

## Leitfaden

---

### **ADR 2025**

Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

**Die wichtigsten Änderungen der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter  
auf der Straße im Überblick**

**DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.**

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24

10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)  
[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [twitter.com/DSLVL\\_Berlin](https://twitter.com/DSLVL_Berlin)

Kontakt: Tatjana Kronenbürger  
Leiterin Qualifikation und Berufliche Bildung | Gefahrgutlogistik

E-Mail: [TKronenbuenger@dslv.spediteure.de](mailto:TKronenbuenger@dslv.spediteure.de)

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

23. August 2024

Die in diesem Leitfaden bereitgestellten Informationen wurden sorgfältig recherchiert, geprüft und verarbeitet. Jedoch kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass alle Angaben zu jeder Zeit vollständig, richtig und in letzter Aktualität dargestellt sind. Der DSLVL weist ausdrücklich darauf hin, dass dieser Leitfaden nur allgemeine Informationen enthält und auf keinen Fall die rechtliche oder sonstige Beratung für Maßnahmen im Einzelfall ersetzt, die auf der Grundlage der in diesem Leitfaden enthaltenen Fachinformationen ergriffen werden. Soweit es sich nicht um vorsätzliche oder grob fahrlässige falsche Informationen handelt, ist eine Haftung des DSLVL ausgeschlossen.

Die Inhalte dieses Leitfadens sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verfassers unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Mikroverfilmungen, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

# Inhaltsverzeichnis

<b>VORWORT</b> .....	<b>5</b>
<b>EINFÜHRUNG</b> .....	<b>5</b>
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 1 – ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN</b> .....	<b>6</b>
Geltungsbereich und Anwendbarkeit .....	6
1.1.3.6. Freistellungen in Zusammenhang mit Mengen, die je Beförderungseinheit befördert werden .....	6
1.1.3.6.2 Nichtanwendung von Vorschriften .....	6
1.1.3.6.3 Tabelle höchstzulässiger Mengen .....	6
1.2.1 Begriffsbestimmungen .....	7
1.4.2.1 Absender .....	7
1.4.3.3 Befüller .....	7
1.6 Übergangsvorschriften.....	7
Änderungen: .....	8
Streichungen (abgelaufene Übergangsvorschriften): .....	8
Neue Übergangsvorschriften: .....	9
1.8 Maßnahmen zur Kontrolle und zur sonstigen Unterstützung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften ...	10
<b>TEIL 2 – KLASSIFIZIERUNG</b> .....	<b>10</b>
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 3 – VERZEICHNIS DER GEFÄHRLICHEN GÜTER, SONDERVORSCHRIFTEN UND FREISTELLUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT BEGRENZTEN UND FREIGESTELLTEN MENGEN</b> .....	<b>11</b>
3.2 Verzeichnis der gefährlichen Güter (Tabelle A) .....	11
3.3 Sondervorschriften.....	14
Inhaltliche Änderungen ausgewählter Sondervorschriften .....	14
Neue Sondervorschriften .....	16
3.4 In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter .....	17
<b>3.4.1 GRUNDSATZ, VORSCHRIFTENGELTUNG</b> .....	<b>17</b>
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 4 – VORSCHRIFTEN FÜR DIE VERWENDUNG VON VERPACKUNGEN, GROßPACKMITTELN (IBC), GROßVERPACKUNGEN UND TANKS</b> .....	<b>17</b>
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 5 – VORSCHRIFTEN FÜR DEN VERSAND</b> .....	<b>18</b>
5.2 Kennzeichnung und Bezettelung.....	18
5.2.1.9.1 Kennzeichnungspflicht (Klarstellung).....	18
5.3.2 Kennzeichnung mit orangefarbenen Tafeln .....	18
5.3.2.1.3 [UN 1202, 1203, 1223, 1268, 1863] .....	18
5.4 Dokumentation .....	19
5.4.0.2 EDV-Zulässigkeit // Ergänzung .....	19

5.4.1.1.1 Beförderungspapier: Erforderliche Angaben, Reihenfolge .....	19
5.4.1.1.21 In besonderen Fällen geforderte Angaben, die in anderen Teilen des ADR festgelegt sind .....	20
5.4.1.2.2 Zusätzliche Vorschriften für die Klasse 2.....	20
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 6 – BAU- UND PRÜFVORSCHRIFTEN FÜR VERPACKUNGEN, GROßPACKMITTEL (IBC), GROßVERPACKUNGEN, TANKS UND SCHÜTTGUT-CONTAINER.....</b>	<b>20</b>
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 7 – VORSCHRIFTEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG, DIE BE- UND ENTLADUNG UND DIE HANDHABUNG .....</b>	<b>21</b>
7.2 Vorschriften für die Beförderung in Versandstücken .....	21
7.2.4 Sondervorschriften.....	21
7.3 Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung .....	21
7.3.1.1 Zulässigkeit lose Schüttung .....	21
7.3.3.2.7 Güter der Klasse 9 (Beförderung in loser Schüttung) .....	21
7.5 Vorschriften für die Be- und Entladung und für die Handhabung .....	22
7.5.11 Zusätzliche Vorschriften für bestimmte Klassen oder Güter .....	22
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 8 – VORSCHRIFTEN FÜR DIE FAHRZEUGBESATZUNGEN, DIE AUSRÜSTUNG, DEN BETRIEB DER FAHRZEUGE UND DIE DOKUMENTATION .....</b>	<b>22</b>
8.1 Allgemeine Vorschriften für die Beförderungseinheiten und das Bordgerät .....	22
8.1.2 Begleitpapiere .....	22
<b>ÄNDERUNGEN IN TEIL 9 – VORSCHRIFTEN FÜR DEN BAU UND DIE ZULASSUNG DER FAHRZEUGE.....</b>	<b>23</b>
9.2 Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen .....	23
<b>AUSBLICK 2027 .....</b>	<b>24</b>
<b>VERBANDSSTRUKTUR, LEISTUNGSPROFIL UND LEITLINIEN .....</b>	<b>26</b>

## Vorwort

Nach zwei Jahren treten am 1. Januar 2025 die neuen Gefahrgutvorschriften für die Straßenbeförderung (ADR), Eisenbahnbeförderung (RID) und für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen (ADN) in Kraft. Um ihre Prozesse frühzeitig an die bevorstehenden Änderungen anpassen zu können, blicken die Unternehmen mit Spannung auf die anstehenden Rechtsänderungen. Dieser Leitfaden unterstützt hierbei den Anwender, er ersetzt jedoch nicht den Blick in die Vorschrift. Insgesamt bleiben die Auswirkungen der anstehenden Änderungen auf die Praxis der Speditions- und Logistikbranche sehr übersichtlich.

## Einführung

Die neuen Vorschriften, welche in diesem Leitfaden erörtert werden, basieren auf der jeweils geltenden Fassung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter, des UN-Handbuchs „Prüfungen und Kriterien“, des Global Harmonisierten Systems zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) sowie auf Änderungen und Korrekturen des für das ADR zuständigen UN-Gremiums, der UNECE-Arbeitsgruppe WP.15 sowie der Gemeinsamen Tagung (GT).

Allgemeine Übergangsfristen gestatten eine Anwendung des „ADR 2023“ (das heißt des bis zum 31. Dezember 2024 geltenden Rechts) bis zum 30. Juni 2025. Für neue technische Spezifikationen können darüber hinaus deutlich längere Übergangsfristen gelten. Im Regelfall bedeutet dies eine verbindliche Anwendung des ADR 2025 spätestens ab 1. Juli 2025.

Für den deutschen Geltungsbereich werden die Änderungen als 30. ADR-Änderungsverordnung im Herbst 2024 bekannt gemacht. Zu einem späteren Zeitpunkt werden sie rechtssystematisch durch eine Änderung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) in Deutschland verbindlich eingeführt.

Im Folgenden werden die aus Sicht der Spedition wichtigsten Änderungen besprochen. **Um einen Überblick über alle verabschiedeten Änderungen zu erhalten, empfiehlt sich ein Blick in die unten aufgeführten Dokumente.**

Der Leitfaden basiert im Wesentlichen auf den übersetzten, konsolidierten Texten der folgenden – durch die UNECE herausgegebenen – Dokumente, welche [hier](#) aufgerufen werden können (**bis „Draft amendments for entry into force on 1 January 2025“ runterscrollen“**). Die Dokumente enthalten das konsolidierte Verzeichnis der Änderungen, die von der Arbeitsgruppe bei ihrer 111., 112., 113., 114. und 115. Tagung angenommen wurden:

- ECE/TRANS/WP.15/258
- ECE/TRANS/WP.15/260
- ECE/TRANS/WP.15/262
- ECE/TRANS/WP.15/264 + ECE/TRANS/WP.15/265 (Aufstellung aller Änderungen)
- ECE/TRANS/WP.15/267 (Korrekturen und Ergänzungen zu WP.15/265)

## Änderungen in Teil 1 – Allgemeine Vorschriften

### Geltungsbereich und Anwendbarkeit

#### 1.1.3.6. Freistellungen in Zusammenhang mit Mengen, die je Beförderungseinheit befördert werden

##### 1.1.3.6.2 Nichtanwendung von Vorschriften

- Die Vorschriften des Kapitels 1.10 gelten bereits seit ADR 2023 **für alle Stoffe mit hohem Gefahrenpotenzial** der Klasse 1, auch wenn sie gemäß 1.1.3.6 befördert werden. Hierfür wurde im ADR 2023 jedoch eine entsprechende **Übergangsvorschrift 1.6.1.53** eingefügt, welche die Unternehmen noch bis zum 31. Dezember 2024 von der Anwendung der Vorschriften des Kapitels 1.10 mit Blick auf diese Güter, die bis zum 31. Dezember 2022 (ADR 2021) ohne Anwendung der Vorschriften des Kapitels 1.10 befördert werden konnten, befreit.
- Mit dem ADR 2025 gibt es in 1.1.3.6.2 durch **Wegfall der Übergangsvorschrift 1.6.1.53** nur noch den Bezug zur Klasse 1 über die Tabelle 1.10.3.1.2
- Unternehmen sollten genau prüfen, ob und welche gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial sie transportieren.
- **Beispiel:**  
1.4S: UN 0366, 0441, 0455, 0456, 0500, 0513:
  - Beförderungskategorie = 4 = ∞
  - Kapitel 1.10: > 0
- **Konsequenz: Für UN 0366, 0441, 0455, 0456, 0500, 0513 muss ein Sicherheitsplan nach 1.10.3.2 erstellt werden.** Es sei daran erinnert, dass Personen, die
  - Sicherheitspläne verantwortlich erstellen
  - Zugang zu den vollständigen Sicherheitsplänen haben gemäß § 18 Nummer 3 SÜFV sicherheitsüberprüft sein müssen. Weitere Informationen finden sich hier.

##### 1.1.3.6.3 Tabelle höchstzulässiger Mengen

- Anwendung der Freistellungsvorschriften auch auf folgende neue UN-Nummern:  
UN 3551 NATRIUM-IONEN-BATTERIEN mit einem organischen Elektrolyt  
UN 3552 NATRIUM-IONEN-BATTERIEN IN AUSTRÜSTUNGEN oder NATRIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT, mit einem organischen Elektrolyt  
UN 3554 GALLIUM IN HERGESTELLTEN GEGENSTÄNDEN  
UN 3559 EUERLÖSCHMITTEL-DISPERGIERVORRICHTUNGEN

### 1.2.1 Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmung „Füllungsgrad“ wird geändert in „Füllfaktor“ und erhält folgenden Wortlaut: „Das Verhältnis zwischen der Masse an Gas und der Masse an Wasser bei 15 °C, die das für die Verwendung vorbereitete Umschließungsmittel vollständig ausfüllen würde.“

Es wird eine neue Begriffsbestimmung „Füllungsgrad“ hinzugefügt: „Das Verhältnis zwischen dem Volumen des bei 15 °C in das Umschließungsmittel eingebrachten flüssigen oder festen Stoffes und dem Volumen des gebrauchsfertigen Umschließungsmittels, ausgedrückt in %.“

Somit wird die Terminologie „Füllfaktor“ und „Füllungsgrad“ in den gesamten Vorschriften einheitlich gestaltet. Dies bedeutet: Der Begriff „Füllfaktor“ bezieht sich auf die Befüllung mit Gas (Druckgefäße und Tanks) und der zweite Begriff (der neu eingeführte „Füllungsgrad“) auf die Befüllung mit flüssigen oder festen Stoffen (Versandstücke und Tanks).

#### 1.4.2.1 Absender

1.4.2.1.1 f) neu: bei Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase dafür zu sorgen, dass, sofern erforderlich, die tatsächliche Haltezeit bestimmt wird, oder bei ungereinigten leeren Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks dafür zu sorgen, dass der Druck ausreichend abgesenkt wird.

#### 1.4.3.3 Befüller

1.4.3.3.1 e) wird wie folgt geändert:

.... hat beim Befüllen des Tanks den zulässigen Füllungsgrad, den zulässigen Füllfaktor bzw. die zulässige Masse der Füllung je Liter Fassungsraum für das Füllgut einzuhalten; [...]

Diese Änderung resultiert aus der geänderten Begriffsbestimmung „Füllungsgrad“ in „Füllfaktor“.

### 1.6 Übergangsvorschriften

Die Übergangsfristen gestatten eine generelle Anwendung des ADR 2023 bis 30. Juni 2025. Für bestimmte, vor allem technische Regelungen können zum Teil noch längere Übergangsfristen in Anspruch genommen werden. In diesem Kapitel werden ausschließlich die relevanten Übergangsvorschriften detailliert aufgeführt.

Darüber hinaus weist der DSLIV darauf hin, dass hierbei auch Änderungen für die festverbundenen Tanks (1.6.3), Tankcontainer und ortsbeweglichen Tanks (1.6.4) vorgesehen sind. Da es für einige Gefahrgüter Umklassifizierungen gibt, die auch zu geänderten Anforderungen an den Tank des Fahrzeugs führen, mussten entsprechende Übergangsvorschriften zugelassen werden (siehe nachfolgende Tabelle). Für den Anwender bedeutet dies, „dort“ genau hinzusehen, wo im praktischen Betriebsablauf Übergangsfristen genutzt werden.

Streichungen	Änderungen	Neue Übergangsvorschriften
1.6.1.38	1.6.1.1	1.6.1.54
1.6.1.53	1.6.1.8	1.6.1.55
1.6.2.17	1.6.1.43	1.6.1.56
1.6.2.21	1.6.1.51	1.6.1.57
1.6.2.22	1.6.4.59	1.6.2.23
		1.6.2.24
		1.6.3.61
		1.6.4.65
		1.6.4.66
		1.6.5.4
		1.6.5.26
		1.6.5.27
		1.6.5.28

### Änderungen:

- **1.6.1.8** Noch vorhandene orangefarbene Tafeln, die den bis zum 31. Dezember 2004 geltenden Vorschriften des Unterabschnitts 5.3.2.2 entsprechen, dürfen nur noch bis zum 31. Dezember 2026 weiterverwendet werden [...].
- **1.6.1.51** Verlängerung der Übergangsvorschrift, die 2023 eingeführt wurde, für Farben und Druckfarben, die als umweltgefährdende Stoffe eingestuft sind (UN 3082 der Klasse 9). Bis 30.6.2027 weiterhin keine UN-zugelassenen Verpackungen erforderlich.
- **1.6.4.59** Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen, die vor dem 1. Juli 2033 gemäß den bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften des Kapitels 6.9 gebaut wurden, dürfen in Übereinstimmung mit den bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften des Kapitels 4.4 weiterverwendet werden (Klarstellung).

### Streichungen (abgelaufene Übergangsvorschriften):

- **1.6.1.53:** Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial der Klasse 1, die in Versandstücken in einer Beförderungseinheit in Mengen befördert werden, welche die in Unterabschnitt 1.1.3.6 angegebenen Mengen, die in Übereinstimmung mit dem bis zum 31. Dezember 2022 geltenden ersten Spiegelstrich des Absatzes 1.1.3.6.2 ohne

Anwendung der Vorschriften des Kapitels 1.10 befördert werden konnten, nicht überschreiten, dürfen bis zum 31. Dezember 2024 ohne Anwendung der Vorschriften des Kapitels 1.10 weiterbefördert werden (siehe Erläuterungen zu 1.1.3.6.2 im Leitfaden).

- **1.6.2.17:** Die bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften der Bem. 3 des Absatzes 6.2.1.6.1 dürfen bis zum 31. Dezember 2024 angewendet werden.

### Neue Übergangsvorschriften:

- **1.6.4.66** Ortsbewegliche Tanks, die vor dem 1. Januar 2027 nach den bis zum 31. Dezember 2024 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2025 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.7.4.15.1 (i) (iv) entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.

### Inhalt des Absatzes 6.7.4.15.1:

i) Haltezeiten – für jedes zur Beförderung im ortsbeweglichen Tank zugelassene tiefgekühlt verflüssigte Gas

- (i) vollständige Bezeichnung des tiefgekühlt verflüssigten Gases;
- (ii) Referenzhaltezeit (in Tagen oder Stunden)<sup>12</sup>;
- (iii) ursprünglicher Druck (in bar oder kPa (Überdruck))<sup>12</sup>;
- (iv) höchstzulässige Masse des eingefüllten Gases.**

**Hinweis:** Keine Notwendigkeit für Änderungen an bestehenden Tankschildern.

Die folgenden Übergangsvorschriften resultieren aus dem geänderten Teil 9 ADR:

- **1.6.5.4 (geändert)** „Hinsichtlich des Baus der Fahrzeuge AT bleiben die Vorschriften des Teils 9, die bis zum 31. Dezember 2024 in Kraft waren, bis zum 31. Dezember 2026 anwendbar.“

#### **Neu:**

- **1.6.5.26** Fahrzeuge, die erstmalig vor dem 1. Januar 2027 als Fahrzeuge AT zugelassen wurden (oder in Betrieb genommen wurden, sofern eine Zulassung zum Verkehr nicht zwingend vorgeschrieben ist) und nicht den Vorschriften des Unterabschnitts 9.2.4.2 für Kraftstoffbehälter entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.
- **1.6.5.27** Fahrzeuge, die erstmalig vor dem 1. Januar 2027 als Fahrzeuge AT zugelassen wurden (oder in Betrieb genommen wurden, sofern eine Zulassung zum Verkehr nicht zwingend vorgeschrieben ist) und nicht den Vorschriften des Unterabschnitts 9.2.4.4.2 für die Bewertung des wiederaufladbaren Energiespeichersystems entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.
- **1.6.5.28** Fahrzeuge, die erstmalig vor dem 1. Januar 2027 als Fahrzeuge AT zugelassen wurden (oder in Betrieb genommen wurden, sofern eine Zulassung zum Verkehr nicht zwingend vorgeschrieben ist) und nicht den Vorschriften des Absatzes 9.2.4.3.1 für Motoren entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.“

## 1.8 Maßnahmen zur Kontrolle und zur sonstigen Unterstützung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften

### ■ 1.8.3.2 Befreiung von Unternehmen (Sicherheitsberater):

In Absatz c) (bisheriger Absatz b)) folgende Änderungen vornehmen:

- "in der Beförderung gefährlicher Güter oder im mit dieser Beförderung zusammenhängenden" ändern in: "in dem Versenden oder der Beförderung gefährlicher Güter oder im damit zusammenhängenden".
- "innerstaatliche Beförderungen" ändern in:  
"das innerstaatliche Versenden oder die innerstaatliche Beförderung".

Es wurde versäumt, auch für den Versender die Möglichkeit der Freistellung von der Bestellung des Sicherheitsberaters einzubeziehen. Für Deutschland siehe GbV § 2 (1).

## Teil 2 – Klassifizierung

Obwohl sich Spediteure nach 1.4.2.1.1 a) zu vergewissern haben, dass die gefährlichen Güter gemäß Teil 2 klassifiziert sind (Plausibilitätsprüfung), so klassifizieren sie diese nicht selbst. Aus diesem Grund bedarf es keiner ausführlichen Besprechung aus Sicht der Spedition. Deshalb werden im Folgenden nur wenige nennenswerte Änderungen stichpunktartig aufgelistet:

- Erweiterung der Regelungen für Gegenstände in Abschnitt 2.1.5.2, die Batterien enthalten, um Natrium-Ionen-Batterien und -Zellen. Klarstellung mit Verweis auf die Sondervorschrift 310 für Gegenstände, die Batterien oder Zellen aus Kleinserien oder aus Vorserienprototyps beinhalten.
- Anpassung der Struktur der Abschnitte 2.2.9.1.7 und 2.2.9.1.7.1 (bisheriger Absatz 2.2.9.1.7) sowie Ergänzung der Kategorie der „Natrium-Ionen-Batterien“ in 2.2.9.1.7.2 (neu). Die Anforderung in 2.2.9.1.7.1 g), wonach die Hersteller und Vertreiber von Zellen und Batterien die Prüfbzusammenfassung zur Verfügung stellen, wird zudem präzisiert; hierbei handelt es sich um eine Klarstellung, dass die Prüfbzusammenfassung „jeder Stelle auf Anfrage“ zur Verfügung gestellt werden muss: *„Neue Bemerkung: Der Begriff «zur Verfügung stellen» bedeutet, dass Hersteller und nachfolgende Vertreiber sicherstellen, dass die Prüfbzusammenfassung zugänglich ist, damit der Absender oder andere Personen in der Lieferkette die Einhaltung der Vorschriften bestätigen können.“*
- To obtain a UN 38.3 Test Summary Report: <https://saft4u.saft.com/en/tsr>

## Änderungen in Teil 3 – Verzeichnis der gefährlichen Güter, Sondervorschriften und Freistellungen im Zusammenhang mit begrenzten und freigestellten Mengen

### 3.2 Verzeichnis der gefährlichen Güter (Tabelle A)

In der Tabelle A kommt es zu zahlreichen Anpassungen. Im Folgenden für ausgewählte UN-Nummern die Details:

UN-Nummer(n)	Spalte(n)	Änderung	Anmerkung
0331	11	<del>TP1</del>	Keine Notwendigkeit für Füllungsgrad.
1006, 1013, 1046, 1066	6	SV <del>653</del> 406	Erhöhung der begrenzten Menge auf 1.000 ml
1391, 3482	10, 11	T13, TP2, TP7, TP42	
1835		UN 1835 TETRAMETHYLAMMONIUMHYDROXID, <u>WÄSSERIGE LÖSUNG</u> -- > 2,5 % < 25 % TMAH, 8 ( <b>6.1</b> ), II, <u>SV 279 SV 408</u> -- ≤ 2,5 % TMAH, 8, III, <u>SV 408</u>	Änderung bei der Einstufung von TMAH.
2037	16	V14	Versandstücke
2672	6	<del>SV 543</del>	
2795	6	SV 401	Änderung i.V.m. Natrium-Ionen-Batterien
2870	4	UN 2870 in Geräten: †	VG gestrichen
3082	6	SV 650	Erleichterung für Abfälle
3090, 3091, 3480, 3481 und neu 3551, 3552	6	SV 677	„kritisch beschädigt“: zusätzliche Angabe im Beförderungspapier: „Beförderungskategorie 0“.
3101-3110	18	CV29	„Die Versandstücke müssen aufrecht stehen“.
3165	4	†	VG gestrichen

3171		Für 3171 bleibt übrig:  (Nass) BATTERIEBETRIEBENES FAHRZEUG  (Natriummetall) BATTERIEBETRIEBENES FAHRZEUG  (Nass) BATTERIEBETRIEBENES GERÄT  (Natriummetall) BATTERIEBETRIEBENES GERÄT	Für batteriebetriebene Fahrzeuge (Lithiumionen und Lithiummetall) gelten zukünftig neue UN 3566, 3557).
3292	2, 6	<del>NATRIUM</del> BATTERIEN, DIE METALLISCHES NATRIUM ODER NATRIUM-VERBINDUNGEN ENTHALTEN <del>oder NATRIUM</del> ZELLEN, DIE METALLISCHES NATRIUM ODER NATRIUM-VERBINDUNGEN ENTHALTEN // SV 401	
3423	zahlreiche	ändern in: "TETRAMETHYLAMMONIUMHYDROXID";  6.1 (8), III, SV 279, [...], T36	Revision der Einstufung von Tetramethylammoniumhydroxid, siehe auch UN 1835
3550	9b, 12, 13	MP18; <del>L10CH</del> ; <del>TU14</del> , <del>TE21</del>	

Des Weiteren wird es elf „neue“ UN-Nummern geben: 0514, 3551-3560. Von diesen sind acht UN-Nummern für Güter, die schon bisher Gefahrgut waren, allerdings eine andere UN-Nummer hatten (0514, 3553-3557, 3559, 3560) und drei für Güter, welche neu Gefahrgut geworden sind (3551, 3552, 3558):

<b>Neue Einträge</b>
<p>UN 0514 FEUERLÖSCHMITTEL-DISPERGIERVORRICHTUNGEN, 1.4S</p> <p>Besser bekannt als „pyrotechnische Aerosolfeuerlöscher“: Derzeit unter UN 0432 transportiert. Nun gibt es mit UN 0514 eine eigene UN-Nummer; „P1“ (keine Erlaubnis und kein Befähigungsschein).</p>
<p>UN 3551 NATRIUM-IONEN-BATTERIEN, 9</p>
<p>UN 3552 NATRIUM-IONEN-BATTERIEN IN AUSRÜSTUNGEN, 9 oder</p> <p>NATRIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSRÜSTUNGEN VERPACKT, 9</p> <p>Die Beförderung war bereits über M354 und RID 2/2023 möglich. Hier gelten dieselben Vorschriften wie für UN 3480 und 3481 + SV 400, 401 (neu)</p>
<p>UN 3553 DISILAN; bisher als UN 3161 VERFLÜSSIGTES GAS, ENTZÜNDBAR, N.A.G.</p>
<p>UN 3554 GALLIUM IN HERGESTELLTEN GEGENSTÄNDEN, 8, SV 366 (läuft nicht mehr über UN 3363 bzw. 3547)</p>
<p>UN 3555 TRIFLUORMETHYLTETRAZOLNATRIUMSALZ IN ACETON mit mindestens 68 Masse-% Aceton, 3, II</p> <p>Dieser Stoff wird nicht mehr als UN 3379 DESENSIBILISierter EXPLOSIVER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. transportiert.</p>
<p>UN 3556 FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, 9 (nicht mehr UN 3171)</p>
<p>UN 3557 FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH LITHIUM-METALL-BATTERIEN, 9 (nicht mehr UN 3171)</p>
<p>UN 3558 FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH NATRIUM-IONEN-BATTERIEN, 9</p>
<p>UN 3559 FEUERLÖSCHMITTEL-DISPERGIERVORRICHTUNGEN, 9</p> <p>Auch pyrotechnische Aerosolfeuerlöscher, aber diese haben einen Test mitgemacht, dass sie nicht in Klasse 1, sondern in Klasse 9 untergebracht werden können. Diese wurden bislang UN 3268 transportiert.</p>
<p>UN 3560 TETRAMETHYLAMMONIUMHYDROXID, WÄSSERIGE LÖSUNG, <math>\geq 25\%</math> TMAH: 6.1 (8), I, SV 279 SV 408. Die Lösung des hochtoxischen Ätzmittels muss mindestens 25 % Tetramethylammoniumhydroxid enthalten, um unter UN 3560 zu fallen. Lösungen mit weniger als 25% Tetramethylammoniumhydroxid fallen unter die bestehende UN-Nummer 1835, bei der die offizielle Benennung für die Beförderung angepasst wurde.</p>

### 3.3 Sondervorschriften

Die Änderungen in den Sondervorschriften enthalten neben zahlreichen redaktionellen Anpassungen auch einige Detailänderungen, die unter anderem mit den neuen Eintragungen zu Natrium-Ionen-Batterien zusammenhängen. Nachdem im Folgenden die jeweilig betroffenen Nummern der Sondervorschriften aufgeführt werden, folgt im Anschluss die Beschreibung der Inhalte für ausgewählte Sondervorschriften, die erwähnenswert sind.

**Geändert werden:** 188, 230, 252 280, 296, 310, 328, 348, 360, 363, 365, 366, 371, 376, 377, 379, 387, 388, 389, 392, 636, 650, 666, 667, 668, 669, 670.

**Neu sind:** 28, 400 bis 408, 677, 678.

**Gestrichen werden:** 532, 543, 644, 653.

#### Inhaltliche Änderungen ausgewählter Sondervorschriften

**SV 188** (UN 3090, 3091, 3480, 3481 und neu UN 3551, 3552)

**SV 230** (UN 3090, 3091, 3480, 3481 und neu UN 3551, 3552)

**SV 310** (UN 3090, 3091, 3480, 3481, 3537, 3538, 3540, 3541, 3546, 3547, 3548; 3551, 3552):

Der Anwendungsbereich wird auf weitere UN-Nummern (die Batterien enthalten können) ausgeweitet und es wird eine Bemerkung aufgenommen, in der neben den Prüfungen des Handbuchs Prüfungen und Kriterien auch andere Prüfungen im Rahmen der Produktentwicklung als Gründe für eine Freistellung zugelassen werden. Der erste Unterabsatz wird durch folgende Unterabsätze ersetzt.

„Zellen oder Batterien aus Produktionsserien von höchstens 100 Zellen oder Batterien oder Vorproduktionsprototypen von Zellen oder Batterien, sofern diese Prototypen für die Prüfung befördert werden, müssen den Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.7.1 mit Ausnahme der Absätze a), e) (vii), f) (iii), sofern anwendbar, f) (iv), sofern anwendbar, und g) entsprechen.

Bem. «Für die Prüfung befördert» umfasst unter anderem die im Handbuch Prüfungen und Kriterien Teil III Unterabschnitt 38.3 beschriebenen Prüfungen, Zusammenbauprüfungen und Produktleistungsprüfungen.

Diese Zellen und Batterien müssen gemäß Verpackungsanweisung P 910 des Unterabschnitts 4.1.4.1 bzw. Verpackungsanweisung LP 905 des Unterabschnitts 4.1.4.3 verpackt sein.

Gegenstände (UN-Nummer 3537, 3538, 3540, 3541, 3546, 3547 oder 3548) dürfen solche Zellen oder Batterien enthalten, vorausgesetzt, die anwendbaren Teile der Verpackungsanweisung P 006 des Unterabschnitts 4.1.4.1 bzw. der Verpackungsanweisung LP 03 des Unterabschnitts 4.1.4.3 werden erfüllt.“

**SV 360** (UN 3091, 3481, 3552), Abgrenzung zur UN 3171: Fahrzeuge, die nur durch Lithium-Metall, Lithium-Ionen oder Natrium-Ionen-Batterien angetrieben werden, müssen ~~der Eintragung UN 3171 Batteriebetriebenes Fahrzeug~~ den Eintragungen UN 3556 FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, UN 3557 FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH LITHIUM-METALL-BATTERIEN bzw. UN 3558 FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH NATRIUM-IONEN-BATTERIEN zugeordnet werden.

**SV 363 f)** (UN 3528, 3529, 3530): „[...] SV 363 f) (betr. UN 3528, 3529, 3530): ... Sofern in der Sondervorschrift 667 nichts anderes vorgesehen ist, müssen Lithiumbatterien müssen jedoch den Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.7.1 entsprechen, mit der Ausnahme, dass die Absätze - a) - e) (vii) - f) -- (iii) sofern anwendbar -- (iv) sofern anwendbar - g) nicht anwendbar sind, wenn - Batterien aus Produktionsserien von höchstens 100 Zellen oder Batterien - Vorproduktions-Prototypen von Zellen oder Batterien, sofern diese Prototypen für die Prüfung befördert werden, in Maschinen oder Motoren eingebaut sind.“

**SV 376** (UN 3090, 3091, 3480, 3481 und neu 3551, 3552): Redaktionelle Anpassungen an Natrium-Ionen-Zellen oder –Batterien; Streichung von „In beiden Fällen sind die Zellen und Batterien der Beförderungskategorie 0 zugeordnet“, da die SV 376 der UN-Modellvorschriften keine solche Regelung enthält (siehe neue SV 677). Zudem mit Blick auf die Kennzeichnung gilt, dass Versandstücke mit der Aufschrift „BESCHÄDIGTE/DEFEKTE LITHIUM-IONEN-BATTERIEN“, „BESCHÄDIGTE/DEFEKTE LITHIUM-METALL-BATTERIEN“ bzw. „BESCHÄDIGTE/DEFEKTE NATRIUMIONEN-BATTERIEN“ gekennzeichnet sein müssen.

**SV 377** (UN 3090, 3091, 3480, 3481 und neu UN 3551, 3552): [...] Die Versandstücke müssen mit der Aufschrift „LITHIUMBATTERIEN ZUR ENTSORGUNG“, „NATRIUMIONEN-BATTERIEN ZUR ENTSORGUNG“, „LITHIUMBATTERIEN ZUM RECYCLING“ bzw. „NATRIUM-IONEN-BATTERIEN ZUM RECYCLING“ gekennzeichnet sein.

**SV 636** (UN 3090, 3480 und neu UN 3551): Folgeänderung bezüglich Kennzeichnung.

**SV 666** (UN 3166, 3171 und neu 3556-3558): Als Ladung beförderte Fahrzeuge oder batteriebetriebene Geräte, auf die in der Sondervorschrift 388 Bezug genommen wird, sowie die in ihnen enthaltenen gefährlichen Güter, die für ihren Betrieb oder den Betrieb ihrer Einrichtungen dienen, unterliegen nicht den übrigen Vorschriften des ADR/RID/ADN, wenn folgende Vorschriften erfüllt sind:

[...]

e) neu Fahrzeuge, die vollständig von Verpackungen, Verschlüssen oder anderen Mitteln umschlossen sind, die eine leichte Identifizierung verhindern, unterliegen den Vorschriften für die Kennzeichnung und Bezettelung des Kapitels 5.2. Für Fahrzeuge mit Antrieb durch Natrium-Ionen-Batterien siehe alternativ die Sondervorschrift 404.

## Neue Sondervorschriften

### SV 400 (UN 3551, 3552):

„Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien sowie Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien in Ausrüstungen oder mit Ausrüstungen verpackt, die versandfertig vorbereitet und zur Beförderung aufgegeben werden, unterliegen nicht den übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN, wenn sie die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) die Zelle oder Batterie ist in einer Weise kurzgeschlossen, dass die Zelle oder Batterie keine elektrische Energie enthält. Der Kurzschluss der Zelle oder Batterie ist leicht nachprüfbar (z.B. Stromschiene zwischen den Polen);

b) jede Zelle oder Batterie entspricht den Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.7.2 a), b), d), e) und f);

c) jedes Versandstück ist in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 5.2.1.9 gekennzeichnet;

d) mit Ausnahme der Fälle, in denen die Zellen oder Batterien in Ausrüstungen eingebaut sind, ist jedes Versandstück in der Lage, einer Fallprüfung aus 1,2 m Höhe in beliebiger Ausrichtung standzuhalten, ohne dass die darin enthaltenen Zellen oder Batterien beschädigt werden, ohne dass sich der Inhalt so verschiebt, dass ein Kontakt von Batterie zu Batterie (oder von Zelle zu Zelle) möglich ist, und ohne dass der Inhalt austritt;

e) Zellen und Batterien, die in Ausrüstungen eingebaut sind, müssen gegen Beschädigung geschützt sein. Wenn Batterien in Ausrüstungen eingebaut sind, müssen die Ausrüstungen in widerstandsfähigen Außenverpackungen verpackt sein, die aus einem geeigneten Werkstoff gefertigt sind, der in Bezug auf den Fassungsraum der Verpackung und die beabsichtigte Verwendung der Verpackung ausreichend stark und dimensioniert ist, es sei denn, die Batterie ist durch die Ausrüstung, in der sie enthalten ist, selbst entsprechend geschützt;

f) jede Zelle, auch wenn sie Bestandteil einer Batterie ist, darf nur gefährliche Güter enthalten, die in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Kapitels 3.4 befördert werden dürfen, welche die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 7a angegebene Menge nicht überschreitet.“

### SV 404 (UN 3558):

„Fahrzeuge, die durch Natrium-Ionen-Batterien angetrieben werden und die keine anderen gefährlichen Güter enthalten, unterliegen nicht den übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN, wenn die Batterie in einer Weise kurzgeschlossen ist, dass die Batterie keine elektrische Energie enthält. Der Kurzschluss der Batterie muss leicht nachprüfbar sein (z. B. Stromschiene zwischen den Polen).“

**Die meisten dieser Änderungen sind für die Speditionsbranche von geringer Bedeutung, mit Ausnahme der folgenden neuen SV 677. Ab 2025 wird damit bereits bei Auftragseingang ersichtlich, dass es sich um kritisch beschädigte/defekte Zellen und Batterien handelt. Diese Änderung ist auf eine frühere Initiative des DSLV im Zusammenhang mit den UN-Modellvorschriften zurückzuführen:**

**SV 677** (UN 3090, 3091, 3480, 3481 und neu UN 3551, 3552 = "kritisch beschädigt"): „Zellen und Batterien, bei denen nach Sondervorschrift 376 festgestellt wurde, dass sie beschädigt oder defekt sind und unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer schnellen Zerlegung, gefährlichen Reaktion, Flammenbildung, gefährlichen Wärmeentwicklung oder einem gefährlichen Ausstoß giftiger, ätzender oder entzündbarer Gase oder Dämpfe neigen, sind der Beförderungskategorie 0 zuzuordnen. Im Beförderungspapier ist die Angabe „BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 376“ durch die Angabe „BEFÖRDERUNGSKATEGORIE 0“ zu ergänzen.“

### 3.4 In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter

#### 3.4.1 Grundsatz, Vorschriftengeltung

„[...] In derartigen begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter unterliegen keinen anderen Vorschriften des ADR mit Ausnahme der entsprechenden Vorschriften von:

[...]

h) Teil 8, Abschnitt 8.2.3, ...“

Hierdurch besteht kein Zweifel mehr, dass die Fahrer, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördern, eine Unterweisung nach 1.3 ADR benötigen.

## Änderungen in Teil 4 – Vorschriften für die Verwendung von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC), Großverpackungen und Tanks

Da Speditionen in der Regel keine Verpacker von gefährlichen Gütern sind, wird auf die detaillierte Erörterung der Änderungen in Teil 4 ADR verzichtet. Im Folgenden werden einige Änderungen jedoch stichpunktartig aufgelistet:

- Die Beförderung von Abfällen in Innenverpackungen unterschiedlicher Größe und Form wird erleichtert. Diese Abfälle, die flüssige oder feste Stoffe enthalten, dürfen in einer Außenverpackung zusammenverpackt werden, wenn die Bedingungen in 4.1.1.5.3 (neu) erfüllt sind. Die Außenverpackung muss die Leistungsanforderungen der Verpackungsgruppe I erfüllen (Prüfung für feste Stoffe) und in der Lage sein, flüssige Stoffe unter normalen Beförderungsbedingungen zurückzuhalten. Das

Beförderungspapier muss zusätzliche Angaben enthalten (5.4.1.1.3.3). Abfälle der Klassen 1, 2, 6.2 oder 7 und Gegenstände sind von diesen Vorschriften ausgenommen.

- Neue Vorschriften für Kunststoffverpackungen (Polyethylen) zur Beförderung von flüssigen Abfällen, wenn die genaue Zusammensetzung dieser Abfälle nicht bekannt ist (4.1.1.21.7).
- Durch die neue Bemerkung in 4.3.2.1.7 wird klargestellt, dass die Tankakte auch in elektronischer Form aufbewahrt werden darf.
- Anpassung von Verpackungsanweisungen mit Bezugnahme zu Abschnitt 5.5.3 (P 203, P 620 P 800, P 901).
- Neue Verpackungsanweisung P 912 für die UN-Nummern 3556, 3557, 3558 (Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antrieben).
- Neue TP in Abschnitt 4.2.5.3: „Ortsbewegliche Tanks sind für die Beförderung von Cäsium- oder Rubidiumdispersionen nicht zugelassen“.
- Abschnitte 4.2.3.7.1 und 4.3.3.5: Befreiung von der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit für Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks bei ausschließlicher Beförderung auf der Straße.

## Änderungen in Teil 5 – Vorschriften für den Versand

### 5.2 Kennzeichnung und Bezettelung

#### 5.2.1.9.1 Kennzeichnungspflicht (Klarstellung)

- Es wird geändert: „Lithiumzellen oder -batterien“ in „Lithiumzellen oder -batterien oder Natrium-Ionen-Zellen oder -Batterien“.
- Nach „SV 188“ wird eingefügt: „oder SV 400“ (neue SV 400: *„Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien sowie Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien in Ausrüstungen oder mit Ausrüstungen verpackt, die versandfertig vorbereitet und zur Beförderung aufgegeben werden, unterliegen nicht den übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN, wenn folgende Vorschriften erfüllt sind: [...]“*)

#### 5.3.2 Kennzeichnung mit orangefarbenen Tafeln

##### 5.3.2.1.3 [UN 1202, 1203, 1223, 1268, 1863]

- Anpassung an den vermehrt beförderten Stoff mit hohem Ethanol-Anteil, welcher UN 3475 zugeordnet werden muss: Aufnahme der UN 3475 bei der Privilegierung der Kennzeichnung von Tankfahrzeugen und zur Vermeidung von aufwendigen Kennzeichnungen der Tankabteile:

„Bei Tankfahrzeugen oder Beförderungseinheiten mit einem oder mehreren Tanks, in denen Stoffe der UN-Nummer 1202, 1203 ~~oder~~, 1223 oder 3475 Flugkraftstoff, welcher der UN-Nummer 1268 oder 1863 zugeordnet ist, aber keine anderen gefährlichen Güter befördert werden, müssen die in Abs. 5.3.2.1.2 vorgeschriebenen orangefarbenen Tafeln an den beiden Längsseiten nicht angebracht werden, wenn auf den gemäß Abs. 5.3.2.1.1 vorn und hinten angebrachten Tafeln die für den gefährlichsten beförderten Stoff, d.h.

a) für UN 3475

b) bei Abwesenheit der UN 3475 für den Stoff mit dem niedrigsten Flammpunkt vorgeschriebene

- Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr
- UN-Nummer

angebracht sind.“

## 5.4 Dokumentation

### 5.4.0.2 EDV-Zulässigkeit // Ergänzung

- "Die in diesem Kapitel vorgeschriebenen Angaben in Bezug auf die beförderten gefährlichen Güter müssen während der Beförderung so verfügbar sein, dass die Güter je Wagen/Fahrzeug/Schiff und der Wagen/das Fahrzeug/ das Schiff in den Dokumenten identifiziert werden können." **Hinweis:** Diese Änderung ersetzt nach **Intervention des DSLV** die in der Frühjahrssitzung 2023 angenommene gleichlautende Änderung zu Unterabschnitt 5.4.0.1 (damals betraf dies noch die Papierdokumentation).
- Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN, Anlage A, Nummer 3 a) (i), c): [https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3B-RID/3Ba-RID-Guidelines/RID-20001-CE-d-guidelines\\_for\\_the\\_use\\_of\\_5\\_4\\_0\\_2.pdf](https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3B-RID/3Ba-RID-Guidelines/RID-20001-CE-d-guidelines_for_the_use_of_5_4_0_2.pdf)

#### 5.4.1.1.1 Beförderungspapier: Erforderliche Angaben, Reihenfolge

- 5.4.1.1.1 c) Änderung des dritten Spiegelstriches: „für Batterien der UN-Nummern 3090, 3091, 3480, 3481, 3551 und 3552 sowie für Fahrzeuge mit Batterieantrieb der UN-Nummern 3556, 3557 und 3558: die Nummer der Klasse «9».“  
Folgeänderungen zu den neuen UN-Nummern 3551, 3552, 3556, 3557 3558.

#### 5.4.1.1.21 In besonderen Fällen geforderte Angaben, die in anderen Teilen des ADR festgelegt sind

- Bereits für das ADR 2023 wurde nach **Intervention des DSLV** eine entsprechende Änderung angenommen, die nun für 2025 präzisiert wird: In besonderen Fällen geforderte Angaben, die in anderen Teilen des ADR/RID/ADN festgelegt sind: Wenn nach Vorschriften in Kapitel 3.3, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 und 5.5 Angaben erforderlich sind, so sind diese in die Informationen für die Beförderung aufzunehmen.
- Sicherstellung des Informationsflusses seitens des „Auftraggebers des Absenders“ zum „Absender“ bzw. Beförderer gemäß § 17 (1) Nr. 2 i.V.m. § 18 (1) Nr. 8 GGvSEB.

#### 5.4.1.2.2 Zusätzliche Vorschriften für die Klasse 2

- Freistellung von der Berechnung der tatsächlichen Haltezeit bei der ausschließlichen Beförderung von Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks im Straßenverkehr (siehe neue Ergänzungen in den Unterabschnitten 4.2.3.7.1 und 4.3.3.5 ADR).
- 5.4.1.2.2 d) Für Tankcontainer oder ortsbewegliche Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss der Absender das Datum, an dem die tatsächliche Haltezeit endet, wie folgt im Beförderungspapier eintragen:  
«ENDE DER HALTEZEIT: ..... (TT/MM/JJJJ)».

**Ergänzung:**

Diese Vorschrift gilt nicht, wenn auf die Berechnung der aktuellen Haltezeit in Übereinstimmung mit Absatz 4.2.3.7.1 oder Unterabschnitt 4.3.3.5 verzichtet wird.

## Änderungen in Teil 6 – Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen, Tanks und Schüttgut-Container

Dieser Teil wendet sich überwiegend an Hersteller von Gefahrgutumschließungen. Diese Änderungen nehmen zwar einen großen Teil des ADR 2025 ein, sind aber für Speditionen weniger relevant.

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

### 7.2 Vorschriften für die Beförderung in Versandstücken

#### 7.2.4 Sondervorschriften

- V14 (Ergänzung Vorgaben bei Abfall-Gaspatronen UN 3037): Druckgaspackungen und Gaspatronen, die gemäß Kapitel 3.3 Sondervorschrift 327 für Wiederaufarbeitungs- oder Entsorgungszwecke befördert werden, dürfen nur in belüfteten oder offenen Fahrzeugen oder Containern befördert werden.

### 7.3 Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung

#### 7.3.1.1 Zulässigkeit lose Schüttung

- Neuer Wortlaut: „[...] Abgesehen hiervon dürfen ungereinigte leere Verpackungen in loser Schüttung befördert werden, sofern ~~diese Beförderungsart durch andere Vorschriften des ADR nicht ausdrücklich verboten ist~~ die gefährlichen Güter, die in ihnen enthalten waren, für diese Beförderungsart zugelassen sind. Die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (10) oder (17) für diese Güter aufgeführten Anweisungen für die Beförderung in loser Schüttung sind anzuwenden.“
- Nach alter Regelung sind alle leeren ungereinigten Verpackungen zur Beförderung in loser Schüttung zugelassen.
- Neue Regelung verfolgt das Ziel, die Beförderung leerer ungereinigter Verpackung nur dann zur Beförderung in loser Schüttung zuzulassen, wenn das Füllgut, das zuvor enthalten war, auch zur Beförderung in loser Schüttung zugelassen gewesen wäre.

#### 7.3.3.2.7 Güter der Klasse 9 (Beförderung in loser Schüttung)

- Neue AP 11 betreffend UN 3257 geschmolzenem Aluminium. Hierbei geht es um Tiegel, welche in Aluminiumgießereien transportiert werden (geringe Bedeutung für Spedition).
- Regelungen Anlage 3 GGVSEB werden in das ADR übernommen
- Neue AP 12 (UN 2212 und 2590 gemäß SV 678) // Asbest in loser Schüttung: Zukünftig sind sogenannte „Containersäcke“ vorgeschrieben, die besondere Anforderungen erfüllen müssen.

## 7.5 Vorschriften für die Be- und Entladung und für die Handhabung

### 7.5.11 Zusätzliche Vorschriften für bestimmte Klassen oder Güter

- CV 29 (neu): Die Versandstücke müssen aufrecht stehen (UN 3101-3110, 3555). Diese Vorgehensweise dürfte in der Praxis bereits gelebt werden. Dient hier der Information.
- CV 38 (neu) // UN 2212 und 2590 gemäß SV 678: „Die Ladeabteile dürfen keine scharfen Innenkanten (Innenstufen usw.) haben, die die Containersäcke beim Entladen aufreißen könnten. Sie müssen vor jedem Ladevorgang kontrolliert werden. Die Containersäcke müssen für die Beförderung vor jedem Befüllungsvorgang in die Ladeabteile eingesetzt werden. Der äußere Bestandteil des Containersacks muss so ausgerichtet werden, dass der Schlitten des Reißverschlusses in geschlossenem Zustand an der Vorderseite des Ladeabteils ist. Nach dem Befüllen müssen die Containersäcke gemäß den Anweisungen des Herstellers verschlossen werden. Nach dem Beladen dürfen die Containersäcke nicht angehoben oder von einem Ladeabteil in ein anderes Ladeabteil umgeladen werden. In ein und dasselbe Ladeabteil dürfen nicht mehrere gefüllte Containersäcke verladen werden. Nach jedem Befüllungsvorgang und nach dem Verschließen müssen die äußeren Oberflächen der Containersäcke dekontaminiert werden. Das Entladen von Containersäcken, die in abnehmbaren Ladeabteilen befördert werden, erfolgt, wenn das Ladeabteil auf dem Boden steht. Es ist zulässig, Containersäcke, die mit freiem Asbest kontaminierte Abfälle aus Straßenbauarbeiten oder Böden enthalten, durch Kippen des Ladeabteils zu entladen, sofern ein gemeinsam zwischen dem Beförderer und dem Empfänger vereinbartes Entladeprotokoll eingehalten wird, um zu verhindern, dass die Containersäcke beim Entladen reißen. Das Protokoll muss sicherstellen, dass die Containersäcke während des Entladevorgangs nicht herunterfallen oder reißen.“

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

### 8.1 Allgemeine Vorschriften für die Beförderungseinheiten und das Bordgerät

#### 8.1.2 Begleitpapiere

- Änderung in 8.2.1.1 und 8.2.1.2 relevant für KEP-Dienste: Klarstellung, dass Fahrzeugpapiere im Führerhaus aufbewahrt werden sollten (wie bereits bei den schriftlichen Weisungen in Abschnitt 8.1.2.3 i.V.m. 5.4.3.1 geregelt).

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

### 9.2 Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen

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

Mit dem ADR 2025 sollen nun auch batteriebetriebene Fahrzeuge des Typs FL (für entzündbare Gase und Flüssigkeiten), Brennstoffzellenfahrzeuge der Typen AT und FL sowie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die Wasserstoff als Kraftstoff verwenden, der Typen AT und FL aufgenommen und mit alternativen Antrieben zulassungsfähig werden. Dies gilt, sofern es keine Einwände der Vertragsstaaten im Rahmen des Notifizierungsverfahrens gibt, ab 1. Januar 2025. Fahrzeuge der Typen EXII/EXIII zur Beförderung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff dürfen weiterhin nur mit Dieselmotoren angetrieben werden.

Bereits im Jahr 2022 hatte der DSLV darauf hingewiesen, dass die Arbeiten der WP.15-Arbeitsgruppe „Elektrifizierte Fahrzeuge“ ausschließlich die gemäß Kapitel 9.1 ADR regulierten Fahrzeuge betreffen, d.h. im Wesentlichen Tankfahrzeuge oder Fahrzeuge für die Beförderung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff (Klasse 1). Denn für diese gelten u. a. bestimmte Bedingungen für den Bau und Zulassung nach Abschnitt 9.2.1 ADR. Die Bemerkung zu Abschnitt 9.1.2 ADR bleibt unverändert.

Die Anforderungen nach Teil 9 ADR sind für verpackte Waren (Sprengstoffe ausgenommen) jedoch weitestgehend irrelevant, da diese in der Regel in nicht-regulierten Fahrzeugen, d.h. insbesondere Stückgutfahrzeugen, transportiert werden. **Die Anforderungen für andere Fahrzeuge als EX II, EX III, FL und AT** beschränken sich nämlich nach 9.2.1.1 ADR auf das Vorhandensein eines Geschwindigkeitsbegrenzers und eine Bremsanlage, die den ECE-Regelungen Nr. 89 und Nr. 13 entsprechen. Alternative Antriebstechniken und Gefahrgut sind also bereits nach heutiger Rechtslage keine Ausschlusskriterien, da nicht-ADR-regulierte Fahrzeuge in der Wahl ihres Antriebs frei sind.

## Ausblick 2027

Für die Weiterentwicklung der Gefahrgutvorschriften werden zurzeit u. a. folgende Themen im Hinblick auf das Jahr 2027 diskutiert:

- Online-Auffrischungsschulung für Fahrzeugführer (Fortsetzung der Arbeit der informellen Arbeitsgruppe E-Learning).
- Weiterentwicklung der Anforderungen nach Teil 9 im Hinblick auf die Verwendung von Fahrzeugen der Typen EXII/EXIII mit alternativen Antrieben.
- Vereinheitlichung der ADR-Fahrerprüfung: Bildung einer informellen Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Fragenkatalogs.



## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 141 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.