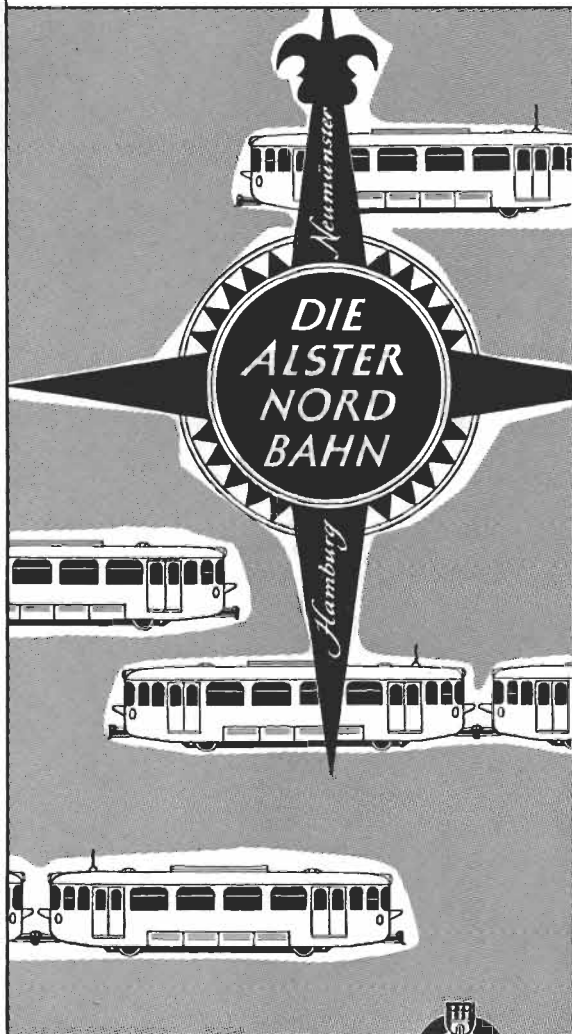


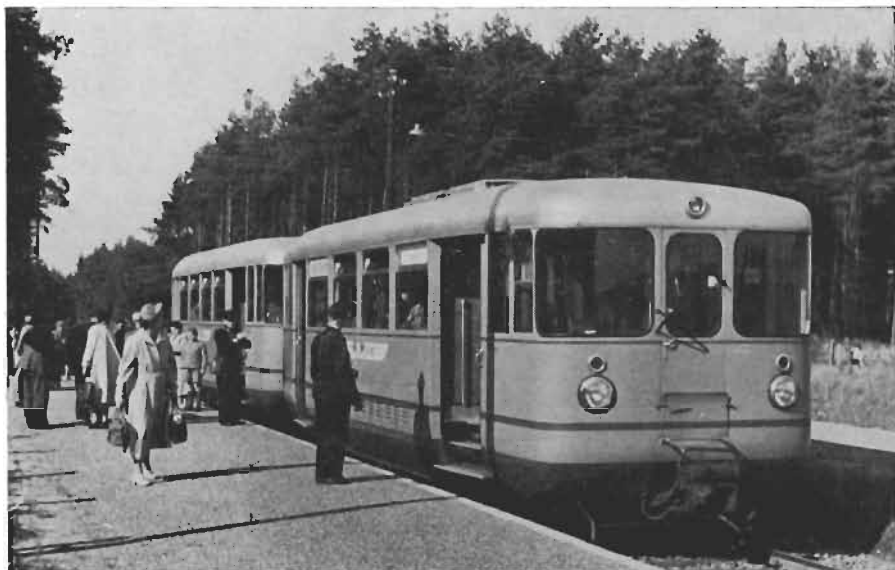
Hamburger Hefte zur
EISENBAHNGESCHICHTE



25
JAHRE
**ALSTER
NORD
BAHN**



Die Alsternordbahn, wie sie wurde, und als sie stand...



Meeschensee-Alsterquelle

Aufn. Schleier

Vorwort

Im Mai 1978 vollendet die Alsternordbahn das erste Vierteljahrhundert ihres Bestehens. Die folgende Darstellung über das Entstehen der Bahn soll noch einmal die Zeit in Erinnerung bringen, als in einer durch Krieg zerrütteten Welt und allgemeiner Hoffnungslosigkeit die Idee einiger weniger Männer zu zünden begann. Was nicht viele zu glauben vermochten: Ihr Geist, die Bereitschaft und der kraftvolle Einsatz schafften zu einer Zeit, als kaum jemand den Eisenbahnen eine Zukunft gab, noch eine neue Bahn. Sie wurde ein wirkungsvoller Träger für die Gesundung eines ganzen Gebietes. Daß es bei diesem Unternehmen während der Gründung und in den darauf folgenden Jahren nicht ohne große Mühen und Rückschläge ging, ist nur bezeichnend für die Schwere der einmal begonnenen Aufgabe. Und daß diese kleine Bahn aus dem Auf und Ab heute so gefestigt dasteht, sichert ihr die Zukunft. Die vergangenen 25 Jahre haben der Alsternordbahn ihren Platz im Wohn- und Wirtschaftsraum Norderstedt gegeben. Möge sie immer wieder Männer am Wirken finden, die den Gründern der Bahn, ebenso wie ihren Führungskräften in diesen 25 Jahren, in Energie, Aufgabenerfüllung und in den Erfolgen ebenbürtig sind.

Die Alsternordbahn, wie sie wurde und als sie stand . . .

I. Die strukturellen Verhältnisse des Raumes

Der Raum, den wir hier wegen seiner Verflechtung mit der Geschichte der Alsternordbahn betrachten wollen, liegt im nördlichen Randgebiet Hamburgs. Bis 1970 waren die dort angesiedelten Orte Garstedt, Harksheide, Glashütte, Friedrichsgabe, Henstedt-Rhen und Ulzburg selbständige Gemeinden, die 3 verschiedenen Kreisen angehörten: Pinneberg, Segeberg und Stormarn. Heute bilden die erstgenannten 4 Gemeinden die Stadt Norderstedt, Henstedt-Rhen und Ulzburg sind zu einer Großgemeinde Henstedt-Ulzburg zusammengeschlossen.

Bis zum 2. Weltkrieg war der Raum Ochsenzoll — Ulzburg ein mäßig besiedeltes Gebiet mit überwiegend kleinbäuerlichen Streusiedlungen. Der leichte oder häufig moorige Boden hatte nur geringen landwirtschaftlichen Wert. Industrie fehlte fast gänzlich. Die unselbständig beschäftigten Bewohner des Gebietes waren zumeist auf Hamburger Arbeitsstellen angewiesen. 1939 hatte der Raum Ochsenzoll — Ulzburg rd. 15 000 Einwohner. Verkehrstechnisch war das Gebiet weitgehend unerschlossen geblieben. In dem Raum gab es keine Bahnen. Die Hamburger Hochbahn endete an der hamburgischen Landesgrenze. Hier war der Bahnhof Ochsenzoll der Endpunkt der von Ohlsdorf kommenden Hochbahnlinie. Das Straßennetz war ebenfalls wenig ausgebaut. Hauptschlagader des Gebietes war (und ist) die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Ulzburger Straße. Auf dieser verkehrte vor dem 2. Weltkrieg eine Postomnibuslinie. Sie wurde nach dem Kriege zwischen Ulzburg und Ochsenzoll von einem privaten Busunternehmen im Auftrage der Post weiterbetrieben. Ein zweiter privater Unternehmer hatte nach dem Kriege eine weitere Buslinie von Quickborn über Friedrichsgabe nach Ochsenzoll auf der Ulzburger Straße eröffnet.

In diesem Raum fanden gegen Ende des 2. Weltkrieges viele ausgebombte oder evakuierte Hamburger ein Unterkommen. Verstärkt wurde dieser Bevölkerungszuwachs noch durch den Zuzug Vertriebener aus den Ostgebieten. 1946 wurden bereits 25 000 Einwohner in dem Raum Ochsenzoll — Ulzburg gezählt.

II. Kommunale Verkehrsplanungen

Der Zuzug der vielen beschäftigungslosen Menschen und die allgemein verbreitete große Not stellten die verantwortlichen Kommunalpolitiker, die Behörden und die Verwaltungen in den Kreisen und Gemeinden vor außerordentliche Schwierigkeiten. Vergegenwärtigen wir uns einen Augenblick die damalige Lage: Die Städte waren zerbombt, mit diesen die Arbeitsstätten. Eine unbeschreibliche Not herrschte, Wohnungen fehlten und die Menschen waren ausgehungert und ohne große Hoffnungen. Der Wert des Geldes schwand dahin. In Hamburg und in seinen Randgebieten setzte die Bevölkerung alle Hoffnungen auf die große Stadt. Diese war aber völlig zerstört. Der Hafen, die Werften und nahezu alle Groß- und Kleinbetriebe waren zertrümmert oder schwer beschädigt. Die stehengebliebenen Teile der Werften sollten zudem auf Forderung der früheren Feindmächte demontiert werden. Deutschland sollte nach ihrem Willen nur eine verschwindend kleine Handelsflotte behalten und kaum noch eine Hochseefischerei. Solche Schläge trafen die Hafenstadt Hamburg besonders schwer. Und auf diese Stadt waren die Hoffnungen der Menschen des gesamten Umlandes gerichtet.

Es war Aufgabe der Staatspolitik, die deutsche Volkswirtschaft und das Arbeitsleben wieder in Gang zu bringen. Von der ganz großen Politik war jedoch kaum etwas zu spüren. Das Deutsche Reich war zerbrochen und in Besatzungszonen auf-

geteilt; die Regierungsaufgaben lagen in der Hand des Alliierten Kontrollrates. So mußten die großen ebenso wie die kleinen Gebietsprobleme auf regionaler Ebene bewältigt werden.

In dieser Zeit fehlender politischer und staatlicher Zuständigkeiten auf der höheren Ebene hatte ein privater Planer, der Harksheider Ingenieur Lönnes, erkannt, wie wertvoll eine Bahn für das Gebiet Ochsenzoll — Ulzburg mit seiner Bevölkerungsbildung sein könnte. Da er seine festen Vorstellungen überzeugend darzustellen verstand, fand er mit seinen Plänen bei den örtlichen und regionalen Kommunalpolitikern einen guten Widerhall. Auch sie wußten um den hohen Wert einer Bahn. Vielleicht hatten sie auch erkannt, daß die Zeit für ein Bahnprojekt günstiger war als je zuvor in den letzten 2 oder 3 Jahrzehnten, da eine Aufbauzeit vor ihnen lag. Fachleute und erfahrene Kommunalbeamte mußten sich allerdings auch der Zeiten zwischen den beiden Weltkriegen erinnern, als es den privaten Bahnen unendlich schlecht gegangen war. Einige der größten und wirtschaftlich am besten fundierten Privatbahnen hatte die Deutsche Reichsbahn noch in ihr Eigentum übernommen. Das aber nur, weil die Strecken dieser Bahnen sich betrieblich und verkehrlich gut in das Netz der Reichsbahn einfügen ließen. Die übrigen, meist kommunalen Privatbahnen kümmerten unter großen finanziellen Opfern der beteiligten Städte und Gemeinden dahin, und das Sterben unter den Bahnen war groß. Eine Äußerung des Reichsverkehrsministers von Eltz-Rübenach von 1935, mit der dieser die Forderungen der Privateigentümer nach Übernahme der Unternehmen durch das Reich ablehnte, mag die damalige Situation verdeutlichen: man könne im Zweifel sein, wer in diesem Fall zu entschädigen sei, der Verkäufer oder der Übernehmer dieser Privatbahnen.



Bauzug am Bahnübergang Ohechausee in Garstedt. AKN, V 11, 27. 6. 1952

Aufn. Herbener

Aber waren solche Vorkriegsmaßstäbe überhaupt noch gültig? Und mußte nicht für die besondere Situation in diesem Ballungsraum Ochsenzoll — Ulzburg nach ganz anderen Gesichtspunkten gewertet werden? Es war nicht so sehr die Frage, ob der Verkehr der beiden privaten Busunternehmen, die auf der Ulzburger Straße jetzt zusammen 6 Hin- und Rückfahrten ausführten, noch wesentlich ausbaufähig war, als vielmehr überhaupt die Frage: Bus oder Bahn?

Eine Untersuchung der Verkehrsverhältnisse im Raum Ochsenzoll — Ulzburg hatte nach den damaligen Maßstäben gezeigt, daß auf der Ulzburger Straße wegen des starken Verkehrs und der geringen Breite der Straße eine Verdichtung des Omnibusverkehrs kaum mehr möglich war. Der Ausbau der Straße sollte nach der seinerzeitigen Erhebung etwa 3 Millionen Reichsmark kosten. Dem waren die Kosten eines Bahnbaues und dessen Erfolge gegenüber zu stellen. Sicher war, daß eine Bahn in ihrer Leistungsfähigkeit und ihren Kapazitäten allen Zukunftsanforderungen angepaßt werden könnte. Sie wäre ein billiges Massenverkehrsmittel im Personennahverkehr. Zudem könnte eine Bahn auch für Güterverkehr eingerichtet werden, womit sich die Möglichkeiten für die Ansiedlung einer eigenständigen Industrie anbieten.

So galt es nun die Kosten- und Rentabilitätsfrage des Bahnbaues zu klären. Entschieden für das Vorantreiben dieser Frage trat Landrat Damm in Pinneberg ein. Durch sein hierauf eingestelltes Wirken und seinen entschiedenen Einsatz für einen Bahnbau kann er als maßgebender Protektor des Bahnbaues angesehen werden. Als Damm nach dem Aufbau einer neuen staatlichen Ordnung in den Westzonen Deutschlands Minister in Kiel wurde, setzte sich sein Nachfolger auf dem Landratsposten in Pinneberg, Schinkel, ebenso nachdrücklich und entschieden für das Bahnprojekt ein. Andere Befürworter und Förderer des Bahnbaugedankens waren Kreis-



Bei Betriebseröffnung

Aufn. Schleier