

## Leitfaden

---

### **ADR 2021**

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 63

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)

**September 2020**

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 DSLV 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 DSLV 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>4</b>
<b>Einführung</b> .....	<b>4</b>
<b>Änderungen in Teil 1 – Allgemeine Vorschriften</b> .....	<b>5</b>
Geltungsbereich und Anwendbarkeit .....	5
1.2 Begriffsbestimmungen .....	6
1.4 Sicherheitspflichten der Beteiligten .....	6
1.6 Übergangsvorschriften .....	6
1.8 Maßnahmen zur Kontrolle der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften .....	7
1.10 Vorschriften für die Sicherung .....	7
<b>Teil 2 – Klassifizierung</b> .....	<b>8</b>
<b>Änderungen in Teil 3 – Verzeichnis der gefährlichen Güter, Sondervorschriften und Freistellungen im Zusammenhang mit begrenzten und freigestellten Mengen</b> .....	<b>9</b>
3.3 Sondervorschriften.....	10
<b>Änderungen in Teil 4 – Vorschriften für die Verwendung von Verpackungen und Tanks</b> ...	<b>12</b>
4.1 Verwendung von Verpackungen, einschließlich IBC und Großverpackungen.....	12
4.2 Verwendung von ortsbeweglichen Tanks und von UN-Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC).....	13
<b>Änderungen in Teil 5 – Vorschriften für den Versand</b> .....	<b>14</b>
5.2 Kennzeichnung und Bezettelung.....	14
5.4 Dokumentation .....	15
5.5 Sondervorschriften für den Versand.....	15
<b>Änderungen in Teil 6 – Bau und Prüfung für Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen und Tanks</b> .....	<b>16</b>
6.5 Großpackmittel IBC .....	17
6.7 Ortbewegliche Tanks, UN-MEGC.....	17
6.8 Tanks aus Metall, Batterie-Fahrzeuge, MEGC.....	18
<b>Änderungen in Teil 7 – Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung</b> .....	<b>18</b>
7.1 Allgemeine Vorschriften und Sondervorschriften für die Temperaturkontrolle.....	18
7.5 Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung.....	18
<b>Änderungen in Teil 8 – Vorschriften für die Fahrzeugbesatzung, die Ausrüstung, den Betrieb der Fahrzeuge und die Dokumentation</b> .....	<b>19</b>
8.2 Ausbildung der Fahrzeugbesatzung .....	19
8.5 Zusätzliche Vorschriften für besondere Klassen oder Güter .....	19
<b>Änderungen in Teil 9 – Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge</b> .....	<b>20</b>
9.1 Anwendungsbereich, Begriffe und Vorschriften für die Zulassung .....	20
<b>Ausblick 2023</b> .....	<b>20</b>
<b>Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien</b> .....	<b>21</b>

## Vorwort

Nach zwei Jahren treten am 1. Januar 2021 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. In zahlreichen Fällen handelt es sich um Klarstellungen oder sogenannte „kosmetische“ Anpassungen. Insgesamt lässt sich zusammenfassen, dass sich die Auswirkungen der anstehenden Änderungen auf die Praxis der Speditions- und Logistikbranche in Grenzen halten.

## 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 2019“ (das heißt des bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Rechts) bis zum 30. Juni 2021. Für neue technische Spezifikationen können darüber hinaus deutlich längere Übergangsfristen gelten. Im Regelfall bedeutet dies eine verbindliche Anwendung des ADR 2021 spätestens ab 1. Juli 2021.

Für den deutschen Geltungsbereich werden die Änderungen als 28. ADR-Änderungsverordnung 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 unter [hier](#) aufgerufen werden können.

Er enthält dementsprechend das gewünschte Verzeichnis der Änderungen, die von der Arbeitsgruppe bei ihrer 105., 106., und 107. Tagung angenommen wurden, siehe:

- ECE/TRANS/WP.15/244
- ECE/TRANS/WP.15/246

- ECE/TRANS/WP.15/248
- ECE/TRANS/WP.15/249/Add.1
- ECE/TRANS/WP.15/249/Corr.1

**Besonderheit für 2021:** Der Titel des ADR wird geändert und lautet zukünftig: “Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road”.

## Änderungen in Teil 1 – Allgemeine Vorschriften

### Geltungsbereich und Anwendbarkeit

#### 1.1.3.6.2 Nichtanwendung von Vorschriften

- [...] ohne, dass nachfolgende Vorschriften angewendet werden müssen: Kapitel 1.10, ausgenommen für explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der UN-Nummern 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500, **0512 und 0513** der Klasse 1 und ausgenommen freigestellte Versandstücke der UN-Nummern 2910 und 2911 der Klasse 7, sofern der Aktivitätswert den A<sub>2</sub>-Wert überschreitet.
- Tabelle 1.10.3.1.2: Ergänzung der neuen o.g. UN-Nummern in der Unterklasse 1.4

#### 1.1.3.6.3 Tabelle höchstzulässiger Mengen

- In Beförderungskategorie 0 wird in Klasse 6.2 die UN-Nummer 3549 neu aufgenommen. Die Freistellung laut Kapitel 1.1.3.6 ADR/RID darf nicht in Anspruch genommen werden.

#### 1.1.3.7 b) Freistellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie

- Gefährliche Güter (z.B. Lithiumbatterien), die in Geräten, wie Datensammlern und Ladungsortungseinrichtungen, enthalten sind, die an Versandstücken, Umverpackungen, Umverpackungen, Containern oder Ladeabteilen angebracht sind oder in diese eingesetzt sind, sind nicht mehr vollständig vom ADR befreit, sondern unterliegen den neuen Vorschriften des Unterabschnitts 5.5.4 ADR (Folgeänderung: Ausnahme für Lithiumbatterien, die z. B. in Datensammlern enthalten sind).

## 1.2 Begriffsbestimmungen

- Neue Begriffsbestimmung von "*Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks*": "*Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks: Das Unternehmen, in dessen Namen der Tankcontainer oder ortsbewegliche Tank betrieben wird.*" Die bisherige Definition hatte zu Unsicherheiten geführt, da das Unternehmen oftmals nicht am Betrieb des Tanks beteiligt war.
- Neue Begriffsbestimmung „IAEO-Regelung für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe“ mit Verweis auf die verschiedenen Regelungen.
- Klarstellende Änderung der Begriffsbestimmung „Temperatur der selbstbeschleunigenden Zersetzung“.

## 1.4 Sicherheitspflichten der Beteiligten

### 1.4.3.3 e) Befüller

- „[...] hat beim Befüllen des Tanks den **zulässigen** Füllungsgrad oder die **zulässige** Masse der Füllung je Liter Fassungsraum für das Füllgut einzuhalten.“ Dadurch wird der Befüller auch verpflichtet, den minimalen Füllungsgrad zu beachten.

## 1.6 Übergangsvorschriften

**Allgemeine Übergangsfristen** gestatten eine generelle Anwendung des ADR 2019 bis 30. Juni 2021. **Für bestimmte, vor allem technische Regelungen können zum Teil noch längere Übergangsfristen in Anspruch genommen werden:**

### Gestrichene Übergangsvorschriften

- **1.6.1.30:** Gefahrzettel vor 31. Dezember 2014 durften nur bis 30. Juni 2019 weiterverwendet werden.
- **1.6.1.36:** Vor dem 1. Januar 2014 ausgestellte ADR-Schulungsbescheinigungen, die den ab 1. Januar 2013 geltenden Vorschriften nicht entsprachen, durften bis zum Ende ihrer Gültigkeit weiterverwendet werden.
- **1.6.5.21:** Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge EX/III zur Beförderung explosiver Stoffe in Tanks, die vor dem 1. Juli 2019 gemäß den bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vorschriften nach 9.1.3.3 ausgestellt worden sind und keine Bemerkung betreffend die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit Abschnitt 9.7.9 enthalten, dürfen bis zur nächsten jährlichen technischen Untersuchung des Fahrzeugs weiterverwendet werden.
- **1.6.1.47:** Lithiumzellen/-batterien, welche die Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.7 g) nicht erfüllen, durften bis zum 31. Dezember 2019 befördert werden.

## Geänderte und neue Übergangsvorschriften

- **1.6.1.48 (neu):** „Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter, die vor dem 1. Juli 2021 gemäß dem bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Muster des Unterabschnitts 9.1.3.5 ausgestellt wurden, dürfen weiterverwendet werden.“ Wegen Wegfall „Europäisches“ vor „Übereinkommen“ im Muster der Bescheinigung.
- **1.6.3.16 und 1.6.4.18:** Übergangsvorschriften für Tanks hinsichtlich Aufbewahrung der Dokumente für die Tankakte.
- **1.6.3.100.2 (neu):** „Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen, die vor dem 1. Juli 2021 gemäß den bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2021 geltenden Vorschriften für die Kennzeichnung mit der Tankcodierung des Unterabschnitts 6.9.6.1 entsprechen, dürfen bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2021 vorzunehmenden wiederkehrenden Prüfung nach den bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Vorschriften gekennzeichnet sein.“
- **1.6.6 Versandstücke der Klasse 7:** Änderungen der Übergangsvorschriften sowie der Verweise auf die IAEO-Regelungen.

## 1.8 Maßnahmen zur Kontrolle der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften

### 1.8.5 Meldungen von Ereignissen mit gefährlichen Gütern

- Nach Unterabschnitt 1.8.5.1 muss **zukünftig auch der Entlader** bei schweren Unfällen sicherstellen, dass der zuständigen Behörde ein Bericht vorgelegt wird. Nach der heutigen Pflichtenverteilung in den Abschnitten 1.4.2 und 1.4.3 wird nun konsequenterweise auch der Entlader genannt.

## 1.10 Vorschriften für die Sicherung

### 1.10.3.1.2 Tabelle gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial

- Änderungen in der Tabelle: Innerhalb der Unterklasse 1.4 werden die UN-Nummern 0512 und 0513 und bei der Klasse 6.2 die UN-Nummer 3549 (medizinische Abfälle der Kategorie A) aufgenommen. Zudem wird neu die Unterklasse 1.6 (explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff) eingefügt. Für die Beförderung der Güter nach 1.10.3 müssen Sicherungspläne erstellt werden.

## Teil 2 – Klassifizierung

Obwohl der Spediteur sich nach 1.4.2.1.1 a) zu vergewissern hat, dass die gefährlichen Güter gemäß Teil 2 klassifiziert sind, so stuft er die gefährlichen Güter nicht selbst ein, sondern lässt sich die Richtigkeit in der Regel vertraglich bestätigen. Aus diesem Grund bedarf es hier keiner ausführlichen Besprechung aus Sicht der Spedition. Wenige Neuerungen sollen jedoch aufgeführt werden.

### 2.1.3.4.3 (neu)

- Neue Regelungen für gebrauchte Gegenstände: „2.1.3.4.3 Gebrauchte Gegenstände, wie z. B. Transformatoren und Kondensatoren, die eine in Absatz 2.1.3.4.2 genannte Lösung oder ein in Absatz 2.1.3.4.2 genanntes Gemisch enthalten, sind immer derselben Eintragung der Klasse 9 zuzuordnen, vorausgesetzt: **a)** sie enthalten darüber hinaus keine anderen gefährlichen Bestandteile mit Ausnahme von polyhalogenierten Dibenzodioxinen und -furanen der Klasse 6.1 oder von Bestandteilen der Verpackungsgruppe III der Klasse 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 oder 8 und **b)** sie weisen nicht die in Absatz 2.1.3.5.3 a) bis g) und i) angegebenen Gefahreigenschaften auf.“

### 2.1.3.8 Wasserverunreinigende Stoffe

- **Klarstellung**, dass für bestimmte gefährliche Güter die Zuordnung zu den UN-Nummern 3077 und 3082 **nur dann erfolgen darf**, wenn keine anderen Eintragungen der Klasse 9 anwendbar sind: „Stoffe der Klassen 1 bis 6.2, 8 und 9 mit Ausnahme von Stoffen der UN-Nummern 3077 und 3082, die den Kriterien des Absatzes 2.2.9.1.10 entsprechen, gelten zusätzlich zu ihren Gefahren der Klassen 1 bis 6.2, 8 und 9 als umweltgefährdender Stoff. Andere Stoffe, die den Kriterien keiner anderen Klasse **oder keines anderen Stoffes der Klasse 9**, aber den Kriterien des Absatzes 2.2.9.1.10 entsprechen, sind der UN-Nummer 3077 bzw. 3082 zuzuordnen. **D.h., wenn ein Stoff schon eine eigene UN-Nummer in Klasse 9 hat, so muss diese auch verwendet werden.**“

### 2.1.5 Klassifizierung von Gegenständen

- Änderung der Bemerkung: „Für Gegenstände, die keine offizielle Benennung für die Beförderung haben und die nur gefährliche Güter im Rahmen der in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 7a zugelassenen begrenzten Mengen enthalten, dürfen die UN-Nummer 3363 und die Sondervorschriften 301 und 672 des Kapitels 3.3 angewendet werden.“



**Klarstellung**, dass die Verwendung der UN-Nummer 3363 auch bei den Eintragungen der UN-Nummern 3537 bis 3548 möglich ist. Zu UN 3363 siehe auch 1.6.1.46 ADR.

### Unterabschnitt 2.3.2.1 Wärmebeständigkeitsprüfung Nitrocellulose (neuester Test)

- Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen (siehe Kapitel 3.3 neue SV 393 und 394): Änderungen zur Feststellung der Kriterien der Nitrocellulose über den Bergmann-Junk-Test oder Methylviolett-papier-Test.

Darüber hinaus finden sich in Teil 2 redaktionelle Änderungen und Ergänzungen, Veränderung von Definitionen und Beschreibungen, Neueintragungen etc. – es ergeben sich keine weiteren Änderungen, die erwähnt werden müssten.

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

### Abschnitt 3.1.2 Offizielle Benennung für die Beförderung

Unterabschnitt 3.1.2.8.1.4: Bei den UN-Nummern 3077 und 3082 **darf zukünftig die technische Benennung eine Benennung sein**, die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 2 in Großbuchstaben angegeben ist, vorausgesetzt, diese Benennung enthält nicht die Bezeichnung "N.A.G." und die Sondervorschrift 274 ist nicht zugeordnet. Es ist die Benennung zu verwenden, die den Stoff oder das Gemisch am **zutreffendsten beschreibt**, z. B.:

UN 3082 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (**FARBE**)

UN 3082 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (**PARFÜMERIE-ERZEUGNISSE**).  
Durch die Änderung kann nun die Benennung aus bisher namentlichen Zuordnungen mit eigenen UN-Nummern bei Stoffen verwendet werden.

### Tabelle A des Kapitels 3.2: Verzeichnis der gefährlichen Güter

- **Neue** UN-Nummern werden wie folgt aufgenommen:
  - UN 0511/UN 0512/UN 0513 – SPRENGKAPSELN, ELEKTRONISCH, programmierbar (Klassifizierungscode: 1.1 B, 1.4 B, 1.4. S)
  - UN 3549 MEDIZINISCHE ABFÄLLE, KATEGORIE A, GEFÄHRLICH FÜR MENSCHEN, fest oder MEDIZINISCHE ABFÄLLE, KATEGORIE A, nur GEFÄHRLICH FÜR TIERE, fest (Klassifizierungscode: I3)

### 3.3 Sondervorschriften

In diesem Kapitel werden die **wichtigsten** Änderungen in den Sondervorschriften erläutert. **Änderungen** gab es vor allem in den folgenden Sondervorschriften:

169, 188, 237, 241, 249, 301, 309, 327, 356, 360, 363, 370, 376, 377, 379, 386, 388, 392, 594, 653, 658, 667, 671, 672. **Neue** Sondervorschriften: 390, 393, 394

#### Inhaltliche Änderungen ausgewählter Sondervorschriften

##### Sondervorschrift 301 (UN 3363)

- „Diese Eintragung gilt nur für **Gegenstände**, wie Maschinen, Geräte oder Einrichtungen, die gefährliche Güter als Rückstände oder als Bestandteil der Gegenstände enthalten.“ Es handelt sich lediglich um eine klarstellende Anpassung an 2.1.5.1 Satz 2 ADR/RID.“

##### Sondervorschrift 327 (UN 1950, UN 2037)

- Die Anwendung der SV 327 wurde für Gaspatronen (UN 2037) erweitert, um auch eine Entsorgung zu ermöglichen.

##### Sondervorschrift 360 (UN 3091, UN 3481)

- **Klarstellende Ergänzung:** "Lithiumbatterien, die in einer Güterbeförderungseinheit eingebaut sind und die nur dafür ausgelegt sind, Energie außerhalb der Güterbeförderungseinheit bereitzustellen, müssen der Eintragung UN 3536 LITHIUMBATTERIEN, IN GÜTERBEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT, Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien zugeordnet werden."

##### Sondervorschrift 363 (UN 3528, 3529, 3530)

- Änderung I): Wenn der Motor oder die Maschine im Falle der UN-Nummern 3528 und 3530 mehr als 1000 Liter flüssige Brennstoffe enthält oder wenn der Brennstoffbehälter im Falle der UN-Nummer 3529 einen mit Wasser ausgelitterten Fassungsraum von mehr als 1000 Litern hat,
  - ist ein Beförderungspapier gemäß Abschnitt 5.4.1 erforderlich. In diesem Beförderungspapier ist zusätzlich zu vermerken:  
„BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 363“
  - müssen bei Beförderungen, **bei denen Tunnel mit Beschränkungen durchfahren werden, an der Beförderungseinheit orangefarbene Tafeln** gemäß Abschnitt 5.3.2 angebracht sein und es gelten die Tunnelbeschränkungen gemäß Abschnitt 8.6.4.
- Das bedeutet, wenn **keine Tunnel** durchfahren werden, sind auch **keine orangefarbenen Tafeln** nach 5.3.2 erforderlich.

**Sondervorschrift 376 (UN 3090, UN 3091, UN 3480, UN 3481)**

- Bei der Beurteilung, ob eine Zelle oder Batterie beschädigt oder defekt ist, muss neu eine Einschätzung oder Bewertung auf der Grundlage von Sicherheitskriterien des Zellen-, Batterie- oder Produktherstellers oder eines technischen Sachverständigen mit Kenntnis der Sicherheitsmerkmale der Zelle oder Batterie durchgeführt werden.

**Sondervorschrift 388 (UN 3166, UN 3171)**

- Klarstellende Ergänzung wie in SV 360.

**Neue Sondervorschriften****Sondervorschrift 390 (UN 3091, UN 3481)**

- Wenn ein Versandstück eine Kombination aus Lithiumbatterien in Ausrüstungen und Lithiumbatterien, die mit Ausrüstungen verpackt sind, enthält, gelten folgende Vorschriften für Zwecke der Kennzeichnung des Versandstücks und der Dokumentation:
  - a) „Das Versandstück muss mit «UN 3091» bzw. «UN 3481» gekennzeichnet sein. Wenn ein Versandstück sowohl Lithium-Ionen-Batterien als auch Lithium-Metall-Batterien enthält, die mit Ausrüstungen verpackt und in Ausrüstungen enthalten sind, muss das Versandstück so gekennzeichnet sein, wie es für beide Batterietypen vorgeschrieben ist. Knopfzellen-Batterien, die in Ausrüstungen (einschließlich Platinen) eingebaut sind, müssen jedoch nicht berücksichtigt werden.
  - b) Im Beförderungspapier muss «UN 3091 LITHIUM-METALL-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT» bzw. «UN 3481 LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT» angegeben werden. Wenn das Versandstück sowohl Lithium-Metall-Batterien als auch Lithium-Ionen-Batterien enthält, die mit Ausrüstungen verpackt und in Ausrüstungen enthalten sind, muss im Beförderungspapier sowohl «UN 3091 LITHIUM-METALL-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT» als auch «UN 3481 LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT» angegeben werden.“
- **Hinweis:** Anpassung an ICAO-Vorschriften, um bestehende „Lücke“ zu schließen.

**Sondervorschrift 395 (UN 3549)**

- Diese Eintragung darf nur für feste medizinische Abfälle der Kategorie A verwendet werden, die zur Entsorgung befördert werden.

### Sondervorschrift 675 (UN 2211, UN 3314)

- Für Versandstücke, die diese gefährlichen Güter enthalten, gilt ein Zusammenladeverbot mit Stoffen und Gegenständen der Klasse 1, ausgenommen 1.4 S.

### 3.4 In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter

### 3.5 In freigestellten Mengen verpackte gefährliche Güter

In den Kapiteln 3.4 und 3.5 liegen **keine** nennenswerten Änderungen vor.

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

### 4.1 Verwendung von Verpackungen, einschließlich IBC und Großverpackungen

#### 4.1.1.3 Bauart

- 4.1.1.3.2 (neu): Klarstellung, dass Verpackungen mit einer oder mehreren erfolgreich geprüften Bauarten entsprechen und mit mehreren Kennzeichen versehen sein dürfen.

#### 4.1.4 Verpackungsanweisungen

- **P 003, PP 32, PP 96:** Der SV PP 32, die für Gegenstände eine unverpackte Beförderung zulässt, werden nun Gegenstände der UN 3164 hinzugefügt. Zudem wird P 003 eine neue PP 96 für Abfall-Gaspatronen der UN 2037 hinzugefügt.
- **P 206, PP 97:** Laut der neuen SV PP 97 dürfen Stoffe der UN 3500 in Großflaschen von höchstens 450 Liter befördert werden. Für die der UN 3500 zugeordneten Feuerlöschmittel beträgt die höchstzulässige Frist für die wiederkehrende Prüfung 10 Jahre (anstatt nach 5 Jahren).
- **P 400/P 404:** Änderung, mit dem Ziel eine erhöhte Sicherheit für die Innenverpackung, wie z. B. in P 601 durch Änderung der Anforderungen an die Verschlüsse zu erreichen
- **P 622:** Neue Verpackungsanweisung für Abfälle der neuen UN-Nummer 3549, die zur Entsorgung befördert werden.
- **P 801/P801 a:** Die P 801 beinhaltet nun auch die Regelungen für gebrauchte Batterien (Akkumulatoren), der UN-Nummern 2794, 2795, 2800 und 3028, die bisher in P 801 a geregelt waren. Durch die Streichung von P 801 a sind auch Behälter ohne festen Deckel zulässig.

- **P 903:** Es wird ein neuer Absatz 5 für Verpackungen, **die sowohl** Zellen oder Batterien, die mit Ausrüstungen verpackt sind, **als auch** Zellen oder Batterien in Ausrüstungen enthalten. Damit bestehen nun neue Möglichkeiten für die Beförderung (Anlehnung an ICAO Special Provision A 181).

#### 4.1.4.3 Anweisungen für die Verwendung von Großverpackungen

- **LP 200:** Wie für Druckgaspackungen (UN 1950) ist zukünftig auch für die Gaspatronen (UN 2037) eine Beförderung in Großverpackungen zulässig. Folgeänderung für SV L 2.
- **LP 622 (neu):** Die neue Anweisung gilt für die UN-Nummer 3549 (MEDIZINISCHE ABFÄLLE, KATEGORIE A, GEFÄHRLICH FÜR MENSCHEN, fest oder MEDIZINISCHE ABFÄLLE, KATEGORIE A, nur GEFÄHRLICH FÜR TIERE, fest), die zur Entsorgung befördert wird.

#### 4.1.9 Besonderen Vorschriften für das Verpacken von radioaktiven Stoffen

- 4.1.9.1.8: Vor jeder Beförderung eines Versandstücks ist sicherzustellen, dass alle in den zutreffenden Vorschriften des ADR und in den anwendbaren Zulassungszeugnissen festgelegten Anforderungen erfüllt worden sind. **Hier neuer Buchstabe e):** „Für Versandstücke, **die nach der Lagerung für die Beförderung verwendet werden sollen, muss sichergestellt sein**, dass alle Verpackungsbestandteile und der radioaktive Inhalt während der Lagerung in einem solchen Zustand erhalten wurden, dass alle in den zutreffenden Vorschriften des ADR und in den anwendbaren Zulassungszeugnissen festgelegten Anforderungen erfüllt worden sind.“
- 4.1.9.2.4: Unter bestimmten **Bedingungen** dürfen zukünftig auch SCO-III-Gegenstände **unverpackt** befördert werden.

#### 4.2 Verwendung von ortsbeweglichen Tanks und von UN-Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC)

- 4.2.3.7.3 (neu): Das Datum, an dem die tatsächliche Haltezeit endet, muss im Beförderungspapier angegeben werden (Klarstellung, siehe Absatz 5.4.1.2.2 d).

## Änderungen in Teil 5 – Vorschriften für den Versand

### 5.2 Kennzeichnung und Bezettelung

#### 5.2.1.7.6 Strahlensymbol (Kennzeichnung mit der Verpackungsspezifikation)

- Ergänzung in 5.2.1.7.6: „Jedes Kennzeichen auf dem Versandstück, das in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Absätze 5.2.1.7.4, Buchstaben a) und b) und 5.2.1.7.5 Buchstabe c) in Bezug auf die Art des Versandstücks angebracht wurde (Anmerkung: z. B. Typ A oder Typ B(U)) **und sich nicht auf die der Sendung zugeordnete UN-Nr. und offizielle Benennung für die Beförderung bezieht, muss entfernt oder abgedeckt werden.**“

Heute werden häufig prüfpflichtige Versandstücke Typ IP-2 oder Typ A als sogenannte freigestellte Versandstücke nach UN 2910 befördert, die dann entsprechend UN 2910 gemäß 5.1.5.4.1 ADR gekennzeichnet sind:

- a) UN-Nummer 2910
- b) Angabe des Absenders und/oder des Empfängers und
- c) höchstzulässigen Bruttomasse, sofern diese 50 kg überschreitet.

Da unabhängig von UN 2910 jedoch ein Typ A-Versandstück verwendet wird, ist auch die Verpackungsspezifikation „Typ A“ aufgebracht.

**Beispiel:** Wenn ein mit der Verpackungsspezifikation Typ A (UN 2915) oder Typ B (U) gekennzeichnetes Versandstück nach UN 2908 oder UN 2910 (freigestelltes Versandstück) befördert wird, so ist die **Kennzeichnung entsprechend der Neuregelung zukünftig zu entfernen oder abzudecken.**

**Hinweis:** Ob die Neuregelung tatsächlich auch für freigestellte Versandstücke gilt, befindet sich allerdings noch in Klärung.

#### 5.2.1.9.2 Kennzeichen für Lithiumbatterien

- Verkleinerungsmöglichkeit, um Verpackungsmaterial zu sparen: Die Mindestabmessungen für das Kennzeichen für Lithiumbatterien müssen zukünftig nur noch 100 mm in Breite und Höhe betragen.
- Wenn es die Versandstückgröße erfordert, dürfen/darf die Abmessungen/Linienbreite zukünftig auf bis zu 100 mm in der Breite und 70 mm in der Höhe reduziert werden.

## 5.4 Dokumentation

### 5.4.1.1.1 k) Beförderungspapier: Erforderliche Angaben

- Bei Beförderungen, bei denen Tunnel mit Beschränkungen für die Durchfahrt von Fahrzeugen mit Gefahrgut durchfahren werden, muss der Tunnelbeschränkungscode oder **zukünftig auch der Vermerk „(-)“** (3.2 Tabelle A, Spalte 15) angegeben sein. Hiermit ist eine Angabe im Beförderungspapier auch notwendig, wenn keine Tunnelbeschränkung vorliegt, sondern „(-)“ genannt ist. Da nämlich der Vermerk "(-)" nicht ausdrücklich vorgeschrieben war, enthielt das Beförderungspapier keine Informationen, die es den Kontrollbehörden und den Beförderern ermöglichte, zu entscheiden, ob eine mit orangefarbener Tafel gekennzeichnete Ladung in einen Tunnel, der Beschränkungen unterliegt, einfahren darf. Die erforderliche Angabe hängt nicht mehr davon ab, ob im Voraus bekannt ist, dass die Beförderung durch den Tunnel führt. **In der Praxis** wird der Tunnelcode, sofern vorhanden, in der Regel angegeben, unabhängig davon, ob ein Tunnel durchfahren wird.

### 5.4.1.2.2 d) Zusätzliche Vorschriften für die Klasse 2

- Wie bei Tankcontainern muss zukünftig auch bei ortsbeweglichen Tanks im Beförderungspapier das Datum angegeben werden, an dem die tatsächliche Haltezeit des tiefgekühlt verflüssigten Gases endet.

## 5.5 Sondervorschriften für den Versand

### Anpassung der Vorschriften für Trockeneis

#### 5.5.3 Sondervorschriften für die Beförderung von Trockeneis und für Versandstücke, Fahrzeuge und Container mit Stoffen, die bei der Verwendung zu Kühl- oder Konditionierungszwecken ein Erstickungsrisiko darstellen können (wie Trockeneis (UN 1845), Stickstoff, tiefgekühlt, flüssig (UN 1977) oder Argon, tiefgekühlt, flüssig (UN 1951) oder Stickstoff (Klarstellung))

Mit dem RID/ADR/ADN 2017 wurde der Anwendungsbereich des Abschnitts 5.5.3 in Unterabschnitt 5.5.3.1 für Trockeneis (UN 1845) auch auf Beförderungen ausgeweitet, welche nur Trockeneis als Sendung und nicht als Kühl- oder Konditionierungsmittel enthalten.

Die Kennzeichnung von Versandstücken in Unterabschnitt 5.5.3.4 ist per Definition allerdings nur für solche vorgeschrieben, die ein Kühl- oder Konditionierungsmittel enthalten. Wird Trockeneis aber als reine Sendung befördert, trifft dieser Unterabschnitt für die Kennzeichnung von Versandstücken nicht zu. Folglich muss mit Stand 2019 zwar ein Versandstück, das im Extremfall nur ein einziges Element Trockeneis zur Kühlung von Lebensmitteln enthält,

mit einer Kennzeichnung versehen sein. Dagegen muss ein Versandstück, welches Trockeneis als Sendung enthält, unabhängig von der Menge gar nicht gekennzeichnet werden. Hier bestand **Korrekturbedarf**.

- Folgeänderungen: Unterabschnitt 5.5.3 ADR erfolgt die Ergänzung von „UN 1845“ an den entsprechenden Stellen sowie in 5.5.3.4.1 hinsichtlich der Kennzeichnung: Demnach müssen Versandstücke, die UN 1845 als Sendung enthalten, mit der Angabe „KOHLENDIOXID, FEST“ oder „TROCKENEIS“ gekennzeichnet sein.

#### **5.5.4 Gefährliche Güter in Geräten, die während der Beförderung verwendet werden oder für eine Verwendung während der Beförderung bestimmt sind und die an Versandstücken, Umverpackungen, Containern oder Ladeabteilen angebracht sind oder in diese eingesetzt sind**

- Gefährliche Güter (z.B. Lithiumbatterien, Brennstoffzellen-Kartuschen), die in Geräten, wie Datensammlern und Ladungsortungseinrichtungen, enthalten sind, die an Versandstücken, Umverpackungen, Umverpackungen, Containern oder Ladeabteilen angebracht sind oder in diese eingesetzt sind, sind nicht mehr vollständig vom ADR befreit, sondern unterliegen den neuen Vorschriften in 5.5.4 ADR.

Folgendes muss erfüllt werden:

- das Gerät muss während der Beförderung verwendet oder für eine Verwendung während der Beförderung bestimmt sein;
- die enthaltenen gefährlichen Güter müssen den im RID/ADR/ADN festgelegten Bau- und Prüfvorschriften entsprechen und
- das Gerät muss den Stößen und Beanspruchungen standhalten können, die normalerweise während der Beförderung auftreten.

Die Anforderungen spielen vor allem für den Gefahrguttransport im Seeverkehr eine bedeutende Rolle.

### **Änderungen in Teil 6 – Bau und Prüfung für Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen und Tanks**

Die Vorschriften in Teil 6 wenden sich überwiegend an Hersteller von Umschließungen und sind für Speditionsunternehmen weniger relevant. Aus diesem Grund wird Teil 6 in diesem Leitfaden nicht detailliert behandelt. Im Folgenden soll lediglich auf wenige Änderungen hingewiesen werden:



## 6.5 Großpackmittel IBC

### 6.5.2.2.4 Innenbehälter einer Kombinations-IBC-Bauart

- **Klarstellung** bzgl. Sichtbarkeit der Kennzeichen für Innenbehälter während der Beförderung: "[...] Sie müssen dauerhaft, lesbar und an einer Stelle angebracht sein, die nach dem Einbau des Innenbehälters in die äußere Umhüllung für die Prüfung leicht zugänglich ist. Wenn die Kennzeichen auf dem Innenbehälter wegen der Auslegung der äußeren Umhüllung für die Prüfung nicht leicht zugänglich sind, muss ein Duplikat der auf dem Innenbehälter vorgeschriebenen Kennzeichen auf der äußeren Umhüllung angebracht werden, dem der Wortlaut «Innenbehälter» vorangestellt ist. Dieses Duplikat muss dauerhaft, lesbar und an einer Stelle angebracht sein, die für die Prüfung leicht zugänglich ist."

## 6.7 Ortbewegliche Tanks, UN-MEGC

### 6.7.2.19.6 Prüfung und Befüllung von ortbeweglichen Tanks nach Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung

- 6.7.2.19.6.2 Benutzungsverbot (neu): Sofern keine anderen Vorschriften vorliegen, dürfen ortsbewegliche Tanks, die den Zeitrahmen für ihre geplante wiederkehrende 5-Jahres- oder 2,5-Jahres-Prüfung überschritten haben, nur dann befüllt und zur Beförderung aufgegeben werden, wenn eine neue wiederkehrende 5-Jahres-Prüfung gemäß Absatz 6.7.2.19.4 durchgeführt wird (Ortsbewegliche Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 1 und 3 bis 9).
- 6.7.3.15.6.2 (neu): siehe die gleiche Regelung für ortsbewegliche Tanks zur Beförderung von nicht tiefgekühlt verflüssigten Gasen.
- 6.7.4.14.6.2 (neu): siehe die gleiche Regelung für ortsbewegliche Tanks zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen.  
Es handelt sich um **Klarstellungen**.

Darüber hinaus handelt es sich in Teil 6 um redaktionelle Änderungen, Veränderung in verschiedenen Anforderungen und spezifische Ergänzungen im Tankbereich. Da diese Änderungen teilweise sehr speziell sind, sollten sich Interessierte Kreise mit diesem Teil separat beschäftigen.

## 6.8 Tanks aus Metall, Batterie-Fahrzeuge, MEGC

### 6.8.2.6. Vorschriften für Tanks, die nach in Bezug genommenen Normen ausgelegt, gebaut und geprüft sind

- Änderungen bei den in Bezug genommenen Normen

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

### 7.1 Allgemeine Vorschriften und Sondervorschriften für die Temperaturkontrolle

#### 7.1.3 CSC-Konformität von Großcontainern, ortsbeweglichen Tanks und Tankcontainern

Ziel der Änderung ist es, die Verweise auf die technische Dokumentation der UIC in Bezug auf den kombinierten Verkehr anzupassen. Vor allem für Unternehmen mit eigenem Equipment relevant:

- Neue Anforderungen „Großcontainer, ortsbewegliche Tanks, MEGC und Tankcontainer, die unter die Definition «Container» des CSC in der jeweils geänderten Fassung oder der von der UIC veröffentlichten IRS 50591 («Wechselbehälter für den horizontalen Umschlag – Technische Bedingungen für den Einsatz im internationalen Verkehr»)1) und IRS 50592 («Intermodale Ladeeinheiten für Vertikalumschlag, außer Sattelanhänger, zur Beförderung auf Wagen – Mindestanforderungen»)2) fallen, dürfen für die Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn der Großcontainer oder der Rahmen des ortsbeweglichen Tanks, des MEGC oder des Tankcontainers den Bestimmungen des CSC oder den Bestimmungen der IRS 50591 und IRS 50592 der UIC entspricht.

1) Erste Fassung der ab 1. Juni 2020 geltenden IRS (International Railway Solution).

2) Zweite Fassung der ab 1. Dezember 2020 geltenden IRS (International Railway Solution)."

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

#### 7.5.11 Zusätzliche Vorschriften für bestimmte Klassen und Güter

- CV 33: Für SCO-III Gegenstände dürfen die Aktivitätsgrenzwerte unter Einhaltung bestimmter Bedingungen (Beförderungsplan mit Vorkehrungen, um Sicherheitsniveau zu erreichen) überschritten werden.

- CV 36: Es wird die Anforderung eingeführt, dass ein Gasaustausch zwischen dem Ladeabteil und dem Fahrerhaus verhindert werden muss:

"Die Versandstücke sind vorzugsweise in offene oder belüftete Fahrzeuge oder in offene oder belüftete Container zu verladen. Wenn dies nicht möglich ist und die Versandstücke in anderen gedeckten Fahrzeugen oder anderen geschlossenen Containern befördert werden, muss ein Gasaustausch zwischen dem Ladeabteil und dem Fahrerhaus verhindert werden und die Ladetüren der Fahrzeuge oder Container müssen mit folgendem Kennzeichen versehen sein, wobei die Buchstabenhöhe mindestens 25 mm betragen muss:

«ACHTUNG  
KEINE BELÜFTUNG  
VORSICHTIG ÖFFNEN»".

- Ziel war es, ähnliche Sicherheitsmaßnahmen zur Anwendung zu bringen, wie sie bereits in Absatz 5.5.3.3.3 für Stoffe mit einem Erstickungsrisiko vorgesehen sind.

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

### 8.2 Ausbildung der Fahrzeugbesatzung

#### 8.2.2.8.6 Veröffentlichung der nationalen Muster

- Die Vertragsparteien müssen der UNECE ein Muster jeder nationalen ADR-Bescheinigung zur Verfügung stellen. Die Vertragsparteien müssen **nun zusätzlich erläuternde Bemerkungen einreichen**, mit denen die Überprüfung der **Konformität der Bescheinigungen** gegenüber den zur Verfügung gestellten Mustern ermöglicht wird. Das Sekretariat muss diese Informationen auf ihrer Website zugänglich machen. Durch Bekanntmachung der entsprechenden Sicherheitsmerkmale soll so erreicht werden, leichter zu erkennen, ob die Bescheinigungen gültig sind.

### 8.5 Zusätzliche Vorschriften für besondere Klassen oder Güter

- S1 (6), S16, S21 (Überwachung): Die Überwachung wird nun mit den Sicherheitsvorschriften des Kapitels 1.10 ADR verknüpft. Die ständige Überwachung muss nur dann erfolgen, wenn es sich um Güter mit hohem Gefahrenpotenzial gemäß Tabelle 1.10.3.1.2 handelt.
- In Deutschland gilt bereits Anlage 2, Nummer 3.3 der GGVSEB nur für innerstaatliche Beförderungen mit in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen. Hinsichtlich der

Überwachungsvorschriften, die im ADR unter 8.4.1 geregelt sind, gilt GGVSEB 3.3 zusätzlich und ist eine Verschärfung gegenüber dem ADR.

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

### 9.1 Anwendungsbereich, Begriffe und Vorschriften für die Zulassung

#### 9.1.3.4 Zulassungsbescheinigung (Klarstellung)

- Die Gültigkeit der Zulassungsbescheinigung endet spätestens ein Jahr nach dem Tag der technischen Untersuchung des Fahrzeugs, die der Erteilung der Bescheinigung vorausging. Wird jedoch die technische Untersuchung innerhalb eines Monats vor oder eines Monats nach diesem Tag durchgeführt, so beginnt der nächste Gültigkeitszeitraum mit dem Tag des Ablaufs des vorhergehenden.
- **Ergänzung:** "Das Fahrzeug darf nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums **erst wieder für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden**, wenn das Fahrzeug über eine gültige Zulassungsbescheinigung verfügt." Die Klarstellung war notwendig, da die Zulassungsbescheinigung auch bis einen Monat nach deren Ablauf noch verlängert werden darf (ohne Lücke im Gültigkeitszeitraum). Deutschland: Siehe auch RSEB 9-5.S.

### Ausblick 2023

Für die Weiterentwicklung der Gefahrgutvorschriften werden zurzeit u. a. folgende Themen im Hinblick auf das Jahr 2023 diskutiert:

- Elektronisches Gefahrgutbeförderungspapier im grenzüberschreitenden Verkehr i.V.m. der Umsetzung der Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI)
- Online-Auffrischungsschulung für Fahrzeugführer, mit denen gefährliche Güter befördert werden (Anträge/Aktivitäten der IRU)
- Weiterentwicklung der Gefahrgutvorschriften bezüglich Elektrofahrzeuge für den Transport von Gefahrgütern
- Seit 2018: Laufende Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Unfallberichts



## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020).

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 Zoll-dienstleistung (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.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die unter dem Dach des DSLV organisierten Unternehmen fühlen sich den Zielen der sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.