

## Jahresbericht 2023

# TK 9, Elektrische und elektronische Anwendungen für Bahnen

Vorsitz: Rolf Schmid, Wallisellen  
Sekretariat CES: Hans Peter Leserf, Fehraltorf

Das TK 9 bearbeitet die bahnspezifischen Normen «Elektrische Ausrüstungen und Systeme für Bahnanwendungen», und zwar auf den Gebieten «Signalling», «Fixed Installation» und «Rolling Stock».

Das TK 9 zählte im Berichtsjahr 83 Mitglieder, die die Interessen der Schweizer Industrie, Bahnen und Behörden vertreten.

Im Jahr 2023 erhöhte sich die Gesamtanzahl der Dokumente auf 344, welche von den zuständigen internationalen Normengremien CLC TC 9X, SC 9XA, SC 9XB, SC 9XC und IEC TC 9 publiziert worden sind. Davon wurde zu 116 Dokumenten eine Stellungnahme erwartet. Bei 45 Dokumenten wurde eine detaillierte Stellungnahme von den Experten ausgearbeitet. Im Berichtsjahr konnten zwei Treffen durchgeführt werden.

Aus europäischer Sicht waren weiterhin CENELEC Normen, welche zur Sicherstellung der Interoperabilität gebraucht werden, im Fokus. Auf Stufe von CLC TC9X wurde über die von der EU gesteuerten HAS assessment reports einige Bereinigungsarbeiten bei CENELEC gestartet bzw. durchgeführt. Aufgrund der forschen Arbeitsweise der Consultants (Ernst & Young) konnten Missverständnisse nur sehr langsam aus dem Weg geräumt werden.

Die aus den Bahnmedien bekannte DAC (digitale Kupplung für Güterwagen) konnte aus Sicht der Standardisierung weiter vorangetrieben werden. Ob das Ziel zur technischen Standardisierung wie geplant erreicht werden kann ist weiterhin offen, da der politische Widerstand zunimmt. Aus der Sicht der Schweiz und mit der Unterstützung des BAV setzen wir alles daran die gesetzten Ziele zur DAC zu erreichen.

Trotz diversen Rückweisungen von neuen Anforderungen konnte die Bereinigung der EN 50617-2 erneut gestartet werden. Die EN 50728 konnte als Entwurf fertig gestellt werden. Auf Stufe CENELEC wurde die allerletzte Überarbeitung der EN 50159 (Safety related communication) gestartet. Zukünftige Erweiterungen werden durch das Frankfurt Agreement so geregelt, dass IEC die Steuerung bzw. Weiterführung übernimmt. Das seit mehr als 3 Jahren laufende AI Program (artificial intelligence) in der Arbeitsgruppe SC 42 wurde mit IEC und ISO auf Zusammenarbeit geprüft. Leider wurde kein Konsens gefunden und demensprechend wird das Thema in den einzelnen Arbeitsgruppen weitergetrieben.

Die Fragen zur Anwendung von AI für Sicherheitsanwendungen konnten wie vermutet, nicht geklärt werden. Die aus der Automobilbranche bekannte Silicium-Karbid Technologie (SiC) wird von der Fahrzeug-Lieferindustrie aufgrund verschiedener Vorteile auch in die Bahntechnik portiert. Es ist anzunehmen, dass Standards der Normenreihe EN 50121 erweitert werden müssen, damit die EMV-Kompatibilität zukünftig aufrechterhalten werden kann.

Einen besonderen Dank möchte ich allen Mitgliedern des TK 9 aussprechen, denn durch die Kompromissbereitschaft und pragmatische Haltung an beiden durchgeführten Sitzungen konnten die gesetzten Ziele erreicht werden.  
Weiter möchte ich dem CES-Sekretariat ganz herzlich danken, dass unsere Kommentare jederzeit termingerecht nach Brüssel und Genf übermittelt wurden.

(R.S.)