

Am 4.4.1981 befuhr der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) (VLV) mit seinem Sonderzug 'Stör-Alster-Express' die Gleise der damaligen ANB und NIB und befasste sich in einer die Fahrt dieses Sonderzuges literarisch begleitenden Publikation mit der Geschichte dieser Bahnen. Entsprechende Auszüge aus der genannten Publikation ('VLV-Zugbegleiter') erschienen auch an dieser Stelle. Sie repräsentieren in der Betrachtung damaliger Gegenwarts-Zustände die Situation von 1981, dem Zeitpunkt der damaligen VLV-Sonderzugfahrt.

deln
ck -
r-
itel

D I E

ALSTERNORDBAHN

U N D
D I E

NORDERSTEDTER INDUSTRIEBAHN

Die Geschichte der ALSTERNORDBAHN, deren Bereisung unserer heutige Sonderzugfahrt als letzten Höhepunkt im Programm aufzuweisen hat, gestaltet sich sehr interessant. Die kurz als 'ANB' bezeichnete Bahn ist die jüngste deutsche Privatbahn mit öffentlichem Personenverkehr und -abgesehen von Straßen-, Schnellstraßen- und Untergrundbahnen- die einzige Bahn dieser Art, die nach dem 2. Weltkrieg gebaut wurde - sie nahm erst 1953 ihren Betrieb auf.

Bereits in den dreißiger Jahren war in dem auf holsteinischem Gebiet nördlich von Hamburg-Ochsenzoll liegenden Landstrich eine Siedlung entstanden - die Siedlung Harksheide. Der 2. Weltkrieg, die Ausbombung Hamburgs und die Kriegsfolgen mit der Aufnahme vieler tausend Ostflüchtlinge ließ um die kleine Siedlung Harksheide in den Nachkriegsjahren von heute auf morgen ein gewaltiges Gemeinwesen entstehen, in dem bald nahezu 25.000 Menschen lebten. Sie wohnten in Garstedt, Friedrichsgabe, Harksheide, Henstedt und Ulzburg - arbeiteten aber zum größten Teil in Hamburg und waren auch sonst wirtschaftlich sehr in Richtung der Hansestadt orientiert. Nun waren die Verkehrsverbindungen nach dorthin und umgekehrt zu jenen Zeiten denkbar schlecht. Es gab zwei Omnibuslinien von Ulzburg aus bis zur Endstation der Hamburger Untergrundbahn in Hamburg-Ochsenzoll, doch die Busse waren äußerst knapp und die Straßen im neuen Wohngebiet nördlich von Hamburg seinerzeit noch ziemlich eng und schlecht. In jenen Tagen, um 1946 herum, regte sich der Gedanke, diesen neuen Wohnraum verkehrsmäßig durch eine Schnellstraßenbahn nach Hamburg anzuschließen. Noch im Jahre 1946 bildeten die drei beteiligten Landkreise Pinneberg, Stormarn und Segeberg einen Bahnausschuß zum Bau einer derartigen Bahn. Für den Bau dieser elektrischen Bahn, die von Meeschensee bis Hmb-Ochsenzoll verlaufen sollte, hatte sich auch vor allem der in Harksheide ansässige Bauingenieur Lönnes, der bereits an den Planungen für die erste Siedlung seines Heimatortes in den dreißiger Jahren beteiligt war, eingesetzt. Im Ingenieurbüro Lönnes wurden auch die planerischen Vorarbeiten zum Bau der neuen Schnellstraßenbahn in Angriff genommen. Als es 1947 darum ging, einen Zweckverband zum Bau der Bahn zu gründen, zogen sich die Kreise Stormarn und Segeberg aus dem Projekt zurück; der Kreis Pinneberg -nunmehr auf sich alleine gestellt- verfolgte aber den geplanten Bahnbau hartnäckig weiter. Im selben Jahr erhob die AKN-Eisenbahn Einspruch, da sie durch die neue Schnellstraßenbahn natürlich eine ernsthafte Konkurrenz für ihren Streckenabschnitt Hamburg-Altona (AKN-Bhf.) - Quickborn - Ulzburg sah. Man stellte der AKN daraufhin seitens des Kreises Pinneberg eine Beteiligung an dem Schnellbahnprojekt in Aussicht. Am 21.1.1948 faßte der Kreistag in Pinneberg den Beschluß zum Bau der neuen Bahn - am 15.10.1948 vollzog der damalige Landrat des Kreises, Schinkel in Friedrichsgabe den ersten Spatenstich. Kurz darauf begannen die Erdarbeiten, die mit der Aufschüttung des 6 m breiten Bahnkörpers auf dem ersten Bauabschnitt zwischen Meeschensee und Friedrichsgabe erste sichtbare Zeichen der neuen Bahn setzten. Die Erdarbeiten an Deutschlands erster Nachkriegs-Eisenbahnstrecke (und eine der wenigen überhaupt) wurden von der Hamburger Baufirma Franck ausgeführt. Da es damals ja noch Baumaschinen überall fehlte, mußte ein großer Teil dieser Arbeiten manuell sowie mit kleinen Lorenbahnen abgewickelt werden. Dabei wurden diese Arbeiten im Rahmen des seinerzeitigen Arbeits-Notstandsprogrammes

durchgeführt, d. h. nach je 13 Wochen wurde den Arbeitern gekündigt und neue Arbeitskräfte wurden eingestellt. Anfang 1952 war der Bau der Bahntrasse auf holsteinischem Gebiet weitgehend abgeschlossen - noch im selben Jahr begann eine Spezialabteilung der AKN mit der Verlegung des Gleises auf der bereits fertigen Trasse. Mit der AKN hatte sich der Kreis Pinneberg ebenfalls bereits 1951 darauf geeinigt, daß der Endpunkt der neuen Bahn nicht mehr Meeschensee, sondern 'Beckershof' (das heutige Ulzburg Süd) an der AKN-Strecke sein sollte. Hier war auch eine Gleisverbindung zur AKN vorgesehen. Das Depot für die Züge der neuen Bahn sollte der AKN-Werkstatt in Kaltenkirchen abgeschlossen werden und die AKN sollte auch die Betriebsführung auf der im Bau befindlichen Bahn übernehmen und das Personal für den Zugverkehr auf ihr stellen. Die Schienen, die ab 1951 von Beckershof aus durch die AKN-Bautrupps zur Verlegung kamen, waren übrigens das Gleismaterial der stillgelegten und abgebrochenen Eisenbahnstrecke Aurich - Flughafen Wittmund in Ostfriesland und wurden direkt von dort nach Abbau in das Gebiet zwischen Ulzburg und Garstedt transferiert. Außer diesem Material kamen auch noch nicht mehr benötigte Schienen von der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund und Gleise von der Südstormarnschen Kreisbahn. An neues Gleismaterial war damals natürlich nicht zu denken. Auch der Plan, die neue Bahn als elektrische Oberleitungs-Schnellbahn zu betreiben, mußte im Angesicht der äußerst angespannten Finanzlage jener Jahre vom Kreis Pinneberg wieder verworfen werden. Man behalf sich anders. 1952 bestellte der Kreis Pinneberg bei der 'Maschinenbaufabrik Kiel' (MaK) drei batteriebetriebene Triebwagen und zwei dazugehörige Steuerwagen. Inzwischen konnte der Bahnbau auch auf Hamburger Staatsgebiet in Angriff genommen werden. Dort endete die neue Bahn am U-Bahnhof Ochsenzoll; allerdings durch die Langenhorner Chaussee getrennt ohne Gleisverbindung zur Untergrundbahn selbst und auch nicht zur ebenfalls schon in diesem 'Zugbegleiter' erwähnten DB-Güterstrecke Barmbek-Ochsenzoll. Nach Anlieferung der neuen Akku-Triebzüge durch die MaK konnte nach jahrelangen Vorplanungen und Vorarbeiten sowie den eigentlichen Bauarbeiten unter den teilweise schwierigsten Bedingungen jener Nachkriegsjahre die Eröffnung der neuen Bahn erfolgen. Nach einer Jungfernfahrt für geladene Gäste am 9. Mai 1953, nahm sie am 13. Mai 1953 offiziell ihren Betrieb als 'Alster-Nord-Bahn' auf. Der Name war bereits 1947 durch ein Preisausschreiben in einer Hamburger Zeitung ermittelt worden. 4,8 Millionen DM (eine damals sehr stolze Summe) waren für die neue ANB, deren Endpunkt Beckershof bei Inbetriebnahme übrigens in 'Ulzburg Süd' umbenannt wurde, verbaut worden. Knapp 1 Mio. DM mußten nochmal für die neuen Akku-Triebzug-Garnituren aufgewendet werden. Für diese Einheiten hatte man im Bereich der AKN-Hauptwerkstatt übrigens 1953 eine eigene Fahrzeughalle mit Batterie-Ladestation errichtet. Die Akku-Züge waren mit Zugbahn-Telefon ausgestattet - damals eine technische Revolution!

1953 verkehrten bereits 24 Zugpaare täglich. Die monatliche Beförderungsleistung lag bei 70.000 Personen - die ANB schlug gut ein! Im Sommer 1953 war auch der erste Sonderzug auf der neuen Bahn (abgesehen vom Eröffnungszug am 9.5.1953) zu verzeichnen: Die 'Hamburger Verkehrsamateure', Vorgänger des heutigen VVM-Vereines, fuhren im Akku-Triebwagen über die jüngste deutsche Bahnstrecke. Leider bewährten sich die Batterie-Fahrzeuge nicht sonderlich gut. Insbesondere die Laufeigenschaften der zweiachsigen Wagen ließ sehr zu wünschen übrig. Bereits im Verlauf der ersten sieben Monate wurden die als ETA 1-3 und ESA 11 + 12 eingestuften Fahrzeuge nach und nach wieder ins MaK-Werk geholt, um dort einem gründlichen Umbau unterzogen zu werden, der vor allem den Einbau von je zwei zusätzl. Lenkachsen pro Wagen vorsah. Der beruhigte den Lauf der nunmehr als 'Vierachsern' wirkenden Wagen ungemein. Was blieb war die hohe Beanspruchung der von der Firma 'Hagen-Batterie' gelieferten Akkus im dichten ANB-Betrieb mit seinen immerhin neun Zwischen-Haltestellen. Als man sich Mitte der fünfziger Jahre wegen des stetig steigenden Verkehrsaufkommens zur Beschaffung weiterer Fahrzeuge gezwungen sah, griff man auf Dieselfahrzeuge zurück. 1956 lieferte die 'Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg' (MAN) zwei zweiachsige Triebwagen der bekannten Leichtbauform, wie sie dann später auch bei vielen anderen norddeutschen Privatbahnen Eingang fanden - unter anderem vor allem auch bei der AKN. Zu den beiden als VT 1 und VT 2 eingereichten Triebwagen beschaffte die ANB ebenfalls 1956 und auch bei der MAN zwei zu den VT-Fahrzeugen passende Steuerwagen. Eine dritte Garnitur dieser Art wurde bei der MAN dann noch 1958 beschafft.

Am 1.1.1965 wurde die bis dahin dem Kreis Pinneberg gehörende Alsternordbahn in eine eigene Gesellschaft mit eigenem Personal (das bis dahin ja von der AKN gestellt wurde) umgewandelt - und hieß in neuer Firmierung fortan 'Alsternordbahn GmbH'. Die ANB wurde aber fortan weiterhin in Verwaltungsgemeinschaft mit der AKN betrieben.

Am 1.12.1966 trat die ANB dem 'Hamburger Verkehrsverbund' mit ihrer gesamten Strecke bei. 1967 konnte die ANB von der 'Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn' (EBO) einen MAN-



Triebwagen erworben werden, der fast völlig den schon von der ANB rd. zehn Jahre zuvor beschafften VT-Fahrzeugen glich (ANB-VT 1 ist nebenstehend abgebildet). Durch den Ankauf dieses Triebwagens konnte die Alsternordbahn den Betrieb mit den Akku-Triebzügen vollkommen einstellen, nachdem bereits 1965 der erste Batterie-Triebwagen außer Betrieb gesetzt worden war.

Die restlichen dieser Garnituren folgten nun zum 31.8.1967 und wurden im Verlauf des Jahres 1968 bei einer Privatfirma in Friedrichsgabe verschrottet. Die Ladestation in Kaltenkirchen wurde stillgelegt; die technische Betreuung der ANB-Dieselfahrzeuge nahm fortan die AKN in ihrer Werkstatt wahr. Blicke noch die Tatsache zu vermerken, daß die ANB die einzige Privatbahn war, die mit Akkumulatoren-Triebwagen arbeitete, leider nicht mal fünfzehn Jahre lang.

1967 war ebenfalls das Jahr, in dem die ANB-Strecke eine Verkürzung erfuhr. Diese Streckenverkürzung wurde im Hinblick auf die Verlängerung der Hamburger U-Bahn über den bisherigen Endpunkt in Hamburg-Ochsenzoll hinaus bis ins holsteinische Garstedt hinein notwendig. Im Zuge der Bauarbeiten für diesen neuen U-Bahn-Abschnitt wurde die ANB am 30.7.1967 von Hmb-Ochsenzoll bis zum neuen provisorischen Endpunkt Garstedt-Birkenweg zurückgezogen. Die Streckenlänge der ANB nahm durch diese Maßnahme um 1,52 km ab. Während des U-Bahn-Baues wurde der Anschluß zwischen der Untergrundbahn in Ochsenzoll und der Alsternordbahn in Garstedt durch Ersatz-Omnibusse der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) und der Hamburger Hochbahn AG (HHA) erstellt. Am 1.6.1969 konnte die U-Bahn-Verlängerung bis Garstedt in Betrieb genommen werden - gleichzeitig mit der neuen Umsteiganlage zwischen U-Bahn und Alsternordbahn. Leider endete die ANB in ihrem neuen Endpunkt, der natürlich auch das Provisorium 'Birkenweg' und den Bus-Ersatzverkehr ablöste, nicht niveaugleich mit der U-Bahn. Diese hat ihre Endhaltestelle in einem Tunnel unter der Erde und wegen des nunmehr aussch. Dieselbetriebes sah man davon ab, die ANB in diese Tunnel-Station mit einfahren zu lassen. Ein mehr oder weniger längerer Umsteigeweg von der U-Bahn zur ANB und umgekehrt über Treppen usw. ist seit Eröffnung der neuen Anlage vor fast zwölf Jahren unablässig. Die ANB verfügt seither über eine Streckenlänge von 10,4 km (ursprünglich 11,9 km). Um die ANB- bzw. U-Bahn-Station Garstedt herum entstand nach 1969 das sogen. 'Herold-Center' mit seinen Geschäften, Kaufhaus-Passagen usw., die beiden Schienenbahn-Stationen wurden voll in dieses Zentrum integriert.

Eine gravierende Änderung im Einzugsbereich der ANB gab es 1970. Ab 1.1.1970 wurden die an der Alsternordbahn liegenden und bis dahin selbstständigen Gemeinden Harksheide, Friedrichsgabe, Glashütte und Garstedt zur neuen Stadt 'Norderstedt' zusammengefaßt - eine Stadt von immerhin rd. 50.000 Einwohnern und damit nach Kiel, Lübeck, Flensburg und Neumünster die fünftgrößte Stadt in Schleswig-Holstein überhaupt, die im übrigen aber dem Kreis Segeberg angegliedert wurde. Die ANB spielte und spielt für die junge Stadt Norderstedt natürlich eine wichtige Rolle, durchquert sie doch ihr Stadtgebiet, verbindet die einzelnen Stadtteile und kann überhaupt nunmehr als 'Norderstedter Stadtbahn' angesehen werden! Ein richtiges Zentrum gibt es allerdings noch immer nicht Norderstedt, wenn man mal von dem Gebiet um das 'Herold-Einkaufszentrum' absieht. Ein solches Stadtzentrum soll jedoch in den nächsten Jahren entstehen und die heutige ANB-Haltestelle 'Norderstedt Mitte' ist ein erstes kleines Zeichen für die zu erstellende Stadtmitte - vorerst liegt dieser Haltepunkt aber noch mehr oder weniger auf der 'grünen Wiese'.

1970 wurde ebenfalls erstmals Güterverkehr auf der ANB-Strecke abgewickelt. Damals wurde von dieser Strecke aus ein Güteranschlußgleis zur Trafo-Station der 'Hamburgischen Elektrizitätswerke' (HEW) in Friedrichsgabe gebaut. Das Anschlußgleis war in erster Linie für Großtrafo-Spezialtransporte bestimmt. Der erste Transport dieser Art erreichte die ANB am 3.6.1971, als ein 500 t schwerer Trafo auf einem 32-achsigen Spezialwagen der Gattung 'Uaai 839' für die Trafo-Station in Friedrichsgabe angeliefert wurde. Der schwere Brocken (einschl. des Spezialwagens waren 618 t zu bewegen) kam von Stuttgart-Untertürkheim und mußte bis Neumünster auf dem DB-Netz wegen erheblicher Lademaßüberschreitung ziemliche Umwege fahren: Stuttgart - Kornwestheim Rbf - Backnang - Crailsheim - Lauda - Osterburken - Seckach - Miltenberg - Aschaffenburg - Hanau - Friedberg - Hungen - Gießen - Niederwalgern - Kassel - Warburg - Altenbeken - Paderborn - Lippstadt - Rheda - Minden - Nienburg - Verden - Rotenburg - Buchholz - Lüneburg - Büchen - Ratzeburg - Kastorf - Bad Oldesloe - Bad Segeberg - Neumünster Süd.

Auf diese Weise wurden vor allem die elektrifizierten Strecken mit ihren Fahrdrähten weitgehend umgangen. In Neumünster Süd übernahm die AKN-Diesellok V 2.014 die Spezialsendung von einer DB-212 und beförderte sie über Ulzburg nach Friedrichsgabe, wo sie den Trafo-Transport passgerecht über das neue Gleis in die HEW-Station bugsiierte. Solche Transporte sind allerdings naturgemäß recht selten und so ist das ANB-Anschlußgleis zur Trafo-Station in Friedrichsgabe meistens unbenutzt. Dennoch findet heute im Bereich der Alsternordbahn auch des öfteren Güterverkehr statt - und zwar auf der 'Norderstedter Industriebahn'. Diese reine Güterbahn hat ihren Ausgang in einem eigenen, großzügig angelegten Übergabebahnhof zwischen den Bahnhöfen Tanneneck und Ulzburg Süd an der AKN-Strecke. Über eine Verbindungskurve erreicht die 'Norderstedter Industriebahn' (NIB) das ANB-Gleis, kreuzt dieses und verläuft dann direkt neben ihm (so das man den Eindruck gewinnt, die ANB ist zweigleisig) bis Friedrichsgabe, wo es schließlich abzweigt und ganz vollständig durch die zur Stadt Norderstedt gehörenden Industriegebiete Friedrichsgabe, Stonsdorf und Harkshörn verläuft und diesen einen Schienenanschluß verschafft. Die NIB endet in Norderstedt-Harkshörn. Der Bau der Norderstedter Industriebahn erfolgte in den Jahren 1972 und 1973. Verbaut wurden 32.000 t Schotter, 26 km Schienen, 20 Weichen und 22.650 Schwellen. Die NIB unterquert die stark befahrene 'Ulzburger Chaussee' mittels einer eigenen Brücken-Unterführung. Im übrigen sind auf der NIB sechs niveaugleiche Bahnübergänge vorhanden. Bauherr war eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft - die planerische Betreuung lag wiederum beim Ingenieurbüro Lönnes, das ja bereits die Planungsarbeiten beim Bau der ANB wahrgenommen hatte. Durch den Bau der NIB mußten sämtliche Bahnsteige der ANB-Haltestellen zwischen Meeschensee und Friedrichsgabe verlegt werden. Im Rahmen dieser Maßnahmen brach man auch die bis dahin recht charakteristischen Glas-Wartehäuschen auf den ANB-Haltestellen ab und ersetzte sie durch massive Beton-Unterstände. Allzu oft waren die verglasten Wartehallen Opfer von Vandalismus und Zerstörungswut übermütiger ANB-Anrainer geworden.

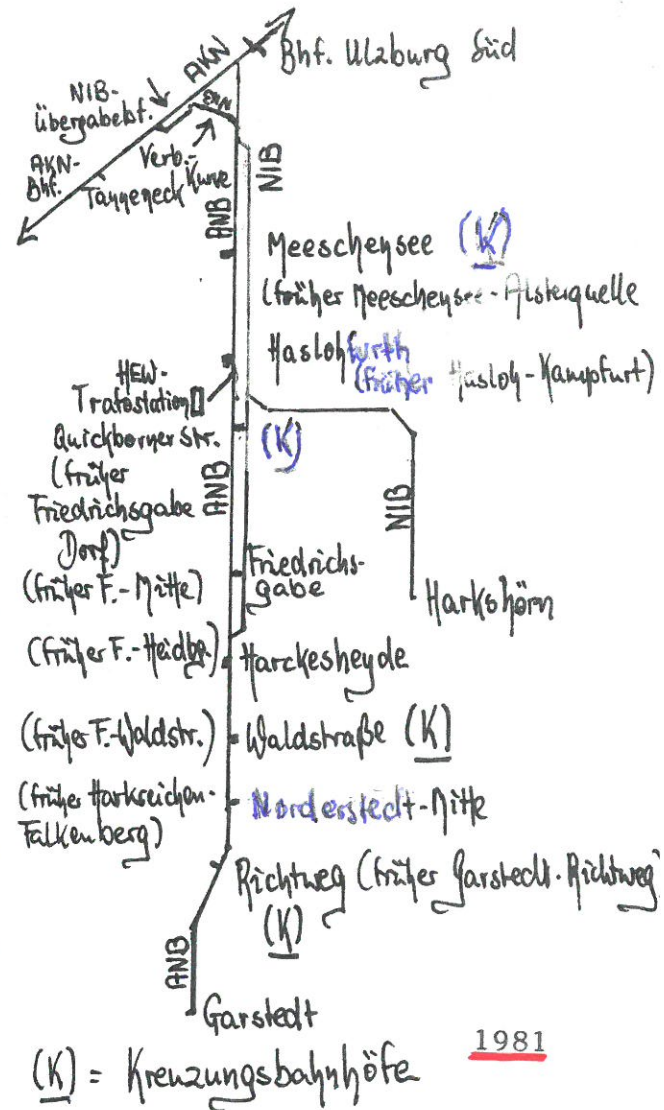
Die NIB nahm 1973 ihren Betrieb auf - für Rechnung der Stadt Norderstedt. Die Lokomotiven für diese Industriebahn, die im übrigen eine Streckenlänge von 10,9 km aufweist, stellt die AKN - sie führt auch den Betrieb allgemein auf der NIB durch. Wurden in den ersten beiden Betriebsjahren auf der NIB knapp 1.000 t befördert, so liegt das Frachtaufkommen heute bei ca. 2.500 t jährlich - leider hat die Norderstedter Industriebahn dennoch nicht die in sie gesetzten Erwartungen hinsichtlich der Gütermengen erfüllt.

Zurück zum NIB-Nachbarn: Der ANB.

In den Jahren 1976/77 verkaufte die Bahn sämtliche Dieseltriebwagen und Steuerwagen an andere deutsche Privatbahnen. Sie besitzt seither keine eigenen Fahrzeuge mehr. Alle Betriebsmittel werden auf der ANB seit vier Jahren von der AKN gestellt. Dabei setzt auch die AKN auf der Strecke Ulzburg Süd - Garstedt MAN-Triebwagen mit den dazugehörigen Steuerwagen ein. Diese waren früher auf der AKN-Stammstrecke im Einsatz, wurden dort aber mit Beschaffung der neuen Gliedertriebwagen frei. Zum 1.8.1977 wurde auf der ANB der vollkommenschaffnerlose Betrieb eingeführt, nachdem die Schaffner in den Triebwagenzügen schon vorher Schritt für Schritt zurückgezogen worden waren. Der Zugbetrieb auf der ANB wird wie bei der Betriebsaufnahme im Jahre 1953 über UKW-Zugbahnfunk geregelt, alle Züge auf der ANB und NIB sind funkmäßig mit dem Zentral-Stellwerk in Ulzburg Süd verbunden, das ja in Fernsteuerung auch die Signale des AKN-Abschnittes Eidelstedt-Kaltenkirchen bedient, wo der Zugfunk-Regelungs-Betrieb 1976 wieder durch Signale ersetzt wurde. Die Einfahrt der ANB nach Ulzburg Süd und die der NIB nach Tanneneck sind ebenfalls durch Tageslicht-Signale gesichert.

Heute fahren mit der ANB durchschnittlich 1,2 Mio. Fahrgäste. Vor zwei Jahren führte die ANB übrigens eine große Umbenennung aller ihrer heute acht Zwischen-Haltestellen durch. Im Rahmen eines gerechten Defizit-Ausgleiches zwischen den beteiligten Bundesländern Hamburg und Schleswig-Holstein wurden die AKN, die ANB und die EBO Mitte Februar 1981 rückwirkend zum 1.1.1981 zu einer einheitlichen Gesellschaft unter dem bisherigen Namen der AKN zusammengefaßt. Damit erlosch der Name und das Unternehmen der jüngsten deutschen Privatbahn zu diesem Zeitpunkt. Sie gehört nun zum Netz einer der durch die Fusionierung größten deutschen Privatbahnen - der größten nichtbundeseigenen Eisenbahn in Schleswig-Holstein.

Durch die stets freundliche und aufgeschlossene Haltung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster ist es uns heute vergönnt, im STÖR-ALSTER-EXPRESS über die NIB- und ANB-Abschnitte des AKN-Netzes zu rollen - im ehemaligen LBE-Doppelstockwagen des VLV, der auch hier von unserer DB-Lok geschleppt wird. Die beiden hier zweifellos sehr interessanten und ungewöhnlichen Fahrzeuge, die sich hier beide zum ersten Mal aufhalten, bereisen zunächst die NIB-Strecke, auf der bislang nur einmal Personenverkehr gab, als die AKN hier selbst eine Sonderfahrt am 11.2.1975 mit einem ihrer MAN-Triebwagen durchführte.



Nachdem der Sonderzug die Norderstedter Industriebahn befahren hat, rollt er anschließend auf der Alsternordbahn bis Garstedt. Da hier (in unmittelbaren Bereich des 'Herold-Centers') keine Lokomotiven umgesetzt werden können (zum Abstellen von Steuerwagen außerhalb des Berufsverkehrs ist außer dem Bahnsteiggleis lediglich ein kurzes Stumpfgleis vorhanden) muß die DB-Maschine den VLV-Doppeldecker bis zum Haltepunkt Richtweg zurückdrücken, um dort den Lokumlauf zu tätigen. Anschließend geht es zurück durch die insbesondere im nördlichen Teil im Bereich d. Alsterquelle teilweise sehr reizvolle Landschaft links und rechts der ANB zurück Richtung Ulzburg Süd. Lokbespannte Züge sind auf der ANB eine absolute Seltenheit. Zwar hatte man für eventuelle Ausflugs-Sonderzüge in Meeschensee-Alsterquelle eigens ein Abstellgleis verlegt - die Züge blieben aber leider aus; 1969 wurde das Gleis entfernt. Nachdem der auf der Alsternordbahn sehr ungewöhnliche Zug nach seiner Fahrt durchs Alstertal und das Gebiet des Oberlaufes vom Alsterfluß in Ulzburg Süd wieder die AKN-Strecke erreicht hat, geht er nach nochmaligem Lokumlauf wieder auf diese über und dann geht es nochmal mit der 'V 200 über die AKN'. Bundesbahn-Lokomotiven sind auf dem AKN-Netz eine Besonderheit. Selten kamen sie mit Militärzügen hierher - vor allem aber auch mit VLV-Sonderzügen, was in diesem Rahmen kurz in Erinnerung gerufen sei: Am 12.3.1978 vor dem HOLSTENEXPRESS auf der Strecke Eidelstedt - Neumünster 212 141, am 21.4.1979 auf der nunmehr auch zum AKN-Netz gehörenden EBO-Strecke Elmshorn-Barmstedt vor dem MARNE-EXPRESS die 221 115, am 1.3.1980 vor dem LAUENBURG-STORMARN-EXPRESS auf der zum AKN-Südnetz gehörenden Verbindung Tiefstack - Glinde Maschine 212 128 und am 17.5.1980 vor dem im Rahmen der Lübecker BDEF-Tagung verkehrenden und auch unter VLV-Organisation stehenden Sonderzug HANSEATEN-EXPRESS auf der ebenfalls zum AKN-Südnetz gehörenden ehemaligen Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn die für diese Fahrt vom Bw Lübeck eigens als 'V 200 050' gekennzeichnete 220 050. Alle genannten DB-Lokomotiven gehörten zum Zeitpunkt des jeweiligen VLV-Sonderzug-Besuches bei der AKN zum Bw Lübeck und sind dort mit Ausnahme von 221 115 (jetzt Bw Gelsenkirchen-Bismarck) und 212 128 (jetzt Bw Koblenz-Mosel) noch beheimatet (1981). Mit dem STÖR-ALSTER-EXPRESS besucht im Rahmen einer neuerlichen VLV-Sonderzugfahrt nun wieder eine Bundesbahn-Maschine Strecken der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster. Im übrigen fährt die AKN die Zugleistungen auf ihrem umfangreichen Netz aber fast ausnahmslos mit eigenen Betriebsmitteln.

Soweit dieser Bericht über die ANB und NIB, wobei die darin beschriebene Gegenwarts-Situation wie schon erwähnt die des Jahres 1981 schildert; dem Jahr, in dem die Alsternordbahn komplett von der AKN-Eisenbahn übernommen wurde, die ja seit 1977 bereits für den Fahrzeugeinsatz auf d. ANB-Strecke und deren Lokomotiven ebenfalls die Güterzüge auf der seinerzeit als 'Industrie-Stammgleis' geführten NIB-Strecke beförderten.

1992 ging die gesamte Infrastruktur d. ANB-Strecke auf die 'Verkehrsgesellschaft Norderstedt' (VGN), einem Tochterbetrieb der Stadtwerke Norderstedt über. Sie war künftig für die Infrastruktur der Norderstedter Industriebahn zuständig, wobei deren Gleis zwischen 1992 und 1996 in das der daneben liegenden ANB-Strecke integriert wurde, die dadurch zwischen Ulzburg und Friedrichsgabe ein zweites Gleis erhielt. Auch ihr anschließender Abschnitt von Friedrichsgabe bis kurz vor den künftigen Endbahnhof Norderstedt Mitte wurde damals mit einem zweiten Gleis ausgestattet, so daß die ex-ANB-Strecke künftig fast völlig im zweigleisigen Betrieb benutzt werden konnte, was die Abwicklung des dichten SPNV-Verkehrs hier umfangreich vereinfachte. Im Bahnhof Norderstedt Mitte wurde seinerzeit ein großzügiger Neubaubahnhof mit Direktübergang für die Fahrgäste auf die Hamburger U-Bahn geschaffen, deren Strecke von Hamburg bis an diese Stelle der Stadt Norderstedt verlängert wurde.

Die AKN setzte ab 1993 auf der ex-ANB-Strecke (der AKN-Linie A 2) an Stelle der vorherigen MAN-Schienenbusse doppelteilige Triebzüge vom AKN-Typ VT A ein, wobei vier dieser Triebzüge sogar VGN-Eigentum waren.

2022 wurden alle Bahnsteige der o. a. Strecke auf 118 Meter jew. verlängert und danach der AKN-Betrieb nach/von Norderstedt auf neue Dieseltriebzüge vom Typ LINT umgestellt, die inzwischen den Betrieb auf der AKN-Linie A 2 nach/von Norderstedt abwickeln. Oft in Doppeltraktionen fahren diese Triebzüge heute hier im Durchgangsverkehr von Neumünster über Ulzburg bis Norderstedt Mitte und umgekehrt (als Linie A 1 bis Ulzburg und Linie A 2 bis NB Norderstedt und umgekehrt).

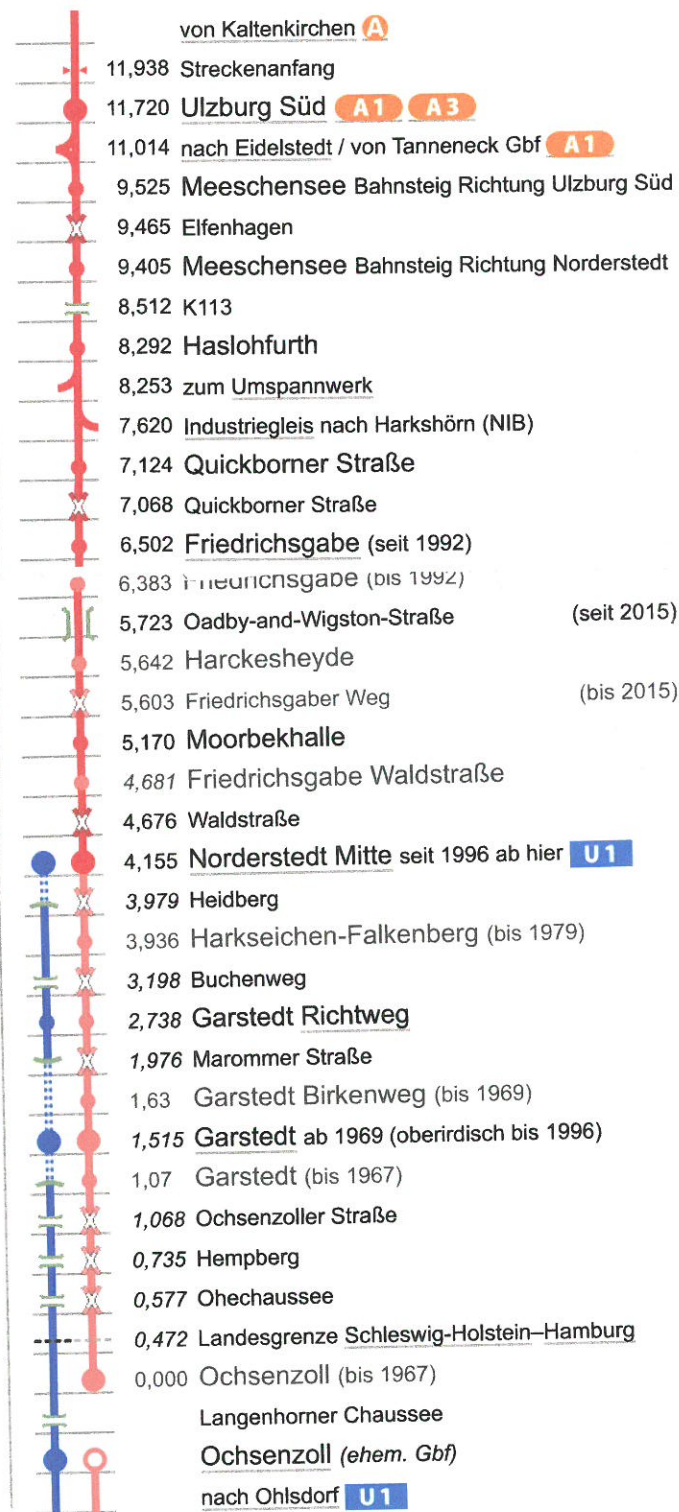
Am 1.1.2021 ging die gesamte Infrastruktur der IGN an die AKN über, die dadurch erneut für die Infrastruktur d. alten ANB-Strecke zuständig wurde und darüber hinaus nun auch für die auf alter NIB.

Güterzugverkehr nach/von Norderstedt findet von Ulzburg aus auch noch immer statt. Seit dem 1.1.2004 wird er aber von der DB Cargo AG durchgeführt. Aktuell von Neumünster bzw. Meimersdorf aus mit DB-Cargo-Diesellokomotiven d. Baur. 261 (Typ 'Gravita').

Die Sonderzugfahrt des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV), die am 4. April 1981 unter anderem die Strecken von ANB und NIB zum Ziel hatte, wurde fahrzeugmäßig mit dem damals noch vom VLV sowohl museal als auch betriebsfähig erhaltenen Doppelstockwagen DW 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) und d. DB-Diesellok 220 045 (Bw Lübeck) durchgeführt. Dadurch kamen damals erst- und einmalig ein ehem. LBE-Doppeldecker und eine DB-Lok der Baur. 220 (ehem. Baur. V 200) auf die o. a. Strecken.

Michael Hecht

Alsternordbahn	
Streckenlänge:	<i>ehem.</i> 11,938 km heute 7,783 km
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Streckenklasse:	D4
Stromsystem:	(U-Bahn Norderstedt Mitte – Ochsenzoll) seitliche Stromschiene 750 V $\overline{\text{=}}$
Maximale Neigung:	11,836 ‰
Minimaler Radius:	400 m
Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Zugbeeinflussung:	PZB 90 (Version AKN)
Zweigleisigkeit:	Ulzburg–Moorbekhalle



Die unten stehenden Bilder zeigen den VLV-Sonderzug 'STÖR-ALSTER-EXPRESS' am 4. April 1981 mit seinen Fahrzeugen, der DB-Diesellok 220 045 u. dem VLV-Doppelstockwagen im damaligen Bhf. Garstedt, dem seinerzeitigen Streckenende der ALSTERNORDBAHN. Heute rollen hier die U-Bahn-Züge von/nach Hamburg und die Züge der ANB-Strecke besitzen ihren Endpunkt in Norderstedt Mitte mit dortigem Anschl.an die Züge der Hamburger U-Bahn. Fotos: Michael Hecht

