

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Methoden zur Abbildung der Fahrplantrassen | 1 |
| 2 | Abbildung der Fahrplantrassen durch Sperrzeiten | 5 |
| 2.1 | Einführung in das Sperrzeitmodell | 5 |
| 2.2 | Abbildung spezieller Signalsysteme | 8 |
| 2.2.1 | Verkürzte Signalabstände | 8 |
| 2.2.2 | Dreiabschnittssignalisierung | 11 |
| 2.2.3 | Signalsysteme mit Führung durch Führerraumanzeigen | 12 |
| 2.2.4 | Fahren im Bremswegabstand | 14 |
| 2.3 | Abbildung von Fahrstraßenknoten und Durchrutschwegen | 17 |
| 2.3.1 | Fahrstraßenknoten | 17 |
| 2.3.2 | Durchrutschwege | 18 |
| 2.4 | Spezialfälle | 22 |
| 2.4.1 | Überschneidung von Durchrutschwegen | 22 |
| 2.4.2 | Pendelnde Durchrutschwege | 23 |
| 2.4.3 | Wahldurchrutschwege | 25 |
| 2.4.4 | Mittelweichen | 26 |
| 3 | Alternative Ansätze und Weiterentwicklungen des Sperrzeitmodells | 31 |
| 3.1 | Das Modell der „geschützten Zone“ | 31 |
| 3.2 | Stochastische Sperrzeiten | 32 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 4 | Belegung fahrplantechnischer Zugfolgeabschnitte | 35 |
| 4.1 | Ermittlung der Belegung der Zugfolgeabschnitte | 35 |
| 4.2 | Spezialfälle der Belegung fahrplantechnischer Zugfolgeabschnitte | 39 |
| 4.2.1 | Negative Kreuzungs- und Räumfahrzeiten | 39 |
| 4.2.2 | Abbildung anderer Verfahren zur Abstandshaltung | 39 |
| 5 | Zusammenfassender Vergleich der Methoden | 41 |
| | Literatur | 45 |