

Streckenupgrade Hausach - Konstanz „2004“

1. Kurzbeschreibung

Dieses Upgrade krempelt die komplette Signalisierung der bekannten und beliebten Strecke „Hausach - Konstanz“ von Grund auf um. Sämtliche Signale wurden getauscht, um das bestmögliche Erscheinungsbild unter anderem unter Verwendung der zwischenzeitlich erhältlichen Freeware-Signale zu erzielen. Außerdem wurde die zuvor zeitlich inkonsistente Infrastruktur zeitlich auf einen einheitlichen Stand um 2016 gebracht.

2. Voraussetzungen (Strecke)

Payware:

- vR Konstanz - Villingen
- TSG Streckenerweiterung „Hausach - Konstanz“
- AP Sky and Weather Enhancement Pack 2

Freeware:

- Schuster Hv-Signale
- Schuster Freeware Signalkripts und -trigger
- SBS Hv-Kompaktsignale
- SBS Hv-Signale Bauformen 48-59
- SBS PZB-Magnete
- CMD Ks-Signale

3. Szenarien

EZ 45175 - Einzelwagenverkehr im Dreiländereck

In der Regel spielt der Güterverkehr auf der Schwarzwaldbahn nur eine untergeordnete Rolle. So gibt es auf einigen Streckenabschnitten generell nur Güterverkehr, wenn Streckensperrungen Umleitungsverkehr in den Schwarzwald holen. Der planmäßige Güterverkehr beschränkt sich auf die Abschnitte Hausach - Villingen mit einigen Bedienfahrten über Donaueschingen nach Neustadt und Tuttlingen - Hattingen - Singen mit wenigen Durchläufern in die Schweiz und Österreich über die Hochrheinbahn, Konstanz, die Seelinie und Rorschach.

Einer der wenigen Güterzüge, die bis nach Konstanz kommen, ist der EZ 45175, der sowohl Singen als auch den Verschubbahnhof in Wolfurt mit Kornwestheim verbindet.

Das Szenario beginnt in Hattingen, wo noch eine Kreuzung abgewartet werden muss, bevor es mit Absetzhalt in Singen nach Konstanz geht.



IC 2005 - Endspurt an den Bodensee

Für den Ausflugs- und Urlaubsverkehr war von jeher der Fernverkehr auf der badischen Schwarzwaldbahn von großer Bedeutung. Mit der Zuggattung InterRegio wurde für einige Jahre sogar ein durchgehender Zweistundentakt bis zu fernen Zielen wie Hamburg, Lübeck Puttgarden oder Berlin angeboten. Nachdem sich die junge Bahn AG von diesem Angebot verabschiedet hat, verblieben nur noch einzelne Zugpaare mit Durchlauf über Karlsruhe hinaus bis nach Konstanz.

Im Herbst 2009 ist der IC 2005 „Bodensee“ gerade aufgrund einer Störung an der Zuglok mit ca. 20 Minuten Verspätung in Hausach eingetroffen. Im weiteren Verlauf führt die Fahrt durch den Hochschwarzwald über Villingen, Immendingen und Singen nach Konstanz.



4. Voraussetzungen (Szenarien)

Payware:

- vR BR 101 InterCity ExpertLine
- vR IC-Wagen
- vR BR 120 verkehrsrot ExpertLine
- vR BR 185.2 ExpertLine
- DTG BR 185.1
- vR BR 189 ExpertLine
- CT RegioShuttle BR 650
- CT Stadler GTW
- RT IC 2 „Twindexx“
- RWA Railjet Advanced
- RivetGames SBB RABe 523
- L59 Zacns
- vR Sdggmrss
- vR Sggmrss
- TTB Res 676
- TTB Szenariopaket 3
- 3DZug Verkehrspack Güterwagen

Freeware:

- RDF BR 101 Repaintpack V2
- RDF IC-Wagen Repaintpack (BR 101 & IC-Wagen)
- RDF BR 185.1 Update Pack 2.0
- RDF Zacns Repaintpack Vol 1&2
- RDF Dostos „Schwarzwaldbahn“ KI
- RDF BR 146.2 Schwarzwaldbahn-Repaintpack
- RDF Sdggmrss-Repaints
- JTF BR 146.2/3 neutrale DB Regio-Repaints
- Perotinus RegioShuttle HzL-Repaints
- malex SBB RABe 523 - Seehas/S-Bahn Basel-Repaintpack
- RWA SBB EuroCity-Wagen
- pdales Sggmrss Repaints
- Italien83 Stadler RS1 „SWEG bewegt“ Repaint
- StrgV Eanos „Schrott“

Voraussetzungen: blau nur für den EZ, rot nur für den IC und schwarz für beide

5. Übersicht der Änderungen

- Austausch sämtlicher Signale unter Einsatz der Freeware-Signale
- Austausch sämtlicher PZB-Magnete durch die SBS-Magnete
- Weichenverbindung Konstanz Gleise 1&2 am Bahnsteig entfernt
- Anpassung der Streckengeschwindigkeit an reale Gegebenheiten an einigen Stellen
- Alleinstehendes Zs 3 bei der Einfahrt nach Konstanz nachgerüstet
- Anpassung Signalisierung Einfahrt Radolfzell
- Einbau „Spar-GWB“ in Singen. Siehe Punkt 6.
- Handweichenbereiche in Singen eingerichtet
- Anpassung Signalisierung Einfahrt Singen
- Anpassung Streckengeschwindigkeit zwischen Singen und Engen (140 km/h)
- ABN Alttechnik in Geisingen und Hattingen, vollständige IBN ESTW Immendingen, inklusive Abzweigstelle Hintsching für HzL nach Blumberg-Zollhaus
- Nachrüstung Zwischensignale in Bahnsteigmitte Radolfzell
- u.v.m.

6. Hinweise für Szenarioersteller

Hausach:

Für Züge aus Offenburg mit Fahrtrichtung Singen gibt es am Gleis 3 Mittelweichen mit Kurz- und Langeinfahrten. Um eine korrekte Signalisierung zu erreichen, ist wahlweise R3 oder N3 per HpX-Trigger vor dem Signal auf Kennlicht zu schalten. In der Regel ist für durchfahrende Züge das R3 auf Kennlicht zu schalten.

Hornberg:

Für Züge aus Hausach mit Fahrtrichtung Singen ist wegen des Bahnübergangs an Gleis 3 eine Kurz-/Langeinfahrt eingerichtet. Hier ist wahlweise eines der beiden Ausfahrtsignale per HpX-Trigger vor dem Signal auf Kennlicht zu schalten. Um den Bü möglichst freizuhalten, sollte bei ausreichend geringer Zuglänge das Richtung Singen zweite Signal auf Kennlicht geschaltet werden.

St. Georgen - Villingen:

Zwischen den Bahnhöfen St. Georgen und Villingen ist kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet. Zugfahrten auf dem Gegengleis sind hier vorbildgerecht nur mit Befehlen möglich. Als Vereinfachung zeigen die Ausfahrtsignale der beiden Bahnhöfe bei eingestellter Fahrstraße ins Gegengleis Zs 1. Die Einfahrten werden durch Trapeztafeln gedeckt, die keinen Fahrtbegriff zeigen können. Szenarioseitig ist hier sicherzustellen, dass der Spieler weiß, ob gehalten werden muss oder eingefahren werden darf.

Villingen (Schwarzwald):

Das Ausfahrtsignal P1 am Gleis 1 in Richtung Norden ist ein fahrtbildloses Signal, da kein GWB eingerichtet ist. (s.o)

Aus Gleis 5 sind nur Ausfahrten möglich, Einfahrten sind verhindert.

Gleis 4 kann nicht als Zugfahrt befahren werden und ist nur als Rangierfahrt erreichbar.

Die Gleise ab 10 aufwärts sind nur Nebengleise, Zugfahrten sind nicht möglich, es sind keine Signale aufgestellt. An den Übergängen zu den Bereichen mit Signalen sind versteckte Signale zur Abgrenzung eingebaut, da der Dispatcher sonst Fahrten verhindern würde. Hier ist szenarioseitig sicherzustellen, dass der Spieler ggf. angewiesen wird, zu halten, sollte noch eine im Konflikt stehende Zugfahrt abzuwarten sein.

Villingen - Donaueschingen:

Zwischen den Bahnhöfen Villingen und Donaueschingen ist sogenannter Signalisierter Falschfahrbetrieb (Fahren im Gegengleis mit Signal Zs8) eingerichtet. Ausfahrten erfolgen auf Gegengleisfahrt-Ersatzsignal, Einfahrten auf Sh 1 am niedrig stehenden Ls. Vmax jeweils 40 km/h.

Donaueschingen:

Bei Einfahrten aus Richtung Immendingen ins Gleis 3 ist folgendes zu beachten:

Soll in das gesamte Gleis 3 eingefahren werden, so ist nichts zu tun. Das Zsig schaltet automatisch auf Kennlicht. Wenn das Ausfahrtsignal bei Einfahrt noch Hp 0 zeigt, muss der 500 Hz-Magnet manuell aktiv geschaltet werden, da hier fälschlicherweise das Zwischensignal ausgewertet wird.

Soll hingegen nur in das halbe Gleis 3 mit dem Zsig P31 als Zielsignal eingefahren werden, ist, aufgrund des verkürzten Bremsweges, manuell das Zusätzlich am Ausfahrtsignal einzuschalten. Hierzu muss ein VrX-Trigger mit dem Eintrag „W3“ hinter das Einfahrtsignal gelegt werden. Die Einfahrtsgeschwindigkeit wird automatisch auf 30 km/h begrenzt, weswegen der 500 Hz-Magnet vor dem Esig manuell aktiv geschaltet werden muss.

Ausfahrten nach Norden und Süden erfolgen mit Kennlicht an den Zwischensignalen. Der Fahrtbegriff wird an den Ausfahrtsignalen am Bahnsteigende gezeigt.

6. Hinweise für Szenarioersteller

Bft Hattingen Abzw - Engen:

Zwischen Hattingen und Engen ist eine Mischform zwischen Signalisiertem Falschfahrbetrieb und Gleiswechselbetrieb eingerichtet.

Fahrten von Hattingen nach Engen im Gegengleis sind in Echt nur mit Befehl möglich. Hilfsweise zeigen die Ausfahr-/Blocksignale in Hattingen Zs 1, wenn der Fahrweg in das Gegengleis führt. Die Einfahrt in Engen wird durch ein niedrig stehendes Ls geregelt. Fahrten von Engen nach Hattingen fahren auf Signal Zs 8 aus und treffen in Hattingen auf ein vollständig ausgestattetes Einfahrsignal.

Engen - Welschingen-Neuhausen - Singen:

Zwischen Engen und Singen ist Signalisierter Falschfahrbetrieb eingerichtet. Für Fahrten im Gegengleis gilt:

Ausfahrten erfolgen generell auf Zs 8, Einfahrten generell auf Sh 1 am niedrig stehenden Ls mit jeweils 40 km/h.

Ausnahme ist die Einfahrt von Singen nach Welschingen-Neuhausen, wenn weiter im Gegengleis nach Engen gefahren werden soll. Mangels Ausfahrtsignal in Welschingen-Neuhausen auf Gleis 43 werden hier Befehle benötigt.

Singen (Hohentwiel):

Im Bahnhof Singen sind durch den Spurplan ggf. mehrere Fahrwege zwischen den Bahnsteiggleisen und den Strecken möglich. Hier muss ggf. mit Gehe-Über-Anweisungen dem Dispatcher auf die Sprünge geholfen werden. Es ist davon auszugehen, dass die real vorhandene Zugstraße diejenige ist, die die wenigsten Konfliktstellen mit anderen Ein-/Ausfahrten berührt.

Folgende Einfahrten sind nicht eingerichtet; das Esig verbleibt auf Hp 0:

Von Engen/Schaffhausen in die Gleise 7, 15, 16, 24 und 25.

Von Radolfzell in die Gleise 28, 29 und 30.

Das Deckungssignal in Gleis 1 funktioniert in der Regel selbstständig. Auch hier muss bei Einfahrten auf Vr 0 der 500 Hz-Magnet manuell aktiv geschaltet werden.

Singen - Radolfzell:

Zwischen Radolfzell und Singen ist Gleiswechselbetrieb eingerichtet.

In Radolfzell sind hier keine Besonderheiten zu beachten.

In Singen wurde die bereits vorhandene Stellwerkstechnik für den GWB angepasst.

Aufgrund beengter Verhältnisse in den Innenanlagen konnten nur einzelne Zugstraßen eingerichtet werden. Folgende Fahrten sind auf Hauptsignal möglich:

Von Radolfzell (Gegengleis) in die Gleise 1 (keine Kurzeinfahrt) und 11.

Aus den Gleisen 2 und 9 ins Gegengleis nach Radolfzell.

Alle anderen Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung sind vorbildgerecht nur mit Befehlen durchführbar. Hilfsweise zeigen die Signale Zs 1, wenn eine betroffene Fahrstraße eingestellt ist.

Nördlich der Achse Gleise 30 - 39 - 47 (je inklusive) sind keine Signale vorhanden, Rangieren erfolgt mündlich. Wie in Villingen sind unsichtbare Hilfssignale eingebaut, damit der Dispatcher nicht unnötig den Bahnbetrieb lahmlegt.

Radolfzell - Konstanz-Petershausen:

Zwischen Radolfzell und Konstanz-Petershausen ist Signalisierter Falschfahrbetrieb eingerichtet. Für Fahrten im Gegengleis gilt folgendes:

Ausfahrten erfolgen grundsätzlich auf Signal Zs 8. Einfahrten nach Radolfzell erfolgen auf Sh 1 am niedrig stehenden Ls, Einfahrten nach Petershausen erfolgen auf Fahrtbegriff am Hauptsignal.

6. Hinweise für Szenarioersteller

Allgemeine Hinweise:

Da alle Signale getauscht wurden, sollte es nur sehr selten zu Problemen wie in Halt verbleibenden Signalen kommen. Sollte es doch mal passieren, zeigt die Erfahrung, dass es ggf. helfen kann, vor dem Spielerzug einen KI-Zug an dem betroffene Signal vorbei zu schicken.

An einigen Stellen ist die bei Signal Hp 2 zulässige Geschwindigkeit durch Buchfahrplaneinträge erhöht. Diese Geschwindigkeiten wurden auch dieser Streckenversion zu Grunde gelegt. Um auch bei Szenarien ohne EbuLa-Fahrplan diese erhöhten Geschwindigkeiten anzuzeigen, wurden direkt an den betroffenen Signalen Marker platziert, die nach folgendem Muster benannt sind: [DS100-Kürzel] [Signalbez.] [Bu-Eintrag]

Beispiel: Ausfahrtsignal N4 im Bf Engen mit 60 km/h bei Hp2:

RENG N4 A60

Damit diese Marker dem Spieler im HUD angezeigt werden, muss der Spielerzug einen Wegpunkt (Rote Fahne) an diesen Markern haben.

An Stellen, wo ein Deckungssignal zwischen dem 500Hz-Magneten und dem Hauptsignal liegt, kommt es zu Problemen. Hier muss bei Langeinfahrten auf Halt der 500er im Szenario manuell aktiv geschaltet werden. Auch muss der 500er vor dem alleinstehenden Zs 3 in Konstanz bei Kurzeinfahrt auf ein Deckungssignal manuell aktiv geschaltet werden. Hierzu wird ein dauerkativer SBS-Magnet platziert, dessen Link in Fahrtrichtung an Stelle des sichtbaren Magneten liegen muss. Das Objekt wird dann zweckmäßigerweise unter der Erde versteckt.

An einigen Stellen, bspw. Hattingen und Immendingen finden sich direkt hinter Ausfahrtsignalen oder weiter im Weichenbereich Lichtsperrsignale. Da der TS nicht zwischen Haupt- und Sperrsignalen unterscheiden kann, lässt der Dispatcher KI-Züge gerne vorzeitig bis zu diesen Ls vorziehen. Da das Hauptsignale jedoch korrekterweise in Hp 0 verbleibt, ist das ein unschöner Effekt. Hier sollte man beim Szenariobau darauf achten, diese Züge mit Anweisungen so lange stehen zu lassen, bis die gesamte Ausfahrt frei und das Hauptsignal in Fahrtstellung gekommen ist.

Falls bestehende Szenarien auf diese Strecke portiert werden sollen, ist damit zu rechnen, dass Nacharbeiten erforderlich sind. Es wurden zwar keine Marker gelöscht, aber teilweise wurde Lage oder Länge aufgrund baulicher Veränderungen angepasst. Auch hat sich, insbesondere nördlich von Immendingen, an einigen Stellen die Blockteilung geändert. Ebenfalls besonders betroffen dürfte Hattingen sein, da sich auch dort die Signalstandorte grundlegend verändert haben.

7. Support

Der Support für diese Version der Strecke erfolgt ausschließlich über mich im Rail-Sim-Forum, entweder über PN oder Kommentar im Filebase-Eintrag.

Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Anfragen bei virtualRailroads oder TSG zu unterlassen sind.

Das Passwort für das geschützte Archiv lautet: 47180

8. Signaloptiktextur

Dank StrgV wird auch eine neue Textur für die Signaloptiken der Einheitssignale von Schuster mitgeliefert. Die Installation erfolgt analog zu den Szenarien.

9. Installation

Strecke:

1. Die beigelegte ZIP-Datei entpacken und deren Inhalte direkt in das RW-Hauptverzeichnis verschieben.
2. Anschließend sämtliche Dateien bis auf den Ordner „Scenarios“ aus dem Ordner „Content\Routes\ab4137a9-f50e-42f9-b374-fd7e31f7490b“ in den neu vorhanden Ordner „Content\Routes\35f3024f-8d6a-44bb-b5cb-ab4278b8a818“ kopieren. Überschreiben unbedingt mit „Nein“ verhindern!
3. Der Streckenklon sollte jetzt in RW angezeigt werden. Sollte das nicht der Fall sein, kann es nötig sein, den Cache zu leeren.

Szenarien/Signaloptiktextur:

- Variante A: Installation wie bekannt über die Utilities.
- Variante B: Beigelegte rwp-Datei mit bspw. WinRAR öffnen und die Inhalte direkt in das RW-Hauptverzeichnis verschieben.
- Für beide Züge ist je ein zweiteiliger EbuLa-Fahrplan beigelegt, der über den EbuLa-Helper in die Slots 1&2 der entsprechenden Loks installiert werden muss.

Für Fehler bei der Installation oder in dieser Anleitung wird keine Haftung übernommen.

10. Urheberrecht

Das Urheberrecht an der Originalstrecke bleibt unberührt.

Die durch mich modifizierten Dateien sowie andere mitgelieferte Bestandteile dieses Downloads dürfen ohne meine ausdrückliche schriftliche Zustimmung, egal ob unverändert oder editiert, nicht weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Solange es möglich ist, den Download in der Filebase des Rail-Sim-Forums anzubieten, wird dies der einzige Ort der Veröffentlichung bleiben.

Das Erstellen von Szenarien sowie das Vorführen in Videos oder Streams ist selbstverständlich gestattet. Nach Möglichkeit wäre es wünschenswert, bei derartigen Veröffentlichungen einen Link auf den Filebase-Eintrag anzugeben.

11. Danksagungen

An dieser Stelle sei allen gedankt, die an der Erstellung dieses Projektes mitgewirkt haben. Dies sind insbesondere:

- Maik Goltz und TSG für die Grundversion der Strecke und die Erlaubnis für die Veröffentlichung
- Schuster, Schienenbus und CMD für die hervorragenden Freeware-Signale
- SenteX, StrgV und Xinotron für den Betatest
- SenteX für den Szenariobau „EZ 45175“
- StrgV für das Beisteuern der verbesserten Signaloptiktexturen