Der Nordschleswiger

DEUTSCH-DÄNISCH

Flensburg: Kaum Chancen auf Halt des Kopenhagen-Zugs

MIRA NAGAR/SHZ.DE

09. Juni 2024 Glücksburg
Zuletzt aktualisiert um: 11:04 Uhr

Dänemarks Transportminister Thomas Danielsen (l.) und Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen sprechen im Glücksburger Strandhotel über Verkehrsprojekte zwischen beiden Ländern. Foto: Michael Staudt/shz.de

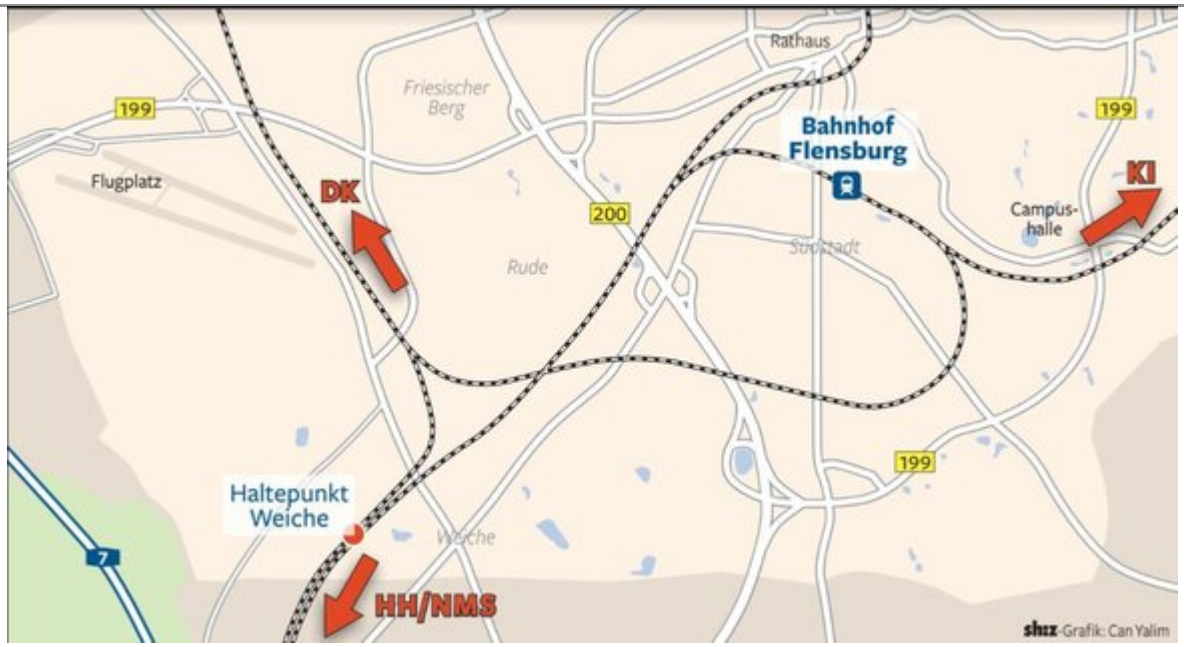
Dänemarks Transportminister Thomas Danielsen und Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen wollen den Zugverkehr auf der Jütlandroute stärken. Ein Bahnhalt in Flensburg-Weiche steht aber nicht auf dem Programm.

Flensburg möchte mit einem neuen Fernbahnhof in Weiche erreichen, dass die Kopenhagen-Züge auch in der Fördestadt halten. Die Stadt wäre bereit, Millionen für neue Bahnsteige zu investieren. Doch die Pläne finden anderswo nur wenig Anschluss. So betonte Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen (CDU) zwar, dass man die Jütland-Route im Bahnverkehr stärken wolle. Die Chance, dass der Zug von Hamburg nach Kopenhagen künftig in Flensburg halten wird, scheint allerdings unrealistisch.

„Man muss wissen, dass die Verkehre zwischen Hamburg und Kopenhagen über den Jütland-Korridor dann, wenn die Fehmarnbelt-Verbindung fertig ist, eingestellt werden sollen“, erklärt Madsen. „Das heißt auch, dass jeglicher Ausbau in diesem Bereich von der Deutschen Bahn

nicht gewünscht und gewollt ist.“ Man habe den Wunsch gegenüber der Bahn geäußert, dass man insgesamt in Schleswig-Holstein gerne besser angebunden sein würde.

> *„Nach wie vor hat in Berlin die Fehmarnbelt-Querung den höchsten Fokus. Man will ungern an die anderen Korridore in der Zeit, damit man keine Störungen bekommt. Übrigens ist das auch eine ganz klare dänische Überzeugung. Man möchte nicht, dass auf dem Korridor gearbeitet wird, bis die Fehmarnbeltquerung fertig ist. Die letzte echte Verbindung, die wir im Moment nach Skandinavien letztendlich haben.“*
>
> *Claus Ruhe Madsen (CDU), Verkehrsminister Schleswig-Holstein*



Züge müssen eine Schleife fahren, um am Flensburger Hauptbahnhof zu halten. Daher wurde die Stadt aus der Bahnverbindung gestrichen. Foto: Can Yalim/shz.de

Bislang hatte die Bahn in Bezug auf neue Bahnsteige in Weiche lediglich mit deutlicher Zurückhaltung reagiert. Eine konkrete und eindeutige Botschaft konnte das Unternehmen auf Nachfrage nicht abgeben.

Stärkung des Bahnverkehrs auf der Jütland-Route

Bei einer Tagung der deutsch-dänischen Verkehrskommission in Glücksburg stimmte sich Madsen mit dem dänischen Transportminister Thomas Danielsen (Venstre) ab, wie man die Verbindungen auf der Route stärken kann, vor allem angesichts der dort langfristig wegfallenden Züge zwischen Hamburg und Kopenhagen.

Die deutsch-dänische Verkehrskommission trifft sich regelmäßig, um grenzüberschreitende Projekte zu besprechen. Foto: Michael Staudt/shz.de

Es müssten gerade deshalb rechtzeitig Weichen gestellt werden, dass es auch danach Fernzüge zwischen den Städten über Jütland geben kann. Verkehrsminister Danielsen betonte, dass dies sowohl aus Klima- als auch aus Mobilitätsgründen für alle Seiten von Vorteil sei. Beide Minister sprechen sich daher für „gute und vor allem direkte Verbindungen“ zwischen Hamburg und Aarhus aus. Diese Bahnlinie wurde im Dezember eingestellt.

Was wurde aus dem Euro-City Hamburg-Aarhus?

Seit Dezember fahren die bisherigen beiden Euro-City-Zugpaare ab Hamburg aus technischen Gründen statt nach Aarhus nach Kopenhagen. Diese Züge fahren im Zwei-Stunden-Takt, halten aufgrund der Fahrzeit über die Stadt-Schleife aber nicht in Flensburg. Zusätzlich fährt ein von Schleswig-Holstein mitfinanzierter Zug alle zwei Stunden zwischen Flensburg und Fredericia mit Anschlüssen von und nach Hamburg sowie von und nach Aarhus.

Regionalzüge bis Tingleff

Für eine verbesserte Verbindung wird geplant, den Regionalexpress RE7 von Hamburg nach Flensburg künftig bis nach Tingleff (Tinglev) in Nordschleswig fahren zu lassen. Madsen zeigte sich zuversichtlich, dass es zum Jahreswechsel ein Ergebnis der Ausschreibung für die „Dänemark-Option“ an deutschen Zügen geben wird. Denn für eine Verbindung nach Dänemark hinein müssen die Züge mit dem anderen Stromnetz klarkommen. Sie brauchen einen Trafo, der die unterschiedlichen Spannungen in beiden Ländern verarbeiten kann. Der Betriebsstart damit ist für Ende 2027 geplant.

Das ist gerade rechtzeitig vor der Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels, die für 2029 vorgesehen ist. Claus Ruhe Madsen bemerkte zwar, dass die Bahn bei der Planung

ungewöhnlich wenig Zeit für Einwände eingeplant habe. Der Minister betonte aber mehrfach, dass die „Deutsche Bahn ein Konzern ist, dem ich glaube, wenn sie mir sagen, dass sie pünktlich fertig sind."

Deutsch-dänische Verkehrskommission

Die deutsch-dänische Verkehrskommission wurde 2011 gegründet. Hauptthema des zwölf Mitglieder starken Gremiums ist die Infrastruktur im sogenannten Jütland-Korridor. Damit sind die Verbindungen über das nördliche Schleswig-Holstein und das dänische Festland gemeint, unter anderem auch durch Flensburg. Vor allem auf der Schiene sollen sich langfristig die Hauptverbindungen zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen auf die Vogelfluglinie verlagern – sobald der Fehmarnbelttunnel fertiggestellt wurde. Dies wird erhebliche Auswirkungen uf das Grenzland zwischen Flensburg und Kolding haben.

Dass sich das Bundesministerium nicht an den Gesprächen beteiligt, kritisiert Stefan Seidler, der für den Südschleswigschen Wählerverband, SSW, im Bundestag sitzt. „Berlin zeigt Schleswig-Holstein mal wieder die kalte Schulter. Das ist schon bitter", so Seidler. „Dabei wissen wir schon lange, dass es eine gute grenzüberschreitende Verkehrspolitik, verlässliche Netzwerke und klare Absprachen zwischen allen beteiligten Partnern braucht. Dafür muss man sich natürlich zusammensetzen."