



Stand: Dezember 2020

In dieser Ausgabe:

- Festlegung eines Arbeitsbereiches möglich** 2
- Fenster An- kunfts-/Abfahrts- zeiten anpassen** 2
- Fahrzeitvorgabe wieder verfügbar** 2
- Gleisbelegungs- prüfung bereits im Bildfahrplan** 3
- Sperrrahmen Dar- stellung** 3
- Anpassungen Zeit- angaben und Rundungen** 7
- Negative Zuschlä- ge und Prüfung auf Fahrzeitabwei- chungen** 4
- Tastenkürzel ge- ändert** 4
- Dynamische Spal- tenbreite und verbesserte Mitter- nachtsübergänge** 5
- Fahrzeugausrüs- tungen erweitert und neue Verwal- tung der Eigen- schaften** 6
- Kleinere Anpas- sungen zur besse- ren Bedienung** 7
- Neue Pflichtfelder eingeführt und Abgleich verbes- sert** 7
- Was sonst noch zu sagen wäre ...** 8

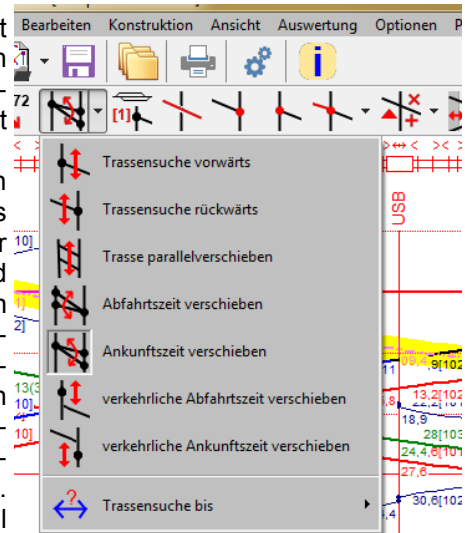
iPLAN - Bildfahrplan: Vor, Zurück, Zur Seite, Ran - Trassensuche deutlich erweitert

Bisher konnten Sie im Bildfahrplan Trassen ausgehend von einer veränderten Abfahrtszeit aus suchen. Stand man vor der Frage, wann man denn abfahren muss, um zu einer bestimmten Zeit am Halt x anzukommen konnte dies mühsam werden.

Um Ihnen bei dieser Aufgabenstellung aber auch in vielen anderen Fällen weiterzuhelfen, haben wir die Trassensuche funktional deutlich erweitert. Sie können Trassen ab sofort vorwärts (wie bisher) und auch rückwärts suchen. Die bisherige Auswahl der Trassensuche bis zum Ende des Zuglaufs bzw. Bildfahrplans oder zur nächsten Zugmeldestelle bleibt er-

nächsten Halt wirkt. Faktisch verteilen Sie damit Zuschläge mit Hilfe der Maus. Bitte beachten Sie auch, dass beim Ändern der Ankunfts- und Abfahrtszeiten auch ggf. hinterlegte Zuschlagsregeln und auch Regelaufenthaltszeiten übergangen werden. Über die Auswahl Züge können Sie die Züge aber wieder auf die Mindestwerte zurücksetzen.

Für die verschiedenen Modi gibt es entsprechend auch verschiedene Symbole zur Auswahl. Den gewählten Modus

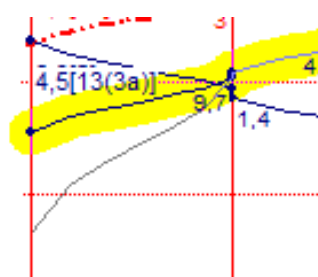


Noch zwei Hinweise zur Trassensuche rückwärts:

- Verschieben Sie einen Zug so, dass er vor Mitternacht beginnen muss, dann ändern sich die Verkehrstage nicht automatisch mit.

verschiebe Ankunftszeit von DGS 1424 in Gerstungen → 8.42,2 Uhr

halten und steht Ihnen damit auch bei der Rückwärtssuche zur Verfügung. Auch das oftmals angefragte **Parallelverschieben** einer Trasse ist jetzt möglich. Außerdem können Sie mit der Maus die **Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten** sowohl **betrieblich als auch verkehrlich** verschieben. Bitte beachten Sie dabei, dass das Ändern der Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten nur bis zum



erkennen Sie in der Statuszeile am dort enthaltenen Text zum Ändern der Trasse. An dieser Stelle wurde auch eine Uhrzeit ergänzt, die auf der realisierbaren Zeit stehen bleibt, auch wenn Sie den Mauszeiger weiter bewegen. Dies unterscheidet die dort angegebene Zeit von der Zeit ganz rechts in der Statuszeile, die die Zeit angibt, an der sich der Mauszeiger gerade befindet.

Außer Trassensuche vor- und rückwärts nehmen die entsprechenden Änderungen keine Rücksicht auf andere Züge. Hier müssten Sie ggf. noch einmal aufräumen, wenn das rote Ausrufezeichen erscheint.

Dies ist bewusst so umgesetzt, damit Sie hier entsprechend eingreifen können.

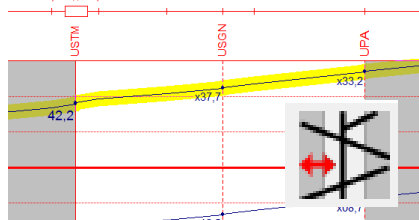
- Eventuelle Anschlüsse werden ignoriert, da bei der Rückwärtssuche ja nur größere Übergangzeiten für die Reisenden entstehen. Nutzen Sie während Sie die Vorschaulinie sehen die Strg-Taste, so bewirkt dies:
- Beim Parallelverschieben die Zulässigkeit negativer Aufenthalte und
- Beim Ankunfts- oder Abfahrtszeiten verschieben die Möglichkeit negative Zuschläge zu hinterlegen.

Allgemein	Bildfahrplan	Tabellenfahrplan	Aushangfahrplan	Bahnhofsfahrdnung	Statistik
Buchfahrplan	Linientaktkarte	Umlaufplan	Infrastruktur	RailML	Trassenportal
					Sonstiges

iPLAN - Bildfahrplan:

Festlegung eines Arbeitsbereiches möglich

Oftmals kommt man auf Streckenabschnitten mit dichter Belegung zu konfliktbehafteten Situationen oder stellt fest, dass das



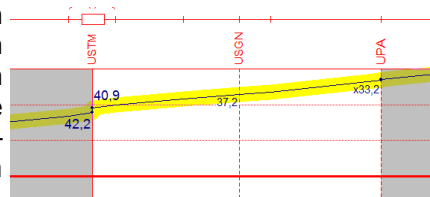
gewählte Bahnhofsgleis doch nicht das richtige war. Wollte man dies bisher beheben, so ergab sich immer gleich eine neue Trasse auch in Abschnitten, in denen man eigentlich gar nichts ändern wollte. Oder man musste vorher mühsam den Bildfahrplan auf den Bereich einschränken, in dem man etwaige Änderungen akzeptiert, bekam dann aber u. U.

neue Laufwegsabschnitte dazu. Alles das gehört ab

sofort der Vergangenheit an. Sie können jetzt mit der F10-Taste auf der Tastatur einen Modus aktivieren, der es Ihnen ermöglicht vom rechten und linken Rand aus einen „Vorhang“ zu ziehen. Der dann nicht hinter einem Grauschleier verborgene Arbeitsbereich kann

jetzt ganz normal grafisch weiter bearbeitet werden. Änderungen wirken sich nur in diesem Bereich aus, sofern diese grafisch vorgenommen wurden.

Als Grenzen des Arbeitsbereiches können zunächst alle im Bildfahrplan sichtbaren Betriebsstellen



ausgewählt werden. Mit der Strg-Taste können

auch nicht sichtbare Betriebsstellen als Grenzen ausgewählt werden.

Die Abfahrtszeit in den ausgegrauten Bereich hinein und auch die Ankunftszeit aus dem ausgegrauten Bereich heraus werden wie eine Fixierung behandelt, wie Sie sie bisher von Bildfahrplangrenzen bzw. ein- und ausbrechenden Zügen innerhalb des Bildfahrplans kannten.

Die Einschränkung des Arbeitsbereiches ist nur so lange existent, wie auch der Bildfahrplan existent ist. Er wird also nicht gespeichert.

Damit werden künftig kleinräumiger Trassenmanipulationen deutlich vereinfacht, da nicht der Restlaufweg der Trasse angefasst wird.

Bitte beachten Sie auch, dass bei Anpassungen, die zu einer späteren Ankunft führen, Aufenthalte von nahezu 24 Stunden entstehen können.

iPLAN - Bildfahrplan: An- kunfts-/Abfahrtszeiten

Im Fenster **Ankunfts-/Abfahrtszeiten anzeigen** können Sie ab sofort auch Betriebsstellen ausblenden. Zeiten usw. werden dann zusammengefasst. Die Darstellung der Summenwerte für markierte Abschnitte wurde verbessert.

Beim Einfügen von Zuschlägen konnte die Einstellung **Ankunfts-/Abfahrtszeiten anpassen** deaktiviert sein und man konnte nur durch einen Neustart diese Option wieder freigeben. Dies passiert nur noch dann, wenn der Zuglauf nicht bis zum Ende in dem Fenster enthalten ist.

iPLAN - Allgemein: Fahrzeitvorgabe wieder verfügbar

Zur leichteren Planung von Schienenersatzverkehr wurde die Fahrzeitvorgabe wieder aktiviert.

Unter den **Netzweiten Fahrplandaten** wurde dafür eine Registerseite geschaffen. Fahrzeiten können dabei zwischen beliebig weit entfernten Betriebsstellen eingegeben werden. Die Zeiten für die übersprungenen Betriebsstellen werden interpoliert. Grenzen von Streckendaten dürfen aber nicht übersprungen werden.

Zur Aktivierung eines derartigen Fahrzeitprofils ist es erforderlich, dass Sie im Zugdatenfenster die Option **Schienenersatz-**

verkehr/Bus/informative Trasse auswählen und dann auch mit **Fahrzeitvorgabe** auswählen. Anschließend können Sie bei den jeweiligen Laufwegsregisterseiten nicht mehr ein Geschwindigkeitsprofil zur Berechnung heranziehen sondern die gewünschte Fahrzeit-Liste auswählen.

Die Fahrzeit-Geschwindigkeits-Umrechnung in den Geschwindigkeitsprofilen wurde in iPLAN übernommen. Die Fahrzeitvorgaben stehen in den Bemerkungen zur Geschwindigkeit und der Musterzug in den Hinweisen zur Geschwindigkeitsliste.

**iPLAN - Bildfahrplan:
Gleisbelegungsprüfung bereits im Bildfahrplan**

Im Bildfahrplan wurde eine einfache Gleisbelegungsprüfung umgesetzt. Um diese zu aktivieren, sollten Sie in der **Netzverwaltung** auf der Registerseite **Technische Daten** zu-

nach der Ankunft vergehen muss, bevor das Gleis wieder als frei gilt. Bei zwei haltenden bzw. durchfahrenden Zügen muss noch die **Standard-**

folgen soll oder **ein** oder **aus** sein soll. Dies bedeutet aber auch im Umkehrschluss, dass die eingestellten Zeiten in der Netzverwaltung auch zur Anwendung kommen kön-

Bahnhofsgleisbelegung im Bildfahrplan prüfen (Einfahrt in besetztes Gleis)

Standard-Bereitstellungszeit für beginnende Züge: 4,0 min	Standard-Räumzeit für endende Züge: 4,0 min	Standard-Fahrstraßenwechselzeit: 3,0 min
--	--	---

nächst die dort platzierten Zeitangaben prüfen und ggf. anpassen. Sie können eine **Standard-Bereitstellungszeit für beginnende Züge** definieren. Ausgehend von der Abfahrtszeit wird dieser Wert

Fahrstraßenwechselzeit zwischen zwei Zügen vergehen. Dies gilt jedoch

nen, wenn dort der Haken zur Durchführung der Prüfung nicht gesetzt ist, dies

Zug	Konflikt/Problem	Uhrzeit	Streckenabschnitt
R 80953	Einfahrt in besetztes Gleis 2	8.24	Betriebsstelle Rottenbach, Zug R 80952
R 80957	Einfahrt in besetztes Gleis 2	10.24	Betriebsstelle Rottenbach, Zug R 80956
R 80961	Einfahrt in besetztes Gleis 2	12.24	Betriebsstelle Rottenbach, Zug R 80960

Rottenbach (km rel. 31,100 / k)

Definierte Fahrwege und Ein-/Ausfahrn

Eigenschaften des Fahrwegs

Bezeichnung	Gleis	Bstg.
1	1	
2	2	
1-2	2	
3	3	

Bahnhofsgleisbelegung prüfen
Vorgabe vom Netz (=aus)

nicht, wenn sich zwei Züge in der selben Fahrtrichtung auf dem selben Fahrweg folgen. In dieser Konstellation ist keine Fahrwegänderung erforderlich, so dass allein die Zugfolgesicherung notwendig wird, die deutlich schneller abläuft.

aber an der jeweiligen Betriebsstelle überschrieben wird.

Sie können hier wählen, ob die **Bahnhofsgleisbelegung im Bildfahrplan geprüft** werden soll oder nicht. In den **Infrastrukturdaten der Strecke** können Sie in der Registerseite der Bahnhofsgleise wählen, ob die Bahnhofsgleisprüfung für den jeweiligen Bahnhof gemäß **Vorgabe des Netzes** er-

Das Programm erkennt die Unterschiede zwischen beginnenden und weiterfahrenden bzw. weiterfahrenden und endenden Zügen. Die Prüfung erfolgt auf denselben Gleis-Eintrag gemäß der Bahnhofsgleisdefinition. Also auch wer sich über Umfahrwege in ein besetztes Gleis begiebt, wird eine Konfliktmeldung erhalten. Haben Sie in den Aufenthaltsinformationen (neu **F9**) eine vorsichtige/besetzte Einfahrt hinterlegt, wird entsprechend kein Konflikt ausgegeben.

An Betriebsstellen besteht jetzt die Möglichkeit Durchfahrtszeiten nicht anzuzeigen.

abgezogen, ab dem das Bahnhofsgleis für die Konfliktprüfung als belegt gilt. Als Gegenstück gibt es eine **Standard-Räumzeit für endende Züge** die

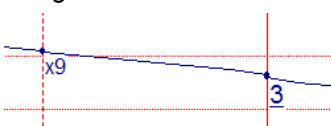
**iPLAN - Bildfahrplan:
Sperrrahmen Darstellung**

Bei Sperrrahmen, die über Mitternacht bestehen, wird bei der Beschriftung der Tage am Ende auf eine Darstellung mit +1 zugunsten einer Umrechnung auf das konkrete Enddatum verzichtet. Das sollte dem Lesenden Mehr Klarheit verschaffen, wann diese Sperrung wirklich beendet sein wird.

**iPLAN - Bildfahrplan:
Anpassung Zeitangaben und Rundungen**

In Tschechien werden Minutenangaben nur mit der Einer-Stelle im Bildfahrplan dargestellt. Dafür gibt es jetzt in der **Konfiguration > Bildfahrplan > Minutenangaben an der Zuglinie** eine gesonderte Option. Außerdem wird der Einer unterstrichen, wenn bei Rundung auf 0,5 der Wert 0,5 anzuzeig-

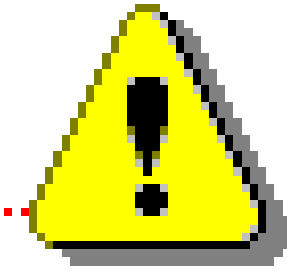
en wäre. Dies kommt quasi einer Rundung auf halbe Minuten gleich. Wenn auch die Zehnerstellen der Minuten ausgegeben werden, werden auch wieder x,5-Angaben dargestellt.



Allgemein	Bildfahrplan	Tabellenfahrplan	Aushangfahrplan	Bahnhofsfahrordnung	Statistik	
Buchfahrplan	Linientaktkarte	Umlaufplan	Infrastruktur	RailML	Trassenportal	Sonstiges

iPLAN - Bildfahrplan:

Negative Zuschläge und Prüfung auf Fahrzeitabweichungen



Die Funktion des gelben Ausrufezeichens als Warnung bei Abweichungen der Trassen gegenüber der Fahrzeitrechnung ging bei vielen Anwendern verloren, da immer wieder Widersprüche durch Trassen aus diversen Schnittstellen heraus in die Bildfahrpläne importiert wurden.

Um diesem wieder mehr Bedeutung zu geben, wurden jetzt mehrere Anpassungen vorgenommen.

Es wird unverändert überprüft, dass:

- Überhaupt Ankunfts- und Abfahrtszeiten (also eine Trasse) für den gesamten Laufweg des Zuges existieren,
- Der Fahrzeitzuschlag nicht $< 2\%$ ist und
- Die Fahrzeitvorgaben nur bei SEV verwendet werden.

Gelbe Ausrufezeichen aus dem Grund von Fahrzeitabweichungen, d.h. Differenzen zwischen berechneter Fahrzeit (inkl. Zuschlägen) und Trasse (Ankunfts-/Abfahrtszeiten) werden nun seltener auftreten. Sie können künftig entscheiden, ob Änderungen der Fahrzeitberechnung auf die Trasse übertragen werden sollen oder aber die Trasse unverändert bleibt und das Programm dies durch Zuschläge ausgleicht. Die dritte Möglichkeit der Ablehnung der Angleichung zwischen berechneter Fahrzeit (inkl. Zuschlägen) und Trasse bleibt bestehen, wird aber wohl nur noch selten benötigt.

Trotzdem wird weiter auf Fahrzeitabweichungen geprüft, aber Sie können jetzt in der **Netzverwaltung > Technischen Daten** eine Stufe wählen,

nach der die Fahrzeitabweichungen und Zuschläge geprüft werden sollen. Das gelbe Ausrufezeichen wird nun ggf. den Konflikt „Trasse zu schnell“ melden. Da mit der möglichen Vergabe von negativen Zuschlägen auch Trassen entstehen können, die unrealistisch zeitig sind, erfolgt eine Kontrolle durch das Programm nach der Vorgehensweise:

Wenn der über die Trasse summierte nichtlineare Zuschlag $-0,5$ min beträgt oder kleiner wird, erfolgt eine Konfliktmeldung. In der detaillierten Stufe wird diese Bedingung an jeder Stelle geprüft, in der mittleren und groben Stufe nur an Halten. Das Kumulieren der Zuschläge wird allerdings durch längere Aufenthalte zurückgesetzt und neu begonnen. Eine Übertragung in den nächsten Abschnitt ist nicht möglich. Das Rücksetzen geschieht, wenn:

- die Summe > 0 ist und der Aufenthalt ≥ 2 min beträgt oder
- die Summe < 0 ist und der Aufenthalt ≥ 5 min beträgt.

Dadurch soll gewährleistet werden, dass Zuschläge nicht über längere Aufenthalte hinweg im Rahmen der Prüfung auf Fahrzeitkonflikte berücksichtigt werden.

Bei Fixierung erfolgt die Zuschlagskumulation nur im sichtbaren Bereich, weil Teile des Zuglaufs außerhalb liegen. Die Prüfung kann also nur sinnvoll erfolgen, wenn der gesamte Zuglauf im Bildfahrplan enthalten ist. Sie können als Anwender jetzt auch selbst negative Zuschläge vergeben. Ent-

weder ganz klassisch unter **Ankunfts-/Abfahrtszeiten anzeigen**, über die **Zuschlagsvorgaben** in den **verkehrlichen Einstellungen** oder über **Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit verschieben** bei gleichzeitiger Betätigung der **Strg-Taste**.

Mit Hilfe der **Mehrfachauswahl** auf der Registerseite **allg. Zugdaten** ist es auch weiterhin möglich, den Zug wieder auf seine vorgesehenen (Bau-)Zuschläge zurückzusetzen. Ergänzt wurde dort eine Option, die **nicht linearen Zuschläge aus den aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu setzen**.

Noch ein Tipp, wenn Sie ein Fahrzeug wechseln möchten:

Aktivieren Sie dazu zusätzlich zum Tausch des Triebfahrzeuges die Optionen **bei allen Zügen Fahrzeiten neu berechnen und nicht lineare Zuschläge aus den aktuellen Ankunfts-/Abfahrtszeiten setzen**.

iPLAN - Bildfahrplan: Tastenkürzel geändert

Um die Anwendung des Arbeitsbereiches zu erleichtern, wurden Anpassungen in den Tastenkürzeln im Bildfahrplan notwendig.

Die Modi **Zug verlässt Strecke** und **Zug wechselt auf diese Strecke** sind ab sofort mit **F8** zu erreichen. Diese werden in iPLAN nur noch sehr selten gebraucht und wurden deshalb zusammengelegt. Der Modus **Aufenthaltsinformationen setzen** ist jetzt unter **F9** erreichbar. Und den **Arbeitsbereich festlegen** können Sie entsprechend mit **F10**.

iPLAN - Tabellenfahrplan Dynamische Spaltenbreite und verbesserte Mitternachtsübergänge

Beim Abgleich von Tabellenfahrplänen gibt es jetzt detaillierte Hinweise zu den Änderungen. So erfahren Sie jetzt, ob z. Bsp. die Zug(teil)nummer, oder auch die Ebene sich geändert hat.

Bei komplexeren Zugläufen kann es vorkommen, dass die Breite der Spalte der Tabelle nicht ausreicht. Hierfür wurde jetzt eine automatische Ermittlung der Spaltenbreite der Zugspalten ergänzt. Wenn Sie den Haken bei **automatisch** gesetzt haben, gilt der Vorgabewert als Mindestwert der Spaltenbreite, damit auch leere Spalten noch erhalten bleiben. Haben Sie den Haken nicht gesetzt, so gilt der Wert als feste Spaltenbreite für alle Zugspalten.

Anzahl Kopfzeilen in der Tabelle

3 layoutabhängiger Standard

Mindestspaltenbreiten

Zugspalte (mm): 5,0 automatisch

Bahnhofsspalte (Leerzeichen): 29

Die Spaltenbreite wird aus den Inhalten der einzelnen Zeilen der Halte ermittelt sowie aus dem Kopf des Zuglaufes. Auch dieser kann für die Breite der Spalte ausschlaggebend

sein. Nicht in die Betrachtung gehen die Zuglaufzeilen ein. Bei diesen wird weiterhin umgebrochen.

In dem Zusammenhang haben wir auch die Definition der **Anzahl der Kopfzeilen in der Tabelle** überarbeitet. Sie können hier entweder eine konkrete Anzahl gewünschte Kopfzeilen angeben oder den **layoutabhängigen Standard** wählen.

Desweiteren gab es noch Anpassungen zur Übernahme von Zugläufen, die über Mitternacht verkehren und damit aus der Tabelle heraus bzw. in die Tabelle hinein fahren.

Diese werden ab sofort vollständig in die Tabelle aufgenommen, auch wenn diese am Tag vor der Gültigkeit der Tabelle gestartet sind bzw. aus dem

letzten Gültigkeitstag hinaus fahren. Hier gibt es noch eine Vielzahl von Fallunterscheidungen. Züge, die erst nach Mitternacht beginnen, aber deren Zugteile schon vor Mitternacht begonnen haben, werden mit den Vortagen des Zuges beschriftet, sofern der Mitternachtsübergang im

Tabellenfahrplan ersichtlich ist. Beginnt der Tabellenfahrplan erst am Flügelungsbahnhof und der abgehende Zug fährt dort erst nach Mitternacht, so wird der Zug mit den Verkehrstagen innerhalb dieser Tabelle beschriftet.

Beginnen Zugteile erst nach Mitternacht, so werden diese ohne Über-Nacht-Beschriftung ausgegeben, wie ja auch die Zugteile, die vor Mitternacht enden entsprechend hinterlegt werden.

Im Gegensatz zum Linien- oder Produktfilter führt ein Verkehrstagefilter nicht zu einer abschnittswisen Darstellung des Zuges. Erstellt man also einen Tabellenfahrplan, aus dem der Zug heraus fährt und einen Tabellenfahrplan, in den der Zug hinein fährt, so erscheint der Zug in beiden Tabellen. Enthält der Tabellenfahrplan aber nur einen Teillaufweg, der nur vor oder nach Mitternacht ist, so wird der Zug nur an den Tagen dargestellt, an denen er auch in dieser Tabelle verkehrt.

E	R	R
3817	80984	80376
19.35	19.40	19.47
19.42		19.53
19.43		19.58
19.50	20.00	20.02
19.51	20.00	20.05
19.57		20.09
19.58		20.10
20.03		20.12
20.15		20.18
20.19	20.38	20.19
20.19	20.59	...
20.24		...
20.25		...

Auch in der Mehrfachauswahl im Bildfahrplan ist ein Zug jetzt immer sichtbar, wenn er in den ggf. vorhandenen Verkehrstagefilter hinein bzw. herausfährt.

Zug		RB
km	Klasse	12345
von		
0,0	Erfurt Hbf.	26 23.36
5,8	Erfurt-Bischleben	23.40
12,6	Neudietendorf	23.45
17,2	Wandersleben	23.49
22,1	Seebergen	23.52
28,0	Gotha	23.56
38,5	Fröttstadt	0.02
42,6	Mechterstadt	0.08
45,5	Sattelstadt	0.11
49,1	Schönau (Hörssel)	0.13
51,8	Wutha	0.16
56,9	Eisenach	0.19
nach		

Zug		RB
km	Klasse	12345
von		
0,0	Erfurt Hbf.	26 23.36
5,8	Erfurt-Bischleben	23.40
12,6	Neudietendorf	23.45
17,2	Wandersleben	23.49
22,1	Seebergen	23.52
28,0	Gotha	23.56
38,5	Fröttstadt	0.02
42,6	Mechterstadt	0.08
45,5	Sattelstadt	0.11
49,1	Schönau (Hörssel)	0.13
51,8	Wutha	0.16
56,9	Eisenach	0.19
nach		

26 = nur in den Nächten nach 1.1.

26 = nur in den Nächten nach 1.1.

Zug		RB
km	Klasse	12345
von		
0,0	Gotha	0.02
10,5	Fröttstadt	0.08
14,6	Mechterstadt	0.11
17,5	Sattelstadt	0.13
21,1	Schönau (Hörssel)	0.16
23,8	Wutha	0.19
28,8	Eisenach	0.23
nach		

Zug		RB
km	Klasse	12345
von		
0,0	Gotha	0.02
10,5	Fröttstadt	0.08
14,6	Mechterstadt	0.11
17,5	Sattelstadt	0.13
21,1	Schönau (Hörssel)	0.16
23,8	Wutha	0.19
28,8	Eisenach	0.23
nach		

Allgemein	Bildfahrplan	Tabellenfahrplan	Aushangfahrplan	Bahnhofsfahrdnung	Statistik	
Buchfahrplan	Linientaktkarte	Umlaufplan	Infrastruktur	RailML	Trassenportal	Sonstiges

iPLAN - Allgemein:

Fahrzeugausrüstungen erweitert und neue Verwaltung der Eigenschaften

Bisher beschränkte sich die Angabe von Fahrzeugausrüstungen bzw. Komfortmerkmalen auf wenige Daten. Dies haben wir jetzt deutlich erweitert.

Sie können ab sofort im Wagenverzeichnis den Fahrzeugen deutlich mehr dieser Eigenschaften mitgeben.

päckwagen o.ä. aus der Betrachtung fahrgastrelevanter Daten herausnehmen. Die Information zur **Fahrzeugstudie** hat nur den Hintergrund, dass man später nachvollziehen kann, wie real dieses Fahrzeug einmal war bzw. ist.

Die Eigenschaften werden

stellt. Diese werden Ihnen in der Tabelle der **aktuellen Zugbildungen** auch zusammengefasst.

An dieser Stelle können Sie mit einem Doppelklick auf die Spalte Fahrzeugausrüstungen diese Editieren. Die hier hinterlegten Daten werden dann an den entsprechenden Stellen zur Auswertung herangezogen. Weichen die Daten von den in den Fahrzeugverzeichnissen hinterlegten Angaben ab, so wird dies mittels Fettdarstellung symbolisiert. Wollen Sie nur diese Daten ändern, so können Sie dies auch in der Zugteiltabelle der jeweiligen Laufwegsabschnitte mit Hilfe der rechten Maustaste.

Eine Besonderheit zur Kalkulation des barrierefreien Anteils eines Zugteils bzw. Zuges: Dieser wird immer bezogen auf die Sitzplatzanzahlen ermittelt, da keine Flächen hinterlegt sind und dies auch bei Doppelstockfahrzeugen nicht funktionieren würde. Auch das Zusammenstellen der Wagenlisten wurde überarbeitet. Der bisherige Zwischenspeicher für Wagenlisten ist entfallen. Dafür gibt es eine neue Übersicht über bereits im Netz **vorhandene Wagenzüge**. Hier können Sie also zwischen den verfügbaren Wagen des Wagenverzeichnisses und den im Netz bereits vorhandenen Wagenzügen umschalten. Damit können Sie also sicherstellen, dass Sie für den Gegenzug auch die selbe Garnitur unterstellen. Sie können hier auch eine **benutzerdefinierte Spalte** einblenden zum Filtern.

Fahrzeugausrüstungen:	
<input checked="" type="checkbox"/> Anzahl Sitzplätze 1. Klasse	29
WC <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl Toiletten, behindertengerecht	1
<input checked="" type="checkbox"/> Anzahl Sitzplätze 2. Klasse	6
<input checked="" type="checkbox"/> Anzahl Klappsitze	2
<input checked="" type="checkbox"/> Anzahl Rollstuhlplätze	2
<input checked="" type="checkbox"/> Beschallung	✓
<input checked="" type="checkbox"/> WLAN	✓
<input checked="" type="checkbox"/> [WC] geschlossene WCs	✓
<input checked="" type="checkbox"/> (p) druckertüchtig (p)	✓
<input checked="" type="checkbox"/> Σ Gesamteinsteigsbreite (Summe aller Türen e 1,8 m	
<input checked="" type="checkbox"/> Anteil barrierefrei	60%
<input checked="" type="checkbox"/> klimatisiert	✓

Bitte beachten Sie, dass die Sitzplatzanzahlen ggf. differenziert werden müssen. **Klappsitze** zählen zum Beispiel gesondert und sind unabhängig von etwaigen Klassen.

Sie können dem Wagen auch die Information mitgeben, dass es sich um einen **Steuerwagen** handelt, so dass künftig geprüft werden kann, dass an allen Tagen auch an der Zugspitze ein entsprechendes Fahrzeug vorhanden ist.

Ebenso können Sie definieren, dass der **Wagen bremstechnisch als Reisezugwagen zu behandeln** ist. Dies ist zum Beispiel bei Autotransportwagen relevant.

Mit Hilfe des Hakens **Wagen ist für Fahrgastinformation relevant**, kann man zum Beispiel Ge-

dann bei der Auswertung auf einen Zug bzw. eine Direktverbindung bezogen ggf. unterschiedlich behandelt. So werden zum Beispiel die Sitzplatzanzahlen einfach addiert. Es müssen aber zum Beispiel alle WCs geschlossene WCs sein, damit der gesamte Zug als mit geschlossenen WCs gilt. Bei WLAN wiederum ist es ausreichend, wenn nur ein Fahrzeug WLAN aufweist. Ähnlich verhält es sich ja auch beim Speisewagen o.ä.

Im Zusammenhang mit den neuen Eigenschaften im Wagenverzeichnis wurde auch die Handhabung der Wagen in iPLAN selbst angepasst.

Die Auswahlliste der Wagen enthält jetzt auch eine Spalte, die die Fahrzeugausrüstungen dar-

Allgemein	Bildfahrplan	Tabellenfahrplan	Aushangfahrplan	Bahnhofsfahrordnung	Statistik	
Buchfahrplan	Linientaktkarte	Umlaufplan	Infrastruktur	RailML	Trassenportal	Sonstiges

iPLAN - Umlaufplan:

Kleinere Anpassung zur besseren Bedienung

Haben Sie komplexere Änderungen an Zugteilen vorgenommen, erhalten Sie jetzt im Abgleichfenster die bisherigen und die neuen Verkehrstage mit angezeigt. Mit der neu geschaffenen Möglichkeit, die Spalten mit einem Klick auf den Spaltenkopf zu sortieren, können damit die entfallenen und die

gleichzeitig neu hinzugekommenen Verkehrstageaufteilungen untereinander dargestellt und damit sicherlich leichter nachgeprüft werden.

Haben Sie Zugteile manuell in den Umlaufplan aufgenommen, so erhalten Sie im Abgleichfenster eine Warnung angezeigt, dass nur bereits enthalt-

ene Fahrten abgeglichen werden. Dazu wurde auch ein Knopf geschaffen, mit dessen Hilfe **Manuell** aufgenommene Zugteile **entfernt** werden können. Anschließend werden auch wieder neue Zugteile erkannt und manuell hinzugefügte Zugteile als entfallen gekennzeichnet.

Trassenportalschnittstelle zur DB Netz AG:

Neue Pflichtfelder eingeführt und Abgleich verbessert

Um Platz für zusätzliche Felder zu schaffen und gleichzeitig die Übersicht nicht zu beeinträchtigen, wurde das Vorgangsfenster umgeräumt. Einige bisher lose Felder sind jetzt in der Tabelle **Sonstiges** zusammengefasst. Sofern keine Angaben zu Ergänzungsfahrplänen erforderlich sind, werden diese ab sofort ausgeblendet. Sollten diese notwendig werden, so sind diese jetzt zur Zugnummer nach links oben gerückt. Der so gewonnene Platz konnte für die Felder

- Lärmschutz-Kennzeichen und
- Sicherheitsrelevant genutzt werden.

Wann ein Zug als sicherheitsrelevant einzustufen ist, müssten Sie bitte im Benehmen mit der Bundespolizei klären. Inwiefern diese Informationen bei Jahresfahrplänen relevant sind, entzieht sich dabei unserer Kenntnis.

In der **Konfiguration** finden Sie jetzt auf der Registerseite **Voreinstellungen 1** auch eine Möglichkeit einen Standardwert für das **Lärmschutz**-Pflichtfeld vorzukonfigurieren.

Sofern gewünscht, können Sie unter Betriebsstellen

und **Abschnitte > Zugcharakteristiken > Sonstiges > Beförderungs-Besonderheiten** auch **pünktlichkeitssensibler Verkehr** einschalten. Dies betrifft aber wohl nur den Güterverkehr.

Durch den Entfall der Rahmenvertragskapazitäten hat das Bestellen von Anschlüssen größere Bedeutung erlangt. Sofern Sie also zwei oder mehr Anschlüsse bestellen, gelten Ihre Züge als „ins Netz eingebundener Verkehr“. Um diese Anschlüsse zu verwalten, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder Sie ergänzen an noch nicht abgesendeten TPN-Aufträgen an den jeweiligen Betriebsstellen die **Anschlusszüge** oder hinterlegen diese bereits in iPLAN. Bitte beachten Sie dabei, dass in dem Feld nur 6 Zeichen und keine Leer- oder Sonderzeichen enthalten sein dürfen. Es ist die Angabe einer Zugnummer oder auch einer Linie möglich. Im FBS selbst können Sie die Daten in den Halteinformationen der jeweiligen Betriebsstelle angeben. Per Definition betrachtet die DB Netz AG den Anschluss auf den aktuellen Zug, nicht von Ihrem

Zug auf einen anderen. Wie sich dies am Ende des Zuglaufes dann verhält, entzieht sich unserer Kenntnis.

Empfohlen wird von unserer Seite die Hinterlegung am Zug im FBS, denn damit werden diese Daten auch mit fortgeschrieben und auch bei Änderungsbestellungen o.ä. wieder mit geladen.

Sofern Sie verkehrliche Zeiten an Ihrer Trasse im iPLAN hinterlegt haben, werden diese ab sofort als Bahnsteigankunft/-abfahrt in die Bestelldaten übernommen.

Beim Abgleich der Zeiten aus der TPN-Schnittstelle in iPLAN hinein erhalten Sie jetzt getrennt Zeilen für Ankunft und Abfahrt. So können Sie gezielt nur die Abfahrtszeit, aber nicht die Ankunftszeit übernehmen. Dementsprechend erhalten Sie jetzt für Ankünfte jeweils eine eigene Zeile. Etwaige Gleisänderungen erhalten Sie dann aber auch dementsprechend in beiden Zeilen angezeigt. Konsequenterweise werden jetzt auch Änderungen in den verkehrlichen Zeiten nach Ankunft und Abfahrt unterschieden.

Aufklappmenüs in der Symbolleiste werden ab sofort besser dargestellt.

Allgemein	Bildfahrplan	Tabellenfahrplan	Aushangfahrplan	Bahnhofsfahrordnung	Statistik	
Buchfahrplan	Linientaktkarte	Umlaufplan	Infrastruktur	RailML	Trassenportal	Sonstiges

Betriebsstellenverz.: Eindeutige Abkürzungen

Werden Betriebsstellenabkürzungen geändert oder neu hinterlegt, wird jetzt geprüft, ob diese Abkürzung in dem Verzeichnis bereits existent ist. Eine entsprechende Fehlermeldung teilt Ihnen ein positives Ergebnis dann mit.



So macht man Fahrpläne!

Züge übernehmen: Auswahl per Zuggruppe

Will man Züge aus einem Netz in ein anderes übernehmen, so steht Ihnen die sicherlich bekannte Funktion **Züge aus anderem FBS-Netz übernehmen** zur Verfügung.

Dort haben wir jetzt auch die Möglichkeit geschaffen, dass die zu übernehmenden Züge nach ihrer Zuggruppe ausgewählt werden können. Damit wird man sich beim Selektieren der entsprechenden Züge dann sicherlich etwas leichter tun.

Außerdem wurde eine Option geschaffen, mit der man den **überregionalen Laufweg der zu übernehmenden Züge zurücksetzen** kann.

Damit passiert also folgendes:

Ist die Option nicht aktiviert, entscheidet der importierbare Laufweg über ein neues Setzen der Information. Wird der Zug vollständig übernommen, sind die Felder leer. Fehlt am Anfang oder am Ende ein Stück des Zuglaufs, so werden die Felder mit dem ursprünglichen Abgangs- bzw. Endbahnhof gefüllt. Im Fall der aktivierten Option sind die Felder aber immer leer.

iPLAN - Allgemein: Hinweis auf Updates

Im FBS-Startfenster begrüßt Sie auf Wunsch ein Eisenbahner mit Ra2, um Sie auf ein bereitgestelltes Update hinzuweisen. Dazu müssen Sie in der **Konfigurationsverwaltung des Startfensters > Netzwerk-Zugang > Internet-Zugang** für Online-Updates und Freischaltungen den Haken setzen.

Aushangfahrplan: Gleisbezeichnung

Da Sie ja in den Streckendaten auch eine Bahnsteigbezeichnung für die Fahrgäste hinterlegen können, wurde der Aushangfahrplan dahingehend angepasst, dass dort nicht mehr die internen Bezeichnungen ausgegeben werden sondern die Bahnsteigbezeichnungen. Hierfür müssten Sie an den vorgesehenen Stellen die Angaben entsprechend nachtragen.

Sie werden aber auch weiterhin beim Anlegen des Aushangfahrplans gewarnt, dass dieser Einträge ohne Bahnsteigangabe enthalten wird.

Dispatcher: Spalte Beschreibung

Im FBS-Dispatcher können Sie die Kopfdaten von FBS-Dateien direkt einsehen. Die Inhalte der Spalte Beschreibung werden in den einzelnen Programmen unter **Datei > Eigenschaften > Datei-Informationen** hinterlegt. In iPLAN finden Sie die Angaben in der **Netzverwaltung > Datei-Informationen**.

Bei Streckendateien (*.fpl) wird die erste und letzte Betriebsstelle vom Dispatcher eingesetzt.

iPLAN - Infrastruktur: Einige Neuerungen

Sofern Sie nicht explizit absolute Kilometer bei den Betriebsstellen eingegeben haben, ändern sich diese künftig mit, wenn Sie die relative Kilometrierung ändern. Automatisch berechnete absolute Kilometer werden grau dargestellt. Schwarz dementsprechend manuell eingegebene Werte.

Mit dem neuen Dateiformat wird es möglich, dass man sowohl Zugbeeinflussungsanlagen als auch Regelvorschaltabstände richtungsabhängig eingeben kann.

iPLAN - Infrastruktur: Streckendatei einfügen

Bisher konnte beim Hinzufügen von Streckendateien in ein bestehendes Netz ein gepflegtes Chaos entstehen, welches man u.U. erst ziemlich spät bemerkt hat.

Hier wurde eine Option ergänzt bzw. das Einfügen explizit einer fpl-Datei angepasst. In beiden Fällen werden die folgenden Daten aus dem existenten Netz für die Dateien übernommen:

- Referenzen,
- Standard-Bahnverwaltung,
- Technische Daten und
- Periode.

Optional können auch die Züge der hinzuzufügenden Datei übernommen werden. Wobei implizit deren Ebenen, Zuggruppen, Triebfahrzeugreferenzen und Verkehrstagerregelungen angepasst werden, sofern sich dort Änderungen ergeben. Auch Aufenthaltslisten können einsortiert werden.

Knotenbetriebsstellen und -koordinaten werden vom alten Netz übernommen.

Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung

iRFP e.K.
Hochschulstraße 45
D-01069 Dresden

Telefon: +49 351 470 68 19
Telefax: +49 351 476 81 90

Internet: www.irfp.de
Email: service@irfp.de

FBS - So macht man Fahrpläne