstehen können;"

[Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2026/46, in der durch das informelle Dokument INF.84 geänderten Fassung und ST/SG/AC.10/C.3/2026/36 in der geänderten Fassung]

Kapitel 3.3 Sondervorschriften

SV 405 erhält folgenden Wortlaut:

“**405** Unverpackte Fahrzeuge unterliegen nicht den Vorschriften zur Bezettelung und Kennzeichnung von Kapitel 5.2."

[Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2025/33, in der durch das informelle Dokument INF.65 geänderten Fassung]

Kapitel 3.3 Sondervorschriften

SV 405 erhält folgenden Wortlaut:

“**405** Unverpackte Fahrzeuge unterliegen nicht den Vorschriften zur Bezettelung und Kennzeichnung von Kapitel 5.2."

[Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2025/33, in der durch das informelle Dokument INF.65 geänderten Fassung]

Kapitel 4.1 Verwendung von Verpackungen

4.1.3.1 Im letzten Absatz erhält der zweite Satz folgenden Wortlaut:

"Im Allgemeinen geben Verpackungsanweisungen keine Hinweise auf die Kompatibilität; Der Nutzer sollte daher keine Verpackung auswählen, ohne zu prüfen, ob die Substanz mit dem gewählten Verpackungsmaterial kompatibel ist, einschließlich Verschlüssen, Dichtungen und anderen Dichtungselementen (z. B. sind für die meisten Fluoride Glasbehälter ungeeignet)."

Einen neuen dritten Satz mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Die Kompatibilität ist nicht beschränkt auf, die chemische Kompatibilität mit dem Verpackungsmaterial."

[Referenzdokument: ST/SG/AC.10/C.3/2026/INF.80/Sommer in der geänderten Fassung]

Abgesagte Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN im September 2026

OTIF
Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail



RID/ADR/ADN Joint Meeting –
Informal preparatory meeting

RID-26055-JM
Distrib.: Restricted

03.09.2026
Original: EN

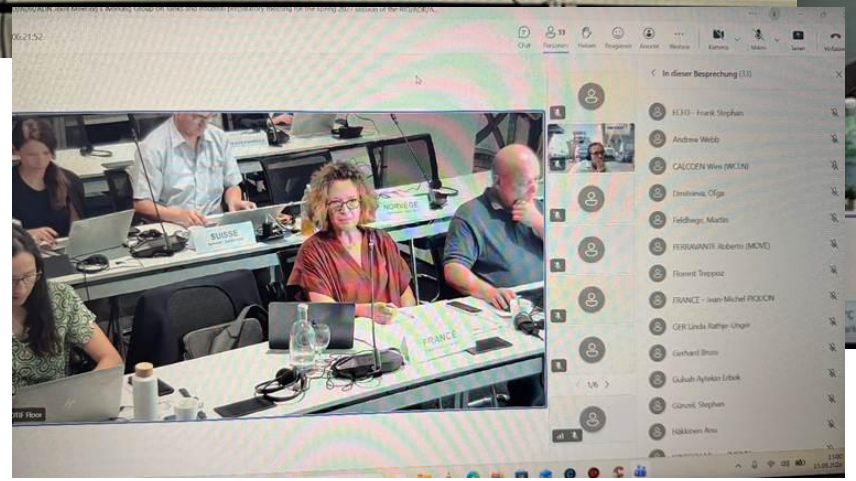
INFORMAL PREPARATORY MEETING FOR THE SPRING 2027 SESSION OF THE RID/ADR/ADN JOINT MEETING (BERN (HYBRID), 15-17 SEPTEMBER 2026)

Provisional agenda and list of documents per agenda items

Note by the OTIF Secretariat

Abgesagte Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN im September 2026





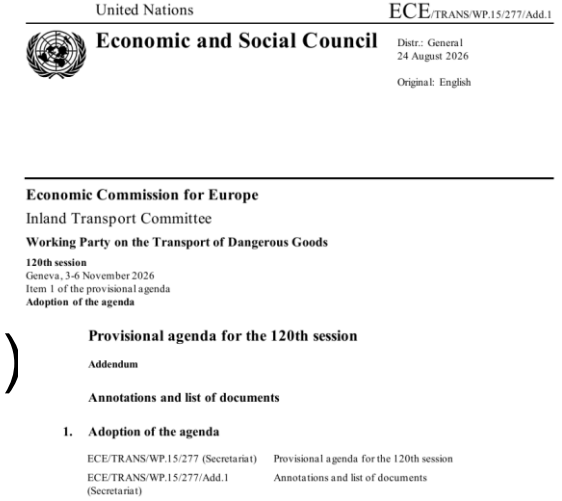


Themen der abgesagten Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN

- Bericht der informellen Arbeitsgruppe zur Zustellung im Einzelhandel (Costha);
- Klarstellung zur Anwendung der Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.6 (IASA);
- Übergangsvorschrift für die Kennzeichnung von Acetylenflaschen (EIGA);
- Zwischenprüfung der Sicherheitsventile von Tanks (LGE);
- Anwendung der Vorschrift CW/CV 36 auf Gase im kombinierten See-Land-Transportketten (UIC);
- Bereitstellung der Schriftlichen Weisungen im elektronischen Format (Belgien);
- Klarstellung der Prüfungen, die eine vorherige Prüfung der chemischen Verträglichkeit bei IBC aus Kunststoff gemäß RID/ADR 6.5.6.3.3 und 6.5.6.3.5 erfordern (Deutschland und Spanien);
- Änderung der Verpackungsanweisung P 200 bezüglich der Wiederholungsprüfungsfristen für Verbunddruckgefäße (Deutschland);
- Sondervorschrift 594 für UN 3164 (Gegenstände, unter Druck) (Deutschland);
- Zuweisung gleichwertiger Tankanweisungen für ortsbewegliche Tanks in RID/ADR/ADN (ITCO);
- Ausrüstung von GFK-Tanks nach Kapitel 6.13 ADR (Frankreich);
- Materialanforderungen für die Befestigung von Tanks auf Fahrzeugen (Sekretariat für Tank-AG);
- Ungewollte Bewegung eines Batterie-Fahrzeugs oder MEGC während des Befüllens oder Entleerens (Sekretariat für Tank-AG);
- Tanks mit einem Berechnungsdruck von 4 bar und einem maximalen Betriebsdruck (MWP) von 2 bar sowie Beförderung von Stoffen mit einem Siedepunkt von höchstens 35° C (Sekretariat für Tank-AG);
- Bericht der informellen Arbeitsgruppe zu Verweisen auf die zuständige Behörde (Schweiz);
- Prüfung des Sammelrohr- oder Rohrleitungssystems von Tanks mit dem Prüfdruck des Behältermantels (Sekretariat für Tank-AG);
- Bericht der informellen Online-Arbeitsgruppe zu den Anforderungen an die zuständigen Stellen gemäß Unterabschnitt 1.8.7 RID/ADR;
- Aktualisierung zum Thema verzehrfertiger Mahlzeiten (MREs) als Gefahrgut (USA);
- Explosionsschutz für vakuumbetriebene Saug-Druck-Tanks für Abfälle mit Schwallblechen (CLCCR);
- Beförderung in Großcontainern (Sekretariat von OTIF);
- Anpassung von Verweisen (Sekretariat von OTIF);
- Klarstellung der Begriffsbestimmung von MEGC (Frankreich).

Themen der UNECE-Arbeitsgruppe WP.15 im November 2026

- Wartung automatischer Feuerlöschanlagen (UK im Auftrag der BLEVE-AG);
- Klarstellung zur Anwendung der Bemerkung 1 in Absatz 5.4.1.1.1 f) bei Anwendung der Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.6 (IASA);
- Vorschlag zur Genehmigung einer digitalen ADR-Zulassungsbescheinigung (UK);
- Abschnitt 9.7.9 ADR – Zusätzliche Sicherheitsanforderungen für FL und EX/III Fahrzeuge (OICA);
- Redaktionelle Änderung in der französischen Fassung (Sekretariat UNECE);
- Fahrerhausrückwand (INF.3 von OICA);
- *Übergangsvorschriften (INF.4 von Frankreich);*
- Änderung von Referenzen (INF.5 von OTIF);
- Kommentare zum Dokument von OICA von UK (INF.6);
- Änderung von Tabelle A zu UN 3553 Disilane (INF.7 Polen)



United Nations ECE/TRANS/WP.15/277/Add.1

Economic and Social Council

Distr.: General
24 August 2026

Original: English

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

120th session
Geneva, 3-6 November 2026
Item 1 of the provisional agenda
Adoption of the agenda

Provisional agenda for the 120th session

Addendum

Annotations and list of documents

1. Adoption of the agenda

ECE/TRANS/WP.15/277 (Secretariat) Provisional agenda for the 120th session

ECE/TRANS/WP.15/277/Add.1 (Secretariat) Annotations and list of documents

Änderung der in Abschnitt 1.6.5 angenommenen Änderungen Anmerkungen der Vorsitzenden

1. In den Dokumenten ECE/TRANS/WP.15/274 und Add.1 wurden folgende Übergangsvorschriften hinzugefügt:

“1.6.5.29 Fahrzeuge, die erstmalig vor dem 1. Januar 2029 zum Verkehr zugelassen wurden (oder in Betrieb genommen wurden, sofern eine Zulassung zum Verkehr nicht zwingend vorgeschrieben ist) und nicht den ab 1. Januar 2027 geltenden Vorschriften des Abschnitts 9.7.6 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

“1.6.5.30 … Vorschriften des Abschnitts 9.8.5 ..."

“1.6.5.32 EX/III-Fahrzeuge … Vorschriften des Unterabschnitts 9.7.9.1 ..."

2. Ziel dieser Übergangsvorschriften war es, Unterabschnitt 9.7.9.1 sowie die Abschnitte 9.7.6 und 9.8.5 ADR 2025 bis 2029 anzuwenden, was jedoch nicht klar gemacht wird, so dass der Text zu einer falschen Auslegung führen könnte.
3. Die Anforderungen von 9.7.6, 9.8.5 und 9.7.9.1 sind keine neuen Anforderungen: Sie existieren bereits in der aktuellen Ausgabe des ADR (ADR 2025) und wurden erst durch neue Änderungen geändert. Die Übergangsvorschriften könnten nun so gelesen werden, dass Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2029 zugelassen wurden, auch dann genutzt werden dürfen, wenn sie nicht den Anforderungen dieser Absätze als Ganzes entsprechen, einschließlich dem bereits geltenden Recht, während die Absicht nur war, sie von den ab dem 1. Januar 2027 geltenden Änderungen auszunehmen.
4. Diese Übergangsmaßnahmen hätten wie zum Beispiel die in 1.6.5.23 festgelegte Bestimmung formuliert werden müssen.
5. Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, sollte der Text geändert werden.

Änderung der in Abschnitt 1.6.5 angenommenen Änderungen

Hinweis des Sekretariats:

Die Vertragsabteilung des Büros für Rechtsangelegenheiten hat bestätigt, dass aus Sicht des Generalsekretärs als Verwahrer die in diesem Dokument identifizierten Änderungen **nicht** durch das Korrekturverfahren vorgenommen werden können, da sie über Tippfehler, Diskrepanzen zwischen Sprachversionen oder fehlerhafte Verweise hinausgehen, die nur durch dieses Verfahren behandelt werden können. Es bleiben daher zwei Optionen:

(a) einen neuen Änderungsvorschlag zu verabschieden, der gemäß Artikel 14 des ADR übermittelt werden soll; oder

(b) den Text wie angenommen zu belassen und das Thema in der nächsten regulären Änderung zu behandeln, die voraussichtlich am 1. Januar 2029 in Kraft tritt.

Die Arbeitsgruppe kann entscheiden, welche Option sie verfolgen will.

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!