



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e.V.

P R E S S E - I N F O

Andrea Goller
prellbock_presse_AG@mail.de

Andreas Müller-Goldenstedt
prellbock_presse_amg@mail.de
0049 1781806932

Prellbock Altona e.V.
Nernstweg 34
22765 Hamburg

www.prellbock-altona.de
info@prellbock-altona.de



**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**



Grundlose Streckensperrungen verärgern Fahrgäste und treiben sie zurück ins Auto

16.2.2026 Pressemitteilung zur Einstellung des Regionalverkehrs zwischen Pinneberg und Hauptbahnhof

Der gesamte März wird für die Fahrgäste aus dem mittleren, nördlichen und westlichen Schleswig-Holstein eine Härteprobe mit massiver Verlängerung der Reisezeiten zur Arbeit.

Nach den Ankündigungen der DB

1. werden vom 27. Februar bis 13. März keine Züge der Linien RE7, RE70 und RE6 zwischen Hamburg und Pinneberg fahren.
2. Fahrgäste sollen in dieser Zeit die S-Bahn-Linie S3 nutzen, nachts wird ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.
3. Zwischen dem 14. bis 19. März beginnen und enden die Linien RE7 und RE70 außerdem abweichend in Hamburg-Altona.



Gründe für die Sperrungen werden nur allgemein „mit Bauarbeiten“ angegeben. Aber was, wann, wie gebaut wird, verkündet die DB nicht.

Es ist zu vermuten, dass der Grund für den Entfall der RE/RB Linien die Bauarbeiten auf der Verbindungsbahn im Zusammenhang mit der Sternbrücke und den Schanzenbrücken sind. Aber das sagt die DB nicht. Ebenso wenig gibt es eine Begründung dafür, dass die RE/RB-Linien schon in Pinneberg enden, einem Durchgangsbahnhof, der hier als Kopfbahnhof missbraucht wird und dafür nicht geeignet ist. Der Umstieg von den RE/RB-Zügen in Pinneberg auf die S-Bahn ist mehr als beschwerlich und verlängert die Fahrzeit um 20-25 Minuten!

Zudem steht man zumindest auf Gleis 1 in Pinneberg, auf dem die S3 abfährt, immer voll im Regen. Denn für ein Bahnsteigdach auch für Gleis 1 hat es in Pinneberg trotz der mehr als 10 Jahre dauernden Umbauarbeiten an diesem Bahnhof noch immer nicht gereicht. Die S3 ist ohnehin schon immer überfüllt und bekanntermaßen haben S-Bahnzüge keine Toilettenanlagen. Das ist für Reisende, die, wenn sie aus dem nördlichen Schleswig-Holstein kommen und schon mehr als anderthalb Stunden im RE gesessen haben, besonders misslich. Eine Begründung, warum die S3 in den Nächten als Schienenersatzverkehr mit Bussen gefahren wird, bleibt die DB schuldig. Für die Fahrgäste bedeutet das eine Fahrzeitverlängerung von zusätzlich mindestens einer halben Stunde.

Früher endeten alle RE/RB-Züge bei Bauarbeiten auf der Verbindungsbahn immer in Altona, und tun es offensichtlich ab Mitte März wieder, zumindest zum Teil. Warum die DB die Fahrgäste von Ende Februar bis Mitte März auf die weniger komfortable S-Bahn mit längeren Fahrzeiten zwingt, wird nicht kommuniziert.

Der jetzige Bahnhof Altona wurde in seiner Leistungsfähigkeit so dimensioniert, dass er alle Regional- und Fernverkehre in das nördliche und westliche Schleswig-Holstein aufnehmen kann. Und diese Reservekapazität hat der Bahnhof heute noch immer. Warum die DB diese nicht nutzt, bleibt schleierhaft. Vielleicht will sie den Bahnhof Altona systematisch „aushungern“, um die Fahrgäste langsam an das von ihr und der Stadt geplante Verschwinden des Bahnhofs Altona zu gewöhnen?

Welche Züge im Fernverkehr schon in Harburg oder am Hauptbahnhof enden oder gar gänzlich entfallen, wird seitens der DB nicht transparent kommuniziert.

Mit welchen Streckensperrungen die Fahrgäste im weiteren Verlauf des Jahres noch zu rechnen haben, hält die DB wohlweislich unter der Decke. Es ist zu vermuten, dass es durch den Monsterbau der Sternbrücke zu weiteren „Monster“-Streckensperrungen kommen wird. Das Schlimme ist nur, solange die massiven Streckensperrungen und Fahrzeitverlängerungen für die DB keine finanziellen Konsequenzen haben, wird sie auf dem Rücken der Fahrgäste ihre Baustellen „optimieren“ und lange Sperrpausen anmelden.

Angesichts der umfassenden Beeinträchtigungen für die Bahnreisenden fordert Prellbock erneut:

- A.** Für alle von den Streckensperrungen betroffenen Pendler Erstattung der Kosten für das Deutschlandticket für den Monat März.
- B.** Ausgabe von Gutscheinen im Wert von 10 Euro für alle Fernzugreisenden, deren Züge nicht am fahrplanmäßigen Zielbahnhof enden bzw. die einen anderen Abfahrtbahnhof haben.
- C.** Diese Regelungen müssen auch gelten für die noch umfangreicheren Streckensperrungen auf der Verbindungsbahn von voraussichtlich 6 Wochen, wenn nach den DB-Planungen im Sommer dieses Jahres die neue Sternbrücke eingehängt wird.
- D.** Generell muss gelten: Minimierung der Streckensperrungen und Organisation der Bauarbeiten auf der Verbindungsbahn so, dass immer zumindest entweder die S-Bahn oder die Fernbahn offen bleibt.



Prellbock fordert für den Zeitraum der Streckensperrung auf der Verbindungsbahn die Nutzung des Bahnhofs Altona als Anfangs- und Endpunkt für den Regional- und Fernverkehr in den Norden und Westen Schleswig-Holsteins. Der Bahnhof hat die notwendigen Kapazitäten und wurde ursprünglich genau dafür ausgelegt.

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

„ Angesichts der Massivität der Einschränkungen für alle Bahnreisenden im Großraum Hamburg im Monat März und zu erwartenden Einschränkungen in den Sommermonaten fordert Prellbock eine spürbare finanzielle Entschädigung für die Bahnreisenden. Die Politik ist gefordert auf die DB einzuwirken, dass die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten für die Pendler und Fernreisenden minimiert werden. Es bewahrheiten sich jetzt alle Kritikpunkte, die die Initiativen seit Jahren gegenüber den Monsterbauprojekten der DB vorgebracht haben. “

**Daher gilt für unseren Bahnhof Altona jetzt erst recht: Bahnstationsmodernisierung an Ort und Stelle!
Unser Bahnhof Altona bleibt, wo er ist.**

info@prellbock-altona.de

www.prellbock-altona.de