

**Genf, 15.-19. September 2008**

**Tagesordnung Punkt 2**

## **Tanks**

### **Verwendung von Werkstoffen für den Bau von Tankkörpern in Verbindung mit Normen**

#### **Übermittelt von Deutschland**

#### **Hintergrund**

Bis zur Einführung der Norm EN 14025 wurden in Deutschland Tanks normalerweise nach dem AD-Regelwerk als technischem Code in Übereinstimmung mit 6.8.2.1.4 RID/ADR gebaut.

In diesem Regelwerk sind mit einem Verweis auf die Norm EN 10025 einige unlegierte Baustähle genannt. Gleichzeitig werden spezifische Werte für die Berechnung bei höheren Auslegungstemperaturen aufgeführt. Diese Stahltypen sind somit für Drucktanks zugelassen.

#### **Problemstellung**

Wie in 6.8.2.1.4 RID/ADR (2009) angegeben, „müssen die Tankkörper nach den Bestimmungen der in Unterabschnitt 6.8.2.6 aufgeführten Normen oder eines von der zuständigen Behörde gemäß Unterabschnitt 6.8.2.7 anerkannten technischen Regelwerks entworfen und gebaut sein...“.

Für Drucktanks gilt die Norm EN 14025. Betreffend die Verwendung von Werkstoffen verweist die Norm auf die europäische Norm für unbefeuerte Druckbehälter EN 13445-2. Diese wiederum verweist normativ auf die Werkstoffnorm EN 10028 „Flacherzeugnisse aus Druckbehälterstählen (Teil 3: Schweißgeeignete Feinkornbaustähle, normalgeglüht)“.

Die Norm EN 10025 „Warmgewalzte Erzeugnisse aus Baustählen“ ist jedoch weder in der EN 14025 noch in der EN 13445 aufgeführt.

Einige Hersteller von Tanks, insbesondere Hersteller von Eisenbahn-Kesselwagen möchten auch heute noch Stähle nach der Norm EN 10025 verwenden.

### **Verfahrensvorschlag**

Entsprechend der EN 13455 ist die deutsche Vorgehensweise hinsichtlich der Verwendungserlaubnis der EN 10025-Stähle wie folgt:

Wenn Stähle für Tankkörper verwendet werden sollen, die nicht in den Normen nach 6.8.2.6 RID/ADR aufgeführt sind, ist ein Einzelgutachten entsprechend 4.3.3 der EN 13445-2 erforderlich.

Wenn dieses Einzelgutachten-Verfahren für Werkstoffe angewendet wird die genormt sind, aber nicht in der EN 10028 aufgeführt, müssen die Mindestwerkstoffwerte der Norm eingehalten werden.

Diese Vorgehensweise wurde in der RID-Gruppe „Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige“ im Mai dieses Jahres mit dem Ergebnis diskutiert, dass eine Behandlung dieses Problems in der Tankarbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung erfolgen sollte, da es alle Tankarten betrifft. Diese Vorgehensweise wurde von der Gruppe bestätigt.

Deutschland bittet die Mitgliedstaaten um ihre Meinung zu dieser Problematik.

---