

DIN EN 16683

ICS 13.320; 45.060.01

**Bahnanwendungen –
Hilferufvorrichtung und Kommunikationseinrichtung für Fahrgäste –
Anforderungen;
Deutsche Fassung EN 16683:2015**

Railway applications –
Call for aid and communication device –
Requirements;
German version EN 16683:2015

Applications ferroviaires –
Dispositifs d'appel à l'aide et de communication à disposition des passagers –
Prescriptions;
Version allemande EN 16683:2015

Gesamtumfang 22 Seiten

DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF)

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (EN 16683:2015) wurde vom technischen Komitee CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom DIN (Deutschland) gehalten wird.

Das zuständige deutsche Gremium ist der Unterausschuss NA 087-00-11-02 UA „Fahrzeuge und Infrastruktur für mobilitätseingeschränkte Personen“ des DIN-Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF).

Dieses Dokument beruht auf der Grundlage einer englischen Referenzfassung.

Deutsche Fassung

Bahnanwendungen - Hilferufvorrichtung und Kommunikationseinrichtung für Fahrgäste - Anforderungen

Railway applications - Call for aid and communication
device - Requirements

Applications ferroviaires - Dispositifs d'appel à l'aide et
de communication à disposition des passagers -
Prescriptions

Diese Europäische Norm wurde vom CEN am 7. November 2015 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
Europäisches Vorwort	3
1 Anwendungsbereich	4
2 Normative Verweisungen	4
3 Begriffe und Abkürzungen	4
3.1 Begriffe	4
3.2 Abkürzungen	5
4 CFA	6
4.1 Übersicht der CFA-Schnittstellen	6
4.2 CFA — Allgemeine Anforderungen	7
4.3 CFA-Grundaufführung	7
4.3.1 Mindestanforderungen an die CFA-Grundaufführung	7
4.3.2 Örtliche CFA-Basiseinheit	8
4.4 Absperrung des CFA	8
4.5 Betriebliche Anforderungen für CFAD	8
4.5.1 Wirkungen und Rückmeldung am Einbauort des CFAD	8
4.5.2 Wirkungen auf Zugebene	9
4.6 CFAD-Betätigung im Schlafwagen	10
4.7 Auffindung betätigter CFAD	10
4.8 Quittierungen und Rückmeldung	10
4.8.1 SOO-Quittierung und Empfehlungen in Bezug auf Rückmeldungen	10
4.8.2 Anforderungen für die DOO-Quittierung	11
4.8.3 DOO-Rückmeldung an Fahrgäste	11
4.9 Rücksetzen des CFAD	11
4.10 Dynamische Analyse der CFA-Funktion	12
5 Kommunikationseinrichtung	12
5.1 Einleitung	12
5.2 Allgemeine Anforderungen	12
5.3 Konstruktionsanforderungen an die Kommunikationseinrichtung	13
5.4 Kommunikation innerhalb eines Schlafwagens	13
5.5 Anforderungen an die Prioritätenreihung bei der Kommunikation	13
Anhang A (informativ) Akustisches Übertragungssignal für CFA im grenzüberschreitenden Zugverkehr	14
Anhang B (informativ) Ablaufplan des CFA-Vorgangs	15
Anhang C (informativ) Fahrgastschnittstelle der Kommunikationseinrichtung	17
Anhang ZA (informativ) Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der EU-Richtlinie 2008/57/EG	18
Literaturhinweise	20

Europäisches Vorwort

Dieses Dokument (EN 16683:2015) 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 Juni 2016, und etwaige entgegenstehende nationale Normen müssen bis Juni 2016 zurückgezogen werden.

Dieses Dokument wurde unter einem Mandat erarbeitet, das die Europäische Kommission und die Europäische Freihandelszone dem CEN erteilt haben, und unterstützt grundlegende Anforderungen der EU-Richtlinien.

Zum Zusammenhang mit EU-Richtlinien siehe informativen Anhang ZA, der Bestandteil dieses Dokuments ist.

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.

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.

1 Anwendungsbereich

Diese Europäische Norm legt folgendes fest:

- die funktionalen Anforderungen an eine Hilferufvorrichtung und an eine Kommunikationseinrichtung;
- die dynamische Analyse eines Hilferufsystems.

ANMERKUNG 1 Hilferufsysteme in bestehenden Fahrzeugen erfordern unter Umständen Anpassungen, damit diese mit Fahrzeugen kompatibel sind, die der vorliegenden Europäischen Norm entsprechen.

ANMERKUNG 2 Die Hilferuffunktion wird getrennt vom Fahrgastalarmsystem (PAS) betrachtet, welches für Notfälle konzipiert wurde. Das PAS ist in EN 16334 beschrieben.

ANMERKUNG 3 Die Kommunikationseinrichtung gehört nicht zum PAS, kann jedoch Bestandteile des PAS nutzen, um ihre Funktionalität zu erreichen.

ANMERKUNG 4 Das PAS wird als sicherheitsrelevantes System betrachtet, während es sich bei der Hilferufvorrichtung und der Kommunikationseinrichtung um nicht sicherheitsrelevante Hilfsmittel für Fahrgäste handelt.

2 Normative Verweisungen

Die folgenden Dokumente, die in diesem Dokument teilweise oder als Ganzes zitiert werden, sind für die Anwendung dieses Dokuments erforderlich. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen).

EN 16334, *Bahnanwendungen — Fahrgastalarmsystem — Systemanforderungen*

prEN 16584 (alle Teile), *Bahnanwendungen — Gestaltung für mobilitätseingeschränkte Menschen — Allgemeine Anforderungen*

prEN 16585 (alle Teile), *Bahnanwendungen — Gestaltung für mobilitätseingeschränkte Menschen — Ausrüstungen und Bauteile in Schienenfahrzeugen*

ISO 3864-1, *Graphical symbols — Safety colours and safety signs — Part 1: Design principles for safety signs and safety markings*

3 Begriffe und Abkürzungen

3.1 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die folgenden Begriffe.

3.1.1

befugte Person

Betriebspersonal, das befugt ist, nach der Betätigung des CFAD oder der Kommunikationseinrichtung entsprechende Handlungen durchzuführen

Anmerkung 1 zum Begriff: Bei der befugten Person kann es sich z. B. um Personal innerhalb des Zugs oder außerhalb des Zugs in einem Kontrollzentrum handeln, wie in den Betriebsvorschriften festgelegt.

3.1.2

Hilferufsystem

CFA

(en: call for aid)

System, mit dessen Hilfe Fahrgäste befugte Personen oder den Triebfahrzeugführer über ein Hilfeersuchen informieren können

3.1.3

Hilferufvorrichtung

CFAD

(en: call for aid device)

Einrichtung zum Auslösen des CFA durch einen Fahrgast

3.1.4

betätigtes CFAD

Status des CFAD (z. B. eines Drucktasters), wenn dessen Fahrgast-Schnittstelle so eingestellt wurde, dass eine Statusänderung eintritt und Informationen an das CFA-System übertragen werden

3.1.5

Kommunikationseinrichtung

System, das es Fahrgästen ermöglicht, mit befugten Personen zu sprechen

3.1.6

Schnittstelle der Kommunikationseinrichtung

von Fahrgästen verwendete Schnittstelle, um mit befugten Personen zu sprechen

3.1.7

Fahreralleinbetrieb

DOO

(en: driver only operation)

Zug, der nur mit dem Triebfahrzeugführer als befugtem Personal verkehrt

3.1.8

Lautsprechanlage

PA

(en: public address)

System, welches von befugten Personen verwendet wird, um Ansagen in die Fahrgastbereiche zu übertragen

Anmerkung 1 zum Begriff: Dies wird auch als akustisches Informationssystem bezeichnet.

3.1.9

Schlafwagen-Schaffner

bestimmte befugte Person, die während des Nachtbetriebs für den/die Schlafwagen zuständig ist

3.1.10

Betrieb mit Fahr- und Bordpersonal

SOO

(en: staff on board operation)

Zug, der mit befugtem Personal zusätzlich zum Triebfahrzeugführer verkehrt

3.2 Abkürzungen

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die folgenden abgekürzten Begriffe.

DMI	Driver machine interface	Schnittstelle Triebfahrzeugführer-Maschine
PAS	Passenger alarm system	Fahrgastalarmsystem (festgelegt in EN 16334)
PRM	Persons with disabilities and persons with reduced mobility	Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
TCMS	Train control and monitoring system	Zugsteuerungs- und -überwachungssystem