

27.07.2026 – 08:30 Uhr

Fehlerhafte Stellwerkssoftware in Hamburg: Fahrgäste zahlen doppelt

Fehlerhafte Stellwerkssoftware in Hamburg: Fahrgäste zahlen doppelt

Fahrgastverband PRO BAHN fordert Transparenz zur Fehlerursache und Aufsicht über den wochenlangen Ersatzsignalbetrieb

Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert die neuerliche Verlängerung der Kapazitätseinschränkungen im Zulauf auf Hamburg-Altona scharf. Nach der bereits um zwei Wochen verlängerten Totalsperrung der Hamburger Verbindungsbahn sorgt nun eine fehlerhaft gelieferte Stellwerkssoftware im Bereich Eidelstedt dafür, dass bis zum 6. September 2026 nur vier Zugfahrten pro Stunde möglich sind – mit weiteren Umleitungen und Zugausfällen für zehntausende Fahrgäste.

„Die Fahrgäste zahlen diese Softwarepanne doppelt: mit weniger Zügen und mit einem Betrieb, der wochenlang auf der Rückfallebene läuft, die eigentlich nur für den kurzzeitigen Störfall gedacht ist“, sagt Lukas Iffländer, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN. „Fahrten auf Ersatzsignal ersetzen die technische Sicherung des Stellwerks durch manuelle Prüfhandlungen. Was für Minuten oder Stunden vertretbar ist, wird hier zum vierwöchigen Dauerzustand auf einer der meistbefahrenen Strecken Norddeutschlands. Das muss sauber bewertet und beaufsichtigt werden.“

„Die Fahrgäste in Hamburg und Schleswig-Holstein erleben in diesem Sommer eine Zumutung nach der anderen: erst die verlängerte Generalsanierung, dann die Totalsperrung der Verbindungsbahn, jetzt wochenlang ein ausgedünnter Betrieb im Zulauf auf Altona“, sagt Stefan Barkleit, Vorsitzender des Landesverbands Schleswig-Holstein/Hamburg des Fahrgastverbands PRO BAHN. „Pendlerinnen und Pendler ebenso wie Urlaubsreisende Richtung Norden und Westen haben keine echte Ausweichmöglichkeit. Wir erwarten, dass DB InfraGO und die Verkehrsunternehmen jetzt gemeinsam ein verlässliches Umleitungs- und Informationskonzept vorlegen – und zwar bevor die Ausfälle die Bahnsteige erreichen.“

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert von DB InfraGO und den zuständigen Behörden:

1. **Transparenz zur Fehlerursache.** DB InfraGO muss offenlegen, ob der Fehler in der generischen Stellwerkssoftware oder in den anlagenspezifischen Projektierungsdaten liegt, welcher Hersteller verantwortlich ist und ob weitere Stellbereiche mit derselben Softwarebasis betroffen sein könnten. Bei öffentlich finanzierter Infrastruktur reicht „technisch bedingt“ als Erklärung nicht aus.
2. **Risikobewertung und Aufsicht des Rückfallebenenbetriebs.** Für den wochenlangen Betrieb auf Ersatzsignal muss eine explizite Risikobetrachtung mit kompensierenden Maßnahmen vorliegen. Das Eisenbahn-Bundesamt muss diesen Ausnahmebetrieb aktiv beaufsichtigen. Der Softwarewechsel am 6. September ist kein Verwaltungstermin, sondern ein Sicherheitstermin – jede weitere Verschiebung wäre auch sicherheitlich zu bewerten.
3. **Keine Umstellungen mit ungeprüfter Software.** Stellwerksumstellungen dürfen erst dann in kapazitätskritische Sperrpausen eingeplant werden, wenn die Software im Labor vollständig abgenommen ist. Wer mit ungeprüften Lieferungen in eine Totalsperrung hineinplant, macht die Fahrgäste zum Risikopuffer.
4. **Konsequenzen für den Hersteller.** Fehlerhafte Softwarelieferungen müssen spürbare Vertragsfolgen haben. Die Digitalisierung der Stellwerkstechnik braucht industrialisierte, getestete und standardisierte Softwarestände statt Einzelanfertigungen unter Termindruck.
5. **Ein belastbares Ersatzkonzept.** Die Fahrgäste brauchen jetzt ein durchgeplantes Umleitungs- und Ersatzverkehrskonzept mit verlässlicher, proaktiver Information – abgestimmt mit den Aufgabenträgern und nicht erst reaktiv, wenn die Ausfälle eingetreten sind.

Der Fall Eidelstedt reiht sich ein in ein Muster: Erst verlängerten eine statische Neubewertung und abweichende Baugrundverhältnisse die Sperrung, jetzt kommt die Software dazu. „Drei voneinander unabhängige Planungsfehler in einem Projekt sind kein Pech, sondern ein Befund über das Projekt- und Risikomanagement“, so Iffländer. „Die Generalsanierungen der kommenden Jahre werden nur dann Akzeptanz finden, wenn die Fahrgäste darauf vertrauen können, dass Sperrpausen enden, wann sie enden sollen.“

Fahrgastverband PRO BAHN e. V.

Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

T +49 89 248824971

presse@pro-bahn.de

www.pro-bahn.de

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.de/pm/177328/6321656> abgerufen werden.