



Presseinformation

Neues elektronisches Stellwerk Altona in Hamburg in Betrieb genommen

Meilenstein für die Verlegung des Bahnhofs Altona • Moderne Leit- und Sicherungstechnik erhöht Zuverlässigkeit im Bahnbetrieb • Wieder direkter Zugverkehr zwischen Altona und Schleswig-Holstein möglich

(Hamburg, 14. August 2026) Die DB InfraGO hat das neue elektronische Stellwerk (ESTW) Altona erfolgreich in Betrieb genommen. Die moderne Leit- und Sicherungstechnik erweitert das bisherige Stellwerk aus dem Jahr 1995 und schafft die Voraussetzungen für einen leistungsstarken, zuverlässigen und zukunftsfähigen Bahnbetrieb. Gleichzeitig markiert die Inbetriebnahme einen Meilenstein für die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona an den Diebsteich und den Beginn der nächsten Bauphase des Großprojekts.

Damit ist der direkte Zugverkehr zwischen Altona und Schleswig-Holstein wieder möglich. Allerdings ausgedünnt, da es aufgrund von Bauarbeiten mit eingleisigen Abschnitten und nächtlichen Totalsperrungen in Richtung Elmshorn sowie der gesperrten Verbindungsbahn noch bis Ende August zu Beeinträchtigungen kommt. Die DB bittet alle Fahrgäste im Regionalverkehr, sich vor Reiseantritt zu informieren unter [DB Regio Schleswig-Holstein](#) sowie unter www.nordbahn.de.

Im weiteren Baufortschritt übernimmt das neue ESTW schrittweise zusätzliche Stellwerksbereiche. Mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona Ende 2029 soll das neue ESTW dann die gesamte Leit- und Sicherungstechnik auf der Verbindungsbahn zwischen Altona und dem Hauptbahnhof steuern.

Maurice Scholten, Projektleiter DB InfraGO: „Mit dem neuen elektronischen Stellwerk schaffen wir die technische Grundlage für den künftigen Bahnhof Hamburg-Altona und erhöhen gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Die erfolgreiche Inbetriebnahme ist ein wichtiger Meilenstein für unser Projekt. Nun können wir die nächsten Bauabschnitte umsetzen und den neuen Bahnhof Schritt für Schritt Realität werden lassen.“

Das neue ESTW Altona ist *ETCS-ready*, also für die weitere Digitalisierung des Bahnbetriebs vorbereitet: Bei der Planung und Umsetzung wurden bereits die technischen Voraussetzungen für eine spätere Ausrüstung mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) berücksichtigt.

Tim Cappelmann
Leiter Kommunikation
Hamburg/Schleswig-Holstein/
Niedersachsen/Bremen
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 40 3918-4498
Presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse-h



Presseinformation

Gleichzeitig kommt in Altona erstmals das Kombinationssignalsystem (Ks) zum Einsatz. Es vereint die Funktionen von Haupt- und Vorsignalen in einem Signalschirm und sorgt so für mehr Übersicht bei weniger Signalen auf der Strecke; die Lokführer:innen erhalten mehrere betriebsrelevante Informationen auf einen Blick. Moderne LED-Technik und die elektronische Steuerung erhöhen zudem die Zuverlässigkeit der Infrastruktur und verringern die Störanfälligkeit.

Mit der Inbetriebnahme des ESTW und dem Ende Juli abgeschlossenen Rückbau des Kreuzungsbauwerks Langenfelde beginnt die nächste Bauphase der Bahnstrecke Hamburg-Altona. Beide Maßnahmen waren wesentliche Voraussetzungen für den Bau der neuen Fern- und Regionalbahnsteige.

Bereits seit Juli laufen die vorbereitenden Arbeiten für die neuen Bahnsteige. Zunächst entsteht Bahnsteig 4, der Ende 2027 fertiggestellt werden soll. Anschließend folgen die Bahnsteige 2 und 3. Der neue S-Bahnsteig (Bahnsteig 1) ist seit Februar 2025 in Betrieb.

Bis der neue Bahnhof im Dezember 2029 in Betrieb geht, bleibt der bestehende Bahnhof Hamburg-Altona für Reisende nutzbar.

Mehr Informationen: [Bahnprojekt Hamburg-Altona](#)

Tim Cappelmann
Leiter Kommunikation
Hamburg/Schleswig-Holstein/
Niedersachsen/Bremen
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 40 3918-4498
Presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse-h