

Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN)

Vom Dampfzug zur Schnellbahn

Ein Eisenbahnunternehmen mit vielen Facetten von Joachim Kemnitz



Fotos: AKN (5)

> Die AKN Eisenbahn AG mit Sitz in Kaltenkirchen ist heute das drittgrößte Eisenbahnunternehmen in Schleswig-Holstein. Sie betreibt fünf Strecken mit einer Länge von 265 km – davon zwei durch Tochterunternehmen – und bedient 67 Bahnhöfe und Haltepunkte. Mit 356 Mitarbeitern und 39 Doppeltriebwagen erbringt sie jährlich 3,7 Mio. Zugkilometer, befördert knapp 14 Mio. Fahrgäste, leistet etwa 124 Mio. Personenkilometer und unterhält 117 km eigene Infrastruktur.

Älter als das Auto

Zwei Jahre, bevor das erste mit Verbrennungsmotor angetriebene Automobil in Fahrt kam, im Jahr 1883 also, wurde die Altona-Kaltenkirchener-Eisenbahn-Gesellschaft (AKE) gegründet und nahm ein Jahr später mit Dampfkraft den Betrieb auf der 35 km langen Strecke von Altona nach Kaltenkirchen auf. Die Fahrzeit betrug anfangs gut zwei Stunden (heute 41 Minuten ab Eidelstedt). 1898 wurde die Strecke bis Bad Bramstedt und 1916 bis Neumünster Süd verlängert (ab 1953 direkt zum DB-Bahnhof). Ab 1916 nannte man sich Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und die noch heute verwendete Abkürzung AKN war geboren. Als zweites Standbein kam die zwischen 1896 (Elmshorn – Barmstedt) und 1907

(Barmstedt – Bad Oldesloe) eröffnete Eisenbahn Elmshorn – Barmstedt – Oldesloe (EBOE; später EBO) hinzu. Beide Strecken kreuzten sich in Ulzburg (heute: Henstedt-Ulzburg). Ab 1957 war die AKN auch Betriebsführerin der EBO.

Nach dem Zweiten Weltkrieg

Eine der ersten „Neubaustrecken“ in Deutschland nach dem Krieg war die 1953 eröffnete, zwölf Kilometer lange Alsternordbahn (ANB) von (Hamburg-)Ochsenzoll, dem damaligen Endpunkt der U-Bahn, nach Ulzburg Süd, wo sie an die AKN-Stammstrecke anschloss. Auch sie wurde von der AKN betrieben.

1973 wurde der Abschnitt der EBO zwischen Ulzburg und Bad Oldesloe stillgelegt, während die Strecke zwischen Ulzburg und Elmshorn erhalten blieb. In den Folgejahren war der Fortbestand der Streckenabschnitte Elmshorn – Ulzburg, Kaltenkirchen – Neumünster und selbst Norderstedt Mitte – Ulzburg Süd durchaus infrage gestellt.

S- und U-Bahn drängen die AKN zurück

In drei Schritten wurde die Hamburger S-Bahn zunächst bis Langenfelde (1962) und 1965 bis Elbgaustraße (endgültig 1967 bis Pinneberg) verlängert. Dadurch wurde der Endpunkt der AKN-Stammstrecke, heute

Linie A1, 1965 nach (Hamburg-)Eidelstedt zurückverlegt. Für die Fahrgäste war das ein Vorteil: Statt zur isoliert gelegenen AKN-Station laufen zu müssen, erreichten sie nun die AKN durch bahnsteiggleiches Umsteigen von der S-Bahn. Durch Gründung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) 1965 konnte man zudem mit einem Fahr-schein beide Verkehrsmittel benutzen.

Ähnliches geschah mit der Alsternordbahn, heute Linie A2. Auch hier wurde die U-Bahn in zwei Schritten zunächst nach Garstedt (1969) und nach Norderstedt Mitte (1996) verlängert und die ANB entsprechend zurückgebaut. Auch das war ein Vorteil für die Fahrgäste, denn statt beim Umsteigen die Treppe nehmen zu müssen, steigt man nun bahnsteiggleich um, noch dazu mit einer konsequent betriebenen Anschlusssicherung. Die heutige Linie A3 ist das Reststück der ehemaligen EBO. Bis 1992 fand ein regelmäßiger Zugverkehr nur zwischen Elmshorn und Barmstedt statt. Ab 1992 verkehrten zwischen Barmstedt und Ulzburg drei tägliche Zugpaare. Die AKN-Linien A1, A2 und A3 werden vom HVV als Schnellbahnen vermarktet und auch so auf dem Liniennetzplan ausgewiesen. Schnellbahncharakter haben aber nur die Linie A2 und der Abschnitt der A1 zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen. Die Linie A3 und die Linie A1 im Abschnitt Kaltenkirchen – Neumünster erinnern eher an Regionalbahnen.



Prominenz auf dem Bahnsteig bei der Übernahme des Verkehrs nach Büsum.



Streckenstilllegungen vermieden

Die Abschnitte mit Regionalbahncharakter waren in ihrer Existenz immer wieder bedroht. Man darf bezweifeln, ob sie das Streckensterben überstanden hätten, wenn sie sich im Besitz der Staatsbahn befunden hätten und wenn es nicht rechtzeitig im Jahr 1996 im Rahmen der Bahnreform zur Regionalisierung des Nahverkehrs gekommen wäre. Hilfreich war sicher auch, dass die AKN bereits ab 1930 von dampflokbetriebenen Zügen auf Dieseltriebwagen umstellte und dieser Prozess in den fünfziger Jahren abgeschlossen war. Jedenfalls kam es im AKN-Bereich nach 1973 zu keinen weiteren Stilllegungen. Noch vor der Regionalisierung fielen wichtige Weichenstellungen, indem die A2 im Rahmen der U-Bahn-Verlängerung nach Norderstedt Mitte zwischen 1991 und 1996 zweigleisig ausgebaut und die A3 1994/95 zwischen Elmshorn und Ulzburg grundsanitiert wurde. Die für den Fahrgast spürbaren Verbesserungen des Angebots stellten sich erst im Rahmen der Regionalisierung ein.

Neuer Schwung durch die Regionalisierung des Nahverkehrs

Die AKN befindet sich im Wesentlichen im Eigentum der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Bis 1996 wurde die AKN durch einen nebenamtlichen Vorstand, dessen Mitglieder hauptamtlich bei der Hamburger Hochbahn und der DB-Tochter Autokraft tätig waren, mehr verwaltet als unternehmerisch geführt. Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs war diese Konstruktion wegen möglicher Interessenkonflikte nicht mehr haltbar und die AKN bekam einen hauptamtlichen Vorstand. Damit kam unternehmerischer Schwung in die AKN. Man erkannte, dass die AKN ein Schnellbahnergänzungsnetz für die Metropolregion Hamburg darstellt. Nachdem im Rahmen der U-Bahn-Verlängerung nach Norderstedt Mitte die A2 zweigleisig ausgebaut worden war, wird seit 1997 auch die Stammstrecke A1 in drei Stufen auf dieses Niveau gebracht. Konsequenterweise wurden daher im Laufe der Jahre die Zugfrequenzen auf den Linien A1

und A2 verdoppelt. War früher eine Zugfolge von 40 Minuten der Grundtakt – mit Verdichtungen auf 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit (HVZ) – so ist heute die 20-Minuten-Zugfolge der Grundtakt. Seit Dezember 2005 gibt es Taktverdichtungen auf zehn Minuten in der HVZ. Lediglich in den Abendstunden und am Wochenende besteht noch der 40-Minuten-Takt. Im Jahr 1999 wurde auf der A3 zwischen Elmshorn und Ulzburg wieder ein stündliches Zugangebot eingeführt. Zur Abmilderung des 40-Minuten-Taktes fahren seit Dezember 2004 bis zu 12 A1-Züge pro Tag über die S-Bahn-Gleise bis zum Hamburger Hauptbahnhof durch. Dort können die Fahrgäste Wartezeiten während des 40-Minuten-Taktes am Abend komfortabler verbringen als am einsam gelegenen Bahnhof Eidelstedt. Technisch wurde das dadurch möglich, dass einige dieselelektrische Triebwagen auf Zwei-System-Antrieb umgebaut wurden, sodass die Speisung der Fahrmotoren bedarfsgerecht sowohl durch die Stromschiene der S-Bahn als auch durch Dieselgenerator möglich ist.

Die AKN-Gruppe wächst

Wie richtig die Entscheidung war, der AKN nach der Regionalisierung einen hauptamtlichen Vorstand zu geben, zeigte sich in den Folgejahren. Dreimal beteiligte sich die AKN erfolgreich an Ausschreibungen, bei denen die DB jeweils Mitbewerber war. Ein DB-Manager, der die AKN nebenamtlich mitverwaltet hätte, wäre dabei in Interessenkonflikte geraten.

Im Frühjahr 2000 gewann die AKN die Ausschreibung für die Strecke Heide – Büsum und nahm im November desselben Jahres dort den Verkehr auf.

Ebenfalls im Jahre 2000 gewann eine Bierergemeinschaft von AKN und Hamburger Hochbahn AG (HHA) die Ausschreibung für die 45 km lange Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe und nahm im Dezember 2002 mit der zwischenzeitlich gegründeten „nordbahn“, an der AKN und HHA je zur Hälfte beteiligt sind, den stündlichen Verkehr auf.

Im Jahr 2002 gewann die AKN die Ausschreibung für die 87 km lange Gesamtstrecke Neumünster – Heide – Büsum und nahm im Dezember 2003 über ihre neu gegründete Tochtergesellschaft Schleswig-Holstein-Bahn GmbH den Verkehr auf.

Infrastruktur und Verkehr

Bei der AKN gibt es alle Varianten der Zusammenarbeit von Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen. Das ist eine bemerkenswerte Vielfalt für ein mittelständisches Unternehmen. Auf den Linien A1 und A3 ist die AKN sowohl Verkehrs- als auch Infrastrukturunternehmen. Auf der A2 ist die Verkehrsgesellschaft Norderstedt GmbH sowohl Verkehrsunternehmen wie Infrastrukturunternehmen und hat die AKN mit der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur, also auch der Signal- und Sicherungstechnik, und mit den Verkehrsleistungen im Personenverkehr beauftragt. Die Trennung von Infrastruktur und Verkehr, über die beim Börsengang der Bahn gestritten wird, ist an anderen Stellen bereits Praxis: Auf den Strecken Neumünster – Büsum und Neumünster – Bad Oldesloe fahren AKN-Töchter auf DB-Gleisen. Bei den reinen Güterzugstrecken (Hamburg-)Tiefstack – Glinde und Bergedorf – Geesthacht ist die AKN das Infrastrukturunternehmen, die Züge werden von DB Railion geführt, die aber als Dienstleister hiermit wiederum die AKN beauftragt.

Zukunftswünsche der Fahrgäste

Trotz aller bisherigen Ausbaumaßnahmen sind die Fahrzeiten zwischen Kaltenkirchen (oder gar Bad Bramstedt) und Hamburg weniger eindrucksvoll als beispielsweise auf den Hauptstrecken zwischen Bad Oldesloe oder Elmshorn und Hamburg. Die kurzen Fahrzeiten zwischen Bad Oldesloe sowie Elmshorn und Hamburg ergeben sich, weil es hier neben Zügen, die auf allen Stationen halten, auch ohne Halt verkehrende RE-Züge gibt. Nach Abschluss des zweigleisigen Ausbaus zwischen Kaltenkirchen und Eidelstedt stellt sich daher die Frage, ob man die Fahrzeiten durch Einsatz derartiger RE-Züge, verringern kann. Auch ohne die Heraufsetzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit dürften erhebliche Fahrzeiteffekte möglich sein.

Zwischen der Hamburger Innenstadt und Kiel stellt die Hauptstrecke über Elmshorn die schnellste Verbindung dar. Nimmt man den Hamburger Norden – samt dem

anschließenden Umland – als Wirtschaftsraum, so hat er eine Einwohnerzahl von mehreren hunderttausend Menschen, das entspricht der einer Großstadt mit ICE-Halt. Für die Bewohner stellt eine Bahnfahrt nach Schleswig-Holstein über Hamburg Hbf bzw. Hamburg Dammtor und Elmshorn einen großen Umweg dar. Nicht verwunderlich, dass immer wieder Pläne aufkommen, die „Mittelachse“ direkt nach Schleswig-Holstein zu stärken. Insofern könnte es von großem verkehrlichen Nutzen sein, die AKN-Strecke Kaltenkirchen – Neumünster für höhere Geschwindigkeiten auszubauen. Da Norderstedt inzwischen die fünftgrößte Stadt Schleswig-Holsteins ist, würden einige durchgehende RE-Züge von Norderstedt in die Landeshauptstadt Kiel durchaus ihre Fahrgäste finden, z. B. die Fluggäste und die Beschäftigten des Flughafens Fuhlsbüttel oder die Beschäftigten der Bürostadt City Nord. Der Verkehr auf der parallelen Autobahn A7 zeigt tagtäglich das Potenzial auf.



Foto: Engel

Am Rande der Agglomeration: AKN-Triebwagen auf dem Weg von Garstedt nach Norderstedt, 1974.



AKN heute: eine moderne Schnellbahn.