



Realistische Stellwerkssimulationen

Hamburg Hbf



Betriebsstelleninformation

INHALT

1.	ALLGEMEINES	3
2.	Hp Hamburg Dammtor (21), ADF	11
3.	Bf Hamburg Hbf (20), AH	12
4.	Abzw Hamburg Anckelmannsplatz (20), AAMP	15
5.	Hp Hamburg Hasselbrook (20) AHSF	16
6.	Abzw Ericus (20), AERI	17
7.	Awanst Ericus (20), AERIA.....	18
8.	Abkürzungen	19

1. ALLGEMEINES

Die Simulation ESTWSIM Hamburg Hbf simuliert den Zugbetrieb im Bereich des Hauptbahnhofs Hamburg.

Mit über 1,8 Millionen Einwohnern ist Hamburg die zweitgrößte Stadt Deutschlands. In der Metropolregion Hamburg leben über 5 Millionen Menschen, im städtischen Ballungsraum 2,7 Millionen Menschen. Dazu kommen viele Touristen und Geschäftsreisende an einem, nicht zuletzt durch einen der größten Umschlaghäfen, weltweit bedeutendsten Logistikstandorte in Europa. Ein leistungsfähiger öffentlicher Nah- und Fernverkehr ist daher unverzichtbar.

Der Hamburger Hauptbahnhof ist mit über 550.000 Reisenden pro Tag der meistfrequentierte Bahnhof Deutschlands und in Europa nach Paris-Nord auf Platz zwei.

Zwischen Hamburg Hbf und dem Abzweig Rainweg (und weiter nach Hamburg-Altona und Schleswig-Holstein) verläuft die sogenannte Verbindungsbahn. Um diese dicht belegte zweigleisige Strecke zu entlasten enden viele Regionalverbindungen bereits in Hamburg-Altona und Hamburg-Harburg wo Anschluss an die S-Bahn besteht. Im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofs, wie auch im übrigen Stadtgebiet, verkehrt die S-Bahn auf einem eigenen Gleiskörper mit Stromschiene und ist nicht Bestandteil der Simulation.

Der verbleibende Regionalverkehr und der gesamte Fernverkehr wird im Hamburger Hauptbahnhof auf nur 8 Bahnsteiggleisen abgewickelt. Hier ist die ständige und ungeteilte Aufmerksamkeit des Fahrdienstleiters gefordert und bereits kleinste Störungen können eine ganze Kettenreaktion an Verspätungen und Abweichungen nach sich ziehen. Denn immerhin wird der Bahnhof zum Beispiel an einem Freitag innerhalb von 24 Stunden von über 700 Zügen frequentiert. Auch wenn der größte Teil der Güterzüge von und nach Skandinavien über die eingleisige Güterumgebungsbahn geleitet wird so nehmen insbesondere in den Nachtstunden auch einige Güterzüge den Weg über den Hauptbahnhof.

Abgesehen von der Lage des Empfangsgebäudes ähnelt die Gleisanlage eines Keilbahnhofs. Von den Gleisen 5 bis 7 kann ausschließlich in Richtung Lübeck ausgefahren werden während es von den Gleisen 11 bis 14 nur in Richtung Hamburg-Harburg weitergeht. Nur das Gleis 8 kann in beide Richtungen benutzt werden weshalb es zur Erreichung einer ausreichenden Nutzlänge auf der Nordseite über die anderen Gleise hinausragt und mit Kurz-/ Langeinfahrten bzw. –ausfahrten betrieblich und signaltechnisch eine besondere Herausforderung darstellt. Züge der Relation Nord – Ost nutzen das Gleis 8 zwischen den Signalen 20T8 und 20O8. Züge der Relation Nord – Süd und Züge die in Hamburg Hbf wenden benutzen das Gleis 8 zwischen den Signalen 20N8 und 20S8. Einzig in Richtung Berlin können beide Bahnhofsseiten flexibel genutzt werden da sie beide über eingleisige Strecke mit Hamburg-Rothenburgsort verbunden sind.

Der Hamburger Hauptbahnhof wurde 1906 als Ersatz für mehrere im Stadtgebiet verteilte Kopfbahnhöfe in Betrieb genommen.

ESTW Hamburg Hbf

- (Bln-Spandau – Hmb-Rothenburgsort) – Hamburg Hbf – (Abzw Rainweg – Hamburg-Altona)
- (Wanne-Eickel – Bremen – Hamburg-Harburg) – Hamburg Hbf
- (Hmb-Rothenburgsort) – Abzw Ericus
- (Abzw Oberhafen) – Hamburg Hbf
- (Lübeck – Hmb- Wandsbek) – Hamburg Hbf

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 SpDr S60 übernommen bzw. nach gültigem Regelwerk projektiert.

Der verwendete Reisezugfahrplan entstammt aus dem Fahrplanjahr 2003. Aufgabe ist es nun, den Zugverkehr möglichst reibungslos zu steuern. Unterstützt wird der Fahrdienstleiter dabei durch die Zuglenkung. Das Ganze wird ergänzt durch zusätzliche Aufgaben, wie z.B. Abräumen und Bereitstellen zwischen den Bahnsteiggleisen und dem Betriebsbahnhof mit der Reisezugabstellanlage. Für das Abräumen und Bereitstellen in den Gleisen 5 bis 7 muss über den nördlichen Bahnhofskopf umgesetzt werden was den Betrieb stark behindert.

Ständige Aufmerksamkeit erfordern die Regelung der Reihenfolge der Züge im Verspätungsfall und ggf. notwendige Bahnsteigverlegungen.

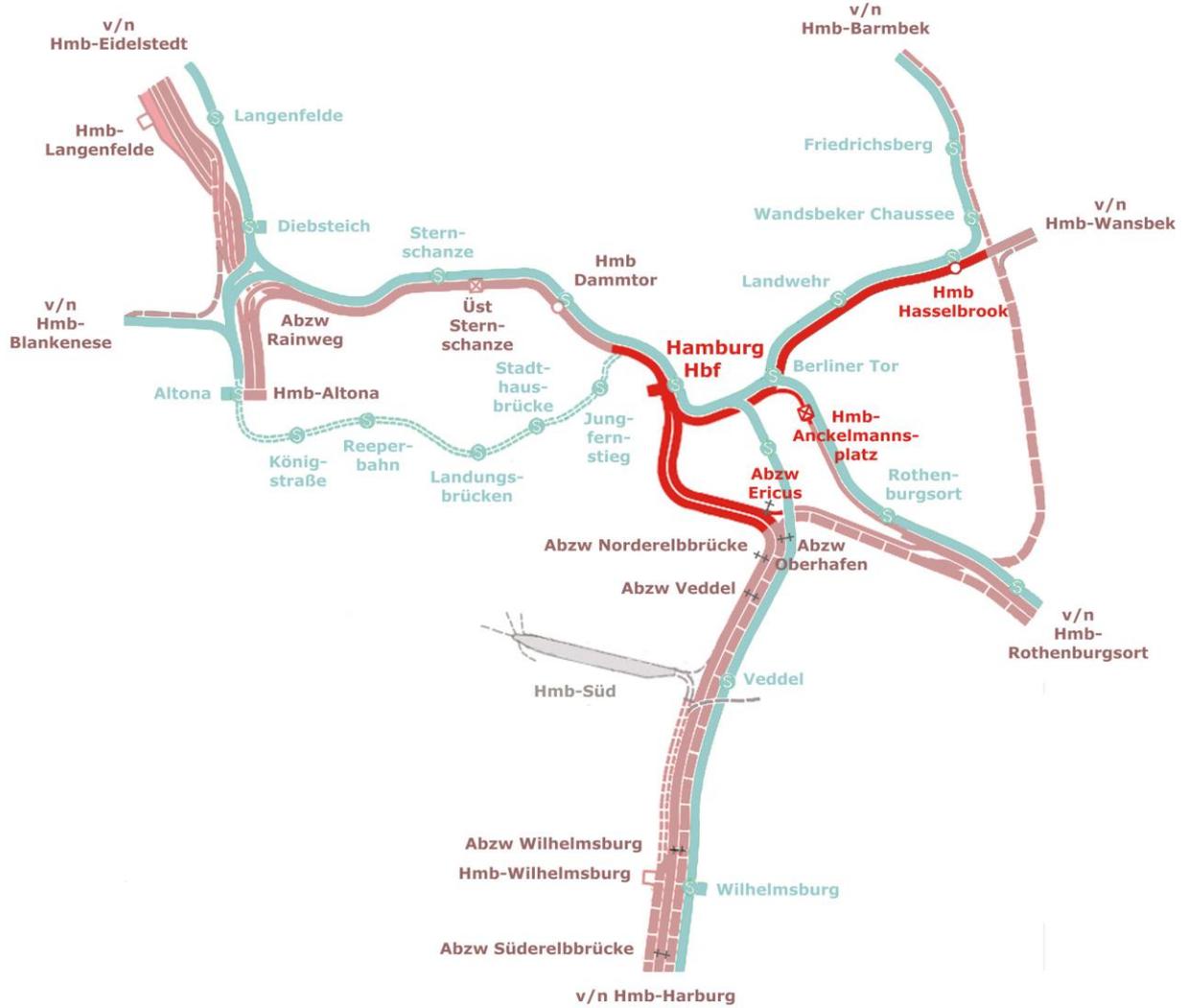


Bild 1 – Stellbereich ESTWSIM Hamburg Hbf

Die Strecken:

- (Bln-Spandau – Hmb-Rothenburgsort) – Hamburg Hbf – (Abzw Rainweg – Hamburg-Altona)

Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn verbindet den Hamburger Hauptbahnhof mit Hamburg-Altona sowie Schleswig-Holstein. Diese Strecke gehört zu den am meisten befahrenen Strecken in Deutschland.

Die Strecke ist zweigleisig, elektrifiziert und mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. An der Verbindungsbahn befindet sich der Haltepunkt Hamburg Dammtor. An diesem Haltepunkt halten bis auf wenige Ausnahmen alle Fernzüge.

Der zuständige Fahrdienstleiter ist der Fahrdienstleiter Hamburg-Altona. Am Mast vom Blocksignal am südlichen Bahnsteigende befindet sich das Einfahrvorsignal von Hamburg Hbf. Die Fahrzeit von Hamburg Dammtor bis Hamburg Hbf beträgt lediglich 3 Minuten.

[Wikipedia-Link zur Bahnstrecke Hamburg Altonaer Verbindungsbahn](#)

Östlich von Hamburg Hbf verläuft die Strecke zweigleisig links und rechts der Strecke nach Lübeck bis zur Überleitstelle Hamburg Anckelmannsplatz. Von hier verläuft die Strecke eingleisig bis Hamburg-Rothenburgsort. Die Strecke ist elektrifiziert und kann mit 60 bis 120 km/h befahren werden. Zwischen Hamburg Hbf und Hamburg Anckelmannsplatz ist Gleiswechselbetrieb eingerichtet. Um kreuzungsfrei mit der Strecke nach Lübeck die Bahnsteiggleise zu erreichen wird der Gleiswechselbetrieb regelmäßig und dispositiv benutzt.

Bei Gleisverlegung aufgrund von Verspätungen, Bauarbeiten oder Störungen von der Ostseite (Gleise 5-7) auf die Westseite (Gleise 11-14) besteht eine weitere Fahrmöglichkeit in Richtung Hamburg-Rothenburgsort über den Abzweig Ericus.

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

- (Wanne-Eickel – Bremen – Hamburg-Harburg) – Hamburg Hbf

Die Strecke ist zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf zweigleisig und elektrifiziert. Zwischen Hamburg Hbf und dem Abzweig Norderelbbrücke ist Gleiswechselbetrieb nur auf dem südwärts führenden Gleis eingerichtet. Dieser wurde bei der Sanierung der sogenannten Pfeilerbahn zur Betriebsabwicklung notwendig.

In ablaufender Richtung beträgt die zulässige Geschwindigkeit 80 km/h, in zulaufender Richtung 60 km/h und kurz vor dem Hamburger Hauptbahnhof nur noch 30 km/h. Zwischen Abzweig Norderelbbrücke und Hamburg-Harburg sind 160 km/h zugelassen.

Betriebsstelleninformation

Um Fahrstraßenausschlüsse zu vermeiden und die Betriebsabwicklung flüssiger zu gestalten können Züge zwischen Hamburg Hbf und Abzweig Norderelbbrücke unter erleichterten Bedienungen, d.h. ohne Umleiterfahrplan oder Information des Triebfahrzeugführers, über Abzweig Ericus und das Gleis 426 umgeleitet werden. Mit dem gleichen Betriebsverfahren werden auch Züge über das Güterzuggleis bis Abzweig Veddel, Abzweig Hamburg-Wilhelmsburg oder Hamburg-Harburg umgeleitet. Das gleiche gilt auch für Züge, die planmäßig das Güterzuggleis befahren und über das Personenzuggleis umgeleitet werden sollen.

Ab Hamburg-Harburg benutzen neben den Fernzügen aus dem Ruhrgebiet auch die Fernzüge aus Richtung Hannover diese Strecke.

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

- (Hmb-Rothenburgsort) – Abzw Ericus

Eingleisige Verbindungsstrecke zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Abzweig Ericus. Eingleisig und elektrifiziert, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Alternativverbindung zur Strecke Hamburg Hbf – Üst Anckelmannsplatz – Hamburg-Rothenburgsort und Umleitung unter erleichterten Bedingungen.

- (Abzw Oberhafen) – Hamburg Hbf

Verlängerung der Güterzugstrecke Maschen Rbf – Hamburg-Harburg – Abzw Oberhafen – Hamburg-Rothenburgsort. Die Strecke ist durchgehend zweigleisig, elektrifiziert und mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Zur Entlastung der Personenzuggleise werden zum Teil auch Nah- und Fernverkehrszüge über die Güterzugstrecke geführt. Umleitung zwischen Personen- und Güterzugstrecke und umgekehrt unter erleichterten Bedingungen zulässig und in der Praxis häufig genutzt.

[Wikipedia-Link zur Güterumgebungsbahn Hamburg](#)

- (Lübeck – Hmb- Wandsbek) – Hamburg Hbf

Die Strecke von und nach Lübeck ist durchgehend zweigleisig, nicht elektrifiziert und verfügt nicht über Gleiswechselbetrieb. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h.

Die Strecke ist Teil bzw. Verlängerung der Vogelfluglinie Lübeck – Puttgarden. Bis auf wenige Fernzüge nach Dänemark dient die Strecke vornehmlich dem Regionalverkehr.

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

Zuginformationen:

- (Bln-Spandau – Hmb-Rothenburgsort) – Hamburg Hbf – (Abzw Rainweg – Hamburg-Altona)
 - 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).
 - ICE-Linie 28 Hamburg-Altona – Berlin – München; BR 411, 415, Hg 200 km/h
 - 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 27 Hamburg – Dresden, 9 Wagen; BR 112; Hg 160 km/h
 - 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.
 - 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
 - Metropolitan, Wendezug mit 6 Wagen, Steuerwagen und BR 101; besonderer Wagenpark (Lok Richtung Norden), Hg 200 km/h.
 - Flensburg-Express FLX, 6 Wagen und BR 182, Hg 160 km/h
 - Auto- und Nachreisezüge
 - RE Rostock – Hamburg Hbf; Wendezüge mit 6 Wagen und Br 114 (Lok in Richtung Hamburg); Hg 160 km/h
 - RE Uelzen – Hamburg; Wendezüge mit 6 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - RE Bremen – Hamburg; 5-6 Wagen und BR 111, Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - RE Kiel – Hamburg Hbf; Wendezüge mit mit 6 Wagen und BR 112 (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
 - RB Hamburg Hbf – Tostedt; Wendezüge mit 4 bis 5 Wagen und BR 141 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 120 km/h.

- (Wanne-Eickel – Bremen – Hamburg-Harburg) – Hamburg Hbf
 - 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/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.
 - 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
 - Metropolitan, Wendezug mit 6 Wagen, Steuerwagen und BR 101; besonderer Wagenpark (Lok Richtung Norden), 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.
 - RE Bremen – Hamburg; 5-6 Wagen und BR 111, Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - RE Cuxhaven – Hamburg Hbf; Wendezüge mit 5 Wagen und BR 218 (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
 - RB Hamburg Hbf – Tostedt; Wendezüge mit 4 bis 5 Wagen und BR 141 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 120 km/h.

- (Hmb-Rothenburgsort) – Abzw Ericus
 - ICE-Linie 28 Hamburg-Altona – Berlin – München; BR 411, 415, Hg 200 km/h
 - IC-Linie 27 Hamburg – Dresden, 9 Wagen; BR 112; Hg 160 km/h

- (Abzw Oberhafen) – Hamburg Hbf
 - Siehe Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf

- (Lübeck – Hmb- Wands beck) – Hamburg Hbf
 - 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.
 - EC-Linie 75 Hamburg – Kopenhagen; BR IC3 DSB; Hg 180 km/h
 - RE Hamburg Hbf – Lübeck Travemünde; Wendezüge mit 8 Wagen und 2x BR 218 (Lok an beiden Enden), Stundentakt, Hg 140 km/h; gebildet aus zwei Standardparks 218 + 3 Wagen und 218 + 5 Wagen
 - RB Hamburg Hbf – Bad Oldesloe; 2x BR 628, Stundentakt, Hg 120 km/h.
 - RB Hamburg Hbf – Bargteheide; Wendezüge mit 5 Wagen und BR 218 (Lok in Richtung Hamburg), Stundentakt, Hg 140 km/h.
 - RB Hamburg Hbf – Ahrensburg; Wendezüge mit 5 Wagen und BR 218 (Lok in Richtung Hamburg), Stundentakt, Hg 140 km/h; HVZ-Verstärker

2. Hp Hamburg Dammtor (21), ADF

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB/RE/FLX)
- Haltepunkt für Züge des Fernverkehrs (IC/EC/ICE)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

HINWEISE

- Keine

3. Bf Hamburg Hbf (20), AH

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB/RE/FLX)
- Haltepunkt für Züge des Fernverkehrs (IC/ICE/EC/...)
- Start- und Endbahnhof für Züge des Regionalverkehrs
- Start- und Endbahnhof für Züge des Fernverkehrs
- Überholungsbahnhof

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Abstellbahnhof für Reisezüge

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Notverbindung zur S-Bahn nur für Hilfs- und Bauzüge (Stromschiene)
- Fahrstraßen wegen zu kurzem Abstand nicht stellbar:
 - 20T8.20N8
 - 20N8.20N81
 - 20N8.20N131
 - 20S8.20O8
 - 20R10.20S10
 - 20S10.20S28
 - 20S8.20S28
 - 20S9.20S28
 - 20R10.20S28
 - 20R11.20S28
 - 20R11.20S11

Betriebsstelleninformation

- 20R12.20S12
- 20R14.20S14

- Signale mit Kennlicht:
 - 20N8 <-> 20T8 (Kurz-/Langeinfahrt)
 - 20S8 <-> 20O8 (Kurz-/Langeinfahrt)
 - 20N81 zu kurzer Abstand 20N8
 - 20N131 zu kurzer Abstand 20N8
 - 20R11 <-> 20S11 (Kurz-/Langeinfahrt) – Startsignal zeigt Kennl.
 - 20R12 <-> 20S12 (Kurz-/Langeinfahrt) – Startsignal zeigt Kennl.
 - 20R14 <-> 20S14 (Kurz-/Langeinfahrt) – Startsignal zeigt Kennl.
 - 20R10 <-> 20S10 (Kurz-/Langeinfahrt)

- Ende Fahrleitung in Höhe Ls 368
- Ende Fahrleitung in Höhe Einfahrtsignal L
- Keine Zuglenkung in Richtung Hmb-Wandsbek (- Lübeck) aufgrund fehlender Fahrleitung.
- Automatische Wende Gleis 035. Rangierabteilungen in Gleis 035, die länger sind als das Gleis, wenden automatisch. Die Zugspitze steht nach der Wende in Richtung Ls 566II. Damit ist bei den häufigen Wendefahren beim Bereitstellen und Abräumen über Gleis 035 die Hilfsauflösung unnötig.
- Signal 20S28 ist wegen fehlendem D-Weg nicht als Zielsignal eingerichtet.
- Im Gleis 8 Fahrtrichtung Nord (Signale T8 und N8) sind keine Durchfahrten zugelassen und technisch verhindert. Die jeweilige Fahrstraße lässt sich erst nach D-Weg-Auflösung einstellen.

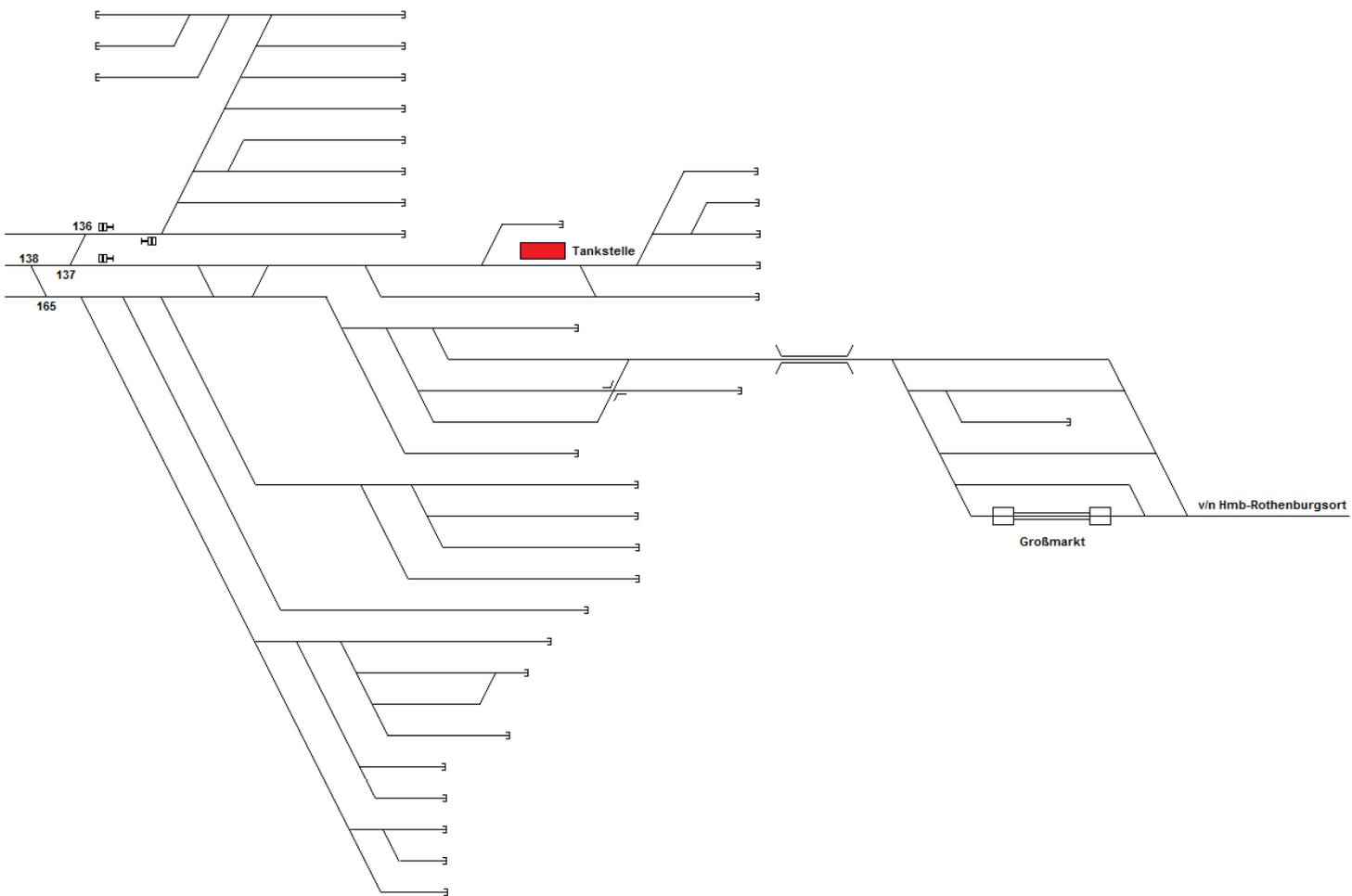


Bild 2 – Abstellanlage Personenverkehr Hamburg Hbf

4. Abzw Hamburg Anckelmannsplatz (20), AAMP

AUFGABEN

- Abzweigstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

5. Hp Hamburg Hasselbrook (20), AHSF

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

6. Abzw Ericus (20), AERI

AUFGABEN

- Abzweigstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

7. Awanst Ericus (20), AERIA

AUFGABEN

- Ausweichanschlußstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Stückguthalle

ANSCHLÜSSE

- Hauptgüterbahnhof

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Ende Fahrleitung Weiche 701 rechter Strang
- Nahstellbereich NB1 für freies Rangieren; W701, W702, W703 in Linkslage, Gs XX und XXI abliegend verschlossen, Ls W703 und 700 zeigen Kennlicht

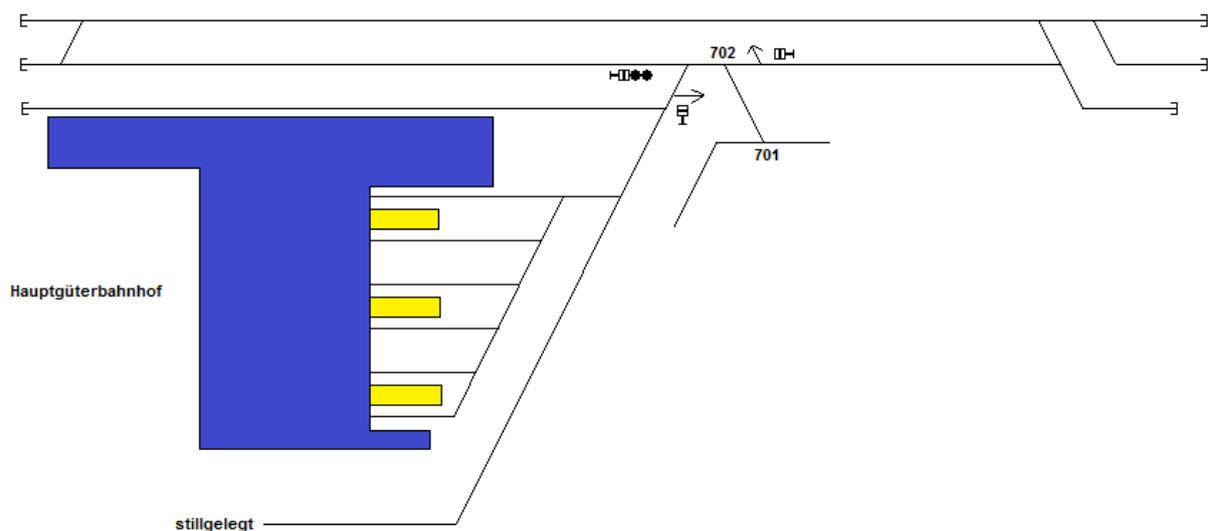


Bild 3 - Nebenbereich Awanst Ericus

8. Abkürzungen

Betriebsstellen

- AAMP - Hamburg Anckelmannsplatz - Zielelement: HA
- AAR - Hamburg Rainweg
- ADF - Hamburg Dammtor
- AERI - Hamburg Ericus - Zielelement: HE
- AERIA - Hamburg Ericus Awanst
- AH - Hamburg Hbf
- AHAR - Hamburg-Harburg
- AHOS - Hamburg Hohe Schaar
- AHRO - Hamburg-Rothenburgsort
- AHROO - Hamburg-Rothenburgsort Ro - Zielelement: ER
- AHROP - Hamburg-Rothenburgsort Rop - Zielelement: AR
- AHSF - Hamburg Hasselbrook
- ANEB - Hamburg Norderelbbrücke - Zielelement: EN / HV
- AOHA - Hamburg Oberhafen - Zielelement: EV
- ASE - Hamburg Süderelbbrücke
- ASTZ - Hamburg Sternschanze - Zielelement: NS
- AVL - Hamburg-Veddel
- AWLB - Hamburg-Wilhelmsburg
- AWLBA - Hamburg-Wilhelmsburg Abzw
- AWN - Hamburg-Wandsbek - Zielelement: HW