

Fahrwege / Bahnhofsgleise in FBS und deren Nutzung

Fahrwege (Bahnhofsgleise) waren in FBS anfangs nur zur Zuweisung von Geschwindigkeitseinschränkungen bei Nutzung von Hauptgleisen, die nicht mit Streckengeschwindigkeit erreicht werden konnten, vorgesehen. Im Laufe der Zeit sind die Anforderungen immer weitergewachsen, so dass aus diesen Daten heraus (über Schnittstellen) auch die Fahrgastinformation gespeist wird oder auch Gleisbelegungsprüfungen vorgenommen werden können. Vor diesem Hintergrund wurden auch der Funktionsumfang in FBS und die Möglichkeiten für die Nutzung von Fahrwegen sukzessive erweitert. Im folgenden Dokument möchten wir gerne einen Überblick über diese Funktionalitäten und die im Programm hinterlegten Zusammenhänge geben.

Hierzu zunächst einige begriffliche Einordnungen:

Fahrweg und Gleis werden in FBS, zum Erleichtern des Verständnisses, vereinfachend synonym verwendet, da es meist keinen Unterschied gibt. Selbstverständlich ist es dennoch auch möglich, verschiedene Fahrwege in dasselbe Gleis zu definieren (z. B. Kurz- / Langeinfahrt). In diesem Fall gäbe es für dasselbe Gleis mehrere Fahrwege, ggf. mit unterschiedlichen Einfahrtsgeschwindigkeiten.

Der **Standard-Fahrweg** bzw. das Standard-Gleis eines Zuges ist der für die Fahrzeitberechnung verwendete Fahrweg. Er wird (falls explizit gesetzt) an der Zuglinie [in eckigen Klammern] angezeigt. Er gilt an allen Verkehrstagen, für die keine Bahnhofsgleis-Ausnahmeregelung definiert ist (bzgl. der Fahrdynamik gilt er stets). Sollen abweichende Gleisnutzungen sich auch in den Zeiten abbilden, müssten (wie bisher) separate Trassen angelegt werden.

Regelfahrweg eines Bahnhofs ist ein Fahrweg, der einem Zug zugewiesen wird, der keinen explizit gesetzten Standard-Fahrweg hat. Er kann in der Fahrwegliste eines Bahnhofs (Infrastrukturdaten) deklariert werden und wird durch Doppelpfeil(e) symbolisiert sowie im Bahnhofsgleis-Auswahlnenü durch Fettschrift gekennzeichnet. Er kann abhängig von Fahrtrichtung und Streckengleis sein. Ein Bahnhof kann daher viele Regelfahrwege haben, auf einen Zug kann zu einem Zeitpunkt aber nur ein Regelfahrweg zutreffen. (Auch wenn in der Infrastruktur kein für den Zug nutzbarer Regelfahrweg deklariert wurde, wird im Bahnhofsgleis-Auswahlnenü durch Fettschrift ggf. ein sonstiger, dem Zug vom Programm zuzuweisender Fahrweg gekennzeichnet.)

Der Begriff **durchgehendes Hauptgleis** wird weiterhin verwendet i. S. von *unveränderte Streckengeschwindigkeit* bei virtuell (vom Programm) „hinzundefinierten“ Gleisen, wenn für einen Bahnhof überhaupt keine Regelfahrwege in den Infrastrukturdaten definiert wurden. Des Weiteren wird die Bezeichnung «durchg. Hgl.» im Bahnhofsgleis-Auswahlnenü des Bildfahrplans bei Regelfahrwegen, die mit unveränderter Geschwindigkeit von und nach dem Regel(strecken)gleis führen, angezeigt.

Der Begriff *durchgehendes Hauptgleis* soll dabei nicht als Synonym für Regelfahrweg verwendet werden: Es darf gern auch ein häufiger vorkommender Regelfahrweg verwendet werden, der nicht durch das durchgehende Hauptgleis führt (z. B. Leipzig-Flughafen auf die Bahnsteiggleise oder bei Bahnhöfen mit Rückfallweichen richtungsabhängig unterschiedlich).

Merke: Grundsätzlich verfügen alle Züge in jeder Betriebsstelle über einen Fahrweg. Dieser kann vom Anwender explizit per Bahnhofsgleis-Auswahlnenü zugewiesen werden (dann steht dessen Bezeichnung an der Zuglinie in eckigen Klammern) oder er wird stattdessen durch das Programm ermittelt und zugewiesen (keine Angabe an Zuglinie). Falls kein nutzbarer Fahrweg gefunden werden kann, erfolgt eine Konfliktmeldung. Falls (im Einzelfall) für eine Betriebsstelle keine Fahrwegdaten in der Infrastrukturliste vorhanden sind, stehen zumindest die o.g. virtuellen „durchgehenden Hauptgleise“ zur Verfügung, sodass die Zugfahrt immer abgebildet werden kann.

In der Fahrwegliste eines Bahnhofs (Infrastrukturdaten) ist die Nutzbarkeit der Fahrwege (oben: linker, unten: rechter Bahnhofskopf) in allen Kombinationen aus Regel- und Gegengleis über Checkboxes einstellbar.

Meist reicht es aus, *einen Regelfahrweg pro Richtung* zu definieren (für die beiden Fahrwege [die mit unveränderter Geschwindigkeit] von und nach dem Regel(strecken)gleis führen). Lediglich in den Fällen, in denen zwei gleichwertige Fahrwege mit derselben Funktionalität vorkommen (z.B. Umfahrweg der auf dasselbe Gleis mit identischer Geschwindigkeit führt) oder um einen Fahrweg bewusst bei der Ermittlung der Zuweisung durch das Programm (s. u.) zu priorisieren, sollten zusätzliche Regelfahrwege deklariert werden.

In der Spalte *Info* werden folgende Symbole verwendet:

- « » Regelfahrweg in die jeweilige Richtung
- ←→ nutzbar nur in die jeweilige Richtung
- ↔ nutzbar in beide Richtungen
- X nicht nutzbar
-] [Einfahrt verkürzt / Frühhalt aus der jeweiligen Richtung
- | Betriebsstelle(nmitte)
- ☉ Anzeige der Ein- / Ausfahrgeschwindigkeit(en) im Buchfahrplan

Beispielsweise bedeutet ↔|→ einen Fahrweg, der auf dem rechten Bahnhofskopf nur für Ausfahrten nutzbar ist. Der Fahrweg →|← wäre ein typischer Fall für eine verkürzte Einfahrt auf ein Zwischensignal mit entsprechend „langer“ Einfahrt in der Gegenrichtung.

Vorgehen zum Ermitteln des (automatisch zugewiesenen) Fahrwegs im Bildfahrplan:

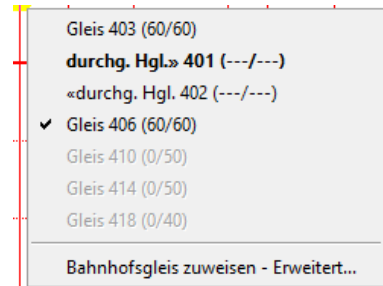
Für einen Zug, dem im Bildfahrplan kein Fahrweg explizit zugewiesen ist (keine []-Angabe an den Zeiten im Bildfahrplan), wird wie folgt der Fahrweg ermittelt:

1. Suche in den Infrastrukturdaten den Regelfahrweg für die gegebene Streckengleiskombination des Zuges. Regelfahrwege, die für beide Streckengleise gelten, werden dabei nur für Regel(strecken)gleis angesehen, um zu verhindern, dass ein auf dem Gegengleis durchfahrender Zug aufs rechte Bahnhofsgleis geleitet wird.
2. Wenn der Zug auch links fährt: Suche den Regelfahrweg für die Gegenrichtungs-Gleiskombination des Zuges.
3. Wenn in den Infrastrukturdaten überhaupt keine Regelfahrwege definiert sind, dann werden virtuelle durchgehende Hauptgleise (d.h. vom Programm nur im Bahnhofsgleis-Auswahlmenü definierte) der Fahrtrichtung zugewiesen.
4. Suche den (Nicht-Regel-)Fahrweg für die gegebene Gleiskombination des Zuges mit der höchsten zulässigen Geschwindigkeit. Vereinfachend gilt die Streckengeschwindigkeit als Höchstwert, obwohl die Geschwindigkeitsliste niedriger sein kann als eine Fahrweg-Geschwindigkeit. Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten werden gleichbehandelt. Fahrwege, die für beide Streckengleise gelten, sind dabei auch wieder für beide gültig.
5. Wenn überhaupt kein zulässiger Fahrweg zugewiesen werden kann, wird ein Konflikt „kein nutzbarer Fahrweg“ ausgegeben.

Im **Bahnhofsgleis-Auswahlmenü** des Bildfahrplans werden für eine bessere Verständlichkeit begrifflich Kompromisse gemacht, weil das Menü meist der Einstieg ins Thema Bahnhofsgleisgeschwindigkeiten ist. So wird hier weiterhin die Funktion *Bahnhofsgleis zuweisen* genannt, obwohl eigentlich *Fahrwege* gemeint sind. Auch wird weiterhin die Bezeichnung «durchg. Hgl.» für die Regelfahrwege verwendet, die mit unveränderter Geschwindigkeit von und zu dem Regel(strecken)gleis führen, weil das in den meisten Fällen auch wirklich die durchgehenden Hauptgleise sein dürften. Die Belegungs-Konfliktprüfung wertet selbstverständlich Bahnhofsgleise (und nicht etwa die an der Zuglinie sichtbaren Fahrwege) aus. Sind Fahrweg- und Gleisbezeichnungen nicht vollkommen identisch, dann werden im Auswahlmenü immer beide angezeigt.

Zusammenfassend gilt für das Bahnhofsgleis-Auswahlmenü am Zug:

- Das Häkchen gibt an, dass der Fahrweg explizit vom Anwender gesetzt wurde. Häkchen funktionieren wie Radiobuttons, d. h. es kann nur einen Standard-Fahrweg geben, jedoch kann auch kein expliziter Fahrweg zugewiesen sein.
- Der fettgedruckte Fahrweg markiert den (Regel-)Fahrweg, der zugewiesen würde, wenn kein expliziter Fahrweg gewählt wäre.
- Durch erneutes Anklicken eines bereits explizit zugewiesenen Fahrwegs wird dieser wieder abgewählt und auf den fettgedruckten (Regel-)Fahrweg zurückgeschaltet.



Kein expliziter Fahrweg heißt daher immer: Es wird der fett gedruckte Fahrweg verwendet (den man natürlich selbst auch explizit setzen kann, um ihn an der Zuglinie anzuzeigen). Wenn bei einem solchen Zug das befahrene Streckengleis in den Zugdaten vom Regel- aufs Gegengleis geändert wird oder umgekehrt, braucht man nun nicht manuell alle Fahrwege zu wechseln – das Programm sucht (gewissermaßen „automatisch“) den jeweilig zutreffenden Fahrweg (Falls in einer solchen Situation doch bereits ein Fahrweg explizit vergeben war, der nach Streckengleisänderung für den Zug nicht mehr nutzbar ist, wird eine Konfliktmeldung ausgelöst und ein anderer Fahrweg müsste neu zugewiesen werden.)

Bahnhofsgleise (Fahrwege), die für Fahrtrichtung oder Streckengleis (Regel- / Gegengleis) eines Zuges nicht nutzbar sind, werden in der Fahrwegauswahl nicht angeboten (sind ausgegraut).

Achtung: Aktuell gehen vom Programm zugewiesene (also nicht explizite) Fahrwege noch nicht in die Fahrdynamik mit ein, von der Streckengeschwindigkeit abweichende Werte werden bei der Fahrzeitberechnung nicht mitberücksichtigt. Dies ist aber für die nächste Ausbaustufe fest mit eingeplant.

Verkehrstageabhängige Bahnhofsgleis-Varianten

Die Eingabe **verkehrstageabhängiger Bahnhofsgleis-Varianten / Bahnhofsgleis-Ausnahmeregelungen** ist im Bildfahrplan über den Menüpunkt *Bahnhofsgleis zuweisen – Erweitert* im Bahnhofsgleis-Menü ergänzt.

Die oberste Zeile enthält den Standard-Fahrweg, der für Fahrzeitberechnungen verwendet wird und an allen nicht explizit per Ausnahmeregelung aufgezählten Tagen gilt. Daher kann die Verkehrstagerregelung der obersten Zeile nicht bearbeitet werden – es sind immer die „restlichen“ Tage. Die folgenden Zeilen enthalten eventuelle Ausnahmeregelungen.

Verkehrstage	Fahrweg
W[Sa]	3a
Sa+S; nicht 1.5.	8
nur 1.5.	6

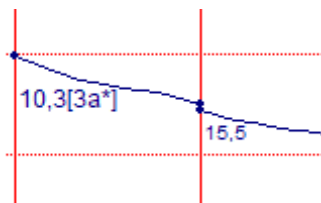
⚙️ ⚙️ ✓ Ok ✗ Abbrechen

Eine neue Regelung kann wie üblich über die untere Leerzeile oder den +-Knopf hinzugefügt werden. Es kann allerdings nur mit den Verkehrstagen begonnen werden (nicht mit der Fahrweg-Auswahl).

Mit **Strg+Enter** kann – wie beim Zugdaten-Fenster – für Experten anstatt des Kalender-Fensters eine Verkehrstage-Eingabe über ein Eingabefeld vorgenommen werden, um etwa Verkehrstage über die Zwischenablage einzufügen.

Es wird derzeit nichts dagegen unternommen, wenn Regelungen für Verkehrstage eingegeben werden, an denen der Zug nicht fährt – das soll erlaubt werden „auf Vorrat“ für anstehende Verkehrstage-Erweiterungen des Zuges oder um ursprüngliche Regelungen zu erhalten, wenn ein Zug vorübergehend (z. B. baustellenbedingt) eingekürzt wird.

Werden in einer Taktgruppe Nicht-Standard-Bahnhofsgleise (nicht fahrzeitrelevante = Bahnhofsgleis-Ausnahmeregelungen) geändert, so wird auch hier (in der Rückfrage bzgl. Übertragung auf alle Züge der Gruppe) mitgeteilt: Es werden nur die Ankunfts- und Abfahrtszeiten und der Laufweg angepasst. Individuelle Zugdaten bleiben erhalten. Die Bahnhofsgleis-Ausnahmeregelungen zählen also zu „...und Laufweg“ im weitesten Sinne.



Im Bildfahrplan wird als Fahrweg (Bahnhofsgleis) in eckigen Klammern weiterhin nur der Standard-Fahrweg angegeben ([2]). Wenn dieses nicht das einzig zugewiesene ist, wird es mit * gekennzeichnet ([2*]). Damit wird u. U. – bei eingeschaltetem Verkehrstagefilter – ein Gleis angezeigt, das an keinem der angezeigten Verkehrstage zutrifft. Konsequenter Weise ist es aber immer das für Fahrzeitberechnung relevante Gleis; der Bildfahrplan soll nicht die Bfo ersetzen, sondern dem Bearbeiter insbesondere hinsichtlich Fahrzeitrelevanz weiterhelfen. Wenn der Standard-

Fahrweg nicht explizit zugewiesen wurde, steht der Stern allein ([*]). Im Bahnhofsgleis-Auswahlmenü findet sich ein Häkchen vor dem Funktionsaufruf, wenn die Verkehrstageabhängigkeit in Verwendung ist.

Derzeit wird noch für die Belegungs-Konfliktprüfung nur das Gleis des Standard-Fahrwegs ausgewertet, später soll auch hier die Verkehrstageabhängigkeit vollständig einbezogen werden. Darüber hinaus wird diese Prüfung zukünftig auch streckenübergreifend (d.h. netzweit) erfolgen.

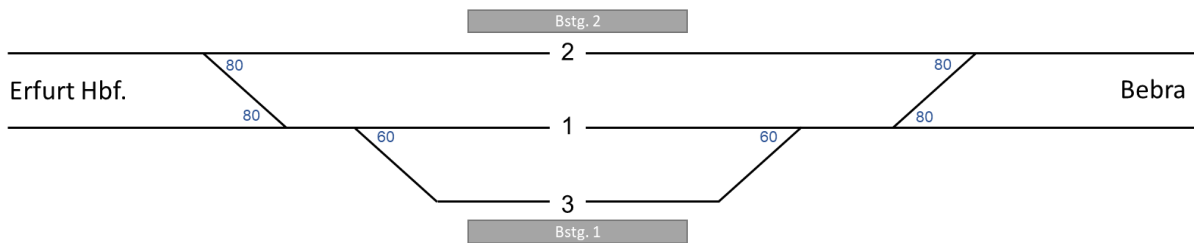
Vollständige Fahrwegdefinition in einem Bahnhof in FBS (Beispiel)

In diesem Beispiel wird gezeigt, wie die Fahrwege eines Bahnhofs vollständig in FBS abgebildet werden können. Diese vollständige, aber dafür sehr aufwendige, Art der Eingabe ist für die Arbeit mit FBS nicht zwingend erforderlich. In den meisten Fällen würde es auch ausreichen, für jedes Gleis im Bahnhof einen Fahrweg anzulegen. In diesem Fall könnten aber dann verringerte Einfahr- / Ausfahrgeschwindigkeiten bei Überleitungen vom Regel- auf das Gegengleis im Bahnhof nicht korrekt abgebildet werden.

Die vollständige Eingabe aller Fahrwege im Bahnhof bringt neben der richtigen Abbildung der Überleitung in den Bahnhofsköpfen aber noch einen wesentlichen Vorteil mit sich.

So ist es durch die Funktionalität der detailliert vorkonfigurierbaren Fahrwege möglich, einen Zug aufs andere Streckengleis zu schicken, ohne vergessen zu können, die Überleit-Geschwindigkeit zu setzen: Solange dem Zug kein expliziter Fahrweg zugewiesen ist und der Überleit-Fahrweg korrekt definiert ist, findet das Programm diesen auch selbständig.

Das nachfolgende Beispiel ist für die Verständlichkeit bewusst einfach gehalten. Die gezeigte Methodik lässt sich aber natürlich beliebig auf größere und komplexere Bahnhöfe anwenden.



Es wird davon ausgegangen, dass die Strecke für einen Gleiswechselbetrieb ausgerüstet ist und dass alle möglichen Fahrwege sicherungstechnisch in der Stellwerkslogik hinterlegt sind. Außerdem sind alle Fahrwege in beiden Richtungen nutzbar. Die Weichengeschwindigkeiten in Ablenkung sind an den jeweiligen Weichen in **blau** angeschrieben.

Die gewählte Bezeichnung der Fahrwege ist beispielhaft und kann selbstverständlich nach eigenen Bedürfnissen auch anders gewählt werden. Wichtig hierbei ist lediglich, dass die Bezeichnung innerhalb einer Betriebsstelle eindeutig sein muss, da über diese in Knotenbahnhöfen die Gleise verschiedener Strecken (.fpl-Dateien) zusammengesetzt werden.

Fahrweg durch Gleis 2:

Fahrweg durch Gleis 1:

Seebergen (km rel. 22,110 / km abs. 130,460)

Definierte Fahrwege und Ein-/Ausfahrsgeschwindigkeiten der Bahnhofsgleise: relative Positionen anzeigen

Eigenschaften des Fahrwegs

Bezeichnung	Gleis	Bstg.	ESig ->	AufI <-	<- v ->	<- ASig	Info	ASig ->	<- v ->	-> AufI	<- ESig
2	2	2	129,560	129,800	—	←	←	—	—	131,140	131,417
1	1	2	129,560	129,800	—	→	→	—	—	131,140	131,417
1x	1	1	129,560	129,800	—	—	—	—	80	131,140	131,417
x1	1	1	129,560	129,800	80	—	—	—	—	131,140	131,417
x1x	1	1	129,560	129,800	80	—	—	—	80	131,140	131,417
3	3	1	129,560	129,800	60	—	—	—	60	131,140	131,417

Bahnstreckensbelegung prüfen
Vorgabe vom Netz (nein)

Regelfahrweg für Ptg.
 Erfurt Hbf. - Bebra
 Bebra - Erfurt Hbf.

Fahrweg von und nach Erfurt Hbf.
 ist planmäßig nutzbar für...
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrweg von und nach Bebra
 ist planmäßig nutzbar für...
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrweg durch Gleis 1 mit Überleitung im rechten Bahnhofskopf:

Seebergen (km rel. 22,110 / km abs. 130,460)

Definierte Fahrwege und Ein-/Ausfahrsgeschwindigkeiten der Bahnhofsgleise: relative Positionen anzeigen

Eigenschaften des Fahrwegs

Bezeichnung	Gleis	Bstg.	ESig ->	AufI <-	<- v ->	<- ASig	Info	ASig ->	<- v ->	-> AufI	<- ESig
2	2	2	129,560	129,800	—	←	←	—	—	131,140	131,417
1	1	2	129,560	129,800	—	→	→	—	—	131,140	131,417
1x	1	1	129,560	129,800	—	—	—	—	80	131,140	131,417
x1	1	1	129,560	129,800	80	—	—	—	—	131,140	131,417
x1x	1	1	129,560	129,800	80	—	—	—	80	131,140	131,417
3	3	1	129,560	129,800	60	—	—	—	60	131,140	131,417

Bahnstreckensbelegung prüfen
Vorgabe vom Netz (nein)

Regelfahrweg für Ptg.
 Erfurt Hbf. - Bebra
 Bebra - Erfurt Hbf.

Fahrweg von und nach Erfurt Hbf.
 ist planmäßig nutzbar für...
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrweg von und nach Bebra
 ist planmäßig nutzbar für...
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrweg durch Gleis 1 mit Überleitung im linken Bahnhofskopf:

Seebergen (km rel. 22,110 / km abs. 130,460)

Definierte Fahrwege und Ein-/Ausfahrsgeschwindigkeiten der Bahnhofsgleise: relative Positionen anzeigen

Eigenschaften des Fahrwegs

Bezeichnung	Gleis	Bstg.	ESig ->	AufI <-	<- v ->	<- ASig	Info	ASig ->	<- v ->	-> AufI	<- ESig
2	2	2	129,560	129,800	—	←	←	—	—	131,140	131,417
1	1	2	129,560	129,800	—	→	→	—	—	131,140	131,417
1x	1	1	129,560	129,800	—	—	—	—	80	131,140	131,417
x1	1	1	129,560	129,800	80	—	—	—	—	131,140	131,417
x1x	1	1	129,560	129,800	80	—	—	—	80	131,140	131,417
3	3	1	129,560	129,800	60	—	—	—	60	131,140	131,417

Bahnstreckensbelegung prüfen
Vorgabe vom Netz (nein)

Regelfahrweg für Ptg.
 Erfurt Hbf. - Bebra
 Bebra - Erfurt Hbf.

Fahrweg von und nach Erfurt Hbf.
 ist planmäßig nutzbar für...
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrweg von und nach Bebra
 ist planmäßig nutzbar für...
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrwegdefinition bei Stumpfgleisen (Beispiel)

Im nachfolgenden Beispiel wird gezeigt, wie Fahrwege in Stumpfgleise in FBS abgebildet werden können. Eine wichtige Besonderheit hierbei ist, dass sich in einigen Fällen die Einfahr- und Ausfahrge-
schwindigkeit desselben Fahrweges je Fahrtrichtung unterscheidet. Die Einfahrt erfolgt in ein solches
Gleis i. d. R. mit 30 bzw. 40 km/h. Die Ausfahrge-
schwindigkeit kann aber deutlich höher sein.

Fahrweg von und nach Gleis 2 (Stumpfgleis):

Meißen-Triebischtal (km rel. 93,440 / km abs. 93,440)

Definierte Fahrwege und Ein-/Ausfahrge-
schwindigkeiten der Bahnhofs-
gleise: relative Positionen anzeigen

Bezeichnung	Gleis	Bstg.	ESig ->	AufI <-	<- v ->	<- ASig	Info	ASig ->	<- v ->	-> AufI	<- ESig
2	2	1	92.820	93.324	0		X↔		60	40	94.344
1	1	2	92.820	93.324	—		↔		<input checked="" type="checkbox"/> ASig / ESig		94.344

Bahnhofs-
gleisebelegung prüfen
Vorgabe vom Netz (=aus) ▾

Ok Abbrechen

Regelfahrweg für Rtg.
 Borsdorf (Sachsen) - Radebeul-Naundorf (A)
 Radebeul-Naundorf (Abzw) - Borsdorf (Sach)

Fahrweg von und nach Borsdorf (Sachsen)
ist planmäßig nutzbar für...
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrweg von und nach Radebeul-Naundorf (Abzw)
ist planmäßig nutzbar für...
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Die Stumpfgleiseigenschaft des Gleises wird durch ein „0“ als Geschwindigkeit im jeweiligen Bahn-
kopf abgebildet. Nach der Eingabe der „0“ sind auch keine weiteren Fahrwegeigenschaften auswählbar
(Zeilen sind ausgegraut). Obwohl der Fahrweg für das Gleis unterschiedliche Ein- und Ausfahr-
geschwindigkeiten aufweist (Einfahrt mit 40 km/h, Ausfahrt mit 60 km/h) kann dies im selben Fahrweg
abgebildet werden. Hierfür muss bei der Geschwindigkeitseingabe zunächst der Haken bei ASig / ESig
gesetzt werden. Danach können dem Fahrweg abweichende Geschwindigkeiten für die Einfahrt (ESig)
und Ausfahrt (ASig) zugewiesen werden.

Fahrweg durch Gleis 1:

Meißen-Triebischtal (km rel. 93,440 / km abs. 93,440)

Definierte Fahrwege und Ein-/Ausfahrge-
schwindigkeiten der Bahnhofs-
gleise: relative Positionen anzeigen

Ein- und Ausfahrge-
schwindigkeit aus/in Rtg. Radebeul-Naundorf (Abzw)

Bezeichnung	Gleis	Bstg.	ESig ->	AufI <-	<- v ->	<- ASig	Info	ASig ->	<- v ->	-> AufI	<- ESig
2	2	1	92.820	93.324	0		X↔		60/40	94.537	94.344
1	1	2	92.820	93.324	—		↔		—	94.537	94.344

Bahnhofs-
gleisebelegung prüfen
Vorgabe vom Netz (=aus) ▾

Ok Abbrechen

Regelfahrweg für Rtg.
 Borsdorf (Sachsen) - Radebeul-Naundorf (A)
 Radebeul-Naundorf (Abzw) - Borsdorf (Sach)

Fahrweg von und nach Borsdorf (Sachsen)
ist planmäßig nutzbar für...
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt

Fahrweg von und nach Radebeul-Naundorf (Abzw)
ist planmäßig nutzbar für...
 Einfahrten vom Regelgleis
 Ausfahrten aufs Gegengleis
 Ausfahrten aufs Regelgleis
 Einfahrten vom Gegengleis
 Einfahrten verkürzt/Frühhalt