VCI-Leitfaden

# GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN 2027

## WESENTLICHE VORSCHRIFTENÄNDERUNGEN 2027

## Inhaltsverzeichnis


Einleitung ..... 2

Änderungen von Teil 1 – Allgemeine Vorschriften ..... 3

Änderungen von Teil 2 – Allgemeine Klassifizierungsvorschriften ..... 6

Änderungen von Teil 3 – Verzeichnisse der gefährlichen Güter, Sondervorschriften sowie Freistellungen im Zusammenhang mit begrenzten und freigestellten Mengen ..... 7

Änderungen von Teil 4 – Vorschriften für die Verwendung von Verpackungen und Tanks ..... 9

Änderungen von Teil 5 – Vorschriften für den Versand ..... 11

Änderungen von Teil 6 – Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen, IBC, Großverpackungen und Tanks ..... 12

Änderungen von Teil 7 – Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung ..... 13

Änderungen von Teil 8 – Vorschriften für die Fahrzeugbesatzungen, die Ausrüstung, den Betrieb der Fahrzeuge und die Dokumentation ..... 14

Änderungen von Teil 9 – Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge. ..... 14

Fazit ..... 15

Inkraftsetzung, Übergangsfristen und nationale Umsetzung in Deutschland (allgemein) ... 16

Nationale Umsetzung in Deutschland ..... 16

17. Gefahrgut-Änderungsverordnung ..... 16

Nationale Umsetzung in der Schweiz ..... 19

Nationale Umsetzung in Österreich ..... 22

Gefahrgutvorschriften Binnenschifffahrt ..... 23

Gefahrgutvorschriften See ..... 24

Gefahrgutvorschriften Luft ..... 25

Weiterer Ausblick – Entwicklungen im ADR/RID ..... 25

Rechtliche Hinweise ..... 26

# Einleitung

In diesem Leitfaden werden die aus Sicht der Autoren[1] wesentlichen gefahrgutrechtlichen Änderungen, die zum 1. Januar 2027 in Kraft treten, erläutert. Die Veröffentlichung gibt sowohl einen Überblick über die Verkehrsträger als auch über Ländergrenzen hinweg. Dabei werden die Änderungen in Orientierung an die entsprechenden Teile der Vorschriften im Landverkehr (ADR/RID) dargestellt. Im Anschluss erfolgt ein Überblick zur nationalen Umsetzung in Deutschland und den deutschsprachigen Nachbarländern Österreich und Schweiz; anschließend werden die übrigen Verkehrsträger und dabei zu beachtende Besonderheiten betrachtet. Am Ende folgt dann ein Ausblick auf die aktuellen Themen in den zuständigen Gremien (GT/WP.15).

Zum 01.01.2027 treten die nächsten Änderungen zum ADR/RID/ADN-Übereinkommen in Kraft. Die Regelwerke werden im 2-jährigen Rhythmus aktualisiert, um neue Erkenntnisse über die Sicherheit, den technischen Fortschritt und auch gegebenenfalls neue Entwicklungen und teilweise sogar neue Produkte zu berücksichtigen. Zudem können mit den Änderungen erkannte Lücken oder Widersprüche in den Regelungen korrigiert werden. Ein aktuelles Beispiel ist der Transport gebrauchter Gegenstände, Maschinen und Geräte, die Rückstände von Gefahrgut enthalten und nicht klassifiziert werden können.  Auf Initiative der chemischen Industrie wird eine Freistellung im neuen Unterabschnitt 2.1.5.7. ins ADR/RID/ADN 2027 aufgenommen. Die Vorgängerregelung war mit dem ADR 2019 weggefallen. Bis Ende 2022 galt eine Übergangsvorschrift, der anschließende Zeitraum bis Ende 2026 wurde mit Multilateralen Vereinbarungen (M350, M361) „überbrückt“.

Basis für die Änderungen ist die Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter. Neue Regeln im Teil 2 basieren im Wesentlichen auf den Änderungen des UN-Handbuches „Prüfungen und Kriterien“. Des Weiteren wird im Teil 2 den Änderungen, die sich im global harmonisierten System der Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) ergeben, Rechnung getragen.

Die einzelnen Änderungen beruhen auf Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung (GT) RID/ADR/ADN und den Beschlüssen der für die jeweiligen Verkehrsträger zuständigen Expertengremien, dies sind die

- UNECE-Arbeitsgruppe WP.15 für die Straße, die
- ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für die Schiene sowie der
- ADN-Sicherheitsausschuss für die Wasserstraße.

Wie üblich gestatten die allgemeinen Übergangsfristen eine Anwendung der „alten Vorschriften“, d.h. die bis zum Ende dieses Jahres geltenden Regelungen des ADR/RID/ADN 2025, bis zum 30.06.2027. Wann die Änderungen im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt gemacht werden, ist noch nicht endgültig klar, eine Veröffentlichung noch vor Ende des Jahres 2026 aber unwahrscheinlich. Rechtssystematisch werden die neu gefassten Vorschriften für die innerstaatliche, innergemeinschaftliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter

[1] Der Leitfaden wurde in Abstimmung mit/von den Mitgliedern des VCI-Arbeitskreises Transport und Verpackung gefährlicher Güter (AK TVGG) erstellt.

durch eine Änderung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) eingeführt.

Um die Betroffenen auf die beschlossenen Änderungen einzustimmen, wurde der vorliegende Leitfaden erarbeitet.

Der Leitfaden erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit: Dargestellt werden die für die chemische Industrie wesentlichen Änderungen; eine vollständige Aufzählung aller Änderungen ist nicht Ziel dieser Veröffentlichung. Zudem sind die Inhalte wie immer ohne Gewähr. Im Wesentlichen wurde auf folgendes, offiziell über die derzeit aktuelle Website der OTIF veröffentlichtes, Dokument zurückgegriffen: Notifikation (Entwurf) - RID-Ausgabe vom 1. Januar 2027

# Änderungen von Teil 1 – Allgemeine Vorschriften

Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen in Teil 1:

- **Änderungen in der Tabelle 1.1.3.6.3 ADR („1.000-Punkte-Tabelle“)**
- **Beförderung von DOT Druckgefäßen zur Entsorgungseinrichtung**
- **Änderungen der Begriffsbestimmungen des Abschnitts 1.2.1 ADR/RID**
- **Unterweisung: Klarstellung des zu schulenden Personenkreises**
- **Änderungen der Übergangsvorschriften in Kapitel 1.6 ADR/RID**

Alle Änderungen zu Teil 1 finden Sie unter diesem **Link** ab Seite 2.

**Freistellungen in Zusammenhang mit den beförderten Mengen**
Die Bemerkung «a» der Tabelle 1.1.3.6.3, welche die Beförderung bestimmter Güter der Beförderungskategorie 1 in einer Höchstmenge von 50 kg erlaubt, wird gestrichen. Dies betrifft die UN-Nummern 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 und 1017. Die höchstzulässige Gesamtmenge je Beförderungseinheit wird auf 20 kg reduziert und entspricht damit der für andere Güter dieser Kategorie geltenden Menge. Eine Übergangsvorschrift gilt bis zum 31. Dezember 2030. Sie ermöglicht es Unternehmen, sich auf die Änderungen einzustellen, z. B. für den Transport explosiver Stoffe mit Fahrzeugen mit spezieller Bauartzulassung (EX-Fahrzeuge).

**Beförderung von DOT Druckgefäßen zur Entsorgungseinrichtung (Neuer Abs. 1.1.4.7.3)**
Vom US-Verkehrsministerium (DOT) zugelassene Druckgefäße, die in Übereinstimmung mit Absatz 1.1.4.7.1 eingeführt werden, können unter den gleichen Bedingungen wie ADR-Druckgefäße zu einer Entsorgungseinrichtung befördert werden (Übernahme der Bedingungen aus 4.1.6.10 bis 4.1.6.13 in Absatz 1.1.4.7.3).

**Änderungen der Begriffsbestimmungen (Auswahl)**

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

- Druck-Volumen-Produkt (pV-Produkt) – Neue Begriffsbestimmung

  Der Wert, der sich aus der Multiplikation des (nutzbaren) mit Wasser ausgeliterten Fassungsraums einer Umschließung mit dem für die jeweilige Art der Umschließung angegebenen relevanten Höchstdruck während der Füllung oder dem Betrieb (z. B. Prüfdruck oder Fülldruck) ergibt. Der Wert wird in bar · Liter angegeben.
- Einzelverpackung – Neue Definition

  Verpackungen, die keine Innenverpackung benötigen, um ihre Umschließungsfunktion (während der Beförderung) zu erfüllen (Begriff wird bereits in den Verpackungsanweisungen benutzt ->, Folgeänderungen in Teil 4)
- Großverpackung/Bergungsgroßverpackung – Präzisierung

  Höchstvolumen bezieht sich auf das innere Volumen

**Aktualisierte Bezüge**
Die 2027er Vorschriften beziehen sich nun auf die elfte Version des GHS, die achte Version inkl. Amendment 1 des „Handbuches Prüfungen und Kriterien“ sowie die 24. Ausgabe der UN-Modellvorschriften – dies ist konsequenterweise nun auch in 1.2.1 vermerkt.

**Schulung**
Die Absätze 1.3.1 und 1.3.2 werden angepasst, um klarzustellen, dass der Begriff „Personen“ auch solche Personen umfasst, die keine Arbeitnehmer sind oder die selbstständig sind. Die Pflicht zur Aufbewahrung von Aufzeichnungen gilt auch für diese Personen, es sei denn, die in Kapitel 1.4 genannten Beteiligten bewahren die Aufzeichnungen auf (1.3.3, 1.10.2.4).

**Änderung Übergangsvorschriften**
In Unterabschnitt 1.6.1 „Verschiedenes“ wird nicht nur die allgemeine Übergangsfrist genannt (siehe oben), sondern es werden in diesem und den folgenden Unterabschnitten auch diverse andere Übergangsfristen gestrichen, neu hinzugefügt oder geändert. Für den Anwender bedeutet dies, dort genau hinzusehen, wo im praktischen Betriebsablauf Übergangsfristen genutzt werden:

- **Gestrichen** werden die Übergangsvorschriften in:

  **1.6.1.51** (Bestimmte Klebstoffe, Farben etc.), **1.6.3.41**, **1.6.3.45**, **1.6.3.47**, **1.6.3.48** (Kesselwagen) und **1.6.4.42**, **1.6.4.47**, **1.6.4.49**, **1.6.4.50**, **1.6.4.55** sowie **1.6.4.64** (Tanks).
- **Geändert** werden die Übergangsvorschriften in:

  **1.6.2.19** (Acetylen-Flaschen), **1.6.2.23** (Bem. 3 Abs. 6.2.1.6.1) **1.6.2.24** (nur redaktionell) ,**1.6.3.27**, **1.6.3.32**, **1.6.3.33** und **1.6.3.36** (Kesselwagen) sowie **1.6.5.1** (andere Güterwagen)
- **Neue Übergangsvorschriften** werden in den folgenden Unterabschnitten ergänzt:

**1.6.1.58** (Schriftliche Weisungen), **1.6.1.59** (Bestimmte Fässer auf Kunststoff), **1.6.1.60** (Schüttgut-Container), **1.6.1.61** (Explosivstoffe), **1.6.2.25** (Bergungsdruckgefäße), **1.6.3.62, 1.6.3.63, 1.6.3.64, 1.6.3.65, 1.6.3.66 und 1.6.3.67** (Kesselwagen), **1.6.4.67** (Tankcontainer), **1.6.4.68** (Ortsbewegliche Tanks), **1.6.4.69** (Baumusterzulassungen orts-bewegl. Tanks), **1.6.4.70** (Tankcodierung für UN 2372), **1.6.4.71** (doppelt zugelassene Tanks nach Kap. 6.7/6.8), **1.6.4.72** (Tankcontainer mit oben liegenden Öffnungen)

# Änderungen von Teil 2 – Allgemeine Klassifizierungsvorschriften

Auch im Teil 2 werden mit der Ausgabe 2027 Details geändert. Auf eine explizite Darstellung wird deshalb verzichtet. Wesentliche Änderungen in Teil 2 betreffen folgende Themen:

- **Gebrauchte Gegenstände, Maschinen und Geräte mit Rückständen gefährlicher Güter**
- **Verfahren zur Zuordnung von energetischen Proben**

Alle Änderungen zu Teil 2 finden Sie unter diesem **Link** ab Seite 18.

**Freistellung für gebrauchte Gegenstände, Maschinen und Geräte mit Rückständen, die nicht klassifiziert werden können**

Auf Initiative der chemischen Industrie wird ein neuer Unterabschnitt 2.1.5.7 aufgenommen. Die Vorgängerregelung (bis 2018 in Unterabschnitt 1.1.3.1 b) war mit dem ADR 2019 weggefallen. Bis Ende 2022 galt eine Übergangsvorschrift, der anschließende Zeitraum bis Ende 2026 wurde mit Multilateralen Vereinbarungen (M350, M361) „überbrückt".

Der neue Unterabschnitt 2.1.5.7 regelt die Bedingungen für die Freistellung gebrauchter Gegenstände, Maschinen und Geräte mit Rückständen, die nicht klassifiziert werden können, unter den nachfolgend genannten Bedingungen:

- Beförderung zur Reparatur, Inspektion, Wartung, Entsorgung oder zum Recycling
- Keine Stoffe der Klassen 1, 5.2, 6.2, 7 oder selbstzersetzliche Stoffe der Kl. 4.1
- Keine äußeren Rückstände (innere Gefahrgüter werden so weit wie möglich entfernt).
- In widerstandsfähiger Außenverpackung oder unverpackt, wenn der Gegenstand ausreichenden Schutz bietet
- Kennzeichnung „GEGENSTAND ENTHÄLT GEFÄHRLICHE GÜTER", ggf. Ausrichtungspfeile
- Begleitdokument: „BEFÖRDERUNG NACH UNTERABSCHNITT 2.1.5.7"

**Ergänzung des Verfahrens zur Zuordnung von energetischen Proben**

Für Proben energetischer Stoffe werden unter Berücksichtigung der Zersetzungsenergie neue Möglichkeiten zur Beförderung geschaffen. Auch dies geht auf eine Initiative der chemischen Industrie zurück. Das Verfahren zur Zuordnung von energetischen Proben wird um zwei neue Unterabschnitte 2.1.4.3.2 und 2.1.4.3.3 ergänzt. Das Vorgehen und die Voraussetzungen werden in 2.1.4.3.2 beschrieben und in 2.1.4.3.3 in einem Flussdiagramm dargestellt.

**Weitere Änderungen**

- Für die UN-Nummern **2348** (Butylacrylate, stabilisiert) und **2862** (Vanadiumpentoxid) werden zusätzlich zu den bestehenden Eintragungen der Verpackungsgruppe III neue Eintragungen für die Verpackungsgruppe II eingeführt.

- Den UN-Nummern **1040, 1041** und **3300** wird die Gefahr der Ätzwirkung hinzugefügt, der UN-Nummer **1727** die Gefahr der Giftigkeit. Die Gefahren der Giftigkeit und der Ätzwirkung werden der UN-Nummer **2372** hinzugefügt.
- Klasse 5.2: Aktualisierung der Liste der zugeordneten **Peroxide**
- Klasse 6.1: Ergänzung von Chlorphenolen im Verzeichnis der Sammeleintragungen: UN 2020 unter dem Klassifizierungscode T1, UN 2021 unter dem Klassifizierungscode T2.
- Klasse 8: Ergänzung von Chlorphenolen im Verzeichnis der Sammeleintragungen: UN 3562 unter dem Klassifizierungscode C4, UN 3561 unter dem Klassifizierungscode CT2.
- Klasse 9: Berücksichtigung neuer UN-Nummern für **Batterien**, Berücksichtigung von Hybridbatterien (in Reihe geschaltete Lithium-Ionen-Batterien und Natrium-Ionen-Batterien) bei den Anforderungen an Lithiumbatterien.

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

Wesentliche Änderungen in Teil 3:

- **Erweiterung der Tabelle A mit stoffspezifischen Änderungen in bestimmten Spalten**
- **Anpassung der Tabelle B an geänderte / neue Stoffbenennungen**
- **Änderungen bei den Sondervorschriften**

Alle Änderungen zu Teil 3 finden Sie unter diesem **Link** ab Seite 32.

### Änderungen der Tabelle A (Auswahl)

- UN **2020** wird zu „Chlorphenole, giftig, fest, n.a.g.“, UN **2021** wird zu „Chlorphenole, giftig, flüssig, n.a.g.“ Neu aufgenommen werden UN **3561** „Chlorphenole, ätzend, giftig, fest, n.a.g.“ und UN **3562** „Chlorphenole, ätzend, fest, n.a.g.“.
- Der Eintrag UN **2941** Fluoraniline wird gestrichen.
- Für die UN-Nummern **2348** (Butylacrylate, stabilisiert) und **2862** (Vanadiumpentoxid) werden zusätzlich zu den bestehenden Eintragungen der Verpackungsgruppe III neue Eintragungen für die Verpackungsgruppe II eingeführt.
- Den UN-Nummern **1040, 1041** und **3300** wird die Gefahr der Ätzwirkung hinzugefügt und der UN-Nummer **1727** die Gefahr der Giftigkeit.
- Die derzeitige UN-Nummer **3563** wird in drei separate Eintragungen unterteilt:

UN **3536** „Lithium-Ionen-Batterien, in Güterbeförderungseinheiten eingebaut“, UN **3563** „Lithium-Metall-Batterien, in Güterbeförderungseinheiten eingebaut“, und UN **3564** „Natrium-Ionen-Batterien, in Güterbeförderungseinheiten eingebaut“.

- Die UN-Nummern **2857** und **3358** für die Beförderung von Kältemaschinen gelten auch für Wärmemaschinen.
- Die Beförderung von UN **3553** Disilan in Tanks ist nicht mehr zulässig.
- Die Bedingungen für die Beförderung in Tanks der UN **2372** (1,2-Di-(Dimethylamino)-Ethan) werden geändert, um die Gefahren der Giftigkeit und der Ätzwirkung zu berücksichtigen.
- Im RID wird in Tabelle A eine neue Spalte 14 eingeführt (vgl. Ausführungen zu Teil 7).

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

- Neue TM 6 für Einträge für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase (orangefarbener Streifen für besonders große Tankcontainer)
- Neue Tankanweisung TA 6 erlaubt Nutzung der Tanks für Ammoniaklösung der UN 2073 auch für Ammoniaklösung UN 2072
- TU 44 Festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge) und Aufsetztanks müssen einen höchsten Betriebsdruck von mindestens 3 bar aufweisen, da diese Stoffe einen Siedepunkt von höchstens 35 °C haben).
- Aktualisierung der EN-Norm 590 in der Eintragung für UN 1202 Dieselkraftstoff und Heizöl leicht und neue SV 681 zur Berücksichtigung von Dieselkraftstoffen/paraffinischen Dieselkraftstoffen bzw. Heizölen
- Zuordnung von CW 28 und CW 13 zu weiteren Einträgen
- In der neuen Sondervorschrift 410 werden Klarstellungen zur Klassifizierung von Hybridbatterien mit Lithium-Ionen-Zellen und Natrium Ionen-Zellen eingeführt.

**Übersicht Änderungen bei den Sondervorschriften** (SV) in Kapitel 3.3
(ggf. ist die Aufzählung nicht vollständig)

- **Geänderte SV:**

  **119, 145, 172, 188, 235, 280, 283, 289, 291, 296, 301, 310, 356, 360, 363, 379, 387, 388, 389, 393, 406, 666.**
- **Neue SV:**

  **409, 410, 411, 412, 413, 679, 680, 681**
- **Streichung SV:**

  **Keine ersichtlich.**

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

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 4:

- **Beförderung von Abfällen in Großpackmitteln wird erleichtert**
- **Verlängerung des Prüfintervalls für Flüssiggasflaschen**
- **Anpassung verschiedener Verpackungsanweisungen (wie üblich)**

Die Änderungen zu Teil 4 finden Sie unter diesem **Link** ab Seite 45.

**Neue Beförderungsmöglichkeiten für ungereinigte leere Fässer und IBCs**
Bei der Beförderung ungereinigter leerer Fässer und IBCs zum Recycling oder zur Entsorgung besteht das Problem, dass diese nicht als „UN 3509, ALTVERPACKUNGEN, LEER, UNGEREINGT“ befördert werden können, da sie nicht in die für UN 3509 vorgesehenen Verpackungen passen. (zur Anwendung des UN 3509 siehe den VCI-Leitfaden und die Checkliste).
Andererseits ist eine Beförderung wie befüllte Verpackungen nicht möglich, da Informationen für die Verwendung fehlen, die Verwendungsdauer abgelaufen ist oder Prüffristen überschritten sind. Daher wird der neue Absatz **4.1.1.11.2** eingeführt. Dieser regelt, dass Fässer und IBC mit einem Fassungsraum von mehr als 150 l, die geringe Mengen an Rückständen enthalten, zur Entsorgung oder zum Recycling befördert werden dürfen, auch wenn die in 4.1.1.15 vorgesehene Verwendungsdauer oder das Ablaufdatum der letzten wiederkehrenden Prüfung überschritten ist. Diese Möglichkeit ist auf bestimmte Stoffe der Klassen 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 und 9 beschränkt und unterliegt zusätzlichen Anforderungen (Aufrechte, verschlossene Beförderung, Kennzeichnung und Bezettelung gemäß den enthaltenen Rückständen,
Angaben im Beförderungspapier gem. 5.4.1.1.6)

**Prüfintervall für Flüssiggasflaschen gemäß EN 14140 kann verlängert werden**
In die Verpackungsanweisung **P200** wird in (12) 1.3 die Norm EN 14140 ergänzt. Damit kann das Intervall für die wiederkehrende Prüfung auch für Flüssiggasflaschen, die gemäß dieser Norm EN 14140 hergestellt wurden, mit Zustimmung der zuständigen Behörde auf 15 Jahre verlängert werden.

**Weitere Änderungen von Verpackungsanweisungen (Auswahl)**

- P 001: Neue PP 98 in Bezug auf die Verwendung von Druckgefäßen für UN 2029 (Hydrazin, wasserfrei)
- P 200: Korrektur der Klassifizierungscodes für UN Nr. 1040, 1041, 3300
- P 903 Abs. 2: Redaktionelle Klarstellung, dass es sich um eine alternative Verpackungsoption handelt

- P 907: Ergänzungen von Anforderungen im Hinblick auf die möglicherweise in den Maschinen/Geräten enthaltenen Batterien (Schutz vor Beschädigung, Kurzschluss und unbeabsichtigter Aktivierung)
- P 911/LP 906: Tests zum Nachweis zusätzlicher Anforderungen für die Verpackungen von beschädigten Batterien sind von der zuständigen Behörde zu spezifizieren oder zuzulassen
- IBC 520: Ergänzung zugeordneter Einträge (betrifft UN 3119)
- Ergänzung Absatz 4.1.7.1.1: Für organische Peroxide und selbstzersetzliche Stoffe dürfen keine Verpackungen aus Metall für VG I verwendet werden (Verhinderung des Einschlusses von flüssigen Stoffen)

# Änderungen von Teil 5 – Vorschriften für den Versand

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 5:

- **Kennzeichnung: Warntafeln und orangefarbener Streifen**
- **Dokumentation: Aktualisierung schriftliche Weisungen, erweiterte Mengenschätzung bei der Beförderung von Abfällen in Tanks, Neue SV 680 für defekte Batterien**

Die Änderungen zu Teil 5 finden Sie unter diesem **Link** ab Seite 53.

### Änderungen bei der Kennzeichnung

ADR, Ergänzung von 5.3.2.1.4: An Güterbeförderungseinheiten mit eingebauten Lithiumbatterien/Natrium-Ionen-Batterien (UN Nr. **3536**, **3536** und **3564**) müssen **orangefarbene Tafeln** angebracht werden, auf denen die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer angegeben. Im RID ist dies bereits vorgeschrieben.

Nur RID, neuer 5.3.5 und neue TM 6 (6.8.4). Die bereits für Kesselwagen vorgeschriebene Kennzeichnung mit **orangefarbenem Streifen** für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase gilt nun auch für **besonders große Tankcontainer** (> 40'000 l). In der Praxis wird dies bereits so gehandhabt.

### Änderungen bei der Dokumentation

Die **schriftlichen Weisungen** werden in 5.4.3 aktualisiert. Geändert wird der Wortlaut in den Beschreibungen der Gefahren. Diese werden nun unter Vermeidung des Begriffs „Gefahr“ umschrieben (Beispiel: „Kann eine Verätzung verursachen“ statt „Verätzungsgefahr“). Die alten schriftlichen Weisungen können bis zum 31. Dezember 2027 verwendet werden (1.6.1.58).

Sondervorschriften für Abfälle: Bei der **Beförderung von Abfällen in Tanks** kann die im Beförderungspapier anzugebende Menge geschätzt werden, wenn es unmöglich ist, die genaue Abfallmenge am Verladeort zu messen. Durch Änderung von Absatz 5.4.1.1.3.2 gilt dies künftig für **alle Tanktypen**. Der Ausschluss für die in Absatz 2.1.3.5.3 genannten Stoffe bleibt – aber möglich für UN 1950 Druckgaspackungen und UN 2037 Gaspatronen sowie Innenverpackungen nach 4.1.1.5.3.

Neue Sondervorschrift 680: Bei **defekten Lithiumbatterien und Natrium-Ionen-Batterien**, die gemäß der Verpackungsanweisung P911 oder LP906 verpackt sind, muss der Absender dem Verlader und dem Beförderer die Beschreibung der Umgebungsbedingungen mitteilen. Die Beschreibung muss dem Beförderungspapier beigefügt werden.

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

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 6:

- **Abschaffung der doppelten Zulassung von Tanks nach Kapitel 6.7 und 6.8**
- **Aktualisierung der Anforderungen an Bergungsdruckgefäße**
- **Weitere Änderungen der Bau- und Prüfvorschriften für Tanks**
- **Verweise auf Normen wurden aktualisiert (allgemeiner Hinweis)**

Die Änderungen zu Teil 6 finden Sie unter diesem **Link** ab Seite 59.

**Auslaufen der Doppelzulassung von Tanks als ortsbeweglicher Tank und Tankcontainer**
In die Bemerkung 1 zu den Kapiteln 6.7 und 6.8 wird die Bestimmung aufgenommen, dass ortsbewegliche Tanks, die ab dem 1. Januar 2030 gebaut werden, nur noch entweder nach Kapitel 6.7 oder nach Kapitel 6.8 zugelassen werden. Für bereits doppelt zugelassene Tanks regelt die Übergangsvorschrift 1.6.4.71, dass diese bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2031 durchzuführenden wiederkehrenden Prüfung gemäß Kapitel 6.7 oder 6.8 weiterverwendet werden dürfen. Ab dem Zeitpunkt dieser Prüfung darf der Tank nur noch entweder als ortsbeweglicher Tank oder als Tankcontainer ausgewiesen werden.

**Aktualisierung der Anforderungen an Bergungsdruckgefäße**
Die Anforderungen an Bergungsdruckgefäße werden aktualisiert. Der maximale Fassungsraum wird durch eine Begrenzung des Produkts aus Prüfdruck und Volumen ersetzt. Die Druckgefäße müssen bis zum 31. Dezember 2030 mit dem nutzbaren Fassungsraum, dem Prüfdruck und dem höchsten Druck Volumen-Produkt gekennzeichnet sein (1.2.1, 1.6.2.25, 6.2.3.11.2, 6.2.3.11.4).

**Weitere Änderungen der Bau- und Prüfvorschriften für Tanks**

- **Zwischenprüfung:** Neuer, dritter Unterabsatz in 6.8.2.4.3: Bei Überschreitung des Datums der Zwischenprüfung darf anstelle wiederkehrender Prüfung nun auch eine Zwischenprüfung durchgeführt werden.
- **Anforderungen an elektrische Heizungen, Angleichung Definition Kühleinrichtungen**: Beim Einbau elektrischer Heizungen an Tanks werden Anforderungen an elektrische Kreise und Schaltkästen eingeführt (6.8.2.2.12 und 6.8.2.2.13). Kühleinrichtungen sind in der Definition der Bedienungsausrüstung von Tanks in 1.2.1 enthalten, wodurch die Definition für Tanks gemäß Kapitel 6.8 an die für Tanks gemäß Kapitel 6.7 angeglichen wird.
- **Bedingungen für Ersatz der Bedienungsausrüstung** eines Tanks durch eine nicht in der Baumusterzulassung genannte Ausrüstung ohne ergänzende Zulassungsbescheinigung: Ergänzung von 6.8.2.4.4

- **Neue Struktur der Anforderungen an Ausrüstungen für Tanks für Klasse 2**: In den Unterabschnitt 6.8.3.2 werden die Vorgaben der TE 26 (Füll- und Entleerungsöffnungen für tiefgekühlt verflüssigte entzündbare Gase) integriert.
- **Aktualisierung der Anforderungen an FVK-Tanks**: Die Anforderungen an ortsbewegliche Tanks aus faserverstärktem Kunststoff (FVK) werden in Kapitel 6.9 aktualisiert. Es werden Vorschriften für die Auslegung und den Bau von FVK-Bedienungsausrüstungen eingeführt (6.9.3). Tanks, die nach den Vorschriften des Kapitel 6.9 gekennzeichnet sind, aber in einem Staat zugelassen wurden, der keine Vertragspartei des ADR ist, oder in Übereinstimmung mit Kapitel 6.10 des IMDG-Codes zugelassen wurden, dürfen auch für Beförderungen gemäß ADR verwendet werden (Bem. 3 am Anfang des Kapitel 4.2).

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

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 7:

Die **verkehrsträgerübergreifenden Änderungen** sind überschaubar:

- **Beförderung in loser Schüttung**: In Kapitel 7.3 wird an mehreren Stellen durch Verwendung des Begriffs „gefährliche Güter“ (statt Stoffe) redaktionell klargestellt, dass die Vorschriften auch für Gegenstände gelten.
- **Stapelung von Versandstücken**: In Unterabschnitt 7.5.7.2 wird präzisiert, dass Versandstücke nur auf die Versandstückseite gestapelt werden dürfen, für die die Stapeldruckprüfung durchgeführt wurde.
- In Abschnitt 7.5.4 erfolgt eine redaktionelle Klarstellung in Bezug auf die Stoffe, für die CV36/CW 36 gilt (**Vorsichtsmaßnahmen bei Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln**).

Umfangreichere Ergänzungen gibt es **im RID**:

- In den Abschnitt 7.1.1, 7.1.2 und 7.1.3 werden **Bauvorschriften, Sondervorschriften für die Wagenausrüstung und Vorschiften für die Kennzeichnung von (Kessel)Wagen** aufgenommen, die auf entsprechenden Regelungen der ERA (Europäische Eisenbahnagentur) basieren. Die neuen Sondervorschiften in Abschnitt 7.1.2 ersetzen dabei einzelne, bislang in Abschnitt 6.8.4 geregelten Sondervorschriften für Energieverzehrelemente (TE 22 wird zu WE 2) und zum Überpufferungsschutz (TE 25 wird zu WE 3).
- Neugebaute Kesselwagen müssen in Zukunft mit den WE Codes gekennzeichnet sein, eine (Um)Kennzeichnung bestehender Wagen findet jedoch nicht statt (neue Übergangsvorschrift in 1.6.5.1).

- Dies führt auch zu Folgeänderungen:
  - Neue Spalte 14 „Wagenausrüstung“ in der Tabelle A.
  - Änderung der Kennzeichnung (Tanktafel) von Kesselwagen (Abs. 6.8.2.5.2)

Die Änderungen zu Teil 7 finden Sie unter diesem **Link** ab Seite 107.

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

Zusammenfassung/wesentliche Änderungen in Teil 8:

Auch die Änderungen im Teil 8 sind überschaubar. Eine wesentliche Änderung betrifft das **„E-Learning“**, das nun bei der **Auffrischungsschulung für Fahrzeugbesatzungen eindeutig zugelassen** ist. In Kapitel 8.2 werden neue Begriffsbestimmungen eingeführt:

- E-Learning: asynchroner Unterricht, der mit Mitteln der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) durchgeführt wird und bei dem Lernende und Lehrende sowohl räumlich als auch zeitlich getrennt sind.
- Fernunterricht: interaktiver Unterricht, der in Echtzeit unter Verwendung von Informations- und Kommunikationstechnologie stattfindet.

Geregelt wird, dass die Erstschulung als Präsenzschulung, als Fernschulung oder als Kombination aus beidem durchgeführt wird (8.2.2.4.3). Die Auffrischungsschulung darf als Präsenzschulung, als Fernschulung, als E-Learning oder als Kombination dieser Formen durchgeführt werden. Der theoretische Teil darf jedoch nicht vollständig als E-Learning durchgeführt werden (8.2.2.5.4). Praktische Einzelübungen dürfen nur als Präsenzschulung durchgeführt werden. Den zuständigen Behörden steht es frei, genauere Anforderungen festzulegen.

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

**Keine Änderungen bei der Zulassung alternativer Antriebe für Tanktransporte**
Bereits seit dem ADR 2023 ist die Verwendung batterieelektrischer Fahrzeuge für die Fahrzeugkategorien AT des Teils 9 (Fahrzeuge für in Tanks beförderte Gefahrgüter, die nicht entzündbare Gase oder Flüssigkeiten sind) möglich. Dies wurde mit dem ADR 2025 auf Fahrzeuge der Kategorie FL (entflammbare Flüssigkeiten) ausgeweitet. Auch Brennstoffzellenfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die Wasserstoff als Kraftstoff verbrennen, sind für die Typen AT und FL bereits zulässig.

Die ursprünglich für das ADR 2027 vorgesehene Aufnahme der batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge für die Kategorie EX wurde von der WP.15 allerdings abgelehnt und ist nun für das ADR 2029 vorgesehen. Jedoch ist davon auszugehen, dass diese Verschiebung auf die Transporte der chemischen Industrie wenig bis keine Auswirkungen hat, damit die bisher bereits für alternative Antriebe zugelassenen Fahrzeugkategorien für die Transporte der chemischen Industrie umfänglich abgedeckt sein dürften.

Weitere Änderungen der Bauvorschriften für ADR-Fahrzeuge betreffen u. a. folgende Punkte:

- **Reifendruckkontrollsystem** neuer Abschnitt 9.2.9
- **Hinterer Schutz von Fahrzeugen** neuer Wortlaut in Abschnitt 9.7.6./9.8.5
- **Anforderungen an elektrische Systeme zur Stromversorgung von Zubehör im Fahrzeug** neuer Abschnitt 9.7.10

# Fazit

Nach wie vor gilt: „Nach der Änderung ist vor der Änderung“: Viele der beschlossenen Änderungen sind zielführend und somit prinzipiell zu begrüßen – nicht zuletzt, da einige auch gezielt auf Vorschläge der Anwender zurückgehen. Allerdings ist wie immer damit zu rechnen, dass sich Fehler oder Ungereimtheiten in den jeweiligen neuen Vorschriften zeigen. Korrekturverzeichnisse müssen dann erstellt und gegebenenfalls werden auch Multilaterale Vereinbarungen erforderlich, um „Verwerfungen glatt zu ziehen“. Zudem wird es Interpretationsbedarf geben, häufig mündet dies dann in einer Überarbeitung der RSEB[2], die in Deutschland als allgemeine Verwaltungsvorschriften des Bundes und der Länder die einheitliche Durchführung der gefahrgutrechtlichen gewährleisten sollen.

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

[2] RSEB = Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen

# Inkraftsetzung, Übergangsfristen und nationale Umsetzung in Deutschland (allgemein)

Inkraftsetzung der einzelnen verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutregelwerke:

| **Vorschrift** | **Inkraftsetzung** (anwendbar ab:) | **Übergangsvorschrift** | **Rechtsverbindliche Anwendung ab** |
|---|---|---|---|
| ADR/RID/ADN | 1. Januar 2027 | 6 Monate | 1. Juli 2027 |
| IMDG-Code Amdt. 43-26 | 1. Januar 2027 *freiwillige Anwendung* | 12 Monate | 1. Januar 2028 |
| IATA-DGR 68. Edition | 1. Januar 2027 | Keine | 1. Januar 2027 |

Die **Änderungen in ADN, ADR, und RID** werden übernommen. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) wird diese mit Änderungsverordnungen im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt machen (voraussichtlich bis Ende des Jahres/Anfang nächsten Jahres).

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

Die **GGVSEB** wird durch die eine **Gefahrgut-Änderungsverordnung** geändert. Die Verbände-Anhörung wurde am 28. September 2026 eingeleitet, mit Frist zur Stellungnahme bis zum 26. Oktober 2026. Im Anschluss sind folgende Verfahrensschritte erforderlich:

- Abstimmung mit den Ländern in einer Sondersitzung des Bund-Länder-Fachausschusses Gefahrgut (BLFA-GG)
- Abstimmung mit dem Bundesjustizministerium zur Prüfung der Rechtsförmlichkeit
- Zuleitung an den Bundesrat
- Zustimmung des Bundesrates und Verkündigung im Bundesgesetzblatt Teil I.

Angestrebt wird auch hier ein Inkrafttreten zu Anfang des nächsten Jahres, je nach Dauer der einzelnen Verfahrensschritte könnte sich dies – analog zu den vergangenen Jahren – aber auch bis ins 2. Quartal 2027 hinziehen.

# Nationale Umsetzung in Deutschland

## 17. Gefahrgut-Änderungsverordnung

Das zuständige Referat G43 hat mit Schreiben vom 28. September 2026 den Referentenentwurf zur 17. Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen (GefahrgutÄndVO) zur Stellungnahme versandt.

Im Anschreiben gibt das BMV bekannt, dass

- die zum 1. Januar 2027 völkerrechtlich in Kraft tretenden **Änderungen des ADR/RID/ADN 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** in Kraft gesetzt werden (Artikel 1).
- in der Gefahrgut-Ausnahmeverordnung die **Fristen für den Geltungszeitraum verschiedener Ausnahmen verlängert werden** (Artikel 2).
- in der Gefahrgutkostenverordnung erforderliche **Anpassungen aufgrund der Änderungen bei den Zuständigkeiten der Prüfstellen für Tanks** erfolgen (Artikel 3).
- in der **Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung** zukünftig die **schriftliche oder elektronische Kommunikation bzw. Dokumentation** ermöglicht wird (Artikel 5)
- durch die vorgesehenen **Änderungen in den §§ 35 ff. GGVSEB** die bisherigen Vorgaben für den Fahrweg im Straßenverkehr im Sinne des Bürokratierückbaus wesentlich vereinfacht werden.

Der letztgenannte Punkt ist eine **wichtige Neuerung im Sinne des Bürokratieabbaus**.

Die vorgesehenen **Änderungen in den §§ 35 ff. GGVSEB bringen für den Transport der sog. „Listengüter“** – gefährliche Güter, die in der Tabelle im derzeitigen § 35 b GGVSEB aufgeführt sind – **wesentliche Vereinfachungen**:

- Die **Pflicht zur Verlagerung auf Schiene oder Wasserstraße entfällt** (aktueller § 35 GGVSEB). Der (Tank-)Transport dieser Güter auf der Straße ist damit künftig ohne Bescheinigung des EBA oder der GDWS möglich.
- Zudem werden die **Vorgaben für den Fahrweg im Straßenverkehr wesentlich vereinfacht**, indem direkt in der Verordnung eine Rangfolge der zu benutzenden Straßen festgeschrieben wird, die Beförderer und Fahrer zu beachten haben. Etwaige ergänzende Vorgaben der Länder können nur noch über Allgemeinverfügung erfolgen, Einzel-Fahrwegbestimmungen entfallen.

In der Begründung zum Entwurf der Verordnung führt das BMV dazu Folgendes aus:

- „Der bisherige § 35 (Verlagerung) GGVSEB regelt, dass die als besonders gefährlich angesehenen Güter so weit möglich auf dem Eisenbahn- oder Wasserweg oder im multimodalen Verkehr befördert werden müssen. Dies setzt eine entsprechende Gleis- oder Hafenanbindung voraus. Für den Fall, dass die Voraussetzungen für eine Verlagerung nicht vorliegen und deshalb eine Beförderung auf der Straße durchgeführt werden soll, haben Beförderer hierfür Bescheinigungen von der GDWS und dem EBA zu beantragen, welche bei der Beförderung mitzuführen sind. Aus sicherheitstechnischen Gründen ist eine Beibehaltung dieser Regelungen nicht mehr erforderlich und deshalb werden sie als Maßnahme des Bürokratierückbaus ersatzlos gestrichen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Regelungen zur Verlagerung erstmals durch die Verordnung über den Schutz vor Schäden durch die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 23. Juli 1970 (BGBl. I S. 1133) getroffen wurden.

Ausschlaggebend waren damals die noch unzureichenden technischen Vorschriften für Tanks und Fahrzeuge, weil die Vorschriften des ADR zu diesem Zeitpunkt noch nicht im innerstaatlichen Verkehr galten. Die Vorschriften zur Verlagerung wurden zwar bereits mehrfach teils umfangreichen Anpassungen und Aktualisierungen unterzogen und dabei auch Vereinfachungen und Erleichterungen vorgenommen (zuletzt 2017). Inzwischen wurden die allgemeinen technischen Vorschriften für Fahrzeuge und auch die spezifischen gefahrgutrechtlichen Vorgaben für Fahrzeuge und Tanks jedoch erheblich weiterentwickelt. Darüber hinaus stehen heute eine Vielzahl an Fahrassistenzsystemen zur Verfügung, wie z. B. Notbremsassistenten, Abbiege- und Totwinkelassistenten, Spurhalte- und Spurverlassenswarner, Müdigkeits- und Aufmerksamkeitswarner sowie Systeme zur Reifendrucküberwachung. Für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße wird daher durch die allgemeinen Verkehrssicherheitsvorschriften zusammen mit den gefahrgutrechtlichen Vorschriften und dem allgemeinen Stand der Technik ein ausreichendes Sicherheitsniveau erreicht, sodass sich zusätzliche nationale Vorschriften zur Verlagerung mittlerweile nicht mehr begründen lassen.

Die bisherigen Vorgaben für den Fahrweg im Straßenverkehr werden von § 35a in den neuen § 35 verschoben und dabei im Sinne des Bürokratierückbaus wesentlich vereinfacht.

Ziel der Regelung ist, dass bei der Beförderung von besonders gefährlichen Gütern jeweils die in sicherheitstechnischer Hinsicht am besten geeignete Straße benutzt wird. Deshalb wird eine entsprechende Regelung weiter benötigt, jedoch soll eine weitestgehende Vereinheitlichung erfolgen und Einzelfallfestlegungen sollen vermieden werden. Dies wird erreicht, indem nicht nur wie bisher eine Vorrangregelung für die Autobahnbenutzung in der GGVSEB geregelt wird, sondern diese um eine Kategorisierung aller Straßen erweitert wird. Daher wird eine Rangfolge der zu benutzenden Straßen, nämlich Autobahn, autobahnähnlich ausgebaute Straßen, Bundesstraßen, Staatsstraßen oder Landesstraßen, Kreisstraßen sowie zusätzlich innerhalb geschlossener Ortschaften Vorfahrtstraßen, festgelegt. Diese Rangfolge ist bereits jetzt in den Allgemeinverfügungen der meisten Länder enthalten. Damit wird erreicht, dass vorrangig Straßen benutzt werden, die durch ihren Ausbauzustand und die Verkehrsführung das Unfallrisiko minimieren. Zugleich wird aber auch dem Umstand Rechnung getragen, dass aufgrund örtlicher Besonderheiten die Eignung von Strecken anders zu bewerten sein kann. Daher sieht § 35 Absatz 5 auch vor, dass die nach Landesrecht zuständigen Stellen hiervon abweichende Festlegungen treffen können. Soweit solche Festlegungen erforderlich sind, sind diese im Wege der Allgemeinverfügung zu erlassen, damit es keiner Antragstellung im Einzelfall durch die an der Beförderung Beteiligten bedarf.“

# Nationale Umsetzung in der Schweiz

**Christian Dreschler, scienceindustries**

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

| Internationales Regelwerk | Nationale Vorschriften (regeln nur Ausnahmen) | Verweis im Gesetz |
|---|---|---|
| ADR | SDR | SDR - Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße |
| RID | RSD | RSD - Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen |
| ADN | --- | Die Verordnung SR 747.224.141 wurde aufgehoben, da das internationale Gefahrgutabkommen ADN (SR 0.747.208) auf dem Rhein direkt anwendbar ist. |
| IMDG-Code | --- | Seeschifffahrtsverordnung (Artikel 9 verweist auf die SOLAS-Konvention) |
| ICAO T.I. | LTrV | LTrV - Lufttransportverordnung<br>LFG - Luftfahrtgesetz (Artikel 91 Strafbestimmungen) |
| --- | GGBV | Verordnung über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern (Gefahrgutbeauftragtenverordnung) |
| --- | GGUV | Verordnung über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumschliessungen (Gefahrgutumschliessungsverordnung) |

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

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

Das RSD ist wie folgt aufgeteilt:

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

Änderungen per 1.1.2027: keine

**SDR - Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße**
Das SDR ist wie folgt aufgeteilt:

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

Änderungen per 1.1.2027:
Das angepasste SDR tritt per 1.1.2027 in Kraft. Die Änderungen beinhalten unter anderem folgende Punkte:

- **Anhang 1**
  - 1.1.3.1 Buchstabe a
    Die Revision verbessert lediglich die Darstellung und Verständlichkeit, ohne materielle Änderungen vorzunehmen.
  - 1.1.3.6.6
    Die Anpassung stellt klar, dass Tankrevisionsunternehmen auch für leere, ungereinigte Tanks und bestimmte gefährliche Güter ADR-Freistellungen nutzen können, ohne zugelassene, gekennzeichnete und bezettelte Versandstücke verwenden zu müssen.
  - 1.1.3.11.2
    wird redaktionell angepasst und der Begriff „Gewicht“ durch „Masse“ ersetzt. Materielle Änderungen ergeben sich daraus nicht.
  - 1.6.1.1
    Die Übergangsfrist wird bis zum 30. Juni 2027 verlängert und an die ADR-Regelung angepasst.
  - 1.6.14.3
    Redaktionelle Angleichung der französischen Fassung an die deutsche («Baustellentanks»); keine materielle Änderung.
  - 9.1.2
    Aufgrund einer Änderung der ADR-Ziffern wurde der Verweis von 9.2.5 auf 9.2.6 aktualisiert. Dies hat keine materiellen Auswirkungen.
- **Anhang 2**
  - 1.2 (neu)
    Diese Klarstellung hält die Schweizer Vollzugspraxis fest. Sie behebt Unsicherheiten bei Mischladungen von gefährlichen Gütern ohne Tunnelcode (–) und anderen Gefahrgütern bezüglich der Tunneldurchfahrt.
    Zudem gilt die Beschränkung auch für LQ-gekennzeichnete Einheiten (begrenzte

Mengen), da alle betroffenen Schweizer Tunnel der Kategorie E (vollständiges Verbot gefährlicher Güter) angehören.

- 2.1
  Die SDR-Liste der Strecken mit Gefahrgut-Transportverboten wird angepasst: In Wangen b. Olten (SO) wird ein neuer Abschnitt zum Schutz des Trinkwassers aufgenommen, und im Tessin werden der Eintrag Mendrisio aufgrund geänderter Grundwasserschutzzonen aktualisiert.

- **Anhang 3**
  - wird «Nettogewicht» durch «Nettomasse» ersetzt. Die Änderung ist rein redaktionell zur ADR-Harmonisierung; Praxis und Höchstmengen bleiben unverändert.

Die Änderungen mit Erläuterungen finden Sie unter: https://www.astra.admin.ch/de/aktuelle-revision

**LTrV – Verordnung über den Lufttransport**
Änderungen per 1.1.2027: keine
Informationen zum CBTA finden Sie auf der Webseite des BAZL unter Gefahrgut Ausbildung und die Deklarationspflicht für Gefahrgutversender finden sie unter Deklarationspflicht für Versender von Gefahrgut

# Nationale Umsetzung in Österreich

**Christian Gründling, FCIO**

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

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

Die zuständige Behörde für Gefahrguttransporte ist das Bundesministerium für Innovation Mobilität und Infrastruktur, kurz BMIMI.
Die Bestimmungen über organisatorische Aspekte der in den internationalen Gefahrgutvorschriften vorgesehenen Schulungen werden in der Gefahrgutbeförderungsverordnung - GGBV umgesetzt. Geregelt werden im Detail die Anerkennung von Schulungsveranstaltern, die Durchführung der Lehrgänge sowie Prüfungsmodalitäten.
Zusätzlich gibt es noch nationale Bestimmungen bzw. Erleichterungen für die Beförderung geringer Mengen und durch land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen**.**

Auf der Webseite des BMIMI sind auch alle nationalen Regelungen abrufbar:
https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gefahrgut/recht/oesterreich.html

# Gefahrgutvorschriften Binnenschifffahrt

**Tom Reinhardt, BASF**

## Neuerungen im ADN 2027

Das ADN 2027 tritt am 1. Januar 2027 in Kraft und löst nach einer sechsmonatigen Übergangsfrist das ADN 2025 verbindlich zum 1. Juli 2027 ab.

Die beschlossenen Änderungen zum ADN sind unter **diesem Link** im Dokument CCNR-ZKR/ADN/79 zusammengefasst.

Die Anpassungen ergeben sich vor allem aus der Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter, der Harmonisierung mit den Regelwerken ADR/RID und weiteren ADN-spezifischen Änderungen:

- **Neue Übergangsregelung für UN 1202, dritte Eintragung** (keine Pflicht zur Gasrückführung)
- **Neue Definition „Gleiche Ladung“, Mehrere Chargen eines Stoffes zulässig in 7.2.4.8 ADN**
- **Neue Pflichten beim An-/Abkoppeln von Ladeleitungen in 1.4.3 u. 7.2.4 ADN**
- **Eine vollständige Überarbeitung der ADN-Prüfliste**
- **Zulässige elektronische Dokumente und digitale Bescheinigungen in 8.1.2 ADN**
- **Überarbeitete Schiffstyp-Regelung in 7.2.1.21 ADN** (höherwertiger Schiffstypen)
- Neue Vorschriften für Geräte mit gefährlichen Gütern (Tracker/Sensoren) in 5.5.4 ADN
- Neue Vorschrift für „Schüttgüter, zuvor begast“ (neu - UN 9007 SCHÜTTGÜTER, ZUVOR BEGAST)
- Druckluft und Atemluft künftig strikt getrennt (Leitungen und Anschlüsse) in 9.3.x.25.11 ADN
- Neue Vorschriften für den Transport von Batterien.

Hinzu kommen redaktionelle und administrative Anpassungen.

# Gefahrgutvorschriften See

**Gerhard Bruß, BASF**

**IMDG Code Amdt. 43-26**

Der IMDG-Code, Amdt. 43-26 darf ab 01.01.2027(freiwillig) angewendet werden und tritt verbindlich zum 01.01.2028 in Kraft. Das IMO Dokument CCC 12/6 Report of the 43rd session of the E & T Group (IMDG) (Link zum Dokument) die beschlossenen Änderungen zum IMDG Code in der Version 43-26; die Änderungen im Vergleich zur Version 42-24 sind über den Link zum E & T Dokument (Stand 15.06.2026) oder den hier verlinkten Bericht (im Annex) zur 111. Sitzung des Marine Safety Committee (Stand 28.01.2026) zu finden.
Die neuen Regeln basieren im folgenden Amendment wie üblich im Wesentlichen auf der Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter. Den Änderungen im Teil 2 liegt das UN-Handbuch „Tests und Kriterien“ zu Grunde, zudem wird den Entwicklungen im global harmonisierten System der Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) Rechnung getragen. D.h. auch hier finden sich viele – im RID/ADR dargestellten – Änderungen wieder. Im Folgenden werden die wesentlichen **IMDG-Code spezifischen Änderungen** dargestellt:

- **Gefährliche Güter, deren Beförderung verboten ist:** Am Ende von 1.1.3.1 neuen Satz einfügen: "For vehicles which are prohibited from transport, see special provision SP980"
- **Eigenschaften und Bemerkungen:** der zweite Absatz in 3.2.1 Erläuterungen zum Aufbau der Gefahrgutliste zu Spalte 17 wird gestrichen und durch eine Tabelle ersetzt, die Eigenschaften, gültig für alle Klassen, und Klassenbezogene Eigenschaften benennt.
- **Special Provision 961:** der Wortlaut der Sondervorschrift betreffend Fahrzeuge wurde geändert
- **Special Provision 980:** diese Sondervorschrift, gültig für Fahrzeuge, die nicht mit eigenem Antrieb an Bord gefahren werden und auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen gem. SOLAS -Regel II-2/3.42.
- **Verpackungen mit Stapeldruckprüfung:** Neuer Satz in 7.3.3, dass Verpackungen, die einer Stapeldruckprüfung unterzogen wurden, in derselben Ausrichtung verladen werden, in der die Prüfmuster geprüft wurden. Ergänzender Absatz, dass Versandstücke, mit Ausnahme von Säcken, für die Prüfung auf ihrer Oberseite gestapelt werden sollen.
- **EMERGENCY RESPONSE PROCEDURES FOR SHIPS CARRYING DANGEROUS GOODS (EMS GUIDE) (Annex 6):** Aufnahme neuer UN Nummern.

# Gefahrgutvorschriften Luft

**IATA DGR – 68th Edition, 2027**
Wie üblich hat die IATA die sog. SIGNIFICANT CHANGES AND AMENDMENTS mit folgender Einleitung veröffentlicht:
*Die 68. Ausgabe der IATA Gefahrgutvorschriften enthält alle Anpassungen, die durch das ICAO Gefahrgutgremium bei der Ausarbeitung des Inhalts der 2027-2028 Ausgabe der technischen Anweisungen der ICAO („Technical Instructions“) und auch Änderungen die der IATA Gefahrgutbeirat verabschiedet hat. Die nachfolgende Auflistung soll dem Benutzer helfen, die wichtigsten Änderungen in dieser Ausgabe zu erkennen. Sie stellt jedoch keine vollständige Aufzählung dar. Den Änderungen wurde jeweils die Nummer des entsprechenden Abschnittes oder Unterabschnittes vorangestellt.*

Mit diesem Link dgr_68_en_significant_changes.pdf gelangen Sie direkt zu den Änderungen.

# Weiterer Ausblick – Entwicklungen im ADR/RID

„Nichts ist beständiger als der Wechsel“, deshalb sind bestimmte Entwicklungen im Gefahrgutrecht bereits absehbar. Folgende Themen stehen aktuell auf der Agenda der Gemeinsamen Tagung (Auswahl):

- **“Letzte Meile”**

Ziel: Freistellung für die Auslieferungen von Innenverpackungen aus LQ-Verpackungen bei Anbruchkommissionierung

- **Zuständige Behörde**

Ziel: Festlegung der zuständigen Behörden im internationalen Kontext durch Auslegung und wo erforderlich, durch Anpassung des Wortlauts (für Klassifizierung und Verpackungen soll möglichst nur eine Behörde – Behörde des Versandlandes – tätig werden, auch bei multimodalen Beförderungen)

- **Unfallbericht**

Ziel: Erweiterung des Unfallberichts, um auch Nutzung als Datenquelle für Risikomanagement zu erreichen

- **BLEVE**

Anforderungen an Hitzeschilde und automatische Feuerlöschsysteme wurden für das ADR angenommen. Weitere Arbeit in Bezug Betrachten von Risiken im Bahnverkehr

# Rechtliche Hinweise

*Dieser Leitfaden entbindet in keinem Fall von der Verpflichtung zur Beachtung der gesetzlichen Vorschriften. Der Leitfaden wurde mit großer Sorgfalt erstellt. Dennoch übernehmen die Verfasser und der Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI) keine Haftung für die Richtigkeit der Angaben, Hinweise, Ratschläge sowie für eventuelle Druckfehler. Aus etwaigen Folgen können deswegen keine Ansprüche weder gegen die Verfasser noch gegen den Verband der Chemischen Industrie e.V. geltend gemacht werden.*
*Das Urheberrecht dieses Leitfadens liegt beim VCI. Die vollständige und auszugsweise Verbreitung des Textes ist nur gestattet, wenn Titel und Urheber genannt werden.*

**Ansprechpartner: Tilman Benzing**

Bereich Forschung und Technik
Abteilung Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr
**T** +49 69 2556- 1414 | **E** tbenzing@vci.de

**Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI**
Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | Datenschutzhinweis | Compliance-Leitfaden | Transparenz

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

*Der VCI ist Europas größter Verband für Chemie und Pharma. Mit seinen 22 Fach- und 7 Landesverbänden repräsentiert er die Interessen von rund 2.000 Unternehmen – vom Global Player bis zum hoch spezialisierten Mittelständler. Mit 230 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2025 und rund 545.000 Beschäftigten in Deutschland zählen die Mitgliedsunternehmen des VCI zu den stärksten Treibern für Innovation, Wohlstand und Zukunft. Für eine starke chemisch-pharmazeutische Industrie von heute und morgen ist der VCI in Deutschland, in Europa und weltweit aktiv.*