

Mit ATO GoA2 durch den Knoten Zürich

Adrian Egloff
Rail Systems Engineering

1 Einleitung

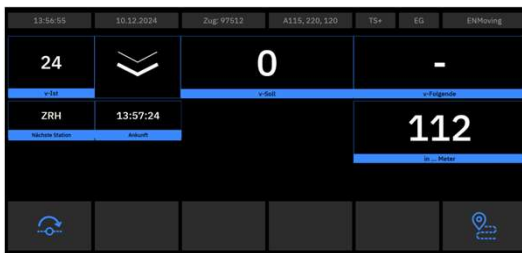
Nach der Systeminbetriebnahme des ATO – Systems von Rail Systems Engineering (RSE) zusammen mit der SOB und den SBB wurde eine Teilstrecke der S9, welche durch den Knoten Zürich führt, im ATO Trackside Server erfasst. Ziel ist, aufzuzeigen, wie effizient und wie schnell eine Fahrt auf dem Zürcher S-Bahn Netz erfolgen kann, ohne dass streckenseitige Anpassungen notwendig sind.

2 Schlüsselfaktoren

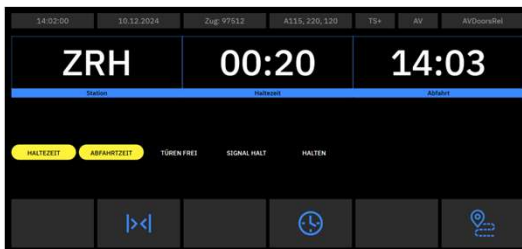
- Es erfolgten keine streckenseitigen Anpassungen.
- Das System beherrscht die notwendigen TSI – Schnittstellen.
- Dem Lokführer werden nur die notwendigsten Informationen angezeigt.
- Die Umschaltung ATO GoA0 – ATO GoA2 – ATO GoA0 kann jederzeit nicht spürbar für den Passagier erfolgen.

3 Anzeigen für den Lokführer

Fahrt Richtung Halteort



Im Stillstand



4 Der Knoten



4 Die Präzision

- Fahrplangenaueigkeit (Ankunft): 0/+10 Sekunden
- Positionsgenauigkeit (Halteort): +/- 2m in 95% der Fälle
- Fahren absoluter Grenzgeschwindigkeiten möglich

Developed and Integrated by

