

## Steckbrief



Format:	ANL3 / Version 7.30
Anlagenbreite:	3,25 km
Anlagenlänge:	0,50 km
Niveau:	-10 m bis 50 m
Rasterdichte:	250 Knoten/km
Gleislänge:	27,5 km
Straßenlänge:	12,5 km
Anzahl der Modelle:	4200
Anzahl der Signale:	114

Züge im Automatikbetrieb:	15
Bauzeit:	ca. 5 Monate
Epoche:	IV/V der DB AG
Verwendete Zusatztools:	Albert



## Die Idee zur Anlage



Vor gut 20 Jahren stand ich zum ersten Mal im Hildesheimer Wald an einem Tunnelportal der damals noch gut zugänglichen Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg. Im letzten Jahr pendelte ich aus beruflichen Gründen fast wöchentlich mit dem ICE zwischen Bremen und Nürnberg und befuhr die Schnellfahrstrecke nahezu 50 mal. Diese Erinnerungen und nicht zuletzt auch der umfangreiche Bestand schnellfahrstreckenspezifischer Modelle und ICE-Triebzüge in EEP7 bewogen mich dazu eine Anlage in Anlehnung an das große Vorbild zu erstellen.

## Beschreibung

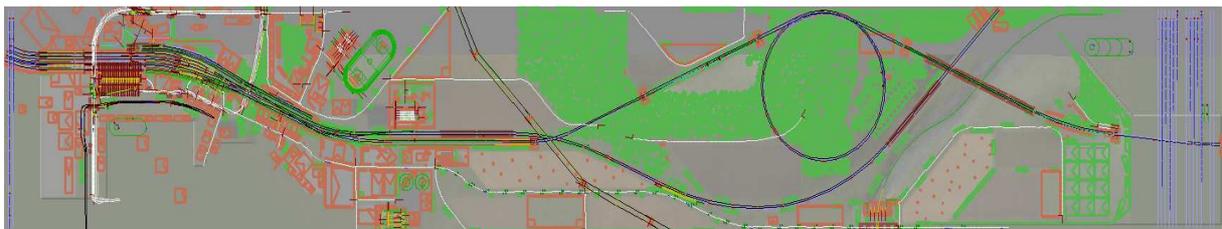


Beton, Stahl und Glas sind die wichtigsten Zutaten im neuen modernen Stadtviertel Friedrichshöhe. Ein junges, wirtschaftsstarkes Stadtviertel mit Einkaufsmöglichkeiten und Bürohäusern erstreckt sich entlang der Bahnanlagen. Ähnlich wie sein reales Pendant leitet sich der Bahnhof "Friedrichshöhe" ebenfalls vom Namen eines deutschen Kaisers ab und gilt als wichtiger Bahnhof im deutschen Hochgeschwindigkeitsverkehr und Schnittstelle zwischen der Schnellfahrstrecke und dem Nahverkehr. Auch Güterzüge die auf der Nord-Süd Trasse unterwegs sind müssen diesen Bahnhof passieren. Am südöstlichen Rand des Stadtgebietes trennt sich die neue Schnellfahrstrecke von der alten Talstrecke. Während sich die Talstrecke an die Hügel und Berge schmiegt und dann dem Verlauf des Flusses folgt, verläuft die Schnellfahrstrecke nahezu gradlinig durchs Mittelgebirge. Die Strecke durchquert dabei mehrere Berge und kreuzt die alte Strecke schließlich noch einmal auf einer großen Talbrücke am Fluss, bevor Sie in einem weiteren Tunnel verschwindet.

## Der Gleisplan



Der am linken Anlagenrand gelegene große Hauptbahnhof bildet die Ein- und Ausfahrt der Schattenbahnhöfe, ebenso wie die Tunnel an den Enden der Tal- und Schnellfahrstrecke. Im weiten Gleisfeld vor dem Bahnhof sind Verzweigungen zwischen allen Gleisen vorhanden und ermöglichen den Übergang zwischen Strecken. In einer leichten Linkskurve fällt die Schnellfahrstrecke nach unten in einen Trog ab, während die alte Talstrecke ansteigt um die ersten Hügel zu überqueren und schließlich mit leichtem Gefälle herab zum Fluss zu führen. Die Schnellfahrstrecke windet sich nach einem kurzen freien Abschnitt in einer großzügigen Gleiswendel im Tunnel um die Höhe der Talbrücke zu erreichen.



## Automatik & Betrieb



Es verkehren 4 ICEs, 1 IC, 1 IR Zugpaar, 1 RE Zugpaar und 6 Güterzüge auf unterschiedlichen Fahrt-Routen. Der gesamte Anlagenbetrieb wird vollautomatisch, durch Kontaktpunkte und unterirdische Steuerstrecken geregelt. Durch die Abhängigkeit aller Züge voneinander ist ein größtmögliches Maß an Betriebssicherheit gewährleistet, greifen Sie deshalb niemals in den laufenden Betrieb ein!

Gestartet und gestoppt wird die Anlage über den Trafo bei der statischen Kameraposition „Start / Stop“. Der Trafo wurde modifiziert und mit einer zusätzlichen Ampel oben rechts in der Ecke versehen, welche als Kontrollleuchte dient.



- Bild 1: Der Trafo ist aus.  
Die grün leuchtende Kontrollleuchte zeigt, dass alles in Ordnung ist.
- Bild 2: Der Trafo wird aufgedreht und steht auf "ON",  
Die rot leuchtende Kontrollleuchte signalisiert, dass der Betrieb auf der Anlage im Gang ist.
- Bild 3: Nun wurde der Trafo wieder auf „OFF“ gestellt,  
Die Kontrollleuchte blinkt nun (auf dem Bild schlecht zu erkennen) in orange.  
Das bedeutet, dass die Anlage auf das Abschalten vorbereitet wird.
- Bild 4: Die Schaltkreise haben alle nötigen Vorkehrungen zum Abschalten getroffen.  
Die grün leuchtende Kontrolllampe zeigt, dass die Anlage gespeichert und geschlossen werden kann.

Bevor Sie die Anlage in einem neuen gespeicherten Zustand beenden wollen, sollte der Trafo immer auf „OFF“ gestellt werden. Der Abschaltprozess der Schaltung kann je nach Situation bis zu 5 Minuten dauern. Die Anlage sollte in jedem Fall unter einem neuen Namen abgespeichert werden, damit der Auslieferungszustand der Anlage erhalten bleibt. Sollte es trotz ausgiebiger Test zu einem unvorhergesehenen Stillstand der Anlage kommen, beenden Sie diese bitte ohne zu speichern.

## Züge austauschen



Den richtigen Reiz entwickelt die Anlage, wenn Sie das Rollmaterial nach eigenen Wünschen und persönlichen Geschmack anpassen. Um dieses zu ermöglichen sind spezielle Einsatzpunkte vorgesehen. Da die Schattenbahnhöfe jedoch im Auslieferungszustand voll sind, muss für jeden neuen Zug zwingend ein anderer gelöscht werden. Außerdem ist es ratsam den automatischen Kamerawechsel zu deaktivieren und die Zugverbände zuvor in einer leeren Anlage zusammenzustellen, dann abzuspeichern und stets als Ganzes einzusetzen.

Um einen Zug auf der Schnellfahrstrecke zu tauschen, stellen Sie das Signal mit der ID 200 (auf der Talbrücke) auf Halt. Dann können Sie auf dem Gegengleis (stadteinwärts) einen neuen Zug aufstellen. Hat der alte Zug das Signal erreicht, können Sie ihn entfernen und anschließend den neuen Zug Richtung Hauptbahnhof in Fahrt setzen. Stellen Sie das Signal mit der ID 200 anschließend wieder auf Fahrt. Eine Routenvergabe darf hier nicht durchgeführt werden.

Um einen Zug auf der Talstrecke Richtung Stadt zu tauschen, stellen Sie das Signal mit der ID 201 (unterhalb der Talbrücke) auf Halt. Warten Sie bis der alte Zug das Signal erreicht hat und löschen Sie ihn dann. Anschließend können Sie auf dem geraden Streckenstück am Fluss einen neuen Zug einsetzen und Richtung Hauptbahnhof in Fahrt setzen. Stellen Sie das Signal mit der ID 201 anschließend wieder auf Fahrt. Eine Routenvergabe kann erfolgen, ist aber nicht zwingend erforderlich.

Um einen Zug auf der Talstrecke Richtung Fluss zu tauschen, stellen Sie das Signal mit der ID 202 (in der Nähe der Landstraße) auf Halt. Warten Sie bis der alte Zug das Signal erreicht hat und löschen Sie ihn dann. Anschließend können Sie auf dem geraden Streckenstück parallel zur Rampe der Schnellfahrstrecke den neuen Zug einsetzen und Richtung Fluss in Fahrt setzen. Stellen Sie das Signal mit der ID 202 anschließend wieder auf Fahrt. Eine Routenvergabe (GZ = Güterzug oder NAH = Personenzüge) ist hier unbedingt nötig.

PKWs können beliebig in nicht zu großen Mengen hinzugefügt werden.

## Wichtige Hinweise



Bitte kontrollieren Sie vor dem Start der Anlage folgende Einstellungen im Menü „Programmeinstellungen“:

- „Weichen aufschneiden erlauben“ : aktiviert
- „Tfz benötigt Oberleitung od. Stromschiene“ : deaktiviert
- „Kein Rendering unter Anlagenoberfläche“ : deaktiviert

Der Zeitrafferfaktor im Menü „Extras -> Zeit Eigenschaften“ muss unbedingt auf „1“ stehen.

Diese Einstellungen sind für den reibungslosen Ablauf der Automatik zwingend notwendig!

Der Anlagenbetrieb und die daran gekoppelte Kamerasteuerung laufen in einer Endlosschleife. Damit es jedoch nicht langweilig wird, empfehle ich die Option "Wechsel durch Kontaktpunkt" im Reiter "Kamera" nach einer Weile zu deaktivieren und selbst die Anlage zu erkunden. Außerdem sind viele weitere Kamerapositionen abgespeichert, die nicht durch die Automatik abgerufen werden. Hier finden Sie sicherlich auch interessante Perspektiven und Einblicke.

## Mitgelieferte Modelle



Im Anlagenpaket ist ein Exklusivmodell von Stefan-Köhler-Sauerstein enthalten. Es handelt sich dabei um Tunnelbeschilderungen, die an den Schnellfahrstrecken jeweils in Fahrtrichtung rechts neben dem Tunnelportal stehen. Eine Auflistung der Modelle dieses Exklusivsets ist im Kapitel "Anlagen" zu sehen. Die Modelle sind in EEP zu finden unter "Immobilien > Verkehr > Streckenausstattung".

Mit der Anlage werden außerdem Modelle verschiedener Konstrukteure mitgeliefert. Es handelt sich um Freemodelle, die auch einzeln, unabhängig von dieser Anlage, kostenlos auf der Homepage des jeweiligen Konstrukteurs verfügbar sind. Das Urheberrecht für die mitgelieferten Modelle (insbesondere auch das Recht zur Weitergabe der Modelle an Dritte) liegt weiterhin bei den Konstrukteuren.

Für die korrekte Darstellung der Anlage müssen alle mitgelieferten und nachstehend aufgeführten Modellpakete installiert werden.

<u>Rollmaterial:</u>	V70FMS2001	-	Wasserfall
	V700_RS2FM001	-	DBAG_229_181_RS2
	V7GSK2F131	-	DBAG_Sgns691-Cargo
	V7XSK2F118	-	BR 145-CL-001 und 003 der Rail4Chem
	V70NSK2F0009	-	145-CL-001 Arcelor
<u>Immobilien:</u>	V70NSK2F0008	-	Graffiti
	V700AS1_FM_006	-	Bekohlungsanlage & Bodenplatten
	V700AS1_FM_011u014	-	Parkplatzzubehör
	V700AS1_FM_015	-	Zubehör Bahnhof Kreihensdoerp
	V70XHB3F003	-	Gartenmauer
	V70XHB3F008	-	Absperrungen
	V70XHB3F014	-	LKW Werkstätten
	V700KW1F002	-	Betonschutzmauern für Neubaustrecke
	V700KW1F004	-	Bahnhofshalle
	X	-	Herbstbäume
	X	-	Verbotsschild DBAG
	X	-	Feldscheune anlässlich des 12. EEP-Treffens in Bremen
	X	-	Waldkulissen
<u>Signale:</u>	V700AS1_FM_002	-	Blocksignale

## Kostenpflichtige Modelle



Für die korrekte Darstellung der Anlage sind weitere kostenpflichtige Modelle notwendig. Diese sind nicht im Anlagenpaket enthalten und müssen separat über den TREND-Shop erworben werden.

V70NNP10002	-	Stadtstraßen Set1	2,99 €
V70NNP10003	-	Stadtstraßen Set2	2,99 €
V70XNP1416	-	Betonbrücke für NBS	2,79 €
V70NLW10001	-	ICE Tunnel	3,99 €
V70XRT1457	-	Hafenhaus-Kiel	1,79 €

## Danksagung



Für die Denkanstöße bei besonders kniffligen Fragenstellungen danke ich den helfenden Händen im „darktrain.net eep online magazin“ und dem „Das EEP Forum“.

Mein ganz besonderer Dank gilt an dieser Stelle

- den Konstrukteuren für die Bereitstellung von Free-Modellen: Achim Fricke (AF1), Andre Staske (AS1), Hans Brand (HB3), Klaus Wörner (KW1), Manfred Schulze (MS2), Roland Ettig (RE1), Ralf Smektalla (RS2), Stefan Köhler-Sauerstein (SK2) und Steffen Mauder (SM1)
- den Anlagentestern für Beratung und tatkräftige Unterstützung: Achim Fricke, Stefan Köhler-Sauerstein und "DerFreak"

**Ich wünsche nun viel Spaß und Vergnügen beim Betrachten und Entdecken der Anlage.**  
Für Fragen, Anregung oder Kritik bin ich gern per Mail unter [svn-eike.bauer@t-online.de](mailto:svn-eike.bauer@t-online.de) erreichbar.

## Anlagen



Schild-Tunnel-Eichenberg\_SK2



Schild-Tunnel-Escherberg\_SK2



Schild-Tunnel-Hasenkopf\_SK2



Schild-Tunnel-Kahleberg\_SK2



Schild-Tunnel-Kehrenberg\_SK2



Schild-Tunnel-Kieferberg\_SK2



Schild-Tunnel-Schirkelberg\_SK2



Schild-Tunnel-Steinberg\_SK2