

ESTWSIM

Hamburg-Harburg

**Betriebsstellen-
information**

INHALT

1.	ALLGEMEINES	3
2.	Abzw Veddel (64), AVL.....	10
3.	Bf Hamburg-Wilhelsburg (63), AWLB	11
4.	Bf Hamburg-Harburg (62), AHAR	14
5.	Hp Meckelfeld (45), AMD	17
6.	Bf Hamburg-Hausbruch (66), AHBR.....	18
7.	Bf Hamburg-Unternelbe (65), AHB	19

1. ALLGEMEINES

Die Simulation ESTWSIM Hamburg-Harburg simuliert den Zugbetrieb im Knotenpunkt Hamburg-Harburg der von den Strecken Hamburg Hbf – Bremen, Hamburg Hbf – Hannover, der Güterbahn Buchholz – Maschen – Allermöhe und der Hafenbahn durchkreuzt wird. In Hamburg-Harburg zweigt die Unterelbebahn in Richtung Cuxhaven ab:

ESTW Hamburg-Harburg

- (Hamburg Hbf) – Hamburg-Harburg – (Hittfeld)
- (Hamburg Hbf) – Hamburg-Harburg – (Meckelfeld)
- (Hamburg-Rothenburgsort/Abzw. Ericus) – Hamburg-Harburg – (Maschen Rbf)
- (Hamburg Süd) – Hamburg-Wilhelmsburg – Hamburg-Harburg – (Maschen Rbf)
- (Hamburg-Neugraben) – Hamburg-Hausbruch – Hamburg-Harburg

Die dargestellten Gleisanlagen auf den Lupen- und Berübildern stellen den Zustand des Jahres 2003 dar und decken sich in Bezug auf die Gleisgeometrie und die Signalstandorte mit dem Original. Hierbei wurden Signalbilder, Durchrutschwege, Fahrstraßen oder sonstige signaltechnische Einrichtungen von der z.Z. vorhandenen Stellwerksbauform EI S übernommen bzw. nach gültigem Regelwerk projektiert.

Der verwendete Reisezugfahrplan entstammt aus dem Fahrplanjahr 2003, der Güterzugfahrplan ist fiktiv. Aufgabe ist es nun, den Zugverkehr möglichst reibungslos zu steuern. Das Ganze wird ergänzt durch zusätzliche Aufgaben, wie z.B. Rangierdienst in den Bahnhöfen Hamburg-Wilhelmsburg und Hamburg-Harburg.

In den Bahnhöfen Hamburg-Harburg, Hamburg-Wilhelmsburg und Hamburg-Hausbruch sowie den Abzw. Hamburg Süderelbbrücke, Hamburg-Wilhelmsburg, Hamburg Norderelbbrücke und Hamburg Oberhafen müssen zudem die Züge je nach Fahrtrichtung selektiert werden – hierbei wird der Fdl zum Teil durch die Zuglenkung unterstützt.

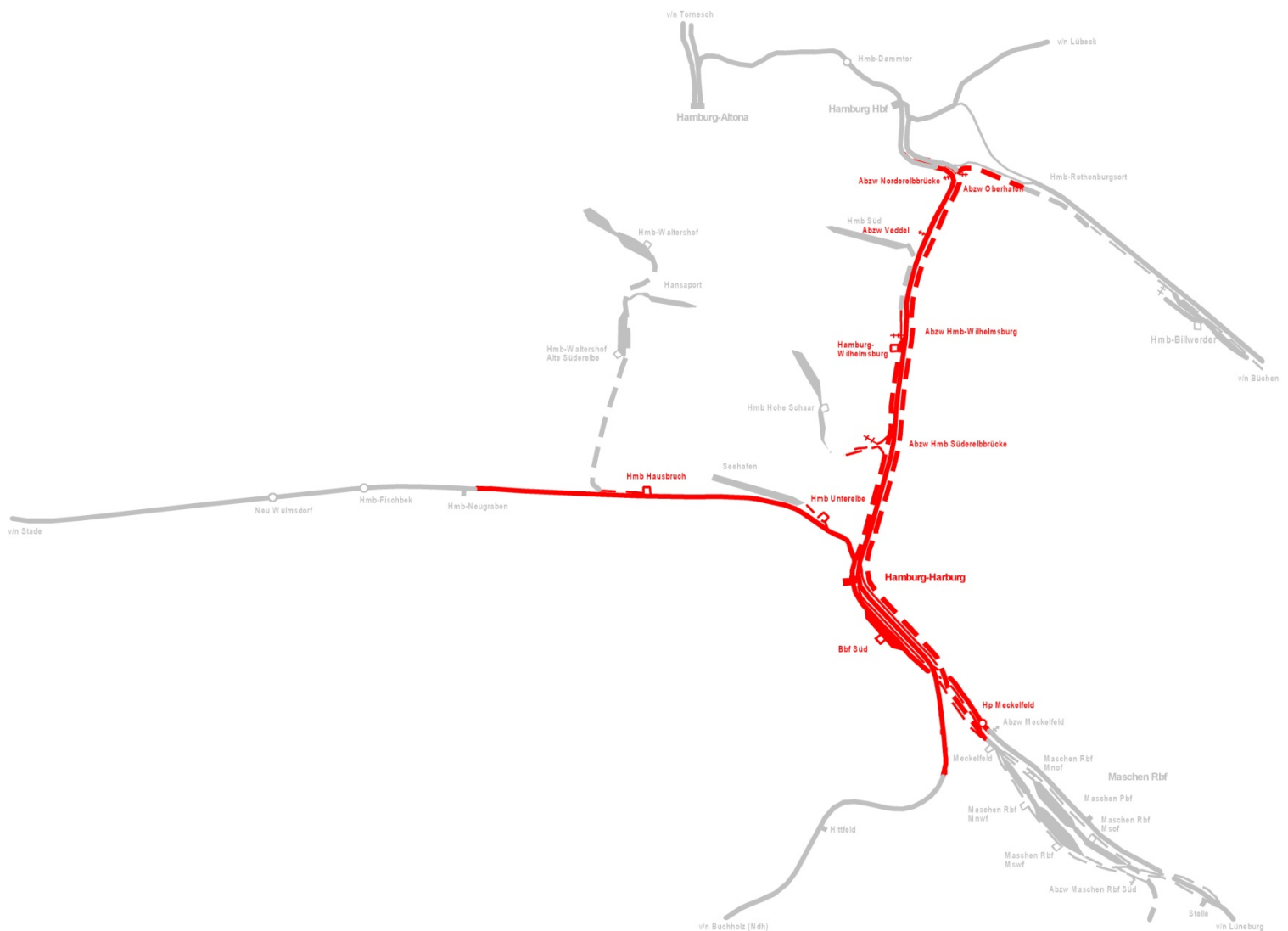
Erschwert wird das Disponieren durch fallweise Gleissperrungen aufgrund von Bauarbeiten und durch Umleitungsverkehr.

Für den Güterverkehr der Relation Maschen Rbf – Schleswig Holstein/Skandinavien/Hamburg-Billwerder steht eine eigene Güterzugstrecke zur Verfügung. Aufgrund der hohen Auslastung der Personenzuggleise verkehren hier auch einige Regional- und Fernzüge. Die Personenzuggleise von Bremen und Hannover vereinigen sich nördlich der Bahnsteige in Hamburg-Harburg und werden von/bis Hamburg Hbf gemeinsam genutzt. Das Hamburger Hafengebiet wird über die Hafenbahn zwischen Maschen Rbf und Hamburg-Wilhelmsburg erschlossen. Die Hafenbahnhöfe Hamburg Süd und Hamburg Hohe Schaar werden von hier aus erreicht. Nördlich der Bahnsteige in Hamburg-Harburg zweigt die Unterelbebahn in Richtung Cuxhaven ab. Von dieser Strecke wiederum zweigen kurz hinter Hamburg-

Harburg die Hafengebäuden in Hamburg-Unterelbe und Hamburg-Hausbruch ab. Die Hafengebäude werden zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg-Wilhelmsburg von den Regionalzügen Hamburg Hbf – Cuxhaven und der Gegenrichtung aufgrund der Bahnsteiglage und der hohen Belastung der Personenzuggleise teilweise mitbenutzt.

In und um Hamburg-Harburg ist fast alles an Zügen anzutreffen, was Räder hat. Vom ICE und IC über Auto- und Nachtreisezüge bis zu Regionalverkehr im Personenzugdienst und Güterzügen mit Waren aller Art bleiben keine Wünsche offen.

Der Regionalverkehr von und nach Cuxhaven muss in Hamburg-Harburg die Richtung wechseln. Die Regionalbahnlinien Tostedt <-> Hamburg-Harburg, Lüneburg <-> Hamburg-Harburg und Hannover <-> Hamburg-Harburg, letztere über das Heidekreuz Soltau, wenden in Hamburg-Harburg. Zusätzlich zu den Bereitstellungs- und Abräumrangierfahrten finden für den Güterverkehr in Hamburg-Wilhelmsburg und in Hamburg-Unterelbe Rangierfahrten statt.



Die Strecken:

- (Hannover) – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf [KBS 110]

Die Hauptbahn verbindet Süddeutschland über Hannover mit dem Eisenbahnknoten und Endpunkt vieler Fernverkehrslinien Hamburg Hbf/Hamburg-Altona und zählt zu den wichtigsten Bahnstrecken in Niedersachsen. Schwere Güterzüge aus dem Süden und aus Ostdeutschland verlassen die Strecke in Stelle und erreichen Maschen Rbf. Der Personenverkehr mit mehreren ICE- und IC-Linien erreicht dagegen Hamburg-Harburg und fährt weiter in Richtung Hamburg Hbf. Die Regionalbahnen aus Winsen/Luhe und Lüneburg enden/beginnen in Hamburg-Harburg, die RE-Züge fahren weiter in Richtung Hamburg Hbf.

Die 1847 eröffnete Strecke ist Teil der Strecke Lehrte - Cuxhaven. Aufgrund dieser Historie zweigt die Unterelebebahn auch von Süden kommend in Richtung Westen ab und erfordert den Fahrtrichtungswechsel der Regionalzüge Hamburg – Cuxhaven und Hamburg – Stade. Ein weiterer Grund ist die Elbe. Erst seit 1872 kann die Elbe überquert und Hamburg Hbf erreicht werden. Mehr als 60 Jahre musste dann noch über Lehrte nach Hannover gefahren werden bis die sogenannte Hasenbahn Celle mit Langenhagen und Hannover verband. Weitere 30 Jahre dauerte es noch. Bis auch dieser Abschnitt zweigleisig ausgebaut war und alle Personenzüge den direkten Weg nach Hannover nahmen.

Heute ist die Strecke zwischen Hannover und Hamburg zweigleisig und elektrifiziert und mit bis zu 200 km/h befahrbar. Gleiswechselbetrieb ist bis Hamburg-Harburg eingerichtet. Zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf wurde aufgrund der parallel verlaufenden Ausweichstrecken auf die Ausrüstung verzichtet.

Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Hamburg-Harburg ab dem sich die Züge nördlich von Hamburg-Harburg die Gleise mit den Zügen aus Richtung Ruhrgebiet/Bremen teilen.

[Wikipedia-Link zur Bahnstrecke Hannover – Hamburg](#)

- Hamburg-Harburg – Hamburg-Hausbruch – (Stade – Cuxhaven) [KBS 121] – „Unterelebebahn“

Nördlich der Bahnsteige in Hamburg-Harburg zweigt die Unterelebebahn in Richtung Stade/Cuxhaven ab. Der 1881 eröffnete Abschnitt der Strecke Lehrte - Cuxhaven ist fast durchgehend zweigleisig und bis Stade elektrifiziert. Der Gleiswechselbetrieb endet bereits in Hamburg-Hausbruch und die Strecke kann mit bis zu 140 km/h befahren werden.

Der Abschnitt bis Hamburg-Hausbruch ist durch den Güterverkehr zum Hamburger Hafen (Hamburg-Waltershof, Alte Süderelbe und Hansaport) stark belastet. Dazu kommen einige Güterzüge nach Stade und nach Cuxhaven. Im Personenverkehr fahren hier die Regionalzüge von und nach Cuxhaven, teilweise auch nur von und nach Stade. Fernverkehr gibt es auf dieser Strecke keinen.

Betrieblicher Mittelpunkt ist neben Hamburg-Harburg der Bahnhof Hamburg-Hausbruch, an dem die oben genannten Anschlussbahnen in Richtung Hamburger Hafen abzweigen. Dazu bestehen in Hamburg-Hausbruch zwei Fahrstraßenanpassungen zum Stellwerk Alte Süderelbe. Die Anbindung ist auf einem kurzen Stück nur eingleisig, was diese Stelle bei starkem Verkehr zu einem echten Nadelöhr macht. In Hamburg-Harburg mündet die Strecke in die Hafensbahn Hamburg-Wilhelmsburg – Maschen bzw. endet für die Regionalzüge an den Bahnsteigen.

[Wikipedia-Link zur Niederelbebahn/Unterebebahn](#)

- (Bremen) – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf [KBS 120]

Die sogenannte Rollbahn verbindet insbesondere die Seehäfen mit dem Ruhrgebiet und ist eine der wichtigsten Verkehrsadern für zahlreiche Güter- und Personenzüge. Zwischen Rotenburg (Wümme) und Buchholz (Ndh) ist die Strecke aus diesem Grund dreigleisig ausgebaut. Ab Buchholz (Ndh) nehmen die Personenzüge den Weg über Klecken und Hittfeld und erreichen so Hamburg-Harburg, während die Güterzüge den Rangierbahnhof Maschen als Wegpunkt nehmen. Sofern diese Züge nicht in Maschen enden, erreichen sie Hamburg-Harburg entweder über die Güterbahn oder die Hafengleise.

Die zweigleisige Strecke wurde 1874 eröffnet und ist zwischen Hamburg-Harburg und Hittfeld mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Zwischen Hittfeld und Buchholz (Ndh) ist signalisierter Falschfahrbetrieb eingerichtet und ab Buchholz (Ndh) ist die Strecke dann dreigleisig. Die Strecke ist durchgehend elektrifiziert und wird zwischen Buchholz (Ndh) und Bremen mit 200 km/h befahren.

Regionalbahnen nach Soltau/Hannover und nach Tostedt, Regionalzüge nach Bremen und der hochwertige Fernverkehr sind Gast auf dieser Strecke.

Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Hamburg-Harburg ab dem sich die Züge nördlich von Hamburg-Harburg die Gleise mit den Zügen aus Richtung Ruhrgebiet/Bremen teilen.

[Wikipedia-Link zur Rollbahn](#)

- (Maschen) – Hamburg-Harburg – Abzw Oberhafen – Hamburg-Eidelstedt

Dringend benötigte Entlastung bringt die Güterbahn in Bereich Maschen Rbf – Hamburg-Harburg – Abzw Oberhafen. In der Relation Maschen Rbf – Schleswig-Holstein / Skandinavien sowie die KLV-Züge nach Hamburg-Billwerder sorgen hier für viel Betrieb. Zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg befahren auch immer wieder Regional- und Fernzüge diesen Streckenabschnitt um die Personenbahn weiter zu entlasten.

Mit der Inbetriebnahme der Oberhafenbrücke im Jahr 1996 entfiel das bis dahin notwendige Kopfmachen in Hamburg Hauptgüterbahnhof und mit Ausbau des Abschnitts vom Oberhafen bis Maschen Rbf wurde der heutige Zustand erreicht.

Die zweigleisige und elektrifizierte Strecke wird mit bis zu 160 km/h befahren und ist zwischen Hamburg-Rothenburgsort bzw. Abzw Ericus und Abzw Veddel mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Zwischen Abzw Veddel und Maschen Rbf stehen bei Bauarbeiten und im Störfall ausreichend Ausweichstrecken zur Verfügung.

[Wikipedia-Link zur Güterumgehungsbahn](#)

- Hafengleise

Damit die Güterzüge der Relation Maschen Rbf – Hamburg-Billwerder/Skandinavien nicht die Personenzuggleise kreuzen müssen, wird die Güterbahn in Fahrtrichtung Norden mit einem Überführungsbauwerk auf die Ostseite der Personenzuggleise geführt. Das Hamburger Hafengebiet liegt dagegen westlich der Personenzuggleise, für die Güterbahn also sehr ungünstig. Daher wurden zwischen Maschen Rbf und Hamburg-Wilhelmsburg die Hafengleise angelegt, von denen aus Hamburg-Süd und Hamburg Hohe Schaar direkt und über die Unterelbebahn ebenfalls kreuzungsfrei Hamburg-Unterelbe und Alte Süderelbe erreicht werden können.

- Hafенbahn

Die Übergänge zur Hafенbahn wurden zuvor schon häufiger erwähnt. Die Hamburger Hafенbahn wird von der Hamburg Port Authority (HPA) betrieben und stellt die Eisenbahninfrastruktur für die An- und Abfuhr der Güter von und nach den Hafenanlagen zur Verfügung.

Die wichtigsten Angaben für die Schnittstellen zum Stellbereich Hamburg-Harburg:

Schnittstelle:	Hafенbahnhöfe:	Güter/Waren:
Abzw Veddel	Hamburg-Süd	Pkw/Container/Stückgut
Hamburg-Wilhelmsburg	Hamburg-Süd	Pkw/Container/Stückgut
Abzw Süderelbbrücke	Hohe Schaar	Mineralölprodukte/Kali/Pkw
Hamburg-Unterelbe	Seehafenbahnhof	Mineralölprodukte
Hamburg-Hausbruch	Alte Süderelbe	Rangierbahnhof
	Altenwerder	Container
	Hansaport	Massengüter (Kohle/Erz)
	Waltershof	Container/Stahl
	Mühlenwerder	Container

[Link zur Hafенbahn mit Übersichtsplänen](#)

- Hamburg-Harburg (Knotenpunkt)

Alle zuvor genannten Strecken berühren Hamburg-Harburg. Allein dadurch ist das Verkehrsaufkommen in diesem Knotenpunkt zu jeder Tageszeit enorm hoch. Während die Güterzüge den Bahnhof ohne Halt durchfahren ist Hamburg-Harburg für alle Regionalzüge und fast alle Fernverkehrszüge Verkehrshalt. Durch die Zusammenführung der Strecken Bremen – Hamburg und Hannover – Hamburg und der Einmündung der Untereilbebahn muss der Fahrdienstleiter hier laufend dispositiv eingreifen und die Reihenfolge regeln. Die Regionalverkehrslinie von und nach Cuxhaven wendet hier während die Regionalverkehrslinien aus Tostedt und Winsen/Uelzen/Lüneburg und am Sonntag auch aus Hannover – Soltau zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs schon in Hamburg-Harburg enden und während des Abräumens und der Bereitstellung auch rangiert werden müssen.

Zuginformationen:

- (Hannover) – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf [KBS 110]
 - ICE-Linie 20 Basel/Frankfurt – Hamburg-Altona; BR 401, Hg 200 km/h.
 - ICE-Linie 25 München – Hamburg-Altona; BR 401, Hg 200 km/h, BR 402 Halbzug, Hg 200 km/h (stündlicher Wechsel).
 - IC-Linie 26 Karlsruhe/Frankfurt – Hamburg-Altona, Wendezüge mit bis zu 12 Wagen, BR 101 (Lok in Richtung Süden), Hg 200 km/h
 - IC-Linie 95 Hannover – Hamburg-Altona, 8 Wagen, BR 101, Hg 200 km/h
 - IC-Linie 99 Krakau – Hamburg-Altona, Wendezüge mit 8 Wagen, BR 101 (Lok Richtung Süden), Hg 200 km/h
 - Auto- und Nachreisezüge
 - RE Uelzen - Hamburg; Wendezüge mit 6 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - RB Uelzen/Lüneburg/Winsen – Hamburg-Harburg; Wendezüge mit 5 Wagen und BR 141 (Lok in Richtung Süden), Stundentakt, Hg 120 km/h
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h (ab/bis Maschen Rbf)
- Hamburg-Harburg – Hamburg-Hausbruch – (Stade – Cuxhaven) [KBS 121] – „Untereilbebahn“

- RE Cuxhaven – Hamburg Hbf; Wendezüge mit 5 Wagen und BR 218 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 140 km/h.
- Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.
- (Bremen) – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf [KBS 120]
 - IC/EC-Linie 30 ((Westerland – / Ostseebad Binz –) Hamburg – Bremen – Dortmund – Köln – Stuttgart (– Schweiz); Überwiegend Wendezüge mit 10 bis 14 Wagen, Steuerwagen und BR 101 oder 120 (Lok in Richtung Süden), Stundentakt, Hg 200 km/h.
 - IC/EC-Linie 31 ((Kiel – / Puttgarden –) Hamburg – Bremen – Dortmund – Köln – Frankfurt – Nürnberg (– Passau – Wien); Überwiegend Wendezüge mit 10 bis 14 Wagen, Steuerwagen und BR 101 oder 120 (Lok in Richtung Süden), Stundentakt, Hg 200 km/h.
 - Metropolitan, Wendezug mit 6 Wagen, Steuerwagen und BR 101; besonderer Wagenpark (Lok Richtung Norden), Hg 200 km/h.
 - RE Bremen – Hamburg; 5-7 Wagen und BR 110, Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - RB Hamburg Hbf - Tostedt; Wendezüge mit 4 bis 5 Wagen und BR 141 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 120 km/h.
 - RB mit BR 614, 628 oder 634 sowie lokbespannte Züge mit bis zu 5 Wagen; Hg 80 km/h
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h (ab/bis Buchholz (Ndh).
- (Maschen) – Hamburg-Harburg – Abzw Oberhafen – Hamburg-Eidelstedt
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.
 - RE aller Linien; Wendezüge mit 5 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - Auto- und Nachreisezüge
- Hafengleise
 - RE Cuxhaven – Hamburg Hbf; Wendezüge mit 5 Wagen und BR 218 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.

2. Abzw Veddel (64), AVL

AUFGABEN

- Abzweigstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

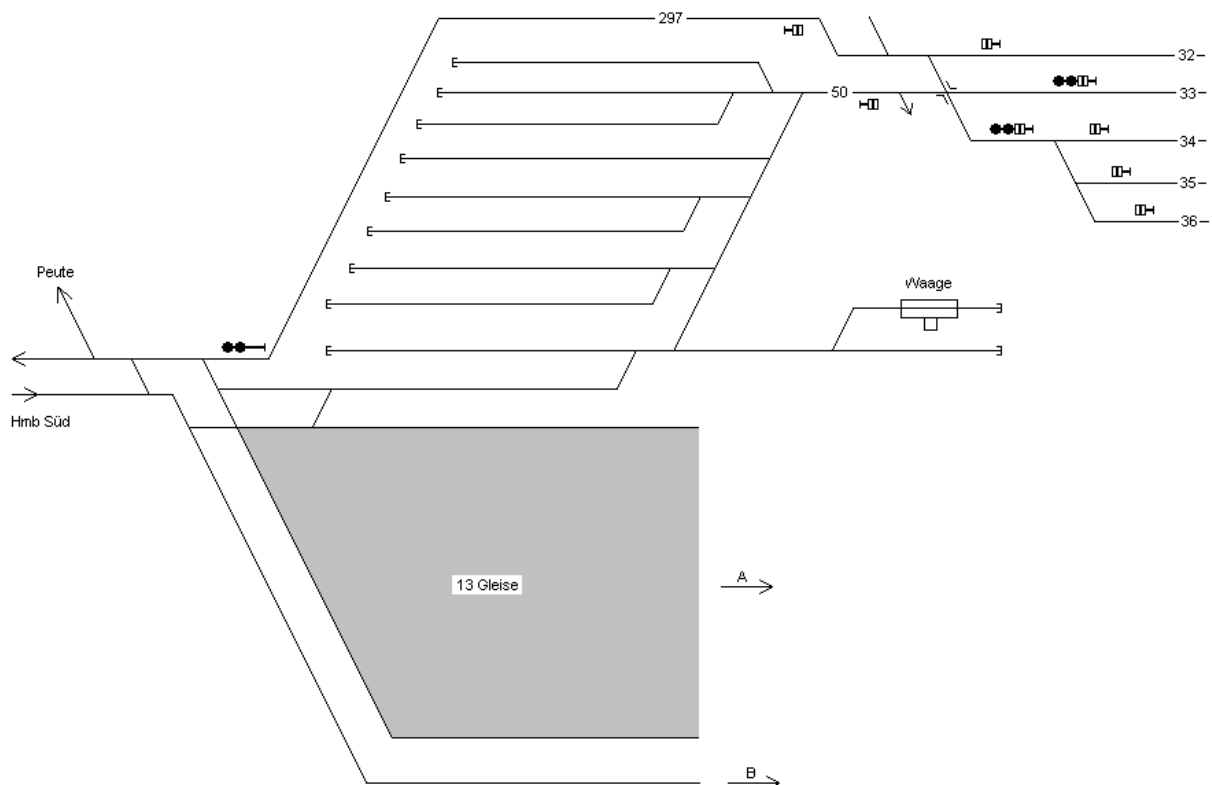
- Zum Stellbereich zugehörige Betriebsstellen: Abzw Oberhafen, Abzw Norderelbbrücke
- Umleitung unter erleichterten Bedingungen zwischen Abzw Veddel und Hamburg Hbf wechselweise über Pz-Gleis oder Gz-Gleis (Abzw Ericus) einschließlich Gleis 426
- Umleitung unter erleichterten Bedingungen zwischen Abzw Veddel und Abzw Hamburg-Wilhelmsburg wechselweise über Pz-Gleis oder Gz-Gleis

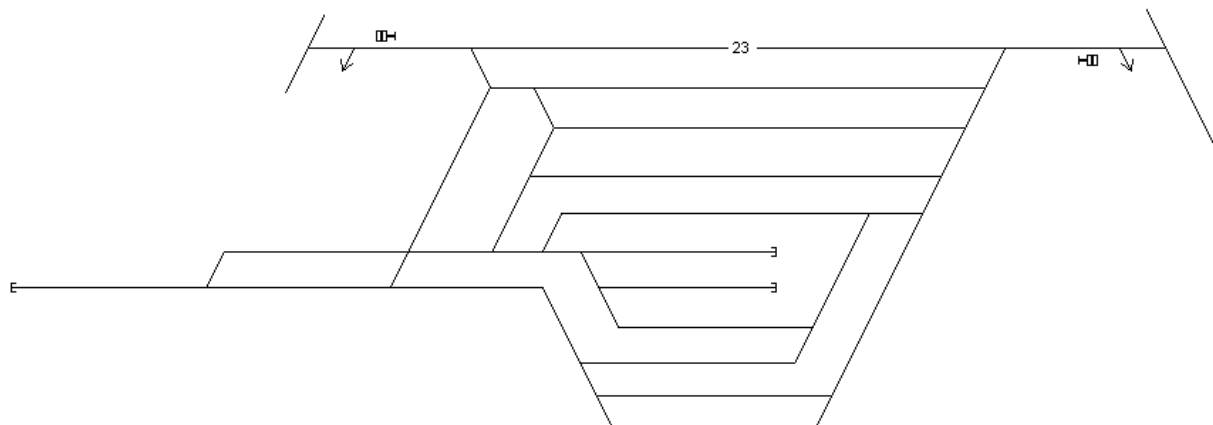
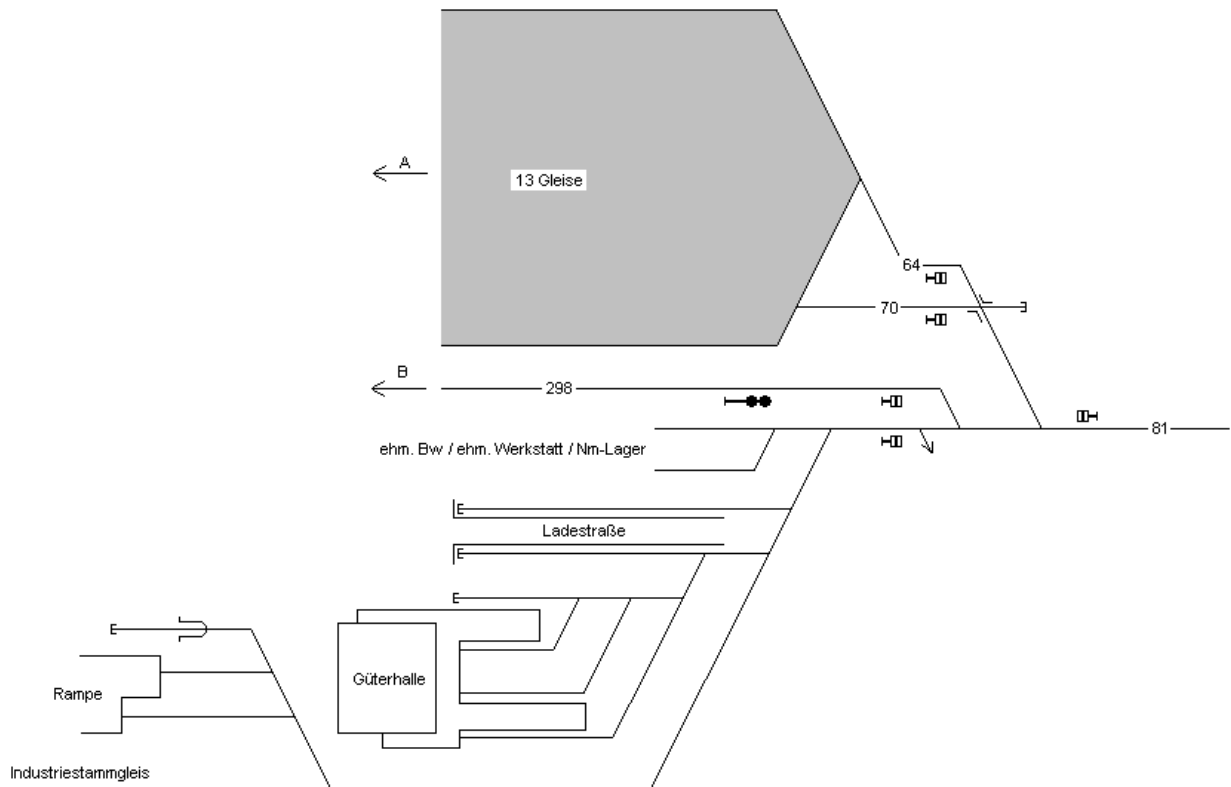
3. Bf Hamburg-Wilhelmsburg (63), AWLB

AUFGABEN

- Überholungsbahnhof
- Anschluss- und Ladestelle
- Anschlussbahnhof Strecke Hamburg-Wilhelmsburg – Hamburg Süd
- Anschlussbahnhof Strecke Hamburg-Wilhelmsburg – Hamburg Hohe Schaar
- Anschlussbahnhof Strecke Abzw Süderelbbrücke – Hamburg Hohe Schaar
- Zugbildungsbahnhof

ÖRTLICHE ANLAGEN





ANSCHLÜSSE

- Industriestammgleis

BESONDERE ANWEISUNGEN

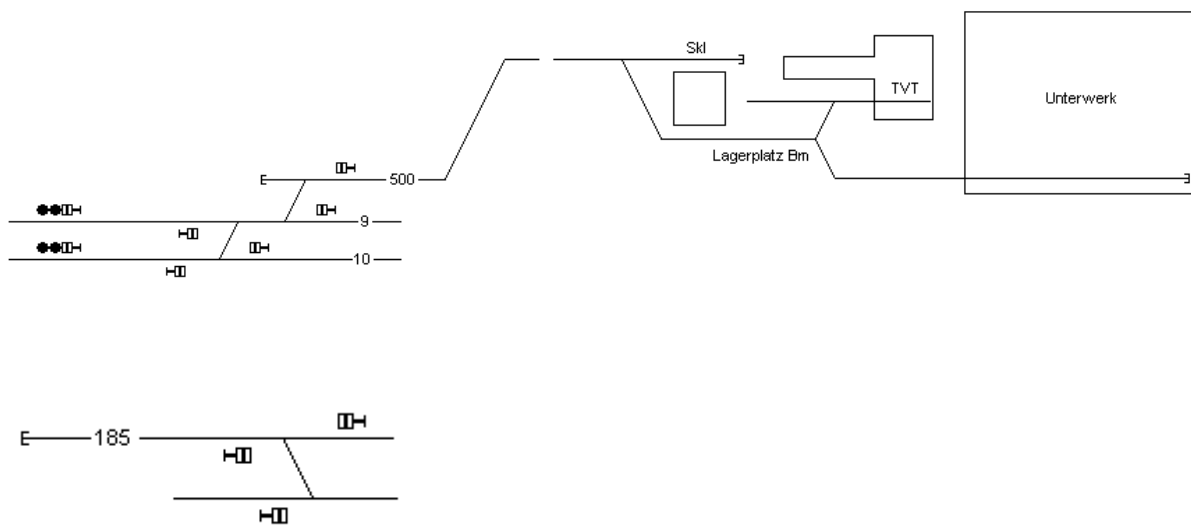
- Zum Stellbereich zugehörige Betriebsstellen: Abzw Süderelbbrücke, Abzw Hamburg-Wilhelmsburg S-Bahn
- Umleitung unter erleichterten Bedingungen zwischen Abzw Hamburg-Wilhelmsburg und Abzw Veddel wechselseitig über Pz-Gleis oder Gz-Gleis
- Umleitung unter erleichterten Bedingungen zwischen Abzw Hamburg-Wilhelmsburg und Hamburg-Harburg wechselseitig über Pz-Gleis, Gz-Gleis oder Hafengleis (Abzw Süderelbbrücke)
- Ende Fahrleitung W42AB linker Strang
- Ende Fahrleitung W34 rechter Strang
- Ende Fahrleitung W05 linker Strang
- Notverbindung zur S-Bahn nur für Hilfs- und Bauzüge (Stromschiene)

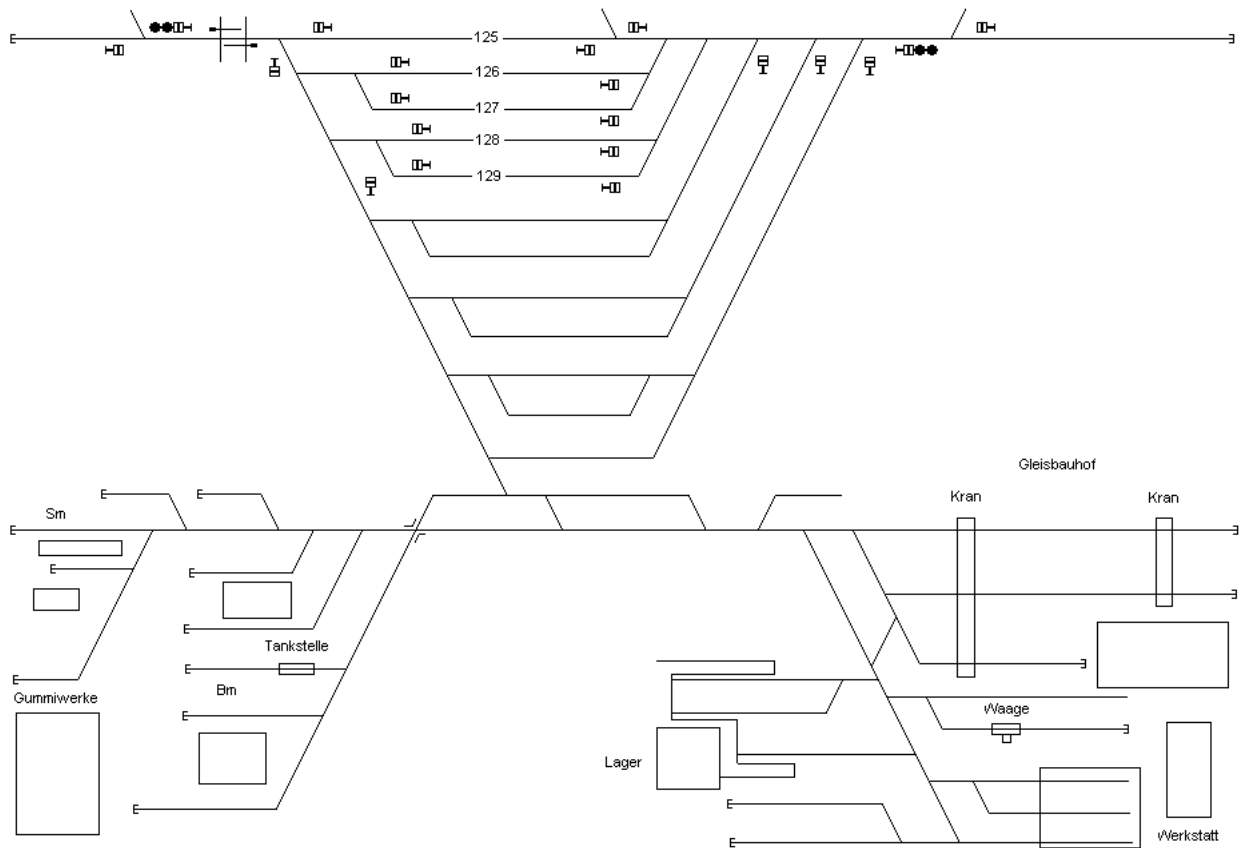
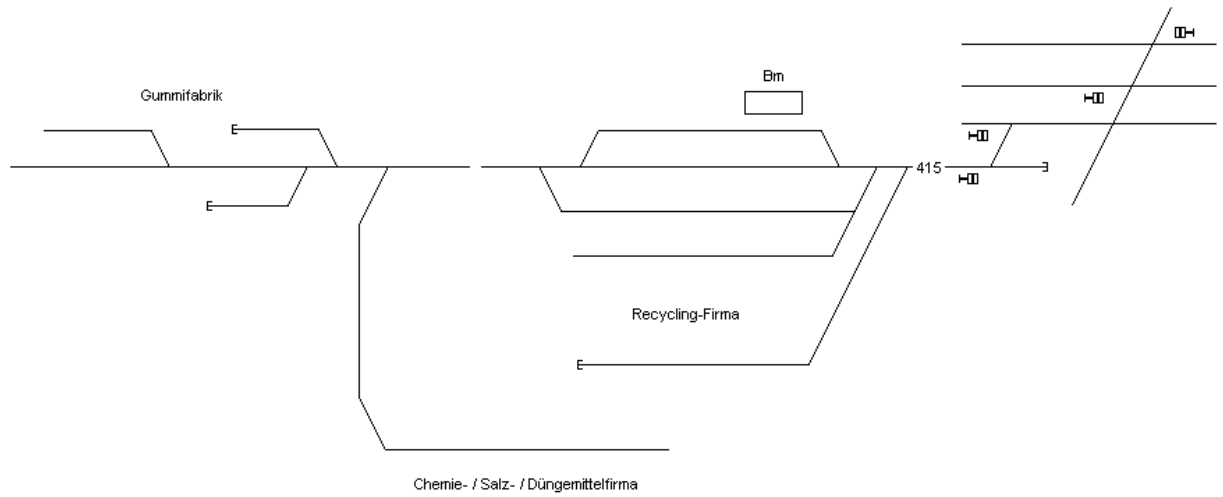
4. Bf Hamburg-Harburg (62), AHAR

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Fernverkehrs (ICE/IC) und des Regionalverkehrs (RB/RE)
- Wende- und Endbahnhof der RB-Linien Uelzen/Lüneburg/Winsen – Hamburg-Harburg, Tostedt – Hamburg-Harburg, Hannover – Soltau – Hamburg-Harburg
- Überholungsbahnhof
- Anschluss- und Ladestelle
- Anschlussbahnhof Strecke Cuxhaven – Hamburg-Harburg
- Zugbildungsbahnhof

ÖRTLICHE ANLAGEN





BESONDERE ANWEISUNGEN

- Umleitung unter erleichterten Bedingungen zwischen Hamburg-Harburg und Abzw Hamburg-Wilhelmsburg wechselweise über Pz-Gleis, Gz-Gleis oder Hafengleis (Abzw Süderelbbrücke)
- Umleitung unter erleichterten Bedingungen zwischen Hamburg-Harburg und Meckelfeld/Maschen Rbf wechselweise über Pz-Gleis, Gz-Gleis oder Hafengleis
- Ende Fahrleitung W093 linker Strang
- Ende Fahrleitung W059 linker Strang

5. Hp Meckelfeld (45), AMD

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

6. Bf Hamburg-Hausbruch (66), AHBR

AUFGABEN

- Anschlussbahnhof Strecke Alte Süderelbe (HPA) – Hamburg-Hausbruch

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

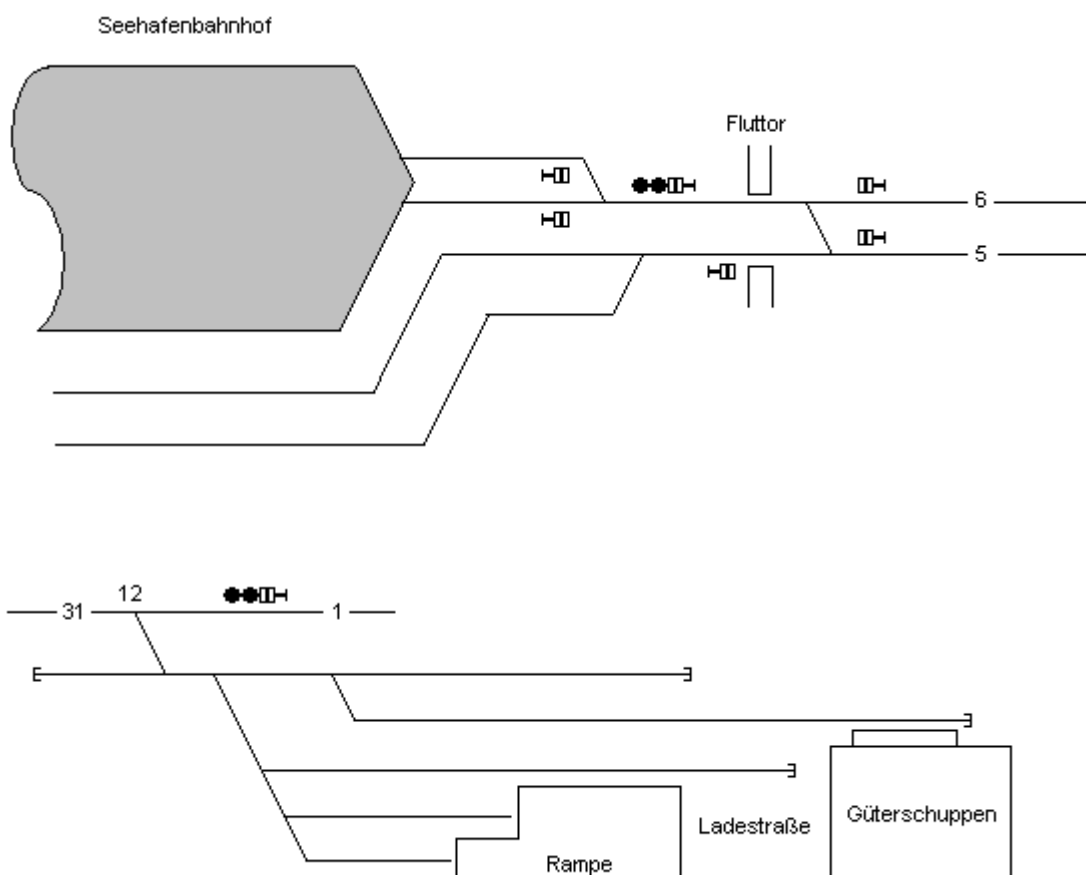
- Keine

7. Bf Hamburg-Untereibe (65), AHB

AUFGABEN

- Anschluss- und Ladestelle
- Zugbildungsbahnhof

ÖRTLICHE ANLAGEN



ANSCHLÜSSE

- Seehafenbahnhof

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Fluttur; Bei Hochwasser(-gefahr) wird das Fluttur geschlossen. Zur Freigabe des Fluttors müssen die beiden Schlüsselsperren FT1 und FT2 freigegeben werden damit bei geschlossenen Fluttur keine Zug- und Rangierfahrten mehr möglich sind.