

DIN EN 15663/A2



ICS 45.060.01

Entwurf

Einsprüche bis 2022-09-01
Vorgesehen als Änderung von
DIN EN 15663:2019-03

**Bahnanwendungen –
Fahrzeugreferenzmassen;
Deutsche und Englische Fassung EN 15663:2017+A1:2018/prA2:2022**

Railway applications –
Vehicle reference masses;
German and English version EN 15663:2017+A1:2018/prA2:2022

Applications ferroviaires –
Masses de référence des véhicules;
Version allemande et anglaise EN 15663:2017+A1:2018/prA2:2022

Anwendungswarnvermerk

Dieser Norm-Entwurf mit Erscheinungsdatum 2022-07-01 wird der Öffentlichkeit zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt.

Weil die beabsichtigte Norm von der vorliegenden Fassung abweichen kann, ist die Anwendung dieses Entwurfs besonders zu vereinbaren.

Stellungnahmen werden erbeten

- vorzugsweise online im Norm-Entwurfs-Portal von DIN unter www.din.de/go/entwuerfe bzw. für Norm-Entwürfe der DKE auch im Norm-Entwurfs-Portal der DKE unter www.entwuerfe.normenbibliothek.de, sofern dort wiedergegeben;
- oder als Datei per E-Mail an fsf@din.de möglichst in Form einer Tabelle. Die Vorlage dieser Tabelle kann im Internet unter www.din.de/go/stellungnahmen-norm-entwuerfe oder für Stellungnahmen zu Norm-Entwürfen der DKE unter www.dke.de/stellungnahme abgerufen werden;
- oder in Papierform an den DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF), Rolandstr. 4, 34131 Kassel.

Die Empfänger dieses Norm-Entwurfs werden gebeten, mit ihren Kommentaren jegliche relevanten Patentrechte, die sie kennen, mitzuteilen und unterstützende Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

Gesamtumfang 28 Seiten

DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF)

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (EN 15663:2017+A1:2018/prA2:2022) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ erarbeitet, dessen Sekretariat von DIN (Deutschland) gehalten wird.

Das zuständige deutsche Normungsgremium ist der Arbeitsausschuss NA 087-00-04 AA „Festigkeit/Kollisionssicherheit“ im DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF).

Um Zweifelsfälle in der Übersetzung auszuschließen, ist die englische Originalfassung beigelegt. Die Nutzungsbedingungen für den deutschen Text des Norm-Entwurfes gelten gleichermaßen auch für den englischen Text.

Aktuelle Informationen zu diesem Dokument können über die Internetseiten von DIN (www.din.de) durch eine Suche nach der Dokumentennummer aufgerufen werden.

- Entwurf -

2022-08

EN 15663:2017+A1:2018/A2:2022

Titel de: Bahnanwendungen – Fahrzeugreferenzmassen
Titel en: Railway applications – Vehicle reference masses
Titel fr: Applications ferroviaires – Masses de référence des véhicules

Inhalt

	Seite
Europäisches Vorwort	3
1 Änderung an Abschnitt 2, „Normative Verweisungen“	4
2 Änderung an Abschnitt 3, „Begriffe“	4
3 Änderung an 3.2, „Abkürzungen“	5
4 Änderung an 4.1, „Allgemeines“	5
5 Änderung an 4.3, „Leermasse“	6
6 Änderung an 4.6, „Zusätzliche oder alternative Massendefinitionen und Zuladungszustände“	6
7 Änderung an Anhang B, „Anwendungsnormen“	7
8 Änderung an Anhang C, „Anwendungen von Referenzmassen der EN 15663:2009 in TSI-Regelwerken“	7
9 Änderungen an Anhang ZA, „Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der EU-Richtlinie 2016/797/EC“	7
Anhang ZA (informativ) Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der abzudeckenden Richtlinie (EU) 2016/797	8
10 Änderung an den Literaturhinweisen	12

Tabellen

Tabelle ZA.1 — Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm, der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union* und der Richtlinie (EU) 2016/797	8
Tabelle ZA.2 — Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm, der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union* und der Richtlinie (EU) 2016/797	9
Tabelle ZA.3 — Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm, der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union* und der Richtlinie (EU) 2016/797	11

Europäisches Vorwort

Dieses Dokument (EN 15663:2017+A1:2018/prA2:2022) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 256 „Eisenbahnwesen“ erarbeitet, dessen Sekretariat von DIN gehalten wird.

Dieses Dokument ist derzeit zur CEN-Umfrage vorgelegt.

Dieses Dokument wurde im Rahmen eines Mandats erarbeitet, das die Europäische Kommission und die Europäische Freihandelsassoziation CEN erteilt haben, und unterstützt grundlegende Anforderungen der EU-Richtlinie(n)/Verordnung(en).

Zum Zusammenhang mit EU-Richtlinie(n)/Verordnung(en) siehe informativen Anhang ZA, der Bestandteil dieses Dokuments ist.

1 Änderung an Abschnitt 2, „Normative Verweisungen“

Ersetze „Es gibt keine normativen Verweisungen in diesem Dokument.“ durch:

„Die folgenden Dokumente werden im Text in solcher Weise in Bezug genommen, dass einige Teile davon oder ihr gesamter Inhalt Anforderungen des vorliegenden Dokuments darstellen. 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 17343:2020, *Bahnanwendungen — Allgemeine Begriffe*“

2 Änderung an Abschnitt 3, „Begriffe“

Ersetzen von „Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die folgenden Begriffe.“ mit dem Folgenden:

„Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die Begriffe nach EN 17343:2020 und die folgenden Begriffe.“

Hinzufügen der folgenden neuen Begriffe und Definitionen: „

3.1.11

Leermasse

Masse des Fahrzeugs im Auslieferungszustand ohne Verbrauchsstoffe und ohne Zugpersonal

Anmerkung 1 zum Begriff: 4.3 enthält eine ausführliche Definition.

3.1.12

betriebsbereiter Zustand

typische, regelmäßig auftretende Zuladung

Anmerkung 1 zum Begriff: Die Menge der Verbrauchsstoffe hängt vom Zustand des Fahrzeugs ab (Auslegungs- oder Betriebszustand) wie in Tabelle 6 angegeben.

Anmerkung 2 zum Begriff: Dieser Zustand wird auch als Eigengewicht oder Tara bezeichnet.

3.1.13

Normale Zuladung

Menge der Masse, von der angenommen wird, dass sie im Betrieb durch Abrieb und mechanischen Verschleiß verloren geht

Anmerkung 1 zum Begriff: Die normale Zuladung hängt vom Fahrzeugzustand (Auslegungs- oder Betriebszustand) ab, wie in Tabelle 4 angegeben.

Anmerkung 2 zum Begriff: 4.4 enthält eine ausführliche Definition.

Anmerkung 3 zum Begriff: Für Güterwagen gilt als Zuladung immer die höchste Zuladung, wie in der Beladungstabelle des Fahrzeugs angegeben.

3.1.14

außergewöhnliche Zuladung

maximal mögliche Zuladung, die transportiert werden kann und wird nur unter außergewöhnlichen Bedingungen erreicht

Anmerkung 1 zum Begriff: Die außergewöhnliche Zuladung ist nur für den Auslegungszustand definiert.

Anmerkung 2 zum Begriff: 4.4 enthält eine ausführliche Definition.

3.1.15

Auslegungszustand

theoretischer Zustand für die Analyse und Berechnung

3.1.16

Betriebszustand

angenommener durchschnittlicher Zustand während des Betriebs

3.1.17

besondere Masse

Masse, die in einer Anwendungsnorm auf der Grundlage der Bezugsmassendefinitionen nach dieser Norm angegeben ist

Anmerkung 1 zum Begriff: Nach dieser Definition wird eine Referenzmasse, die direkt von einer Anwendungsnorm verwendet wird, nicht als besondere Masse angesehen.

Anmerkung 2 zum Begriff: 4.6 enthält detaillierte Informationen über die Definitionen der Anwendungsmassen.“

3 Änderung an 3.2, „Abkürzungen“

Nur in der Referenzfassung:

Ersetzen von „Die nicht benutzten Buchstaben des Alphabets stehen zur Verfügung, um eine Masse oder einen Zuladungszustand zu kennzeichnen, die in einer Anwendungsnorm definiert werden (siehe 4.6)“

mit dem Folgenden

„Die nicht benutzten Buchstaben des Alphabets stehen zur Verfügung, um eine besondere Masse oder einen besonderen Zuladungszustand zu kennzeichnen, die in einer Anwendungsnorm definiert werden (siehe 4.6)“.

Nur in der Referenzfassung:

Ersetzen von „Falls die in 7.2 und 7.3 festgelegten Standardwerte für Stehflächen in Fahrgast- und Gastronomiebereichen nicht verwendet werden, müssen die Abkürzungen zur Angabe der Werte in kg/m² erweitert werden (z. B. MXD160).“

mit dem Folgenden

„Falls die in 7.2 und 7.3 festgelegten Standardwerte für Stehflächen in Fahrgast- und Gastronomiebereichen nicht verwendet werden, müssen die Abkürzungen zur Angabe der verwendeten Werte in kg/m² erweitert werden (z. B. MXD160).“

4 Änderung an 4.1, „Allgemeines“

Satz streichen „Der Auslegungszustand ist ein theoretischer Zustand für die Analyse und Berechnung; der Betriebszustand ist ein angenommener durchschnittlicher Zustand während des Betriebs.“

Ersetzen von „In diesem Dokument sind Verfahren zusammen mit Standardwerten und anzuwendenden Annahmen angegeben. Von den Standardwerten darf innerhalb der in 7.2 und 7.3 angegebenen Bereiche abgewichen werden. Diese Abweichungen sind in der Fahrzeugspezifikation zusammen mit einer Anwendungsnorm angegeben.“

mit dem Folgenden:

„In diesem Dokument sind Verfahren zusammen mit Standardwerten und anzuwendenden Annahmen angegeben. Von den Standardwerten und nicht standardmäßigen Werten darf innerhalb der in 7.2 und 7.3 angegebenen Bereiche abgewichen werden. Diese Abweichungen sind in der Fahrzeugspezifikation zusammen mit einer Anwendungsnorm angegeben.

Beim Spezifizieren von nicht standardmäßigen Werten oder Annahmen zur Bestimmung der Referenzmassen sollte Folgendes berücksichtigt werden:

- Konsistenz zwischen den Zuladungszuständen. Wenn z. B. die Masse je Quadratmeter für eine außergewöhnliche Zuladung geändert wurde, könnte für den verwendeten Wert der normalen Zuladung ebenfalls eine Änderung erforderlich sein;
- Sicherstellen, dass eine nicht standardmäßige Referenzmasse einheitlich auf anwendbare Systemkomponenten angewendet wird (z. B. Lasten von Wagenkasten und Drehgestell).“

5 Änderung an 4.3, „Leermasse“

Streichen von „Leermasse ist die Masse des Fahrzeugs im Auslieferungszustand ohne Verbrauchsstoffe und ohne Zugpersonal (siehe Abschnitt 5).“

6 Änderung an 4.6, „Zusätzliche oder alternative Massendefinitionen und Zuladungszustände“

Titel 4.6 ersetzen von „Zusätzliche oder alternative Massendefinitionen und Zuladungszustände“

mit dem Folgenden:

„Definitionen von besonderen Massen und Zuladungszuständen“

Ersetzen von „Sofern nicht normierte Referenzmassen, angegeben als zusätzliche oder alternative Massendefinitionen oder Zuladungszustände, technisch notwendig sind, müssen diese in der technischen Spezifikation oder in Anwendungsnormen definiert und begründet werden.

In solchen Fällen sollten die Massen- und Zuladungsdefinitionen, wie in 4.4 und 4.5 angegeben, soweit wie möglich als Grundlage benutzt werden. Dies kann zum Beispiel durch Ansetzen von Faktoren oder Einbeziehen einer spezifischen Massen- oder Zuladungserhöhung erreicht werden. In diesen Fällen sollte eine, der Systematik in 3.2 entsprechende, passende Bezeichnung festgelegt werden. Für diese Bezeichnung stehen die nicht benutzten Buchstaben des Alphabets zur Verfügung.

Beim Spezifizieren von nicht standardmäßigen Werten oder Annahmen zur Bestimmung der Referenzmassen sollte Folgendes berücksichtigt werden:

- Konsistenz zwischen den Zuladungszuständen. Wenn z. B. die Masse je Quadratmeter für eine außergewöhnliche Zuladung geändert wurde, könnte für den verwendeten Wert der normalen Zuladung ebenfalls eine Änderung erforderlich sein;
- Sicherstellen, dass eine nicht standardmäßige Referenzmasse einheitlich auf anwendbare Systemkomponenten angewendet wird (z. B. Lasten von Wagenkasten und Drehgestell).“

mit dem Folgenden:

„Falls technisch erforderlich, müssen besondere Massen oder Zuladungszustände in der Anwendungsnorm definiert und begründet werden.

BEISPIEL Die „bremstechnische Höchstmasse“, festgelegt und verwendet in EN 16185-1:2014+A1:2020, ist ein Beispiel für eine besondere Masse, die in dieser Anwendungsnorm spezifiziert ist.

In solchen Fällen sollten die Massen- und Zuladungsdefinitionen, wie in 4.4 und 4.5 angegeben, soweit wie möglich als Grundlage benutzt werden. Dies kann zum Beispiel durch Ansetzen von Faktoren oder Einbeziehen einer spezifischen Massen- oder Zuladungserhöhung erreicht werden. In diesen Fällen sollte eine, der Systematik in 3.2 entsprechende, passende Bezeichnung festgelegt werden. Für diese Bezeichnung stehen die nicht benutzten Buchstaben des Alphabets zur Verfügung.“

7 Änderung an Anhang B, „Anwendungsnormen“

Anhang B streichen.

8 Änderung an Anhang C, „Anwendungen von Referenzmassen der EN 15663:2009 in TSI-Regelwerken“

Anhang C streichen.

9 Änderungen an Anhang ZA, „Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der EU-Richtlinie 2016/797/EC“

Ersetzen des aktuellen Anhang ZA mit dem folgenden: