



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**



## Fahrgäste sind der Deutschen Bahn egal – Totalsperrungen im Großraum Hamburg produzieren Chaos

**Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V. vom 8.3.2023 zu den  
Auswirkungen der gegenwärtigen Sperrung von Bahnlinien im Großraum Hamburg**

**Seit dem 4.3.2023 ist der Fern- und Regionalbahn Altona ein Geisterbahnhof. Alle Fahrzielanzeiger  
sagen nur: Bitte beachten Sie die Fahrplanaushänge. Allerdings müssten demnach alle Züge plan-  
mäßig ab Altona fahren.**

Fahrgäste und Pendler scheinen der DB vollständig egal zu sein. Fast kann man den Eindruck gewinnen: Hier soll mutwillig und vorsätzlich das System Bahn zerstört werden. Das passt auch zur Ansage aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), die signifikante Angebotsverbesserung durch Einführung des Deutschlandtaktes um sage und schreibe 40 Jahre von 2030 auf 2070 zu verschieben. Den jetzigen Sperrungen der Verbindungsbahn und der Bahnstrecke von Altona nach Pinneberg, den massiven wochen- und teilweise sogar monatelangen Angebotseinschränken auf den Strecken Hamburg – Büchen, Hamburg – Bargteheide, Hamburg - Lüneburg soll im kommenden Jahr eine halbjährige Sperrung der stark genutzten Bahnstrecke nach Berlin und nach Hannover folgen. Das sieht nach einem geplanten Programm aus, den Bürgern das Bahnfahren abzugewöhnen bzw. die Verkehrswende zu torpedieren.

Die DB hat die weitreichenden Streckensperrungen in die Hamburger Frühjahrsschulferien gelegt, ausgehend von der falschen Annahme, ganz Hamburg sei dann in den Ferien. Aber es sind sicher nicht mehr als 10 Prozent der Bevölkerung, die sich angesichts der rasant gestiegenen Preise jetzt einen Frühjahrsurlaub leisten können.

Wie immer ist das Organisationschaos bei der DB perfekt. Daher werden die Fahrgäste unzureichend, gar nicht, oder nur häppchenweise über Zugausfälle, Verlegung von Abfahrtsbahnhöfen und Verspätungen informiert. Das wird besonders an der Behandlung der EN 346 von Hamburg-Altona nach Stockholm durch die DB deutlich. Da der Zug nicht von der DB betreut wird – die Schwedische Staatsbahn (SJ) hat sich aufgrund des mangelnden Kooperationswillens der DB den privaten Betreiber RDC für die Zugbetreuung und Personalgestellung in Deutschland ausgesucht – lässt sie SJ/RDC die ganze Marktmacht eines Quasi-Monopolisten spüren.



So taucht der Zug nicht auf den ausgedruckten Fahrplänen der DB auf, ein Fahrkartenerwerb ist über die DB-Internetseite nicht möglich, der Zug bekommt unattraktive Fahrplantrassen zugewiesen (daran scheiterte z. B. eine geplante Verlängerung des Zuglaufes nach Köln), die Abfahrten aus Berlin (April bis September) erfolgen meist vom Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen, den kaum ein Auswärtiger kennt, und notwendige Reparaturen werden verzögert oder gar verweigert.

Das Beispiel des EN 346 ist besonders signifikant. Am 6.3.2023 hatte eines der Drehgestelle des Schlafwagens eine sog. Flachstelle. Diese muss üblicherweise abgedreht werden, um weitere Schäden an Gleisen und dem Wagen selbst abzuwenden. Das kann nur auf einer speziellen Maschine (einer sog. Unterflurradsatzbearbeitungs-Drehbank) erfolgen, die im Bahnbetriebswerk Langenfelde vorhanden ist. Diese Maschine gehört der DB, daher musste dann RDC bei der DB um technische Hilfestellung nachsuchen. Das war und ist unter Staatsbahnen eigentlich immer üblich. Aber am 6.3.2023 war die DB nicht in der Lage oder Willens, diese Dienstleistung fristgerecht bis zur Planabfahrt des Zuges zu erbringen. Mit der Folge, dass der Schlafwagen ausgesetzt werden, d. h. aus dem Zugverband herausgenommen werden musste. Das dauert. Folglich war der Zug massiv verspätet. Über hundert Fahrgäste und das Begleitpersonal warteten auf dem Behelfsbahnhof in Pinneberg – der Bahnhof Altona war ja geschlossen – mehr als anderthalb Stunden in eisiger Kälte ohne beheizte Unterstellmöglichkeiten und ohne jegliche Information auf die Abfahrt des Zuges. Viele hatten die Bahnfahrt schon aufgegeben und waren wieder nach Hause gefahren, weil unklar war, ob der Zug überhaupt fuhr. Schließlich wurde dann um 22.40 Uhr statt um 21:15 Uhr der Zug doch noch bereitgestellt, aber ohne die zwei planmäßigen Schlafwagen. Deren Fahrgäste durften dann mit Liegewagen oder nur Sitzwagen für die Fahrt nach Stockholm vorliebnehmen. Eine Entschuldigung oder Wiedergutmachung durch die Deutsche Bahn erfolgte nicht.

### **Prellbock stellt dazu fest:**

- 1.** Es müssen endlich transparente Regelungen für die Mindestinformation der Fahrgäste her.
- 2.** Alle Bahnhöfe für Fernzüge, auch wenn sie nur temporär angefahren werden, müssen beheizbare Wartebereiche/Aufenthaltsmöglichkeiten haben sowie über gastronomische und sanitäre Einrichtungen verfügen. Sie müssen permanent mit Informationspersonal der DB besetzt werden.
- 3.** Eine Diskriminierung dritter Anbieter von Zügen muss ausgeschlossen werden. Eine Ombuds-Schiedsstelle für solche Fälle ist einzurichten, an die sich Drittanbieter wegen Benachteiligungen durch die DB wenden können.
- 4.** Es müssen Schadensersatzregelungen für Diskriminierungsfälle her.
- 5.** Es ist erforderlich, den Infrastrukturbereich einschließlich der Werkstätten vom operativen Geschäft der deutschen Bahn abzutrennen, um Diskriminierung von Drittanbietern auszuschließen.

### **Prellbock stellt dazu fest:**

- ▶▶ **Umfassende Information der Fahrgäste über die Details der Bauarbeiten.**
- ▶▶ **Beschränkung der Bauarbeiten auf einzelne Tage.**
- ▶▶ **Entschädigung für die Pendler durch einen 50 %-igen Preisnachlass auf die Monatskarten für die Unannehmlichkeiten und Fahrzeitverlängerungen.**
- ▶▶ **Einrichtung einer bundeseinheitliche zentralen 24 Stunden Telefonhotline in der sich Reisende, die irgendwo am Bahnhof stehen, sich über Zugausfälle, Verspätungen, Alternativen informieren können.**

---

#### **Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:**

„Die Fahrgäste müssen bei allen Baumaßnahmen die oberste Priorität haben. Beeinträchtigungen des Angebots durch Bauarbeiten sind zu minimieren. Wochenlange Sperrungen großer Streckenabschnitte ohne eine direkte Ausweichmöglichkeit sind nicht hinnehmbar. Die Fahrgäste sind bei baubedingten Zugausfällen und Verspätungen umfassend zu entschädigen.“



---

#### **Michael Jung – Sprecher Prellbock Altona e. V. – Umweltverband**

Für starken Umwelt- und Klimaschutz  
Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg  
Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

**info@prellbock-altona.de**

**[www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)**