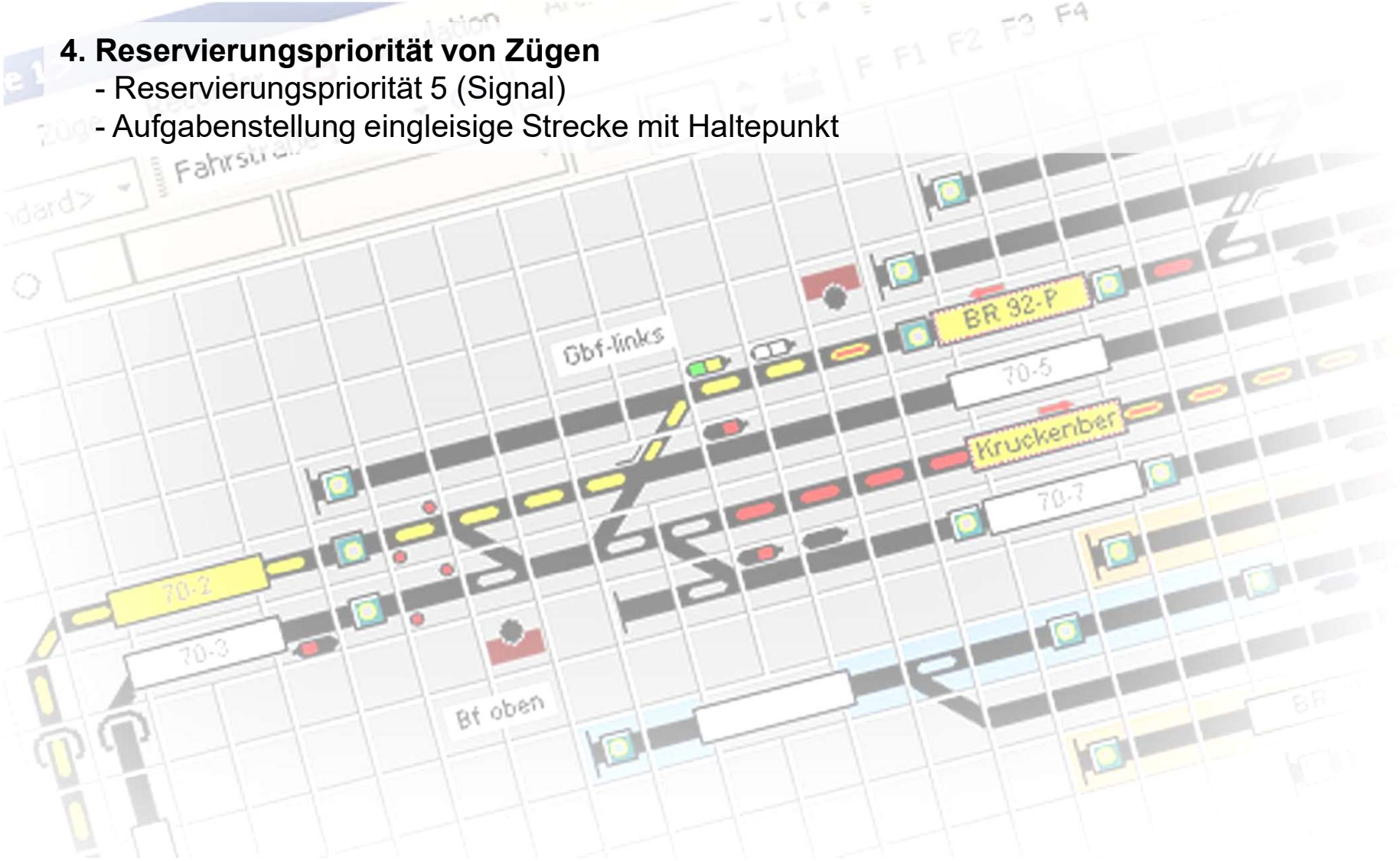
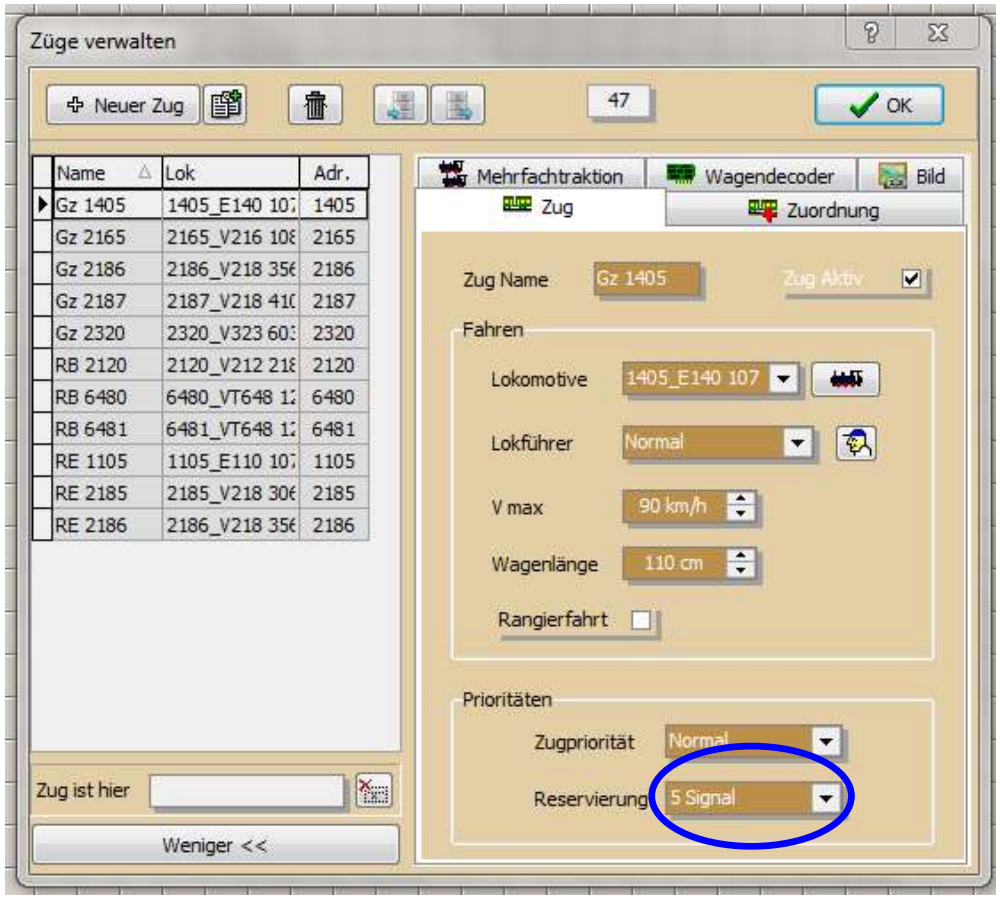
RAILWARE

4. Reservierungspriorität von Zügen

- Reservierungspriorität 5 (Signal)
- Aufgabenstellung eingleisige Strecke mit Haltepunkt



4.01 Reservierungspriorität von Zügen



Reservierungspriorität

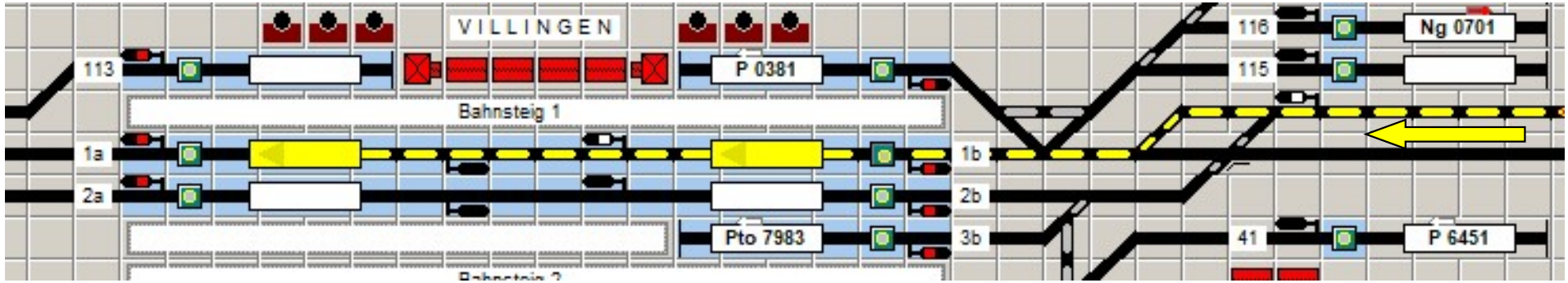
Die Zugsteuerung kann Zugfahrten über einzelne oder mehrere Abschnitte durchführen. Die Einstellung der Reservierungspriorität kann in 5 Varianten pro Zug Eingestellt werden.

<u>Anmerkung:</u>

Neben der Einstellung im Bereich Züge verwalten kann die Reservierungspriorität zusätzlich an jedem Zug-Anzeiger mit der optionalen Eingrenzung für eine bestimmte Fahrtrichtung erfolgen.

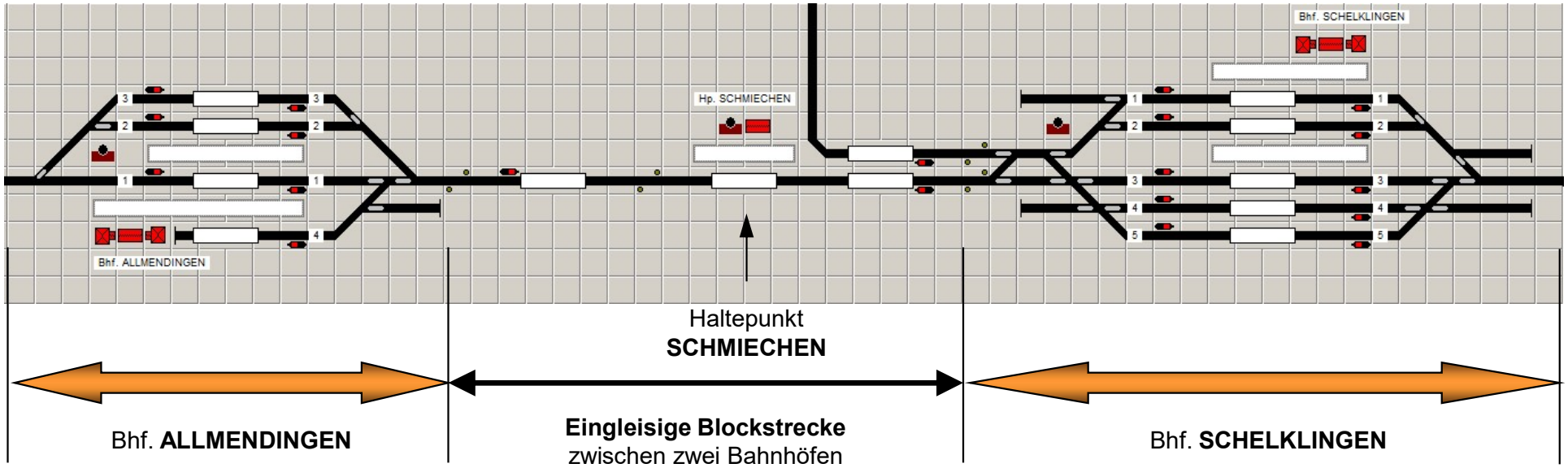
Prioritäten im Zuganzeiger (Gleisabschnitt) haben Vorrang vor Prioritäten des Zuges. Nur wenn die Reservierungspriorität am Zuganzeiger „Normal“ ist, wirkt eine eventuell angegebene Priorität des Zuges.

4.02 Beispiel: Variable Bremswege mit RW



Zuganzeiger 1a	Zuganzeiger 1b	Gleisvorfeld Bahnhof	Zug
Bremsweg: 255 cm	38 km/h	38 km/h	Güterzug Dg 0442
Erweiterter Bremsweg: 10 - 90 cm	Zug-Wegfunktion: V = 30 km/h / 30 cm 30 km/h	45 km/h	Personenzug P 0641 (kurz)
Erweiterter Bremsweg: 80 - 120 cm	Zug-Wegfunktion: V = 30 km/h / 30 cm 30 km/h	48 km/h	D-Zug D 2202 (lang)
Personenzug P 2121 (kurz)	Erweiterter Bremsweg: 25 - 180 cm	45 km/h	Personenzug Pto 7981 (kurz)

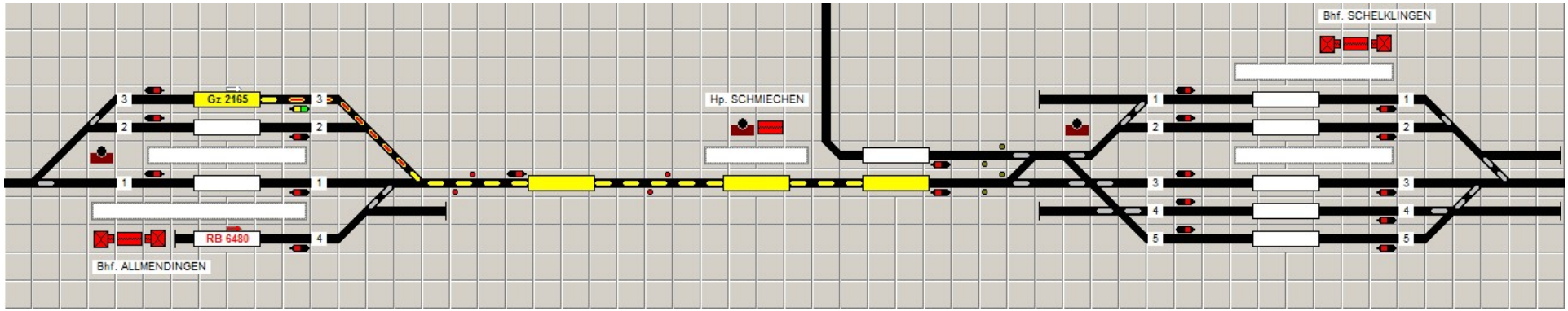
4.02 Reservierungspriorität: Aufgabenstellung eingleisige Strecke mit Haltepunkt

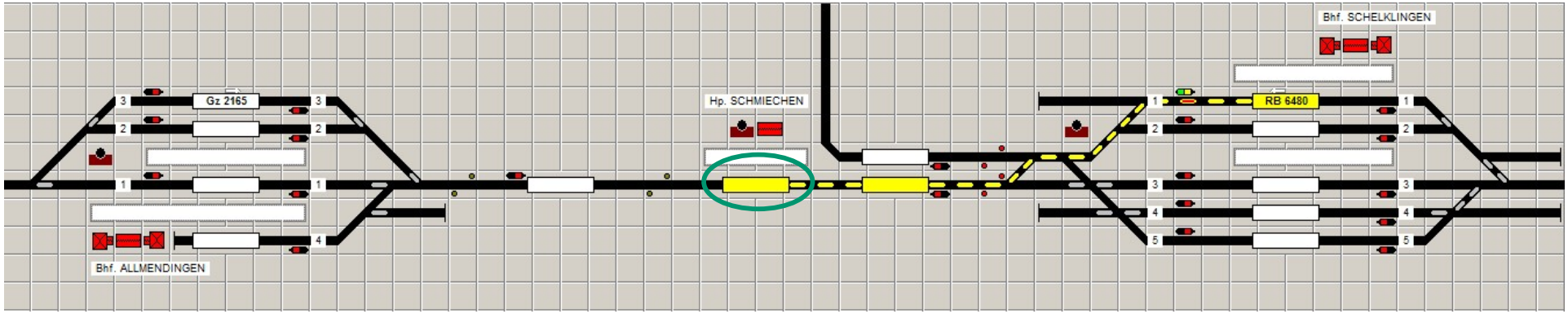


Aufgabenstellung: Eingleisige Strecke zwischen zwei Bahnhöfen

Die Aufgabenstellung entspricht der Vorbildsituation auf der Kursbuchstrecke 755, Ulm - Sigmaringen - Donaueschingen. Neben den beiden Bahnhöfen ALLMENDINGEN und SCHELKLINGEN ist der Haltepunkt SCHMIECHEN zu beachten, in welchem nicht alle Personenzüge halten. In Beispiel-Gleisbild sollen die als Wendezüge definierten Regionalbahnen (RB) einen Halt am Haltepunkt SCHMIECHEN realisieren.

4.03 Reservierungspriorität 5 - Signal

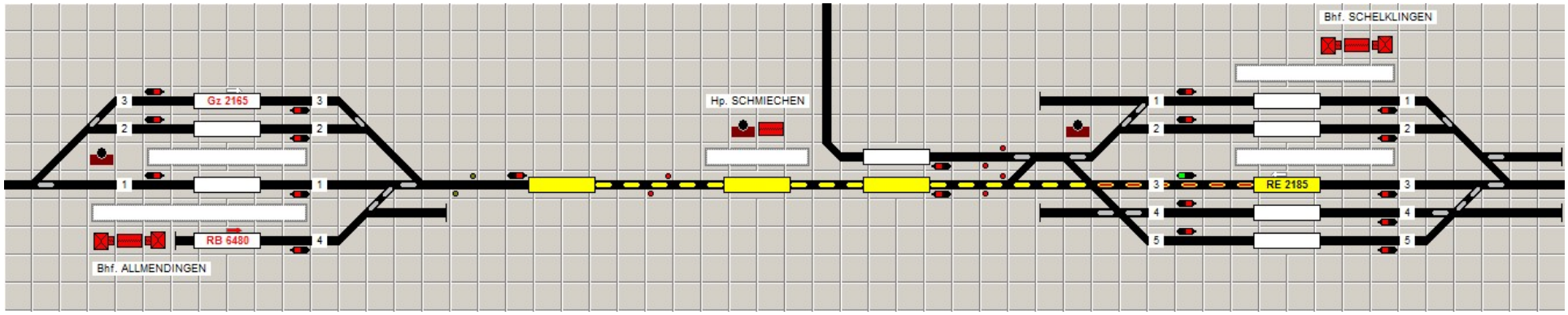




Reservierungspriorität 5 – Signal

Es werden so lange Gleisabschnitte reserviert, bis ein Zuganzeiger (ZA) mit einem in Fahrtrichtung gültigem Signal gefunden wird. Diese Regel wird allerdings durch eine Haltedefinition im Bahnhof (für diese Gattung) außer Kraft gesetzt, so dass trotz ZA ohne Signal nur bis zu diesem Bahnhof eine Fahrstraße gelegt wird.

4.04 Reservierungspriorität 5 - Signal



Reservierungspriorität 5 - Signal

Zusammenfassung von Funktionalität und Problematik:

(x) Absicherung der eingleisigen Strecke gegeben, wenn die Züge direkt aus den Bahnhöfen starten

(x) Absicherung der eingleisigen Strecke generell gegeben, in allen 3 ZAs der Strecke befinden sich max. 2 Züge

(x) Reservierung der eingleisigen Strecke bis zum nächsten Einfahrsignal in Fahrtrichtung (über alle 3 ZA)

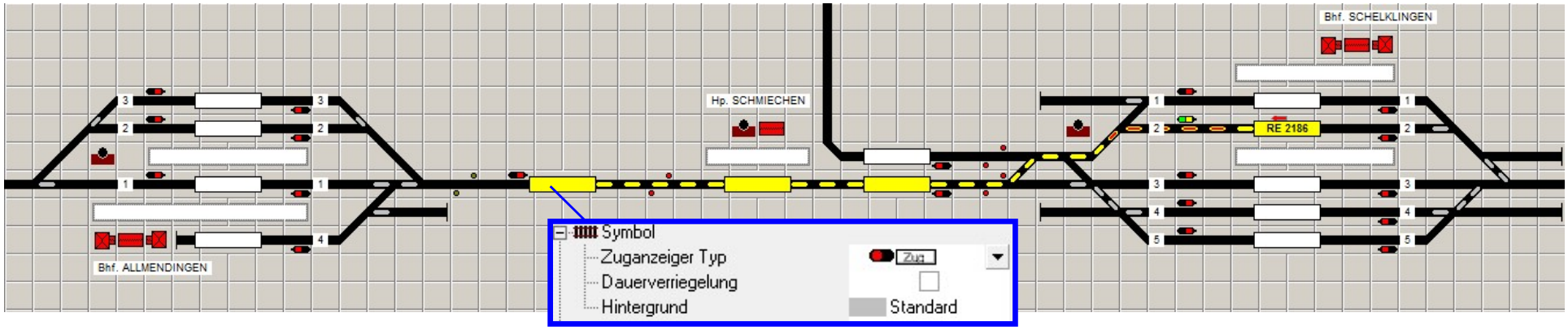
(x) Halt der Regionalbahnen am Haltepunkt SCHMIECHEN wird umgesetzt

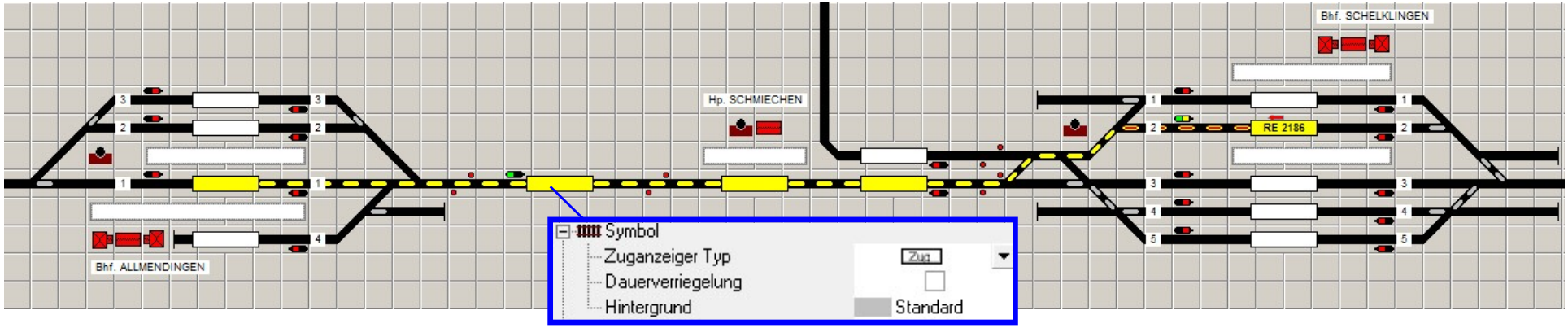
(x) Durchfahrt aller nicht haltenden Züge am Haltepunkt SCHMIECHEN ist gewährleistet (Haltepunkt ohne Signale)

(x) Eingetragener Halt eines Zuges im Bahnhof wird realisiert

(x) Zuganzeiger am Einfahrsignal wird in Gegenrichtung nicht reserviert

4.05 Reservierungspriorität 5 - Signal (Alternativkonfiguration)



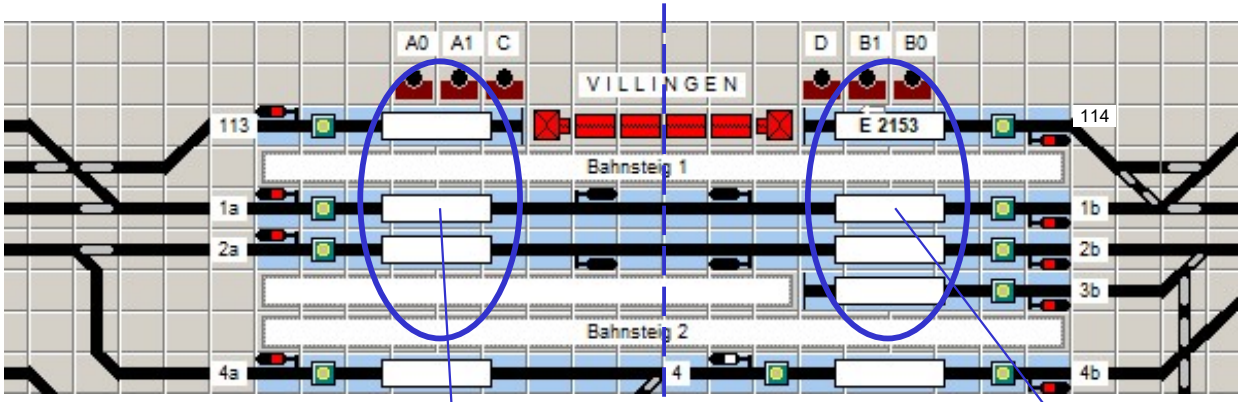


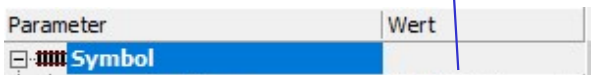
Reservierungspriorität 5 – Signal

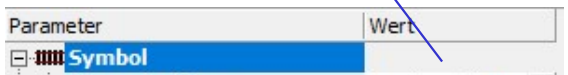
Sofern gewünscht kann mit dieser Priorität eine Fahrstraßen-Reservierung bis in den nächsten Bahnhof realisiert werden. Hierzu ist lediglich der ZA am Einfahrsignal des Bahnhofes als normaler ZA <u>ohne</u> Signal zu deklarieren. Das zugehörige Einfahrsignal wird durch die Fahrstraße jedoch automatisch gestellt.

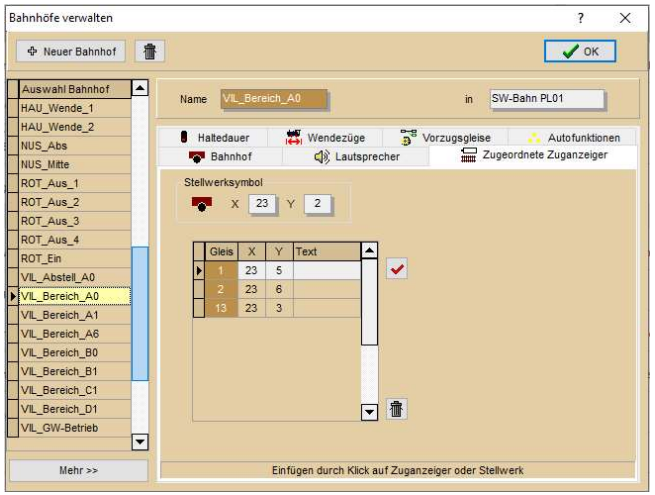
Zu beachten ist lediglich, dass diese zwei unterschiedlichen Konfigurationen im Gleisbild nicht zu unterscheiden sind.

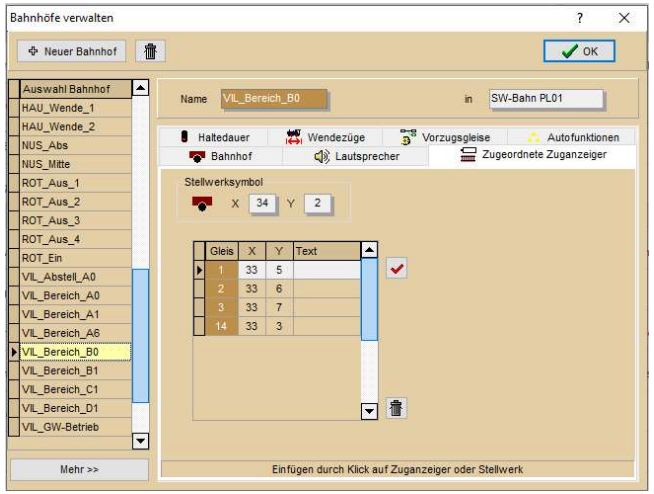
4.06 Bahnhofsdefinitionen für flexible Nutzung von Bahnsteiggleisen









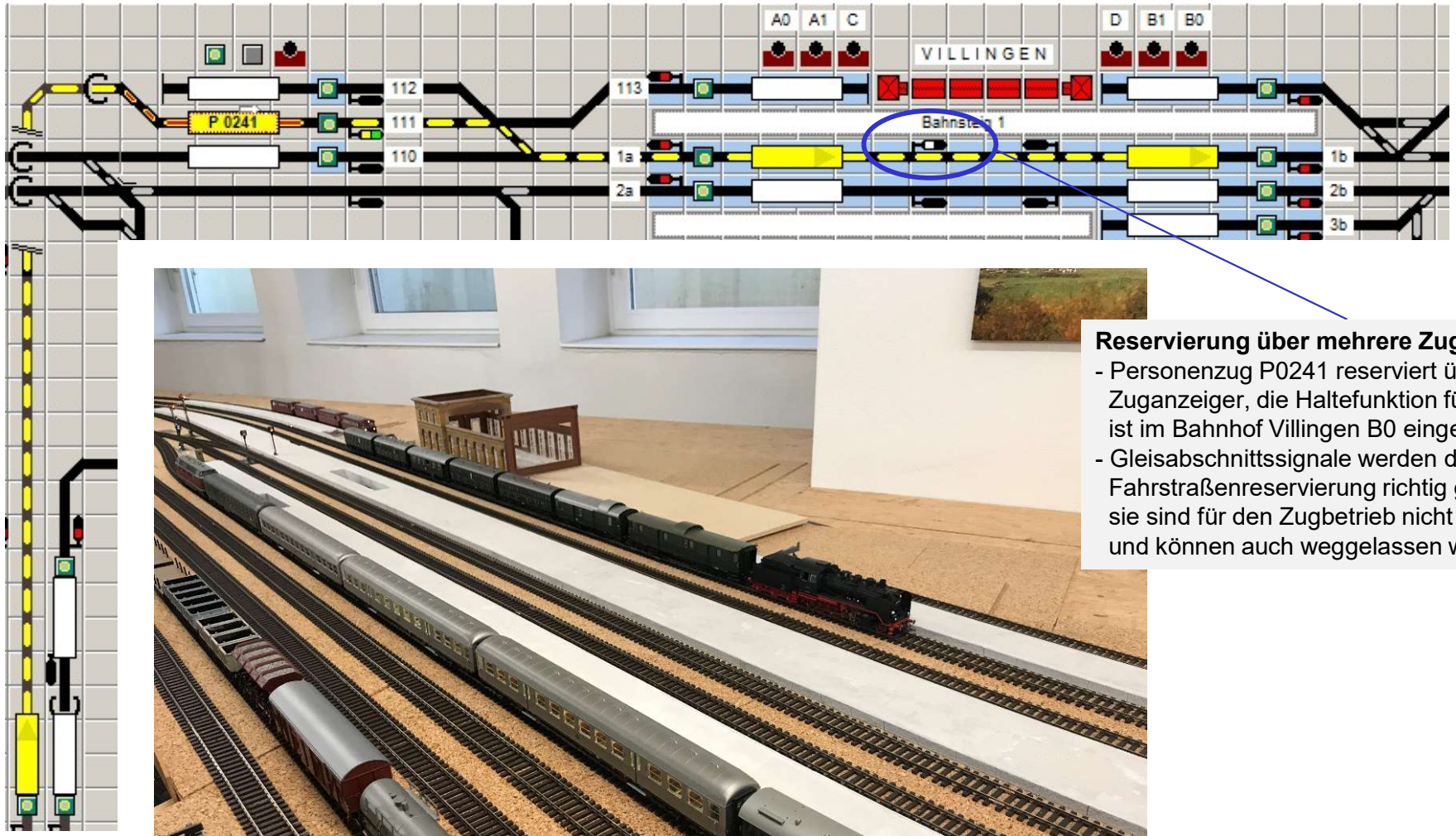


Mehrere Bahnhofsdefinitionen im Gleisbild

Bahnhofsbereich links (Villingen A0)
- Gleis 1a für Durchgangs- und Wendezüge
- Gleis 13 (113) für Wendezüge

Bahnhofsbereich rechts (Villingen B0)
- Gleis 1b für Durchgangs- und Wendezüge
- Gleis 14 (114) für Wendezüge
- Gleis 3b für Wendezüge

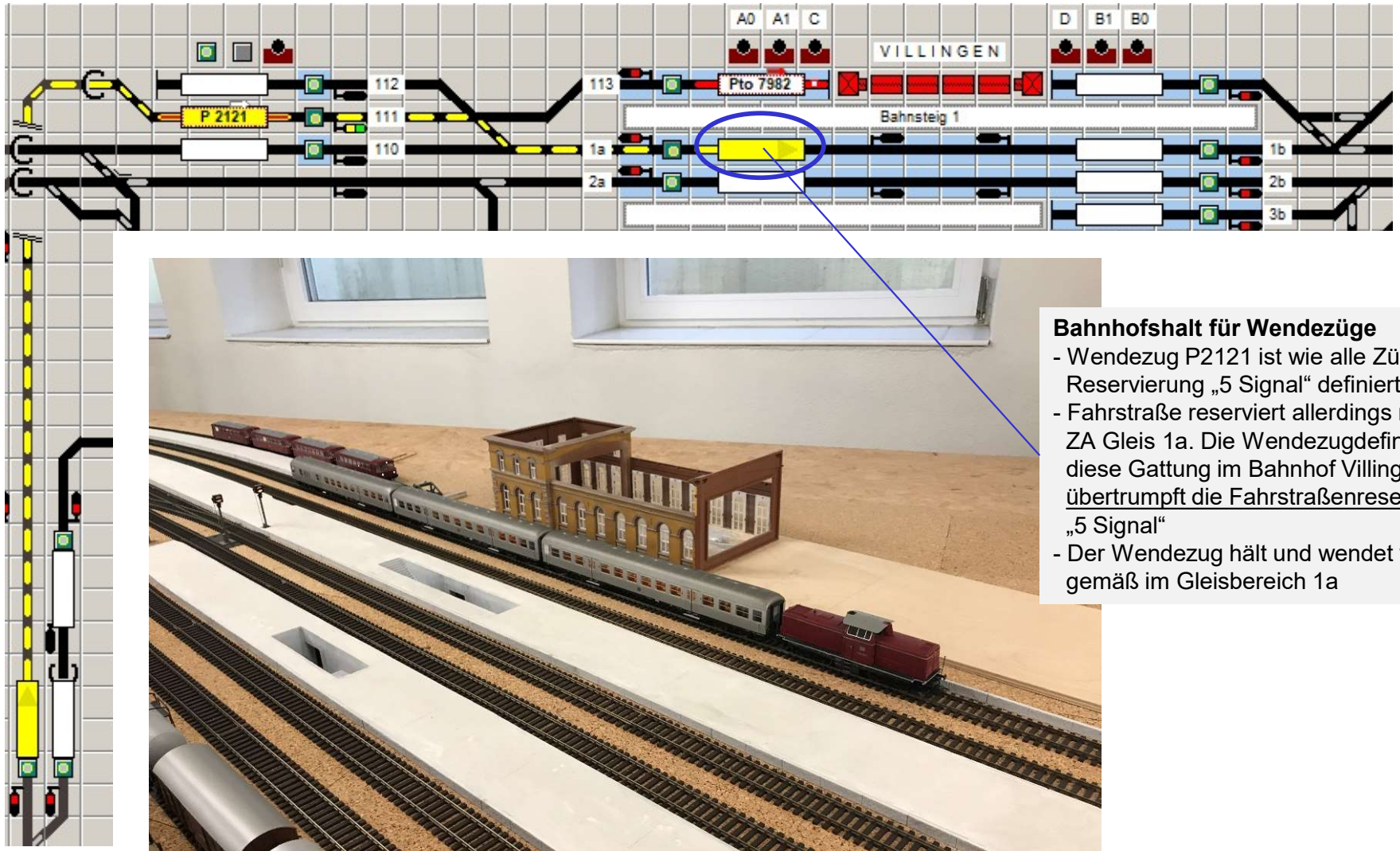
4.07 Flexible Nutzung von Bahnsteiggleisen: Zughalt über zwei Zuganzeiger



Reservierung über mehrere Zuganzeiger

- Personenzug P0241 reserviert über zwei Zuganzeiger, die Haltefunktion für diese Züge ist im Bahnhof Villingen B0 eingetragen
- Gleisabschnittssignale werden durch die Fahrstraßenreservierung richtig geschaltet, sie sind für den Zugbetrieb nicht erforderlich und können auch weggelassen werden.

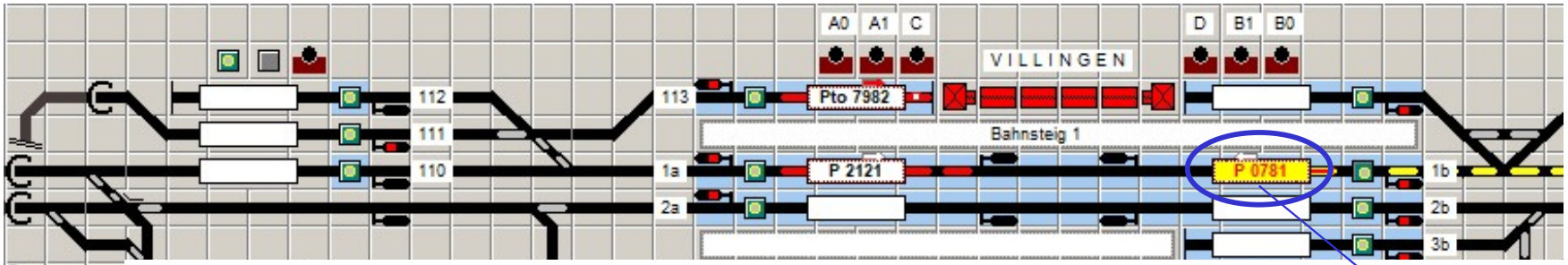
4.08 Flexible Nutzung von Bahnsteiggleisen: Wendezughalt linkes Gleis

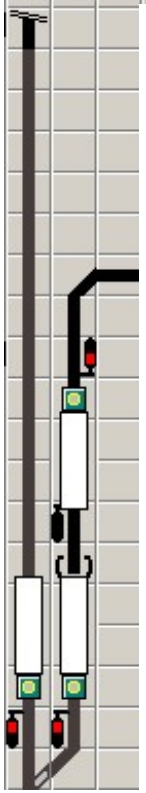


Bahnhofshalt für Wendezüge

- Wendezug P2121 ist wie alle Züge mit Reservierung „5 Signal“ definiert
- Fahrstraße reserviert allerdings nur bis zum ZA Gleis 1a. Die Wendezugdefinition für diese Gattung im Bahnhof Villingen A0 <u>übertrumpft die Fahrstraßenreservierung</u> „5 Signal“
- Der Wendezug hält und wendet wunschgemäß im Gleisbereich 1a

4.09 Flexible Nutzung von Bahnsteiggleisen: Wendezüge in Gleis 1a und 1b

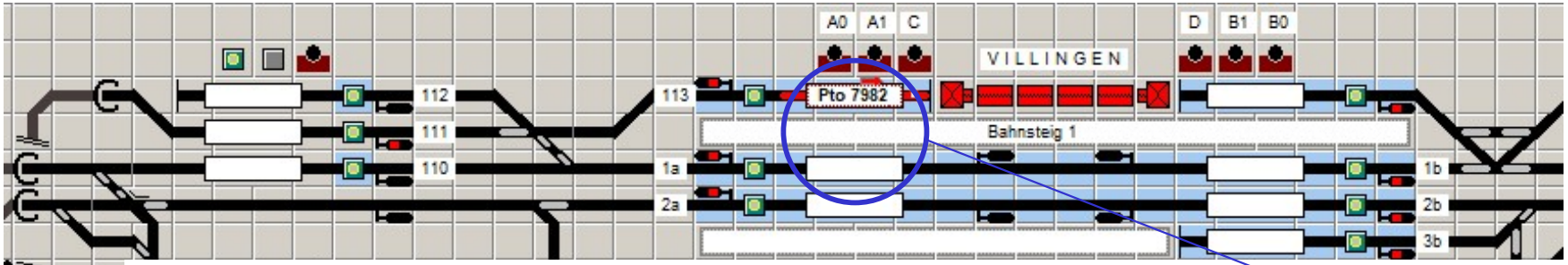


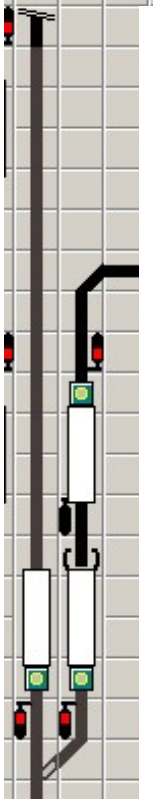


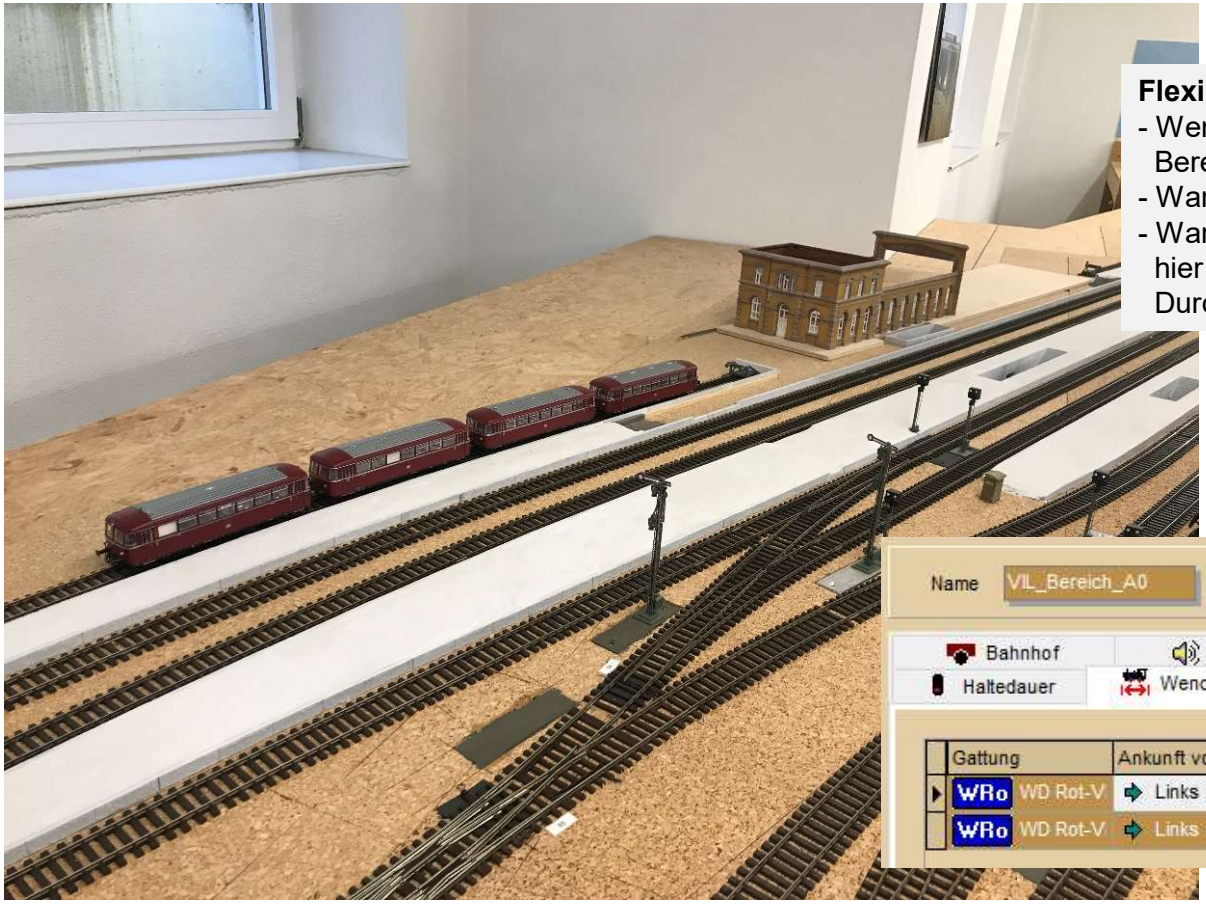
Bahnhofshalt für Wendezüge

- Wendezug P0781 ist wie alle Züge mit Reservierung „5 Signal“ definiert
- Fahrstraße reserviert allerdings nur bis zum ZA Gleis 1b. Die Wendezugdefinition für diese Gattung ist im Bahnhof Villingen B0 definiert
- Gleis 1a und 1b sind mit zwei Wendezügen gleichzeitig belegt

4.10 Flexible Nutzung von Bahnsteiggleisen: Erweiterte Wendezugdefinitionen



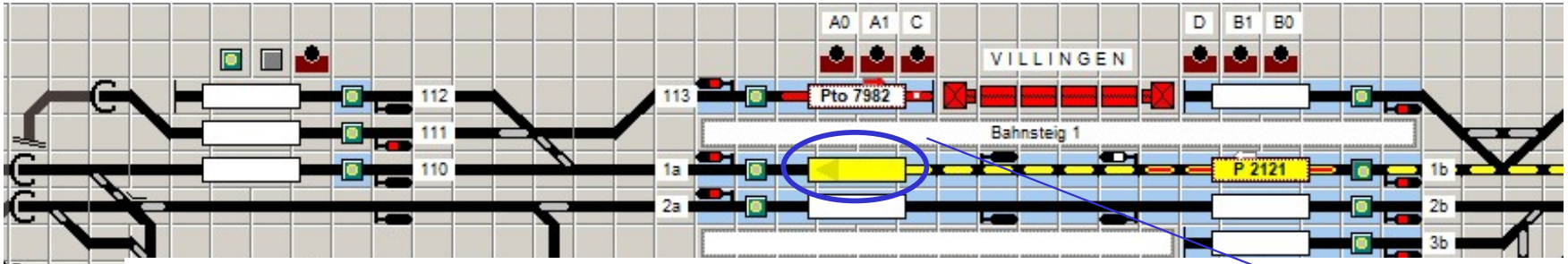


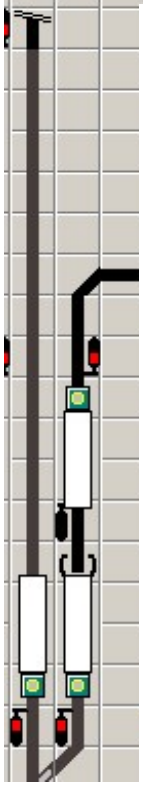


Flexible Wartezeiten für Wendezüge

- Wendezüge im Gleis 1a sollen diesen Bereich nur kurz belegen (ist ein Hauptgleis)
- Wartezeit = 60 Sek. im Gleis 1a
- Wartezeit = 180 Sek. im Kopfgleis 13 (113), hier wird kein Zugbetrieb auf dem Durchgangsgleis 1a/1b gestört

4.11 Flexible Nutzung von Bahnsteiggleisen: Erweiterte Wendezugdefinitionen





Empfehlung in der Bahnhofsdefinition

- Sofern Wendezüge der **Gattung WRo** von **rechts** kommend in Gleis 1a/1b einfahren: Wendezüge im Gleis 1a sollte eine <u>normale Haltedauer</u> in Gleis 1a eingetragen werden
- Wichtig ist die Richtungsangabe für die Haltedauer (hier von rechts)
- Zusätzlich ist die **Gattung WRo** als Wendezug für Gleis 1a und Gleis 13 (113) mit Ankunft von links eingetragen (siehe Seite 33)