

DIN EN 15380-5

ICS 01.110; 45.060.01

**Bahnanwendungen –
Kennzeichnungssystematik für Schienenfahrzeuge –
Teil 5: Systemstruktur;
Deutsche Fassung EN 15380-5:2014**

Railway applications –
Classification system for railway vehicles –
Part 5: System Breakdown Structure (SBS);
German version EN 15380-5:2014

Applications ferroviaires –
Systèmes de classification pour véhicules ferroviaires –
Partie 5: Arborescence système (SBS);
Version allemande EN 15380-5:2014

Gesamtumfang 20 Seiten

DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF)

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (EN 15380-5:2014) wurde unter Federführung der WG 19 „Klassifizierungssysteme und Dokumentation“ (Vorsitz: Deutschland) des CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ (Sekretariat: DIN, Deutschland) erarbeitet.

Das zuständige deutsche Arbeitsgremium ist der Arbeitsausschuss NA 087-00-09 AA „Terminologie, Technische Dokumentation, Datenaustausch“ des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN.

Dieses Dokument beruht auf der Grundlage einer englischen Referenzfassung.

Deutsche Fassung

Bahnanwendungen - Kennzeichnungssystematik für Schienenfahrzeuge - Teil 5: Systemstruktur

Railway applications - Classification system for railway
vehicles - Part 5: System Breakdown Structure (SBS)

Applications ferroviaires - Systèmes de classification pour
véhicules ferroviaires - Partie 5: Arborescence système
(SBS)

Diese Europäische Norm wurde vom CEN am 21. Juni 2014 angenommen.

Die CEN-Mitglieder sind gehalten, die CEN/CENELEC-Geschäftsordnung zu erfüllen, in der die Bedingungen festgelegt sind, unter denen dieser Europäischen Norm ohne jede Änderung der Status einer nationalen Norm zu geben ist. Auf dem letzten Stand befindliche Listen dieser nationalen Normen mit ihren bibliographischen Angaben sind beim Management-Zentrum des CEN-CENELEC oder bei jedem CEN-Mitglied auf Anfrage erhältlich.

Diese Europäische Norm besteht in drei offiziellen Fassungen (Deutsch, Englisch, Französisch). Eine Fassung in einer anderen Sprache, die von einem CEN-Mitglied in eigener Verantwortung durch Übersetzung in seine Landessprache gemacht und dem Management-Zentrum mitgeteilt worden ist, hat den gleichen Status wie die offiziellen Fassungen.

CEN-Mitglieder sind die nationalen Normungsinstitute von Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, der Slowakei, Slowenien, Spanien, der Tschechischen Republik, der Türkei, Ungarn, dem Vereinigten Königreich und Zypern.



EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG
EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION
COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION

CEN-CENELEC Management-Zentrum: Avenue Marnix 17, B-1000 Brüssel

Inhalt

Seite

Vorwort	3
Einleitung.....	4
1 Anwendungsbereich	5
2 Normative Verweisungen	5
3 Begriffe	5
4 Symbole und Abkürzungen	7
5 Systemstruktur.....	7
5.1 Allgemeine Hinweise	7
5.2 Klassifizierung für Systemebenen	8
5.3 Kennbuchstaben	8
5.3.1 Verwendete Kennbuchstaben zur Kennzeichnung von Systemen der 1. Ebene	8
5.3.2 Verwendete Kennbuchstaben zur Kennzeichnung von Systemen der 1. und 2. Ebene	9
5.4 Querschnittselemente	10
Anhang A (informativ) Merkmale	12
Anhang B (informativ) Verbindungen von FBS, SBS und PBS (Beispiel)	14
Anhang C (informativ) Regeln zur Bestimmung der Systemebene	17
Literaturhinweise	18

Vorwort

Dieses Dokument (EN 15380-5:2014) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN gehalten wird.

Diese Europäische Norm muss den Status einer nationalen Norm erhalten, entweder durch Veröffentlichung eines identischen Textes oder durch Anerkennung bis März 2015, und etwaige entgegenstehende nationale Normen müssen bis März 2015 zurückgezogen werden.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Elemente dieses Dokuments Patentrechte berühren können. CEN [und/oder CENELEC] sind nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Diese Europäische Normenreihe EN 15380 „*Bahnanwendungen — Kennzeichnungssystematik für Schienenfahrzeuge*“ besteht aus den folgenden Teilen:

- *Teil 1: Grundlagen*
- *Teil 2: Produktgruppen*
- *Teil 3: Kennzeichnung von Aufstellungs- und Einbauorten*
- *Teil 4: Funktionsgruppen*
- *Teil 5: Systemstruktur*

ANMERKUNG EN 15380-2 bezieht sich auf die Produkt-Gliederungsstruktur (PBS). EN 15380-4 bezieht sich auf die funktionale Gliederungsstruktur (FBS).

Entsprechend der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung sind die nationalen Normungsinstitute der folgenden Länder gehalten, diese Europäische Norm zu übernehmen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern.

Einleitung

Die Systemstruktur (SBS) ist ein Hilfsmittel, um Schienenfahrzeuge in separat behandelbare und überschaubare Haupt- und Subsysteme zu gliedern.

Zusätzlich zu den Haupt- und Subsystemen beinhaltet dieses Dokument Querschnittselemente, die aus der konstruktiven Ausgestaltung hervorgehen.

Die SBS kann verwendet werden, um Funktionen in Übereinstimmung mit EN 15380-4 mit Haupt- und Subsystemen zu verbinden. Sie wird ebenfalls verwendet, um Subsysteme mit Produkten zu verbinden. Beispiele von Produkten oder Produktgruppen werden in EN 15380-2 gegeben.

Der Zusammenhang zwischen Funktionen und der SBS sowie zwischen Produkten und der SBS ist jeweils von der konstruktiven Ausgestaltung des Schienenfahrzeugs abhängig.

Im Ergebnis der jeweiligen konstruktiven Umsetzung kommt es zu unterschiedlichen Zuordnungsvarianten zwischen Produkten und Subsystemen. Diese Varianten können verglichen und bewertet werden. Hierbei bildet jedoch die SBS eine stabile Vergleichsbasis („black box“ Ansatz), um eine Optimierung der Schienenfahrzeugkonstruktion zu ermöglichen.

Die SBS kann zusammen mit den anderen Gliederungsstrukturen in unterschiedlichen Stufen des Lebenszyklus von Schienenfahrzeugen verwendet werden. Die SBS liefert eine gemeinsame Struktur, die durch verschiedene Interessenvertreter, z. B. Aufsichtsbehörden, Betreiber, Instandhalter, Fahrzeughersteller und Lieferanten, verwendet wird.

Die Systemstruktur (SBS) entsprechend EN 15380-5, die Produkt-Gliederungsstruktur (PBS) entsprechend EN 15380-2 und die funktionale Gliederungsstruktur (FBS) entsprechend EN 15380-4 ergänzen sich gegenseitig. Diese Strukturen beschreiben unterschiedliche Sichten auf Schienenfahrzeuge.