

GRENZFRIEDENSHEFTE

73. JAHRGANG

1/2026

Zeitschrift für deutsch-dänischen Dialog



- Die Grenze in den Köpfen – und die Schnittmengen-Identität
- Flensburger Förde: ein gemeinsames Gewässer
- Neue Herausforderungen für nationale Minderheiten
Ein erläuternder Kommentar
- Transitbereich, doppelte Sackgasse oder Ziel mit vielen Wegen?
- Ideen zur Schaffung einer grenzüberschreitenden Umweltregion
Neues Bewusstsein für eine historische Grenzlandschaft



ADS
AN DEINER SEITE

Zeitschrift für deutsch-dänischen Dialog

GRENZFRIEDENSHEFTE

73. JAHRGANG | HEFT 1/2026

INHALT

REDAKTIONSBEITRÄGE

Die Grenze in den Köpfen – und die Schnittmengen-Identität von Gerret Liebing Schlaber	6
Flensburger Förde: ein gemeinsames Gewässer von Annika Pohl Harrisson und Dorte Jagetic Andersen	36
Neue Herausforderungen für nationale Minderheiten Ein Kommentar von Gösta Toft	46
Transitbereich, doppelte Sackgasse oder Ziel mit vielen Wegen? von Gerret Liebing Schlaber	56
Ideen zur Schaffung einer grenzüberschreitenden Umweltregion Neues Bewusstsein für eine historische Grenzlandschaft von Tia Jensen	94

HERAUSGEBER

ADS-Grenzfriedensbund e.V.
Mürwiker Straße 115, 24943 Flensburg

Tel. (04 61) 8693-0
Fax (04 61) 8693-420
info@dein-ads.de

MEHR INFOS AUF
DEIN-ADS.DE

Redaktionsgeschäftsstelle
Barbara Quednau

Unabhängige, ehrenamtliche Redaktion
Dr. Levke Bittlinger
Ilse Friis, cand.mag.
Ruth E. Clausen, Dipl. Museol. (FH)
Dr. Matthias Scharlt (verantw.)
Gerret Liebing Schlaber, ph.d.
Ronja Bönsch, M.A., Doktorandin

UMSCHAU	104
BUCHHINWEISE.....	122
MITARBEITER*INNEN DIESES HEFTES	139
ARTIKEL DES VORJAHRES.....	140

Auflage 900 Exemplare

Erstausgabe 1953

Ausgabe 1.2026

Titelfoto

Gerret Liebing Schlaber

Printed in Germany

ISSN 1867-1853

Die Grenzfriedenshefte erscheinen
halbjährlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag
des ADS-Grenzfriedensbundes enthalten.

Einzelheft 7 €.

Für die mit Autorennamen versehenen
Beiträge und den Herkunftsnachweis der
darin publizierten Abbildungen zeichnen
die Verfasser:innen verantwortlich.

Mit seinem Beitrag im GFH 3/2001 „Die Grenze in den Köpfen“ erregte unser Redaktionsmitglied und damalige Doktorand an der Syddansk Universitet in Odense Gerret Liebing Schlaber große Aufmerksamkeit. Dies lag nicht zuletzt an dem für viele ungewohnt kritischen Blick, den er als Vertreter der jüngeren Generation in einer Zeit, als die deutsch-dänische Zusammenarbeit kräftig im Aufwind war, auf einige Gegebenheiten und Entwicklungen in der Region richtete. Seither hat der heutige Gymnasiallehrer, Historiker und seit 2001 Redaktionsmitglied unserer Zeitschrift in loser Folge zahlreiche solcher „Gedanken eines Grenzgängers“ zur Diskussion gestellt. 25 Jahre nach dem ersten Beitrag ist es Zeit für eine aktuelle Bestandsaufnahme, wie sich die Region seither entwickelt hat und inwieweit die damals postulierte „Grenze in den Köpfen“ immer noch präsent ist.

DIE GRENZE IN DEN KÖPFEN – UND DIE SCHNITTMENGEN- IDENTITÄT

Situation 2001: Aufbruch und Rückschlag

Während der Fertigstellung dieses Beitrags jährte sich zum 25. Mal die endgültige Abschaffung der festen Grenzkontrollen. Am 25. März 2001 war das Schengener Abkommen zur Freizügigkeit von Personen, Arbeitskraft, Waren und Dienstleistungen auch in Dänemark und Skandinavien rechtskräftig geworden. Obwohl dieses Ereignis wirklich ein Meilenstein in der Geschichte der so gerne als Modell und Vorbild bezeichneten schleswigschen Grenzregion gewesen ist, blieb dieses Jubiläum in der Öffentlichkeit 2026 praktisch unbemerkt. 2020/21 war hingegen das 100. Jahr der Ziehung ebendieser Staatsgrenze 1920 auf dänischer Seite mit gewaltigem Aufwand begangen worden. Lässt sich daraus ableiten, dass sich die Grenze in den Köpfen in der Zwischenzeit noch weiter verfestigt hat?

von Gerret Liebing Schlaber



Abb. 1 Zeltdurchfahrt mit Spurverengung am Grenzübergang Kupfermühle-Krusau

Zurück ins Jahr 2001: Damals schien vieles möglich zu sein. Das Internet war auf dem Weg, die Kommunikationsmöglichkeiten in ganz neue Dimensionen zu befördern. Die europäische Einigung schritt voran, der EU-Beitritt von zehn Ländern, die fast alle wenige Jahre vorher noch hinter dem Eisernen Vorhang gelegen hatten, stand unmittelbar bevor. Der Euro als gemeinsame Währung war bereits als Buchgeld eingeführt worden und sollte auch als Bargeld ab 2002 viele bisherige nationale Währungen ersetzen. In den Jahren davor hatte die grenzüberschreitende Zusammenarbeit kräftig Fahrt aufgenommen, was zum Beispiel die Gründung des Minderheitenzentrums (ECMI) in Flensburg 1996 und der Region Sønderjylland/Schleswig 1997 mit dem Regionskontor und Infocenter Grenze verdeutlichen.

Doch noch im selben Jahr zogen dunkle Wolken auf. Die Terroranschläge vom 11. September 2001 in New York und Washington veränderten die Weltpolitik

nachhaltig. Wenige Wochen später kam es in Dänemark zu einem Regierungswechsel. Erstmals baute eine Regierung auf die Unterstützung durch eine rechts-populistische Partei. Zwei Jahre zuvor hatte der nun abgewählte Regierungschef Poul Nyrup Rasmussen jener Dansk Folkeparti (DF) noch bescheinigt, sie würde „niemals stubenrein“ werden.¹ Kurz zuvor hatte die Regierungsbeteiligung der FPÖ in Österreich, deren Nähe die DF damals gesucht hatte² und mit der sie auch heute kooperiert,³ für europaweiten Unmut gesorgt und die Alpenrepublik isoliert. Doch die Beteiligung wertepolitisch weit rechtsstehender Parteien⁴ an der neuen italienischen Regierung und nun die dänische bürgerliche Minderheitsregierung unter Anders Fogh Rasmussen mit der DF als Mehrheitsbeschaffer stießen nur kurzzeitig auf internationale Kritik. Dies sollte sich nicht als Ausnahme erweisen. Ganz im Gegenteil: die dänische Konstellation mit einer Minderheitsregierung aus rechts-

liberaler Venstre und Konservativen, die von DF unterstützt wird, hielt volle zehn Jahre. Viele europäische Länder haben seither nachgelegt, in der jüngsten Zeit mit weiter steigender Tendenz.

„Es bestanden gute Aussichten, Barrieren weiter abzubauen.“

Der Aufstieg des Nationalpopulismus zu einem beständigen Machtfaktor in der europäischen Politik war damals allerdings noch lange nicht absehbar. Ab Mitte der 1990er Jahre bestand gerade im Grenzland die berechtigte Hoffnung, dass es mit der deutsch-dänischen Zusammenarbeit weiter aufwärts gehen werde und die Region immer mehr zusammenwachsen könne. Über „die Grenze in den Köpfen“ war noch nicht viel gesprochen worden. Es bestanden gute Aussichten, Barrieren weiter abzubauen.

Die Grenze aus den Köpfen heraus?

Mein Beitrag mit der genannten Überschrift in den Grenzfriedensheften bekam damals unerwartet viel Aufmerksamkeit.⁵ Dies lag wohl daran, dass ich in dieser Zeit des grenzüberschreitenden Aufbruchs an ein paar Dinge erinnerte, die meiner Meinung nach im öffentlichen Bewusstsein zu wenig verankert waren. Ich war 2000 von Flensburg nach Hadersleben gezogen und hatte seit einiger Zeit in dänischen Einrichtungen gearbeitet. Ich gebe zu, dass auch ich damals oft das in Deutschland bis heute verbreitete Glanzbild von Dänemark im Allgemeinen und von der Grenzregion

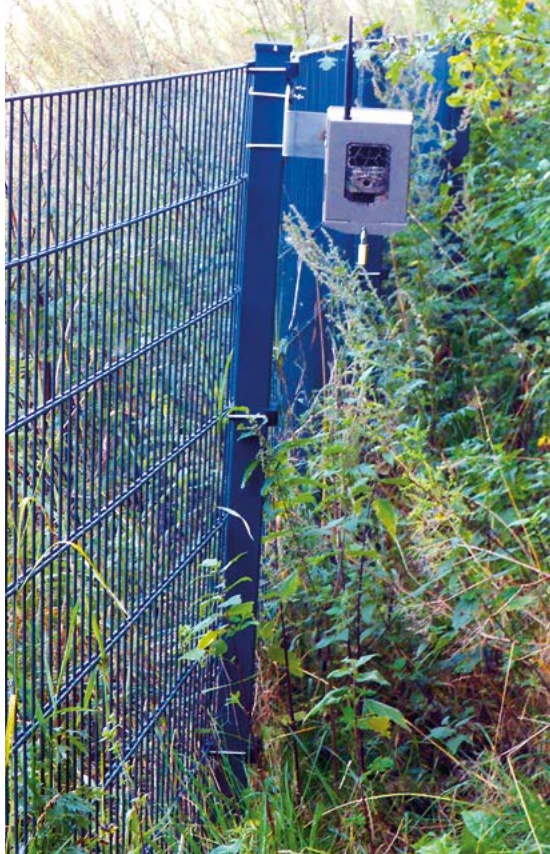


Abb2 Wildschweinzaun mit Kamera bei Fröslee

Schleswig im Besonderen im Kopf hatte. In der Tat sprach viel dafür. Zahlreiche Alltagserfahrungen und Beobachtungen zeigten mir jedoch, dass es noch viel zu tun gab.

Mein Anliegen war es also, gegen die Grenze in deutschen und dänischen Köpfen anzugehen, die aus meiner Sicht sehr viel stärker verankert gewesen ist, als ich es vorher für möglich gehalten hatte. Sicherlich hat es seither einige gute Initiativen gegeben. Auf manchen Ebenen ist die Verbindung über die Grenze hinweg sehr viel selbstverständlicher geworden. Aber im Großen und Ganzen habe ich keineswegs den Eindruck, dass diese Grenze weniger spürbar geworden ist.

Als die dänische liberal-konservative Regierung 2011 auf Druck ihrer rechts-populistischen Mehrheitsbeschaffer voll-kommen überraschend für das übrige Europa neue Grenzkontrollen ankündigte und dann tatsächlich einführte, war das Verständnis andernorts, insbesondere in Deutschland, aber auch bei der dänischen Opposition gering.⁶ Doch keine 5 Jahre später wurden erneut „befristete“ Grenzkontrollen eingeführt. Diese werden seither kontinuierlich verlängert. Es sieht nicht danach aus, dass Dänemark diese wieder einzustellen gedenkt. Seit Jahren steht eine breite Mehrheit im Folketing dahinter. Und machen wir uns nichts vor: Wir haben uns längst daran gewöhnt, selbst an die kuriose Situation, am Grenz-übergang Kupfermühle/Krusau durch ein Zelt fahren zu müssen. Gleiches gilt für den 2019 errichteten unsäglichen „Wild-schweinzaun“ direkt an der Grenze, über den nach anfänglichen Protesten schon lange niemand mehr redet.

Damit nicht genug: 2024 hat auch Deutschland Grenzkontrollen wieder eingeführt. Zwar waren diese zunächst wenig auffällig, aber sie wurden auch verlängert und im April 2025 ausdrücklich in den Koalitionsvertrag der CDU/CSU/SPD-Bundesregierung aufgenommen. Als eine seiner ersten Amtshandlungen überhaupt als Bundesinnenminister kündigte Alexander Dobrindt (CSU) im Mai 2025 den massiven Ausbau der stationären Einreisekontrollen an. Man muss sich die Frage stellen: Wenn das deutsch-dänische Verhältnis so gut und vertrauensvoll ist, wie man es seit Jahrzehnten betont – warum gibt man sich keine Mühe, gemeinsame Lösungen zu finden, wenn die Gefahrenlage so groß

ist, wie sie in den Begründungen für immer neue Verlängerungen der Grenzkontrollen ständig betont wird?

Massiver Ausbau der deutschen Grenzkontrollen ab 2025

Das Schlimmste an den Grenzkontrollen ist nicht die Verkehrsbehinderung, sondern die Mentalität, welche hinter den Forderungen nach Kontrollen steht. Wir stecken leider nicht nur im 20., sondern manchmal noch im 19. Jahrhundert fest, wenn wir diese Abgrenzungsnarrative weiter fördern und schüren. Erst damals wurden lineare und klar zwischen zwei Sozialsystemen/Staaten trennende Grenzen zu einem grundlegenden Konzept. Die Folgen waren vor allem für die Gebiete verheerend, die von mehr als einem der werdenden Nationalstaaten beansprucht wurden. Die Region Schleswig war nur eine davon! Zwar hatte es schon lange vorher Zollgrenzen gegeben, doch lagen die Zollstellen eher an Verkehrsknotenpunkten, Brücken oder Häfen und nicht an den in der Regel frei passierbaren Staats- und Regionsgrenzen. Für Wirtschaftsbeziehungen und menschliche Begegnungen bildeten sie kaum je ein Hindernis. Selbst die erste deutsch-dänische Staatsgrenze von 1864/71 an der Königsau war nicht schwer passierbar.⁷ Die Einführung von Schlagbäumen, die nur bei Genehmigung der Grenzpassage geöffnet wurden, datiert ebenso wie die Grenzüberwachung mit Passkontrolle erst auf die Zeit des Ersten Weltkriegs.⁸ Welche sozialen, mentalen

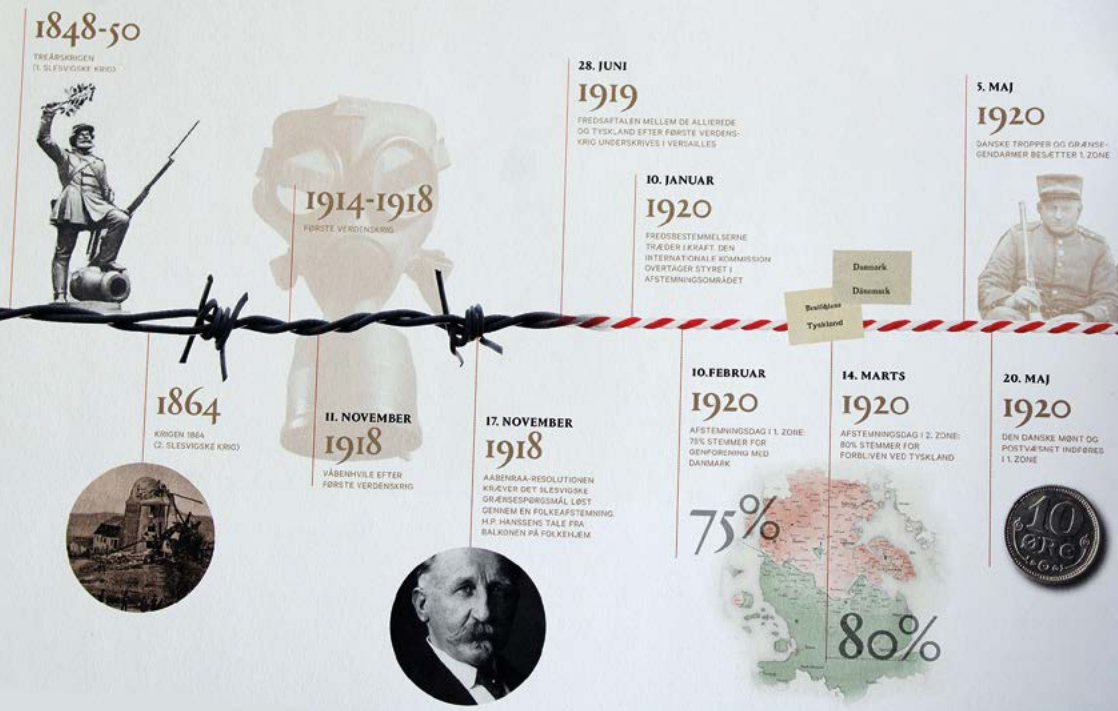


Abb. 3 Geschichtsverzerrende Darstellung einer deutsch-dänischen Grenze vor 1920 und sogar vor 1864 als Stacheldraht im Geschichtszeitstrahl im Genforenings-Jubiläumsbuch (vgl. Note 7)

und wirtschaftlichen Folgen die Ziehung und der folgende Ausbau der deutsch-dänischen Zoll- und Staatsgrenze mitten durch Schleswig ab 1920 für die Menschen in der Region hatte, ist bis heute nicht untersucht worden.

Auch wenn das Schengener Abkommen nach wie vor formell rechtsgültig ist, wird es wohl auch längerfristig nur eine schöne Erinnerung an eine Zeit des grenzüberschreitenden Aufbruchs bleiben. „Jede Grenzregion leidet unter einer Grenze. Grenzen haben die Konsequenzen, dass sie Menschen trennen, dass sie Wirtschaftsbeziehungen trennen, dass sie soziale Beziehungen trennen, dass sie irgendwann auch Sprachen trennen“, hat es der renommierte Grenzregionsforscher Martin Klatt deutlich ausgedrückt.⁹ Die

Grenze ist ein echter Standortnachteil. Allein die Vorstellung, kontrolliert zu werden und sich für seinen Grenzübertritt rechtfertigen zu müssen, macht die Grenzpassage unangenehm.

Das Nachbarland, eine ständige Gefahrenquelle?

Aber sind Grenzkontrollen und Zäune wirklich so schlimm? Es mag sein, dass sie nicht immer zu Verkehrsstaus führen, die meisten Menschen durchgewinkt werden oder man ohnehin an unbesetzten Posten vorbeifährt. Ein verbreiteter Vorwurf ist, dass die Grenzkontrollen in erster Linie Symbolpolitik seien. Allerdings! Und ge-



Abb. 4 Verklärung des jütischen Ritters Niels Ebbesen als dänischer „Freiheitsheld“, weil dieser 1340 in Randers den seinerzeit als Pfandherren herrschenden Holsteiner Grafen Gerhard ermordet hatte; Straßenschild in der Innenstadt von Aalborg

nau darin liegt das Kernproblem: Mit den Kontrollen will man das Sicherheitsgefühl verstärken, was bei vielen Menschen gut ankommt, obwohl bisher keine Erfolgszahlen vorgelegt werden konnten, die für eine effektivere Kriminalitätsbekämpfung als bei anderen Maßnahmen sprechen. Die Grenze wird zu einem Schutz hochstilisiert, zu zu einem Symbol der Sicherheit, ja zu etwas, das man schützen muss und mit dem man sich identifizieren kann. Alles Übel kommt demnach von außen, aber eine gut kontrollierte Grenze schützt uns davor. So wird das Nachbarland, ja selbst die geografisch und historisch eng verbundene Nachbarregion im Kopf zu etwas Fremden, zu einer ständigen Gefahrenquelle.

Das Narrativ von der überwundenen Feindschaft

Unabhängig von der aktuellen Entwicklung werden Politiker*innen aus und außerhalb der Region nicht müde, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Erfolgsgeschichte der deutsch-dänischen Grenz- und Minderheitenlösung herauszustellen. Das zentrale Element bildet die Erzählung von angeblich sich durch Jahrhunderte erstreckenden deutsch-dänischen Konflikten, denen ein wunderbares Happy End bereitet wurde, das heute noch anhält. Selbst der in der deutsch-dänischen Zusammenarbeit sehr engagierte Ministerpräsident Daniel Günther sprach in seiner Festrede zum 175. Jahrestag der Schlacht von Idstedt von einer „jahrhundertalten Feindschaft“, die man überwunden habe.¹⁰



Abb. 5 Früher selbstverständliche Mehrsprachigkeit: Bildpostkarte aus Tøndern (1920er Jahre)

An dieser Stelle frage ich mich nicht nur, wie gut der Ministerpräsident fachhistorisch beraten worden ist, sondern auch, was meine eigene Fachgruppe, die Historikerkunft, zu diesem Geschichtsbild beigetragen hat. In der Tat hat die nationale Perspektive die Geschichtsschreibung stark geprägt und tut es bis heute, auch bei lokalgeschichtlichen Beiträgen. Selbst auf die lange Geschichte vor dem Aufkommen des Nationalismus wird dies übertragen. Von Nationen im heutigen Sinn kann jedoch vor dem 19. Jahrhundert keine Rede sein und das Narrativ der ewigen Feindschaft zwischen Deutschen und Dänen kann keiner historischen Prüfung standhalten. Konflikte im Mittelalter spielten sich zwischen verschiedenen Machtgruppen und Herrschern ab, nicht aber zwischen breiten Bevölkerungsschichten. 1460 fanden die Stände in Schleswig und

Holstein eine Lösung zur Vermeidung neuer Herrschaftskonflikte, indem der dänische König in Personalunion gemeinsamer Landesherr wurde, was bis 1864 Bestand hatte.¹¹ Eine wirkliche deutsch-dänische Frage wurde erst im späten 18. Jahrhundert zunächst nur in akademischen Kreisen und erst im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts auf breiterer Front aktuell, als die Idee einheitlicher Nationalstaaten immer mehr Anhänger fand und für eine Region wie Schleswig verheerende Folgen haben musste.¹²

Fraglos verzerrt die schriftliche Quellenlage allzu oft das Geschichtsbild, denn Konflikte und komplizierte Angelegenheiten hinterlassen mehr Spuren als alltägliche Begebenheiten. Dadurch wissen wir weit weniger über den tatsächlichen Alltag der Menschen, der ja selbst in tiefsten Konfliktzeiten irgendwie stattgefunden

haben muss. Menschen wollen leben und müssen sich in den ihnen gegebenen Umständen zurechtfinden. Dass es 1920 zu einer Grenzverschiebung kommen würde, war noch kurz zuvor nicht absehbar gewesen.¹³ Eine in der öffentlichen Wahrnehmung gerne ins Gegenteil verdrehte Tatsache ist zudem die im Vergleich zu anderen historischen und aktuellen Nationalitätenkonflikten eher geringe Intensität deutsch-dänischer Gegensätze. Selbst in den schlimmsten Zeiten kam es von wenigen Ausnahmen abgesehen nie zu Übergriffen, Massakern, Terroranschlägen oder Vertreibungen, wie es sie in sehr vielen anderen Regionen gegeben hat, wo sie noch heute traumatische Folgen bei vielen Menschen haben.¹⁴

Nicht nur die lange gemeinsame Geschichte der Herzogtümer mit Dänemark vor dem Nationalismus wird öffentlich viel zu wenig beachtet, auch die inzwischen lange Geschichte seit 1955 wird bestenfalls summarisch behandelt. Sicherlich ist eine der Ursachen für dieses Ungleichgewicht, dass Konfliktsituationen sehr viel mehr Schriftquellen hinterlassen als der normale Alltag. Zwar gibt es einige Forschungen und Darstellungen zu vielen dieser Aspekte unserer Geschichte jenseits des Deutsch-Dänischen, aber wir reduzieren sie leider meist auf das oben genannte und leisten so weiterhin der Unterteilung in „Wir“ und „Die“ Vorschub.¹⁵ Bezeichnend ist, dass die 100. Jahrestage der Grenzziehung von 1920 auf dänischer Seite mit Riesenaufwand als nationale „Wiedervereinigung“ gefeiert wurden, während sich grenzüberschreitende Perspektiven in engen Grenzen hielten.¹⁶ Nicht minder bezeichnend ist, dass die Jubiläen

grenzüberschreitender Errungenschaften wie 50 Jahre dänischer EG-Beitritt (2023) und wie eingangs erwähnt 25 Jahre Abschaffung der Grenzkontrollen in der Region in der Öffentlichkeit fast völlig unbeachtet blieben.

Jubiläen grenzüberschreitender Errungenschaften werden vergessen

Statt die historischen und aktuellen Gemeinsamkeiten deutlich in den Vordergrund zu stellen, tritt man lieber auf der Stelle und wiederholt wie erwähnt ständig das Narrativ vom ach so wundervoll überwundenen nationalen Dauerkonflikt. Seit vielen Jahren schon spricht man über das „Vom-Gegeneinander-übers-Nebeneinander-zum Mit- und-Füreinander“. Auch wenn engagierte Vertreter von beiden Seiten der Grenze dabei nicht aufgeben, weitere durchgreifende Verbesserungen einzufordern, führt dieses Narrativ allzu oft zu Bequemlichkeit, insbesondere auf höheren politischen Ebenen.

Nicht minder häufig wird das Brückenbauer-Motiv beansprucht, kürzlich z. B. mal wieder als Motto („Wir bauen Brücken“) für den Deutschen Tag der deutschen Nordschleswiger 2025. Doch was nützen die schönsten Brücken, wenn sie schlecht angebunden sind? Schlimmstenfalls werden sie zu „Sodabrücken“ ohne nachhaltigen Verkehrswert - wie so viele kleine, meist punktuelle Projekte und erst recht die vielen schönen Reden. Aber auch funktionierende gute Brücken haben meist keine Aufenthaltsqualität, erfordern



Abb. 6 Beispiel für punktuelle grenzüberschreitenden Projekte: „Blumen bauen Brücken“, hier die „Erzählterrasse“ mit zweisprachiger Informationstafel, unscheinbar platziert hinter Parkstreifen, „Genforeningshave“ (hinten) und Folkehjem (rechts)

hohe Instandhaltungskosten oder müssen nach recht kurzer Zeit wieder ersetzt werden. Am schlimmsten finde ich an diesem Brückenbauer-Motiv allerdings, dass damit suggeriert wird, dass es tiefe natürliche Hindernisse zwischen Menschen verschiedener Kulturen gibt, die nur durch mühsamen Brückenbau überwunden werden können. Diese Vorstellung ist nicht nur unsinnig, sondern gefährlich. Wenn man technisch anspruchsvolle, genau durchkalkulierte Bauten als Verbindungssymbole bemühen muss, zeugt dies von einer Grenze nicht nur in den Köpfen, sondern auch in den Herzen und im Bauchgefühl.

Warum fällt es uns so schwer, im menschlichen Gegenüber zunächst nicht einfach den möglichen Partner und Weggefährten oder zumindest Nachbarn zu sehen? Warum hört das Sortieren in „Wir“ und „Die“, geordnet nach nationalen Kategorien und anderen Äußerlichkeiten nie

auf? Warum gehen wir nicht einfach unvoreingenommen aufeinander zu und zeigen offen und einfach unsere vielen guten Seiten? Um es drastisch auszudrücken: Wenn wir lediglich Brücken bauen, ohne eigene Selbstgerechtigkeit, Besitzstandswahrung und Bedenkenträgerei zu überwinden, kommen wir nicht weiter. Dies gilt erst recht, wenn man die Brücken nur bei politischer Schönwetterlage benutzt und an den Brückenköpfen auch noch Grenzkontrollen stattfinden.

Was ist heute wichtig?

Wir können nicht dabeibleiben, immer nur die alten Geschichten zu wiederholen. Für die jüngeren Generationen sind andere Dinge viel wichtiger. Die Geschichte ist längst weitergegangen, ein Hauptproblem ist geblieben: Die Region beiderseits der Grenze wird als Randgebiet wahrgenommen. Die Wirtschaftskraft ist unterdurch-

schnittlich. Junge Menschen wandern in die urbanen Zentren ab. Dies sind meist die Großstädte im eigenen Nationalstaat, wobei die in dieser Hinsicht flexibleren jungen Leute aus den Minderheiten mehrheitlich die dänischen Hochschulstandorte aufsuchen. Kurz vor Vollendung dieses Beitrags hat der aus regionalen Folketingsabgeordneten, Kommunalpolitikern, Vertretern der regionalen Wirtschaft und von örtlichen Bildungseinrichtungen bestehende regionale Entwicklungsrat für Nordschleswig (UdviklingsRåd Sønderjylland) erneut die sich weiter verschärfende strukturelle Benachteiligung der Region festgestellt und zu mehr staatlichen Investitionen und engerer Zusammenarbeit mit den deutschen Nachbarn aufgefordert.¹⁷

„So kommt zur Grenze
in den Köpfen noch die
Grenze in den Füßen.“

So kommt zur Grenze in den Köpfen noch die Grenze in den Füßen. Nach wie vor vermag es die Region nicht, über die Grenze hinweg mit einer Stimme zu sprechen und gemeinsame Interessen zu formulieren. Stattdessen dominiert trotz aller Lippenbekenntnisse immer noch Konkurrenzdenken die Politik.¹⁸ Besonders deutlich wird dies bei den Diskussionen über den Grenzhandel. Auch wenn die Kritik berechtigt ist, dass die Grenzhandelsgeschäfte auf deutscher Seite immer noch dänische Getränke als Exportware pfandfrei an Endverbraucher verkaufen dürfen:¹⁹ Es ist zu einfach, den Grenzhandel für die Misere des Einzelhan-



Abb. 7 Werbung in einem Apenrader Supermarkt mit Betonung des dänischen Kaufmanns und der Lage „auf der richtigen Seite der Grenze“ (2023)

dels nördlich der Grenze verantwortlich zu machen. Eine im offiziellen Genforeningsbuch zitierte Studie des dänischen Einzelhandelsverbandes will uns vermitteln, dass in ganz Dänemark zur Zeit der Grenzschließung während der Corona-Pandemie 2020/21 die Umsätze der Händler in ganz Dänemark gestiegen seien, und zwar umso stärker, je näher die Region an der deutschen Grenze liegen würde.²⁰ Die Grenzschließung als Konjunkturbüchse? Es gibt also auch noch eine Grenze in den Geldbörsen!

„Das, was die Menschen voneinander trennt, ist gering im Vergleich zu dem, was sie einen könnte“, so hat es der isländische Literatur-Nobelpreisträger Halldór Laxness treffend auf den Punkt gebracht. Schon immer haben Menschen mit verschiedenen kulturellen Hintergründen,

Sprachen, Ressourcen, Glaubensrichtungen usw. friedlich miteinander gelebt und gehandelt. Problematisch wurde es erst, wenn es um Machtfragen ging und eine Gruppe – und zwar in der Regel eine kleine, aber eben ressourcenmächtige Gruppe – die politisch-ökonomisch-moralische Vorherrschaft beanspruchte, den anderen ihre Ideen aufzwang und missionierte. Meist erst dann wurde sich auch die andere Gruppe ihrer vermeintlichen Einzigartigkeit bewusst und suchte ihrerseits nach Abgrenzungen – und Machtvorteilen. Der im 19. Jahrhundert aufgekommene und bis heute nachwirkende deutsch-dänische Gegensatz in der jahrhundertlang zusammengehörigen Region Schleswig ist hierfür ein Musterbeispiel.

Allerdings muss man sich die Frage stellen, ob der eigentlich völlig natürliche Wunsch, dass die allseitigen Verbindungen über die Grenze fließend sein sollen, tatsächlich mehrheitsfähig ist. Die Selbstzufriedenheit mit dem Narrativ der deutsch-dänischen Konfliktüberwindung einerseits, die von Ausnahmen abgesehen geringe Aktivität zugunsten von mehr grenzüberschreitender Zusammenarbeit bei gleichzeitiger zunehmender Nationalisierung andererseits sprechen leider eine andere Sprache.

Minderheiten und die Schnittmengen-Identität

Zur Besonderheit unserer Region zählt, dass die Minderheiten und ihre Einrichtungen auch für Familien attraktiv sind, die zuvor keine Bindung zu ihnen bzw. zur „jeweils anderen Nation“ gehabt haben. Der bekannte Minderheitenforscher, Historiker und Gründungsrektor der A.P. Møller-

Skolen in Schleswig, Jørgen Kühl, hat vor einigen Jahren die Zusammensetzung seiner Schülerschaft untersucht. Dabei musste er feststellen, dass 90% in erster Linie deutschsprachig sind.²¹ Viele sind erst in der ersten oder zweiten Generation Teil der dänischen Minderheit und haben eigentlich keine oder nur wenige dänische Wurzeln in der Familie.²² Bei den deutschen Nordschleswiger*innen gibt es dieses Phänomen auch, wenn auch in einem weit geringeren Maß. Dafür hat dort der Anteil von Zugezogenen aus vielen Teilen Deutschlands zugenommen. In internen Diskussionen kursiert mitunter der Begriff „EVU“ (Eine*r von uns), mit welchem „geborene“ Angehörige selbst von vor langer Zeit zugezogenen Mitgliedern unterschieden werden.²³ Aber muss dieser Zuwachs „von außen“ ein Problem sein? Solange man sich auf gemeinsame Standards und Werte verständigen kann, sicherlich nicht! Umso wichtiger ist es, dass die Minderheiten klare, aber nicht ausgrenzende Orientierungsmarken zeigen.

„Zusammensetzung von Minderheiten und Mehrheiten ist heterogen“

Die Zusammensetzung der Minderheiten ist sehr heterogen. Doch das gilt auch für die Mehrheitsbevölkerungen. Ist es nach dieser Logik an der Zeit, auf die Minderheiten zu verzichten? Ganz im Gegenteil! Manche sehen in den vom norwegischen Soziologen Thomas Hylland Eriksen formulierten Begriffen der Bindestrich- oder der kreolischen Identität we-

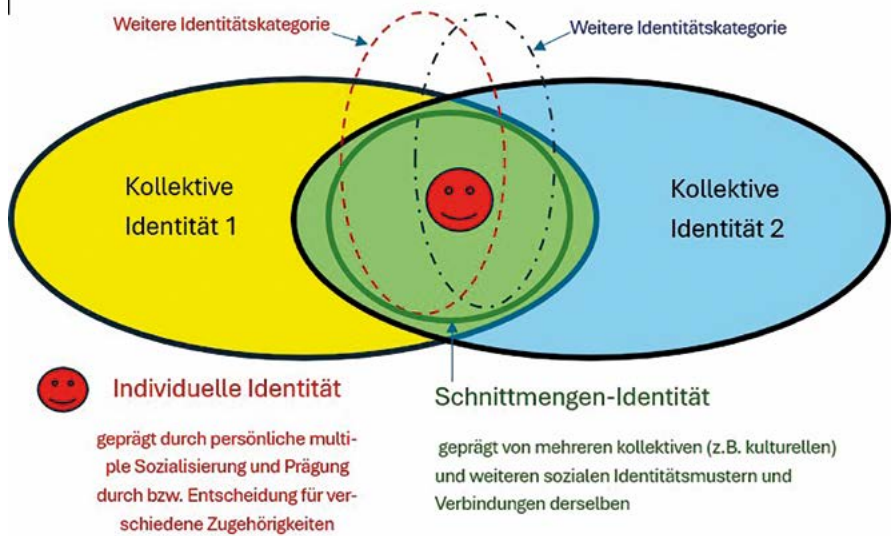


Abb. 8 Vielfältige Schnittmengen-Identität (Modell des Verfassers)

sentliche Anknüpfungspunkte für das Verständnis der Minderheiten, die sich eben nicht als monolithische nationale Gruppe definieren.

Vielleicht passt ein anderes Bild hier besser: Ich erinnere mich, als in meiner Grundschulzeit im Mathematikunterricht das Thema Mengenlehre anstand und wir zwei geschlossene Kreise mit Kindern mit gelben Pullovern bzw. mit blauen Hosen bildeten.²⁴ Doch was war mit dem Schüler, auf den beides zutraf? Mit gespreizten Beinen in beiden Gruppen zu stehen (= Brücke?) war unbequem und nicht das gesuchte Resultat. Erst recht führte das Hin- und Herspringen zwischen beiden Mengen (=Bindestrich?) nicht zum Ziel, schon gar nicht das Bedecken des einen Kleidungsstücks (=Assimilation?). Erst die Veränderung der Grenzen, die übereinander gezogen wurden, brachte die Lösung: So konnte der Schüler, der zu beiden Gruppen passte, bequem auf seinem Platz bleiben und sich in der Schnittmenge zu 100% beiden Mengen zugehörig fühlen.

Dieses kleine Experiment veranschaulicht deutlich, wo das eigentliche Problem liegt: Nicht der Mensch, der in seiner individuellen Vielfarbigkeit von vielen kulturellen Einflüssen geprägt wird, ist das Problem, sondern die Abgrenzung - also der Versuch, Menschen in klar voneinander zu unterscheidende, unverbundene Gruppen aufzuteilen. Mit durchlässigen und überlappbaren Grenzen hingegen wird nicht nur die Identitätsbildung vielschichtiger und flexibler, sondern der Mensch steht auf einer soliden Grundlage. Die Schnittmenge erlaubt zudem, weitere Identitätsmuster mit einzubeziehen, wie auch die Schnittmenge selbst als eigenständige Identitätsgröße wahrgenommen werden kann.

An dieser Stelle sehen wir, dass die Minderheiten nicht nur keineswegs als vermeintliches Relikt von gestern einer nachhaltigen Gesellschaftsordnung im Weg stehen, sondern erst recht den Weg nach morgen aufzeigen. Gerade sie leben eine solche „Schnittmengen-Identität“

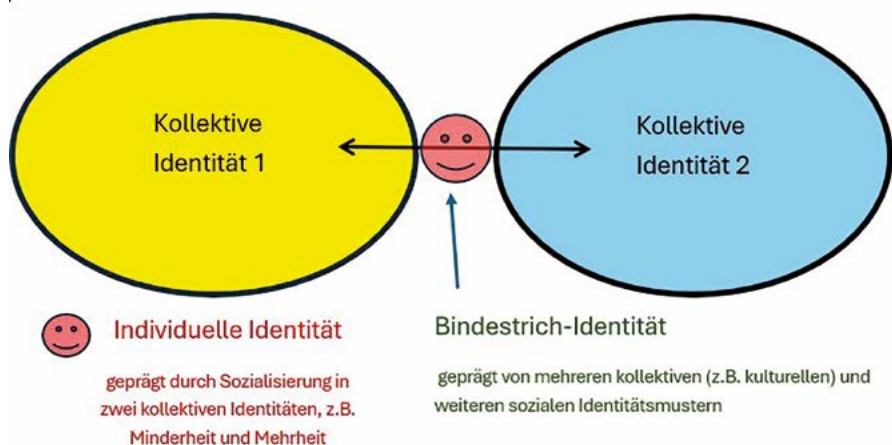


Abb. 9 Bindestrich-Identität, hier im Sinne des Wechsels zwischen zwei Identitäten in verschiedenen Arenen (Modell des Verfassers, inspiriert von Thomas Hylland Eriksens Begriffsbestimmung)

mit einer soliden Grundlage, flexiblen bis offenen Abgrenzungen, vollwertiger Zugehörigkeit zu mehreren Identitätsmustern und ebenso vollwertiger Eigenständigkeit. Noch passender ist übrigens das dänische Pendant für „Schnittmenge“, nämlich „fællesmængde“, also „gemeinsame Menge“.

Jørgen Kühl hat bereits vor einigen Jahren den Begriff „postnational“ in die Diskussion eingebracht, um jene Angehörigen der dänischen Minderheit zu charakterisieren, die ihr Bekenntnis oder zumindest jenes für ihre Kinder weit mehr aus „praktischen, pragmatischen und eigeninteressierten Gründen“ statt aufgrund einer eindeutigen nationalen Identifikation gewählt haben; er sieht in ihnen eine „post-nationale Lebensanschauungs-Minderheit in der Minderheit“.²⁵ Doch auch die junge Generation mit tiefen Wurzeln in der jeweiligen Minderheit verändert sich und sieht keine Notwendigkeit zu scharfen Abgrenzungen, um die eigene besondere Identität zu pflegen - auch nicht nach einem Wegzug aus der Region. Dem Begriff

des „Post-Nationalen“ möchte ich hier das „Cum-Nationale“ als Bezeichnung für die umfassende Schnittmengen-Identität zur Seite stellen. In dieser ist das Nationale erhalten, aber eingebettet in andere Identitätskategorien.

Diese Sprachbilder erscheinen mir weitaus geeigneter als die genannten Begriffe der „kreolischen“, „hybriden“ oder „Bindestrich“-Identität. Letzterer unterstellt, dass es zwei deutlich getrennte Kulturen gibt, die man individuell mit einem Bindestrich verbinden muss; man würde demnach je nach Situation mal in der einen, mal in der anderen Identität leben und somit als Persönlichkeit gespalten sein.²⁶ „Kreolisch“ verbinde ich in erster Linie mit Kulturen in postkolonialen Gesellschaften (v. a. in der Karibik), in welcher z. B. die Kolonial- und Staatssprache mit Elementen aus heimischen und weiteren hinzugekommenen (z. B. jenen der als Sklaven verschleppten Vorfahren) Sprach- und Kulturelementen vermengt wird. Inwieweit diese selten einheitlich de-

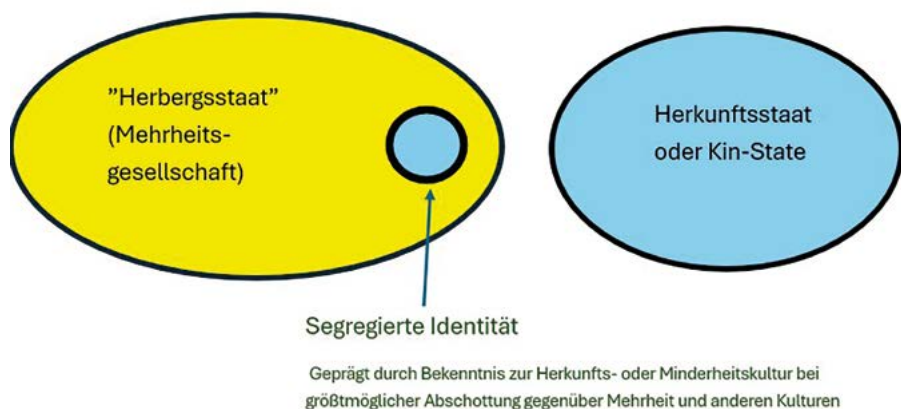


Abb. 10 Segregierte Identität (Modell des Verfassers, inspiriert von Thomas Hylland Eriksens Begriff der „reinen“ Identität)

finierten Kreolsprachen und -kulturen als Vergleich für die Region Schleswig taugen, sei dahingestellt. Immerhin zeigt er, dass Kultur und Identität dynamisch sind.

Kultur und Identität sind dynamisch

Der Begriff „hybrid“ stammt aus der Biologie und bezeichnet Kreuzungen zwischen sicher voneinander zu unterscheidenden Arten. Dem entsprechend wird mit Elementen aus beiden etwas Neues geschaffen.²⁷ Allerdings ist die Übertragung von naturwissenschaftlichen²⁸ und insbesondere biologischen Begriffen auf sozialwissenschaftliche Fragestellungen immer problematisch und sollte, wenn überhaupt, nur mit äußerster Vorsicht gehandhabt haben. Noch unpassender ist es aber, wenn als Gegenstück zu diesen komplexen Identitätsmustern der Begriff der „reinen Identität“ entgegengestellt wird.²⁹ Diesen hat Thomas Hylland Eriksen ur-

sprünglich ausgesprochen kritisch auf sich scharf abgrenzende Gruppen ohne Offenheit für ihr Umfeld und ohne Integrationswillen bezogen. Allein deshalb wäre eine breite Verwendung dieses Begriffs verfehlt. Noch gravierender ist, dass er allzu leicht unterstellen kann, dass klar definierte nationale Identitäten die Regel sind und am Anfang der Identitätsbildung stehen und sich erst auf deren Grundlage „Mischformen“ bilden, die folglich nicht „rein“ sein können. Angemessener wäre hierfür der Begriff einer segregierten oder monokulturellen Identität.

Man kann übrigens gerade junge Minderheitenangehörige ernsthaft mit der Frage beleidigen, zu welchem Anteil sie sich der einen oder der anderen nationalen Kultur zugehörig fühlen. Wenn dann die Antwort kommt, dass man sich 100% deutsch und zu 100% dänisch fühle – und erst recht zu 100 % nord- oder südschleswigsch – mag dies zunächst verblüffend wirken. Aber das ist es nicht, denn Identitätsbildung ist kein Rechenspiel. Selbstverständlich kann man sich voll und ganz



Abb. 11 Teilnehmende des gemeinsamen Identitätsprojekts von deutsch-nordschleswigschen, dänisch-süd-schleswigschen und färöischen Oberstufenschüler*innen am Deutschen Gymnasium in Apenrade⁴¹

zu der Volksgruppe bekennen, in der man sozialisiert worden ist, und sich gleichzeitig voll und ganz mit dem Staat identifizieren, in dem man lebt – auch wenn beide „Leitkulturen“ sich voneinander abgrenzen. Hinzu kommt die regionale und lokale Verankerung. Kurz: Persönliche und soziale Identität setzt sich aus verschiedenen Kategorien zusammen, denen man sich voll und ganz verbunden fühlen kann. Das heißt nicht, dass man nicht auch Teile derselben kritisch sehen kann. Aber man lässt sich nicht als „gespalten“ oder als „nicht vollwertig“ abkanzeln – erst recht nicht als „Mischmasch“ oder „blakkede“, wie man früher abfällig diejenigen bezeichnet hatte, die sich (aus heutiger Sicht sehr fortschrittlich und vernünftig) nicht nationalistisch vereinnahmen ließen.³⁰ Auf diese Weise zeigen Angehörige der Minderheiten, dass die Identitätsfindung und Zugehörigkeit zur Minderheit kein „Entweder-Oder und kein Teil- oder Minderwert

ist, sondern ein Sowohl-als-auch und ein Voll- und Mehrwert ist.

„Die Auseinandersetzung mit dem Wesen der eigenen Kultur ist sehr fruchtbar.“

Das soll nicht bedeuten, dass man über eine kollektive kulturelle Identität nicht diskutieren kann. Ganz im Gegenteil: Die Auseinandersetzung mit dem Wesen der eigenen Kultur ist sehr fruchtbar, gerade im Spannungsfeld zwischen Bewahrung von Traditionen und notwendiger Erneuerung. Entscheidend ist, dass man sie nicht verabsolutiert und sie nicht in einen Zustand zurückfahren will, den es so ohnehin nie in der Wirklichkeit, sondern nur in (national-) romantisierenden Fantasien gegeben hat. Allerdings wird manchmal auch bei uns krampfhaft nach Unter-

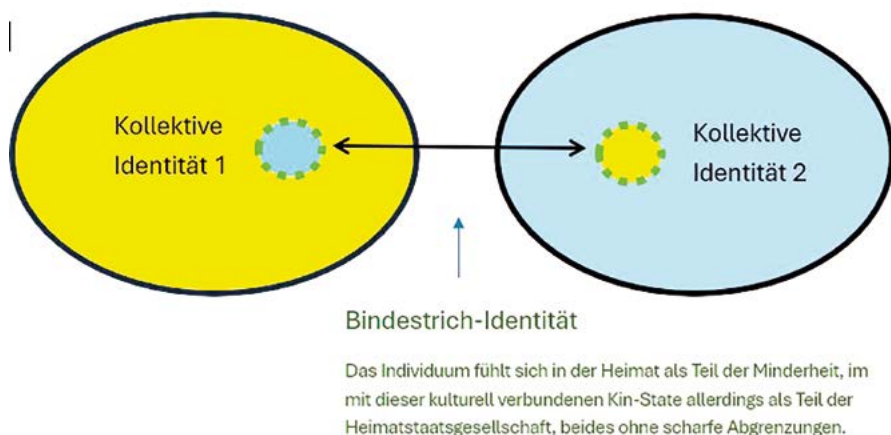


Abb. 12 „Deutsch in Dänemark, Dänisch in Deutschland“ – Gefühl des Andersseins als Minderheitenangehörige auch im Kin-State (Modell des Verfassers)

schieden gesucht, was bei Kategorien wie Deutsch und Dänisch, die einander gar nicht so fremd sind, nicht immer einfach ist. Man sucht so die Bestätigung der eigenen nationalen Identität in Abgrenzung zu Menschen aus anderen Kulturkreisen und lauert auf Bestätigung von Vorurteilen. Dabei kann gerade der Austausch mit Menschen, zu deren Identität z.B. eine andere Herkunft gehört, für die Bildung und Festigung der eigenen Identität nur nützlich sein.

Bei der Debatte um den Status der schleswigschen Minderheiten wird meist ein wesentlicher Aspekt übersehen: Der deutsche und der dänische Nationalstaat waren bei der Grenzziehung 1920 gerade ein halbes Jahrhundert alt. Seither ist also doppelt so viel Zeit vergangen wie in jenen Jahrzehnten der Etablierung des Nationalstaats ab 1864 bzw. 1871. Deshalb erscheint es absurd, wenn man die heutigen Minderheiten und ihre Angehörigen – und erst recht die Frage, ab wann man als zugehörig gelten darf – an der Lage von 1920 festmacht und als „echte“ autochthone

und erhaltenswerte Minderheit nur diejenigen ansieht, die ihre Zugehörigkeit über Jahrzehnte nachweisen können und sich nur zur Nationalität des Kin-States bekennt. Dies gilt umso mehr, da sich Staat und Gesellschaft in den letzten Jahrzehnten noch schneller gewandelt haben als in der Zeit bis 1920. Dieses romantisierte Bild hilft uns bei den Fragen, die für die kollektive Identität der Minderheit heute wichtig sind, nicht weiter. Nicht selten erleben gerade junge Angehörige der Grenzland-Minderheiten, dass sie sich in Deutschland Dänisch und in Dänemark Deutsch fühlen, etwa wenn sie auch in ihrem Kin-State auf Unkenntnis stoßen oder sich Stereotypen ausgesetzt sehen oder wenn ihnen selbst Unterschiede zwischen ihrem eigenen Minderheitenleben und der Realität im Kin-State bewusst wird. Dies zeigt einmal mehr, wie dynamisch Minderheitenidentität heute sein kann.

Auch wenn autochthone Minderheiten und Menschen mit Migrationshintergrund verschiedene Größen sind, lässt sich doch einiges aus dem heutigen Selbstverständ-

nis der alten Minderheiten für die Integration im Allgemeinen ableiten. Für die schleswigschen Minderheiten gilt, noch weiter zunehmend in den jüngeren Generationen, dass man sich nicht von der Mehrheit ausgrenzt und die Umgebungskultur als selbstverständlichen Teil der eigenen Identität wahrnimmt. Gerade diese von manchen Zeitgenossen oft naserümpfend zur Kenntnis genommene Mehrströmigkeit kann bei der Integration von Menschen mit einem anderen Hintergrund außerhalb der Region eine große Hilfe sein. Denn das Problem sind nicht die Minderheiten an sich, sondern die Vorstellungen von einer homogenen monokulturellen Nation. Eine solche hat es nirgendwo jemals gegeben und es wird sie auch niemals geben können, auch wenn man gerne zum Beispiel von einer bestimmten deutschen Kultur oder dänischen Kultur redet. Auch diese sind keine Monolithen, sondern vielfältige Identitätskategorien mit weit mehr Anknüpfungs- als Abgrenzungsmöglichkeiten.

„Die kulturelle und soziale Wertegrundlage im Land kann dadurch nur gestärkt werden.“

Man muss begreifen, dass Menschen mit Migrationshintergrund selbst bei völliger Assimilierung niemals ganz von Ihrem Ursprung abkommen können.³¹ Herkunft lässt sich nicht verleugnen. Umso wichtiger ist es, dass allen Menschen zugestanden wird, sich zu allen Facetten ihrer Identität zu bekennen, ohne sich dafür rechtfertigen

zu müssen. Dann fällt ihnen die Integration in ein anderes Mehrheitsumfeld leichter, und umgekehrt wird die Mehrheit die kulturelle Zusatzqualifikation der Minderheit als Bereicherung sehen. Die kulturelle und soziale Wertegrundlage im Land kann dadurch nur gestärkt werden.

Ein Problem für alle Minderheiten-Gruppen ist die zunehmende Verrohung der öffentlichen Debattenkultur, insbesondere durch die Nutzung digitaler Netzwerke, welche als „soziale Medien“ zwar viele neue Wege zur Teilnahme an öffentlichen Diskussionen und für die Verbreitung von Informationen gerade auch von Minderheitengruppen ermöglicht haben, andererseits aber durch die kaum mögliche Kontrolle, die wirtschaftliche Macht der Eigentümer und die Veröffentlichungsmöglichkeit unter Pseudonymen viele Nutzer zu unsachlicher, beleidigender und gewalttätiger Sprache animiert haben. Rücksichtnahme auf Minderheiten wird als „Wokeness“³² und „Cancel Culture“ verunglimpft. Manche Zeitgenossen meinen, dass es ihre Freiheit einschränke, wenn sie für den Gebrauch früher gewohnter diskriminierender Äußerungen Kritik einstecken müssen. Wenn sich die Betroffenen gegen Herabwürdigungen wehren oder auch nur unbequeme Wahrheiten äußern, werden sie als Gegner wahrgenommen. Es ist erschreckend, welche Ausmaße der Hass auf Frauen, LGBTQI+ Personen, Umweltschützer, Angehörige religiöser Minderheiten, Menschen in Not und eben Menschen, die allein schon aufgrund von Äußerlichkeiten nicht in das scheinbar vertraute Stadtbild passen, angenommen hat. Es wundert nicht, dass dies auch Angehörige der autochthonen Minderheiten betreffen kann.

Diskriminierung ist nie und durch nichts zu rechtfertigen!

An dieser Stelle erscheint es besonders schlimm, dass Minderheitenpolitik immer noch hauptsächlich als Schönwetterpolitik wahrgenommen wird. Wenn es um konkrete Verpflichtungen geht, wird es sehr schnell schwammig und unkonkret, wie es beispielsweise die Ablehnung der Bürgerinitiative Minority SafePack durch die EU-Kommission und den Europäischen Gerichtshof oder die Stellungnahme des dänischen Kulturministers zum Stand der Umsetzung der Europäischen Minderheitencharta 2025 gezeigt hat.³³ Dass die Grenzland- und Minderheitenpolitik nicht vollends zum Stillstand kommt, ist – neben den nimmermüden Vertretern der Minderheiten selbst – in erster Linie einigen Persönlichkeiten aus Politik und Gesellschaft zu verdanken, die auch gegen Widerstände, Trägheit und Frustration alles in ihrer Macht Stehende dafür unternehmen. Als ein Beispiel sei der sozialdemokratische Folketingsabgeordnete Jesper Petersen genannt, der als Vorsitzender des Kontaktausschusses für die deutsche Minderheit die Kooperationspartner im Bund beharrlich und erfolgreich an ihren Teil der Verpflichtungen erinnerte, sodass bis 2030 Bundesmittel für den überfälligen Neubau des maroden Schülerwohnheims am Deutschen Gymnasium in Apenrade fließen werden.³⁴ Es bleibt dennoch ein Ungleichgewicht zu Lasten der dänischen Seite bei der finanziellen Absicherung der Minderheiten.

Die Minderheiten sind ein wesentlicher Teil der Menschen, welche die auseinanderdriftende Grenzregion überhaupt zusammenhalten. Minderheiten sind Vor-

reiter für die bunte Wirklichkeit und gerade deswegen wichtig. Dies gilt erst recht für kleine Gruppen ohne „Kin-State“ wie die Friesen oder die Sinti und Roma, damit deren einzigartige Kulturelemente nicht verschwinden und als identitätsstiftende Besonderheit der Region verloren gehen. Die Minderheiten sind nach der nationalstaatlichen Teilung Schleswigs 1920 nicht „wie Tau in der Sonne“ verschwunden, sondern halten vital und besonnen die Region lebendig. Wir tun gut daran, sie und ihre Einrichtungen als Besonderheit und Standortvorteil unserer Region zu bewahren, zu pflegen und weiter auszubauen.

„Fraglos ist dies auch
ein Zeichen der
Verunsicherung in einer
sich wandelnden Welt.“

Dies ist in einer Zeit umso wichtiger, in welcher die Politik der Nationalstaaten wieder vermehrt auf Stärkung der nationalen Kultur setzt. Man denke nur an das neue dänische Flaggengesetz oder die in Bayern geplante Hymnenpflicht für Schulabschlussveranstaltungen. Fraglos ist dies auch ein Zeichen der Verunsicherung in einer sich wandelnden Welt, wie es schon beim Nation Building im 19. Jahrhundert gewesen ist. Nationalmuseen und Kulturkanons versuchen, ein bestimmtes Bild zu konservieren, das aber auch nur eine bestimmte Definition dieser Nation zur Grundlage hat und sie in die ältere Geschichte hineinprojiziert.³⁵



Abb.13 Solidarität mit Grönland: Nationalflagge „Erfalasorput“ am früheren ADS-Gebäude vor der Flensburger Marienkirche (März 2026)

Die Region, Europa und die Welt

Gerade an den Grenzen seiner Mitgliedsstaaten sollte Europa zusammenwachsen, und für unsere Region schienen die Zeichen um 2000 besonders günstig zu stehen. Doch von einem „Europa der Regionen“, was gerade für Grenzgebiete neue Perspektiven bieten würde, spricht kaum noch jemand. Ganz im Gegenteil: Nationale Interessen (was immer das sein mag) stehen im Vordergrund. Migration wurde in der öffentlichen Debatte gerade in Wahlkampfzeiten immer wieder zum allergrößten Problem stilisiert, wie wir es gerade vor der Bundestagswahl 2025 und der Folketingswahl 2026 erlebt haben. Es wird noch stärker in „wir“ und „die“ unterschieden.

Die gemeinsamen europäischen Erungenschaften werden als selbstverständlich angenommen. Aber wenn etwas nicht wie gewünscht funktioniert, ist gleich ganz Europa schuld, dieses „bürokratische Monster“ in Brüssel, oder wie es Pia Kjærsgaard (Dansk Folkeparti) in ihrer Zeit als Folketingspräsidentin einmal aussprach: ein „Rattennest“.³⁶ Dabei wird allerdings nicht unterschieden, an welcher Stelle das Problem liegt. Bei aller oft berechtigter Kritik an manchen EU-Strukturen, an der Macht der EU-Kommission u. a. als alleinige Trägerin von Gesetzesinitiativen oder an den oft langwierigen Beschlussprozessen im Parlament wird oft übersehen, dass der größte Hemmschuh meist beim Europäischen Rat zu suchen ist. Dieser hat bei den großen Entscheidungen (z. B. beim EU-Haushalt) das erste und das letzte Wort, wobei die Nationalstaaten allzu oft ihre Eigeninteressen vor das gemeinsame Wohl stellen. Dass in jüngster Zeit wichtige Kompetenzen wie bei der Kohäsions- und Strukturpolitik wieder an die Nationalstaaten abgegeben werden sollen, ist für alle innerhalb ihrer Staaten strukturell benachteiligten Regionen eine schlechte Nachricht - nicht zuletzt für Grenzregionen und Regionen mit autochthonen Minderheiten!

Ironischerweise bieten ausgerechnet die aktuellen internationalen Krisen eine neue Chance für das Zusammenwachsen Europas. Trotz vieler unterschiedlicher Interessen überwiegen die gemeinsamen Interessen in puncto Wirtschaft, Umwelt und vor allem Sicherheit. Hatte Mette Frederiksen bei ihren Antrittsreden als EU-Ratspräsidentin 2026 ein starkes Dänemark betont und die Forderung nach europäischer

Aufrüstung und harter Migrationspolitik in den Vordergrund gestellt,³⁷ hat sie angesichts der Drohungen des US-Präsidenten Donald Trump zu seinen Ansprüchen auf Grönland und der möglichen Schwächung der NATO mehr Nähe zu den europäischen Partnern gesucht. Überhaupt haben viele die Bedeutung der europäischen Einigung immer noch nicht begriffen.

Der bereits mit der Gründung der Montanunion 1951 einsetzende Prozess der friedlichen Zusammenarbeit, welcher in den Folgejahrzehnten das westliche Europa erfasste und der sich nach dem Ende des Kalten Krieges als realistische Vision auf das östliche Europa übertrug, hat eine in der Geschichte Europas beispiellos lange Zeit des Friedens und zuvor unbekannten Wohlstand für breite Bevölkerungsschichten geschaffen. Gerade in unserer Region, die im Mittelalter und v. a. im 17. Jahrhundert von Konflikten rivalisierender Herrscher betroffen war, ab Mitte des 19. Jahrhunderts durch Nationalismus zerrissen wurde und zuletzt beide Weltkriege miterleben musste, sollte man auf diesen schützenden Rahmen besonderen Wert legen.

Wie geht es weiter?

Ich habe mich in all meinen Grenzänger-Beiträgen darum bemüht, bei aller Kritik an den Zuständen und Entwicklungen vor Ort optimistisch zu bleiben und auf Lösungswege hinzuweisen. Dies möchte ich auch heute tun. Aber ich muss zugeben, dass mir dies schwerer fällt als vor 25 Jahren. Es lag damals außerhalb meiner Vorstellungskraft, dass der Nationalismus stärker sein würde als je zuvor, dass

Machtpolitik und Krieg wieder den Gang der Welt bestimmen und dass wesentliche Probleme im Zusammenleben auf der Erde wie Menschenrechte, Gleichberechtigung, soziale Ungleichheit und vor allem Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz nach wie vor am Rande stehen und immer noch als Schönwetter-Politik oder reiner Idealismus, ja sogar als bloße Ideologie behandelt werden.

Angesichts der immensen, von ihm angerichteten Schäden und seiner Unfähigkeit, tragfähige Antworten auf die genannten globalen und lokalen Probleme zu bieten, muss die Zählebigkeit des Nationalismus verwundern. Ohne Nationalismus hätte es den Ersten und den Zweiten Weltkrieg nicht gegeben, auch nicht den zur deutschen Reichsgründung führenden Krieg von 1870/71, und erst recht nicht die Urkatastrophe der schleswigschen Region, den sich in drei Phasen von März 1848 bis November 1850 austobenden, wahlweise als „Erhebung“ oder „Oprør“ bezeichneten Bürgerkrieg um das Herzogtum Schleswig und den folgenden Krieg von 1864. Und dies sind nur die Kriege, die unsere Region betroffen haben – ein winziger Anteil angesichts von Kriegen in aller Welt, bei denen Nationalismus ein entscheidender Faktor war (und es immer noch ist).³⁸

Die „Urkatastrophe“
der schleswigschen Region:
Der Bürgerkrieg
1848/50

Wie erwähnt haben die Minderheiten bei uns den Nationalismus längst überwunden und stehen heute für das Vielschichtige. Das ist die große Chance für die Weiterentwicklung des „schleswigschen Modells“. Hier können wir unsere Vorteile ausspielen: alteingesessene, stabile, gewachsene und sich weiter entwickelnde Minderheiten auf beiden Seiten der Grenze, attraktiv für Menschen ohne bisherige Verbindung, mit Vielfalt in sich; zudem eine inzwischen lange Tradition der Zusammenarbeit, hoher Wohlstand in der Gesellschaft, ein grundsätzliches gegenseitiges politisches Wohlwollen und ein guter Ruf.

Ziel jeder Identitätspolitik muss es sein, den jungen Leuten Selbstbewusstsein und Selbstvertrauen zu geben. Wer in seiner Identität unsicher ist, ist leichter anfällig für scheinbar einfache Lösungen. Braucht man also klare und verständliche Identitätsmuster, an denen man sich festhalten kann? Zeigt nicht gerade die Überforderung mit dem Thema Migration, das seit den 1990er Jahren ein dominierendes Thema in Medien und politischer Debatte ist, dass Identitätsverwirrung Ängste und Bedrohungsgefühle auslösen kann? In der Tat! Und gerade deswegen braucht man positive Identitätspolitik! Niemand soll sich abgehängt oder ausgeschlossen fühlen! Auch für Immigranten aller Façon kann diese Entwicklung ein Schlüssel für eine pluralistische Integration ohne Identitätskrise sein, wie sie bei Segregation oder Assimilation zwangsläufig kommen würde.

Menschen mit einem anderen Habitus als die eigene nationale Monokultur werden als Projektionsfläche für alles ge-

sehen, was einem bedrohlich vorkommt, was einen an den Verlust von Altvertrautem erinnert in einer Zeit voller schneller Veränderungen. Wenn „die anderen“ immer nur negativ dargestellt werden, Negativbeispiele verallgemeinert werden und mindestens unterschwellig auf kulturelle Unterschiede zurückgeführt werden, setzt sich dies fest, im Übrigen auch bei denjenigen, die unverschuldet mitangeklagt werden. Umso wichtiger ist es, Identitätspolitik nicht auf nationale Monokultur-Klischees zu verengen, sondern diese lebendig zu gestalten und mit klaren Demokratie-Bekennnissen und vernünftiger Sozial-, Wirtschafts-, Umwelt- und Sicherheitspolitik zu verknüpfen. Die Würde des Menschen ist unantastbar, und die höchste menschliche Ehre ist die Würde und nicht die Macht.

Den Wert der Vielfalt hat man zu spät erkannt. Zu lange hat man den monokulturellen Nationalstaat als einziges Leitbild gepflegt. Letztlich dienten auch die Verweise auf die modellhafte Minderheitenregelung mehr der Selbstbestätigung als einer aktiven Förderung der Vielfalt und Besonderheit der Region. Dies gilt noch mehr in Bezug auf das Friesische und erst recht auf die Sinti und Roma. Leider bemerken wir den Wert eines Kulturgutes oft erst, wenn der Verlust weit fortgeschritten ist. Auch alteingesessene Gruppen verändern sich im Laufe der Zeit. Sie könnten ohne Austausch nicht weiterexistieren.

Man muss sich ständig fragen, was man erhalten will und wie man dies lebendig weiterentwickeln und nicht bloß museal konservieren kann. Die deutsche und die dänische Minderheit können sich dank attraktiver Angebote und Einrichtungen wei-



Abb. 14 Beispiel für die lange gemeinsame vornationale Geschichte: Kirche der Brüdergemeine in Christiansfeld, heute Teil des UNESCO-Weltkulturerbes

terentwickeln. Schwieriger wird es beim Niederdeutschen und Friesischen, deren Anteil am öffentlichen Leben trotz vieler engagierter Bemühungen viel zu gering ist. Hier muss noch mehr unternommen werden, um die angestammten Sprachen mit ihren einzigartigen Sprachbildern, Ausdrucksformen und Bedeutungen für kulturelle Besonderheiten in Schulen, Familien, Medien usw. zu verankern und sie als Mutter- und Zweitsprachen lebendig zu halten. Leider sind hier weitere Rückgänge zu befürchten.³⁹ Zwar haben die neuen Medien auch für kleine Sprachen neuen Raum geschaffen, andererseits die Dominanz des Englischen noch weiter verstärkt. Auch in der deutsch-dänischen Kommunikation im Grenzland hört man immer häufiger Englisch.

„Wir müssen unsere Horizonte erweitern, um unsere Vorstellungskraft in Richtung Zukunft zu mobilisieren.“

Mit den in der Region üblichen Narrativen betreiben wir lediglich Gegenwartsverwaltung. Mit Geschichtsbewusstsein oder gar einem Lernen aus der Geschichte haben die ständigen Verweise auf die „Vonderfeindschaftzurfreundschaft-Vorbildregion“ jedenfalls nichts zu tun. Erst recht lassen sich davon keine Strategien für die Zukunft ableiten. Wir müssen unsere Horizonte erweitern, um unsere Vorstel-

lungskraft in Richtung Zukunft zu mobilisieren. Wir müssen erkennen wollen, was gerade für die junge Generation wirklich wichtig ist, und zwar im Dialog mit dieser. Es gilt, Visionen und Strategien zu entwickeln und dabei auch Ideen aus anderen Regionen miteinzubeziehen. Dies erreichen wir aber nicht, wenn wir uns ständig auf die immer gleichen Grenzlandmodell-Narrative zurückziehen, und erst recht nicht, wenn mit Maßnahmen von gestern wie Zäunen und Grenzkontrollen, mit Geschichtsinterpretationen von gestern wie der großen Genforeningsshow von 2020/21, mit der Abschaffung guter Jugendprojekte wie den Botschaftern des interkulturellen Dialogs („Kulturmødeambassadører“), ⁴⁰ mit dem neuen dänischen Flaggengesetz und mit nationalem Konkurrenz- und Provinzdenken wie z. B. im Umgang mit dem Grenzhandel und der Pfandordnung immer neue Rückschritte vollzogen werden. Wer zurück zu den Wurzeln will, muss graben. Dabei kann es allerdings passieren, dass man den Blick für das verliert, was im realen Leben auf der Erdoberfläche geschieht.

Was bleibt als Schlussfazit 25 Jahre nach meinem ersten GFH-Beitrag mit Beobachtungen eines Grenzgängers? Trotz mancher Fortschritte sehe ich nicht, dass

die Region sich grenzüberschreitend weiterentwickelt hat. Zwar gibt es viele persönliche und wirtschaftliche Verbindungen und viele engagierte Kräfte, aber sie sind nach wie vor eher die Ausnahme als die Regel. Die Rückkehr zu Nationalismus und Abschottungstendenzen auf der übergeordneten Ebene fallen auch auf die Grenzregion zurück. Eine politische Großwetterlage, in welcher schiere Großmachtpolitik wieder in den Vordergrund gerückt ist und in welcher sich die langjährige demokratische Stabilitätsgarantiemacht USA in eine unberechenbare Richtung entwickelt hat, schürt die Unsicherheit auf allen Ebenen. Europa muss enger zusammenwachsen, um zu bestehen. Ich bezweifle jedoch stark, dass man bei dieser verstärkten gemeinsamen Sicherheitspolitik die Grenzregionen als Bindeglieder im Blick hat. Selbst in unserer angeblich vorbildlichen Grenzregion ist man immer noch weit davon entfernt, sich mit vereinter Stimme für gemeinsame Forderungen einzusetzen. Die Grenze in den Köpfen liegt unverändert fest. Es gilt umso mehr, die gemeinsame Schnittmenge auch außerhalb der Minderheiten zu entdecken, zu nutzen, zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Anmerkungen

1 Das berühmte Zitat stammt aus einer längeren Replik Poul Nyrup Rasmussens auf mehrere Fragen im Zuge der Eröffnungsdebatte des Folketings am 7.10.1999 (<https://stm.dk/statsministeren/taler/statsminister-poul-nyrup-rasmussens-replik-ved-aabningsdebatten-i-folketinget-den-7-oktober-1999/> - abgerufen am 18.4.2026). Es bezieht sich insbesondere auf eine Forderung Pia Kjaersgaards, dass jugendliche Kriminelle mit ausländischem Hintergrund, selbst wenn schon die Großeltern nach Dänemark gekommen waren, im Falle des Fehlschlagens erzieherischer Maßnahmen nicht nur selbst, sondern gleich mit der ganzen Familie in das Herkunftsland abgeschoben werden sollten. Am Ende des Abschnitts zu diesem Thema sagte der Regierungschef: „For der ligger jo også i Dansk Folkepartis politik et forsøg på at bygge frygt og had op i den danske befolkning. En politik som er udansk, uacceptabel og fremmedfjendsk. Sådan er udlændinge ikke i Danmark. Sådan er danskerne heller ikke. Det går ud over en masse uskyldige mennesker. [...] Jeg blev spurgt af fjernsynet udenfor, om jeg synes, stemningen i denne debat havde været hadsk - det kommer an på, hvordan man ser på det: Når man diskuterer så principielle spørgsmål, som vi har diskuteret i dag om menneskesynet, om at der skulle være forskel på, hvorvidt man nu har aner tilbage fra et fremmed land, eller man ikke har, selv om man er dansk statsborger - så kan jeg godt forstå, at der bliver sagt meget barske ting heroppe fra om Dansk Folkeparti. Jeg synes, at de alle sammen var velbegrundede. Derfor siger jeg til Dansk Folkeparti: Uanset, hvor mange anstrengelser, man gør sig - set med mine øjne - stuerene, det bliver I aldrig!“ (Denn es liegt ja auch im Wesen der Politik von Dansk Folkeparti, Angst und Hass in der dänischen Bevölkerung zu schüren. Eine Politik, die un-dänisch, inakzeptabel und fremdenfeindlich ist. So sind Ausländer nicht in Dänemark. So sind auch die Dänen nicht. Dies geht zu Lasten von zahlreichen unschuldigen Menschen. [...] Ich wurde draußen vom Fernsehen gefragt, ob ich finde, dass die Stimmung in dieser Debatte hasserfüllt gewesen sei. Es kommt ganz darauf an, wie man es betrachtet: Wenn man über so grundsätzliche Fragen diskutiert, wie wir sie heute über das Menschenbild diskutiert haben, ob man Unterschiede machen sollte hinsichtlich, inwieweit man nun Vorfahren aus einem fremden Land hat oder man sie nicht hat, selbst wenn man dänischer Staatsbürger ist – dann kann ich gut verstehen, dass von hier aus ziemlich barsche Dinge über Dansk Folkeparti gesagt worden sind. Ich finde, dass sie alle wohlbegründet waren. Deshalb sage ich zu Dansk Folkeparti: Gleichgültig, wie viele Anstrengungen man unternimmt – in meinen Augen: Stubenrein werdet Ihr nie!“)

2 Frihedspartiet aflyste aftale med Kjaersgaard, DR 10.8.2000, <https://www.dr.dk/nyheder/indland/frihedspartiet-aflyste-aftale-med-pia-kjaersgaard> (abgerufen am 18.4.2026). Damals sorgte die plötzliche kurzfristige Absage des Besuchs der bereits in Wien eingetroffenen DF-Delegation mit Parteichefin Pia Kjaersgaard, ihrem Stellvertreter Kristian Thulesen Dahl, Pressesprecher Søren Espersen und Vorstandsmitglied Mogens Camre durch die FPÖ für internationale Aufmerksamkeit. Kjaersgaard meinte, dass die FPÖ politisch unter Druck gesetzt worden sei.

3 So arbeiten beide Parteien im Europa-Parlament in der aktuell „Patrioten für Europa“ genannten Fraktion zusammen, u.a. mit Marine Le Pens „Rassemblement National“, Viktor Orbáns „Fidesz“, Matteo Salvinis „Lega“ und Geert Wilders‘ „Partij voor de Vrijheid“. In einem aktuellen Interview im Nordschleswiger (Walter Turnowsky: Trotz neugeborener Tochter und zweier Folketingsmandate: Das Ehepaar Kofod bleibt in Nordschleswig, Der Nordschleswiger, 3.5.2026, <https://www.nordschleswiger.dk/daenemark/>

trotz-neugeborener-tochter-und-zweier-folketingsmandate-das-ehepaar-kofod-bleibt-in-nordschleswig/3424229 (abgerufen am 4.5.2026), hebt DF-Vize und Fraktionssprecher im Folketing Peter Kofod sogar hervor: „Es mag überraschen, aber die Dänische Volkspartei ist meiner Meinung nach die Partei, die am besten international zusammenarbeitet.“ Auch mit „Teilen der AfD“ habe er gute Kontakte und würde in Deutschland „mit hundertprozentiger Sicherheit die AfD wählen“.

4 Der Begriff ist bewusst breit gefasst und verweist darauf, dass es neben der wertepolitischen auch eine verteilungspolitische Links-Rechts-Skala mit anderen Prioritäten gibt. An dieser Stelle ist nicht genug Platz für eine Diskussion über Zuordnungen wie „nationalkonservativ“, „rechtspopulistisch“, „rechtsradikal“ usw.

5 GFH 3/2001, S. 189-208. Kurz darauf erschien der Beitrag auf Dänisch unter dem Titel „Grænsen i vore hoveder“, Grænseforeningens Årbog 2002, S. 70-93. Unter diesem Titel wurde auch ein am 10.12.2002 gemachtes Interview mit Flemming Nielsen am 22. und 23.1.2003 auf DR Radio Syd gesendet. Der Begriff verbreitete sich, z.B. erschien 2004 Mette Lund Andersen: „Grænsen i hverdagen, grænsen i hovedet“, Institut for Grænseregionsforskning & Museum på Sønderborg Slot 2004.

6 Die Entwicklung habe ich seinerzeit detailliert in der Umschau dokumentiert, vgl. GFH 2/2011, S. 133-145, GFH 3/2011, S. 219-229. - Anders als ab 2016 waren die dänischen Einreisekontrollen von 2011 als Zollkontrollen deklariert. Als Begründung wurde angeführt, dass man hiermit gegen osteuropäische Diebesbanden vorgehen wolle. Dansk Folkeparti erklärte unverhohlen, dass man die Maßnahme als Schritt zur Einführung dauerhafter stationärer Grenzkontrollen ansähe.

7 Eine geschmacklose Illustration, welche eine brutale Grenzziehung bis zur „Wiedervereinigung“ suggeriert, findet sich im offiziellen Genforeningsbuch: Hier wird eine Zeitleiste zu „100-året for Danmarks genforening“ an einer Linie aufgezogen, die aus der Zeit vor 1848 (!) als Stacheldraht (!!) daherkommt und ab der Unterzeichnung des Versailler Vertrags zu einer rotweißen Verbindungskordel wird. Siehe Dorte Lindahl (red.): Genforeningen 2020. 100-året for Danmarks genforening. Jubilæumsbog 2021. Vejle: Region Syddanmark 2021. S. 6.

8 Eine übersichtliche Geschichte der Grenzen in: Sind Grenzen so alt wie der Mensch, arte, 14.12.2025, <https://www.youtube.com/watch?v=IQ1FeQZlBaM> (abgerufen am 4.2.2026). Seit dem Ende des „Eisernen Vorhangs“ und der Berliner Mauer 1989 hat sich die Anzahl scharf bewachter, unkontrolliert fast undurchdringlicher Grenzen trotz der europäischen Einigung weltweit vervielfacht.

9 Martin Klatt, Erinnerungsparlament - PerspektivRegion, Videokanal der Heinrich-Böll-Stiftung Schleswig-Holstein, 22.7.2022, <https://www.youtube.com/watch?v=LwNJYKHlg6U>. (abgerufen am 23.3.2026)

10 So heißt es auf der Homepage der Staatskanzlei in der Mitteilung „In Freundschaft erinnern“, in welcher Günthers Rede zitiert wird: „Die Lehren aus der Schlacht bei Idstedt seien Teil des Fundaments der Freundschaft zwischen Deutschen und Dänen in der Grenzregion, betonte der Ministerpräsident. Dä-

nen und Deutsche hätten ihre jahrhundertealte Feindschaft überwunden und an deren Stelle die Vision einer Zusammenarbeit gesetzt. ‚Wir alle leben heute in dieser Vision, sie ist Realität geworden‘, sagte er.“ https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/l/_startseite/Artikel2025/III/250725_schlacht_bei_idstedt_175_jahre (25.7.2025, abgerufen am 31.3.2026)

11 Grundlage dieser Ordnung war die berühmte Ripener Handfeste von 1460, mit welcher der dänische König Christian I. nach dem Tod des letzten Holsteiner Grafen (und Schleswiger Herzogs) aus dem Hause Schauenburg, seines Onkels Adolf VIII, zum gemeinsamen Landesherren ernannt wurde, dabei den Ständen in Schleswig und Holstein umfangreiche Rechte zusicherte. Ab dem 19. Jahrhundert wurde dieses Dokument oft nur auf seinen Teilsatz „dat se bliwen tosamende ewich ungedeelt“ reduziert und entsprechend im Sinne einer ewigen Zusammengehörigkeit Schleswigs und Holsteins interpretiert.

12 Noch bis in die 1850er Jahre gab es sogar eine „Schleswig-Holsteinische Patriotische Gesellschaft“, die sich ausdrücklich der Pflege des Zusammenhalts des Gesamtstaats widmete, vgl. Juliane Engelhardt: „Ueberhaupt glauben wir uns als dänische Bürger“, Slesvig-holstensk helstatspatriotisme 1784-1814, in: Meddelelser fra Thorvaldsens Museum, 2001, S. 33-44.

13 Ein gutes Beispiel für pragmatische Zusammenarbeit selbst in hochbelasteten Zeiten bildet der Apenrader Lehrer und zeitweilige Bürgermeister Georg Buchreitz. Bei der ersten Einrichtung eines privaten Deutschen Gymnasiums für Nordschleswig wirkte er 1930-33 an diesem als Dänischlehrer. Unmittelbar nach der Kapitulation der deutschen Wehrmacht und der de-facto-Schließung der Einrichtung mitten in der Examenzeit 1945 sorgte er - inzwischen als Rektor des örtlichen dänischen Staatsgymnasiums dafür, dass die deutschen Schüler hier ihre mündlichen Examina abhalten konnten. Zudem sorgte er für die Integration der deutschen Schüler in den Folgejahren und bot auch 1958 beim Aufbau des heutigen DGN seine Hilfe als Dänischlehrer an. Vgl. Georg Buchreitz: Schöne Aussicht links. Nogle glimt fra mine tre år som lærer på Deutsches Gymnasium, in: Immo Doege u.a. (red.): 1930-1980. 50 Jahre Deutsches Gymnasium in Nordschleswig. Eine Festschrift 1930-1945. Apenrade 1980. S. 18-26.

14 Eine wichtige Studie über einige der besonders hart getroffenen Regionen im Europa der Mitte des 20. Jahrhunderts: Timothy Snyder: Bloodlands. Europa zwischen Hitler und Stalin. Stuttgart DTV 2013.

15 Man tut so, als ob die Leute vor allen anderen Identitätskategorien zuallererst Angehörige ihrer Nation gewesen seien. Und wir tun bis heute so, als ob diese nationalen Identitäten festgefügte unumstößliche Festkörper sind, in denen sich quasi automatisch Abgrenzungen und Gegensätze zu anderen Nationalitäten manifestieren. Das tun wir auch heute, wenn wir positiv über deutsche und dänische Kultur sprechen. Während wir in Geschichtswerken über alle möglichen Details nationaler Aktivitäten lesen können, gibt es gerade in unserer Region immer noch hohen Nachholbedarf bei Fragen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, zum Alltag der Menschen, zur Perspektive der Frauen, zur Entwicklung von Umwelt und Landschaft uvm.

16 Siehe hierzu u.a. Steen Bo Frandsen: Als Schleswig geteilt oder wiedervereinigt wurde, GFH 1/2020, S. 31-44. Gerret Liebing Schlaber: Das deutsch-dänische Abstandsjahr, GFH 2/2020, S. 197-228. Ders.: Für eine lebensfähige Region: Mehr Schleswig wagen! GFH 2/2022, S. 151-184.

17 Anke Haagenen: Nordschleswig schlägt Alarm: Mehr staatliche Investitionen gefordert, Der Nord-schleswiger, 5.5.2026, <https://www.nordschleswiger.dk/nordschleswig/nordschleswig-schlaegt-alarm-mehr-staatliche-investitionen-gefordert/3426327>.

18 Als nur ein Beispiel sei genannt: Malene Christensen: Grænsehandlen eksploderer – milliarder og job fosser ud af Danmark, msn.com [Zusammenarbeit mit B.T.], (abgerufen 21.5.2025) <https://www.msn.com/da-dk/nyheder/other/gr%C3%A6nsehandlen-eksploderer-milliarder-og-job-fosser-ud-af-danmark/ar-AA1HdXYn?ocid=entnewsntp&pc=U531&cvid=2a3194563af5447784b3e0abd4833869&ei=13>. - Hier wird das Schreckensszenario gezeichnet, dass allein durch den Grenzhandel viele Milliarden als Steuermittel, „der kunne være gået til velfærd, sundhed eller infrastruktur – men som i stedet havner i nabolandenes systemer“, verloren gehen würden. B.T.-Journalistin Marie Milling drückt es Ende Februar 2026 im selben Medium noch drastischer aus: „Grænsehandel bruger nyt våben i krig mod danske butikker“ (Grenzhandel nutzt neue Waffe im Krieg gegen dänische Geschäfte; gemeint sind neue Internetangebote – Anm. d. Verf.), <https://www.msn.com/da-dk/finans/generelt/gr%C3%A6nsehandel-bruger-nyt-v%C3%A5ben-i-krig-med-danske-butikker-med-k%C3%A6mpe-succes/ar-AA1X1vi> (abgerufen 31.5.2026).

19 An dieser Stelle sei erwähnt, dass Dänemark und Deutschland sehr ähnliche, bisher aber nicht kompatible Rücknahmesysteme haben. Ein noch viel größeres Problem ist allerdings, dass die meisten europäischen Länder überhaupt keine Pfandsysteme haben. Hier wäre eine EU-weite Regelung seit langer Zeit überfällig! Im Mai 2026 entschied das Schleswiger Verwaltungsgericht, dass die Pfandbefreiung von Endverbrauchern auch mit dem Export-Argument nicht gesetzeskonform sei. Es ist jedoch noch offen, wann die Gesetzgebung in der Region dem Folge leisten wird.

20 Grænselukning dokumenterede omfattende grænsehandel, in: D. Lindahl (red.; s.o.), Genforeningen 2020, S. 35. Nach der hier gezeigten Grafik von De samvirkende Købmænd habe der Einzelhandel in der Region Syddanmark in der Zeit der coronabedingten Grenzschießung um 21,2% zugenommen, sei aber auch im übrigen Dänemark deutlich gestiegen. Weitere mögliche Ursachen für verstärkte Einkäufe in jener Zeit der Unsicherheit und eingeschränkten Mobilität werden nicht zur Sprache gebracht.

21 Finn Grahndin, Ernst Møller: Det danske mindretal taler tysk, TV Syd, 7.12.2014, <https://www.tvsyd.dk/sydslesvig-tema/det-danske-mindretal-taler-tysk>.

22 Diese Beobachtung kann ich bestätigen, z.B.: Als beim Einführungsseminar für die neuen Schülerbotschafter am 4.10.2022 auf Christianslyst die Gastdozentin Eva Ritter die anwesenden Schülerinnen und Schüler aus dem 11. Jahrgang bzw. der 1.G der drei Minderheitengymnasien bat, sich in vier Gruppen nach Länge der familiären Zugehörigkeit zur Minderheit aufzustellen, stellten sich lediglich vier der 56 Anwesenden in die Gruppe „Minderheit seit vielen Generationen“, und zwar ausschließlich Nordschleswiger*innen. Eine fünfte DGN-Schülerin blieb außen vor, weil sie einerseits gerade erst aus Hamburg nach

Nordschleswig gezogen war, andererseits mütterlicherseits aus alter Minderheitenfamilie stammt und Urenkelin des früheren deutschen Schulrats Arthur Lessow ist. Fast alle anderen waren selbst die erste Generation Minderheit in ihrer Familie oder hatten mindestens ein Elternteil, das in die Minderheit hineingewachsen war, sodass die Kinder „zweite Generation Minderheit“ geworden sind.

23 Nordschleswiger-Chefredakteur Gwyn Nissen fand in einem Leitartikel deutliche Worte gegen diesen Terminus, mit dem nicht in traditionelle Minderheitenfamilien Geborene sich ausgegrenzt fühlen können. Warum wir den Ausdruck EVU ganz schnell in Rente schicken sollten. Der Nordschleswiger, 12.5.2026, <https://www.nordschleswiger.dk/meinung/warum-wir-den-ausdruck-evu-ganz-schnell-in-rente-schicken-sollten/3428811>.

24 Das ist keine Anspielung auf die Farben des Herzogtums Schleswig, sondern es hat sich wirklich so um 1980 im Klassenraum der 1-4c 1978-82 im 1. Stock an der Nordostseite der St. Jürgen-Grundschule (heute Hohlwegschule) im Unterricht bei Klassenlehrerin Marlene Benken und Studienpraktikant Andreas Kiel mit Klassenkamerad Björn Terletzki als Person in der Schnittmenge zugetragen. GLS

25 Jørgen Kühl: Nationale og postnationale i det danske mindretal, 2018, <https://ietgraenseland.graenseforeningen.dk/sites/ietgraenseland.dk/files/2020-09/Kronik-om-det-postnationale-J%C3%B8rgen-Kyhl-1.pdf> (abgerufen am 2.4.2026).

26 In der Tat berichten gerade junge Angehörige der Grenzland-Minderheiten immer wieder, dass sie in Deutschland die Dänen und in Dänemark die Deutschen seien.

27 Noch problematischer wird der Begriff, wenn man bedenkt, dass Hybriden in der Pflanzenwelt meist durch künstliche Zucht entstanden sind und dass viele derselben nicht selbst reproduktiv sind (also steril!).

28 Naturwissenschaften arbeiten als exakte Wissenschaften mit Methoden, die Beweise für naturgesetzliche Zusammenhänge liefern sollen. Dies ist auf die Gesellschaftswissenschaften, in denen menschliche Verhaltensweisen und Formen des Zusammenlebens untersucht werden, nicht übertragbar.

29 Peter Brøndum, Thor Banke Hansen: Luk samfundet op! Kopenhagen Columbus 4. Ausg. 2. Aufl. 2021. S. 47-48.

30 Kristian Jepsen Steg: Blakkede, de, <https://graenseforeningen.dk/leksikon/blakkede-de> (abgerufen am 2.4.2026).

31 Dies gilt nicht nur für Menschen mit einer familiären Herkunft aus einem anderen Land, sondern auch für Menschen, die innerhalb eines Landes in eine andere Region oder Großstadt ziehen.

32 Laut Duden wird woke als „in hohem Maß politisch wach und engagiert gegen (insbesondere rassistische, sexistische, soziale) Diskriminierung verstanden. Der Begriff wurde von der afroamerikanischen

Bewegung übernommen, deren Vertreter damit zu mehr Wachsamkeit, Entschlossenheit und Sensibilität bei Benachteiligungen aufforderten (<https://www.duden.de/rechtschreibung/woke> - abgerufen am 4.5.2026).

33 Marle Liebelt: Verantwortungslos: Dänemark lässt Minderheiten im Stich, Der Nordschleswiger, 17.05.2025, <https://www.nordschleswiger.dk/de/nordschleswig-leitartikel/verantwortungslos-daenemark-laesst-minderheiten-im-stich> (abgerufen am 18.5.2025)

34 Gerrit Hencke: 14 Millionen aus Berlin: Campus kann gebaut werden, Der Nordschleswiger, 14.11.2025, <https://www.nordschleswiger.dk/deutsche-minderheit/14-millionen-euro-aus-berlin-campus-afenrade-kann-gebaut-werden/3387808> (abgerufen am 15.2.2026).

35 Thomas Hylland Eriksen: Rødder og fødder. Identitet i en foranderlig tid. Forlaget Tiderne skifter 2006. S. 131.

36 Dies geschah am 27.10.2016 in der DR-Sendung „Debatten“, in der es um ungeklärte Fragen zum Gebrauch von EU-Geldern für parteinahe Zwecke durch den damaligen EU-Parlamentsabgeordneten und jetzigen Parteichef Morten Messerschmidt ging. Nach kurzzeitig heftiger Kritik an ihrer Wortwahl beschwichtigte die DF-Gründerin, dass sie mit dem Begriff keinen Vergleich von Menschen und Ratten angestellt habe, sondern den Begriff wie im Wörterbuch als Metapher für ein extrem renovierungsbedürftiges verfallenes Haus verwendet habe, z.B. in der DR-Nachrichtensendung am 2.11., hier der Ausschnitt: <https://www.dr.dk/nyheder/indland/video-pia-kjaersgaard-om-eu-bemaerkning-jeg-taenkte-ikke-paarotter> (abgerufen am 4.4.2026). Daraufhin ließ die Kritik nach und Kjærsgaard verblieb bis zur nächsten Folketingswahl 2019 im Amt.

37 Antrittsrede Mette Frederiksens als EU-Ratspräsidentin am 3.7.2026: <https://danish-presidency.council.europa.eu/da/nyheder/prime-minister-mette-frederiksens-speech-at-the-official-opening-ceremony/> (abgerufen am 9.7.2026. Am 8.7. sprach sie im Europäischen Parlament. Siehe auch den Kommentar von Cornelius von Tiedemann, Der Nordschleswiger, 8.7.2026, <https://www.nordschleswiger.dk/meinung/nationalistische-toene-statt-hoffnung-fuers-grenzland-frederiksens-eu-vorsitz-beginnt-erneuchternd/1694099> (abgerufen am 9.7.2026).

38 Dies gilt auch für heutige Kriege und Konflikte wie z.B. den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine. Auch der Nahostkonflikt ist in erster Linie ein Problem von Nationalismus und Grenzen. Das Narrativ vom homogenen Nationalstaat geht sogar wieder so weit, dass offen über Vertreibungen als Problemlösung schwadroniert wird. Im Februar 2025 überraschte Trump die Welt mit der Idee, den Gazastreifen zur „Riviera des Nahen Ostens“ zu machen – und dafür zwei Millionen Palästinenser in andere arabische Länder umzusiedeln. Ein Wiederaufbauplan der Arabischen Liga geht „von Kosten in Höhe von 53 Milliarden Dollar aus und verzichtet auf Umsiedlungen der Palästinenser“. (<https://www.spiegel.de/ausland/israel-gaza-krieg-berlin-london-paris-und-rom-begruessen-arabischen-gazaplan-a-d541fd02-603d-4eb9-ba0d-109b579d8020>, Der Spiegel 8.3.2025) Diese Formulierung zeigt, dass Vertreibungen als realpolitische Option zur Lösung nationaler Konflikte wieder diskussionswürdig erscheinen. An dieser Stelle sei daran

erinnert, dass der unsägliche Vertrag von Lausanne, mit welchem 1923 die griechisch-türkischen Kriege durch einen „Austausch der Minderheiten“ beendet werden sollte, bis heute belastend nachwirkt und trotzdem noch nie wirklich aufgearbeitet worden ist.

39 Im Jahr 2021 untersuchten die beiden DGN-Schüler Jaap Oke Tadsen und Lars Böhling im Rahmen eines Unterrichtsprojektes zum Thema Identität mit einer eigenen Umfrage die Lage ihrer friesischen Muttersprache Öömrang auf ihrer Heimatinsel Amrum. Sie beobachteten einen starken Rückgang auf noch ca. 10% der Inselbevölkerung und äußerten die Befürchtung, dass sie zu den letzten jungen Muttersprachlern gehören.

40 Vgl. Erik Lindsø: Botschafter des interkulturellen Dialogs, GFH 2011, S. 277-284. Dieses Projekt, bei welchem Jugendliche aus den schleswigschen Minderheiten mit jungen Menschen mit Migrationshintergrund erfolgreich zum Abbau von Vorurteilen beigetragen hatten, wurde 2024 nach 15 Jahren von Grænseforening eingestellt, wobei der damals neue Vorstand auch den Slogan „For en åben danskhed“ abschaffte. Die Begründung war, dass dies nicht mit den eigentlichen Zielen des Vereins kompatibel gewesen sei. Als Folge löste sich der Jugendverband Grænseforenings Ungdom komplett auf.

41 In diesem Austauschprojekt haben Schüler*innen von DGN, Duborg-Skolen und A.P. Møller-Skolen im Rahmen ihrer Zusammenarbeit im von Grænseforening und ADS-Grenzfriedensbund koordinierten Projekt „Schülerbotschafter*innen“ gemeinsam mit einer Klasse des Gymnasiums „Miðnam á Kambsdali“ in Fuglafjörður mit den besonderen Herausforderungen der Identitätsfindung als Angehörige der Minderheiten im schleswigschen Grenzland und auf den isoliert im Nordatlantik liegenden, eine eigenständige Sprache pflegenden, aber wie auch Grönland zur dänischen „Reichsgemeinschaft“ gehörenden Färöern gearbeitet.

Abbildungsnachweise

Abb. 1 – 14 Gerret Liebing Schlaber

*Wie können wir die Zukunft der Flensburger Förde am besten sichern? Es ist mittlerweile allgemein bekannt, dass die Meeresumwelt unter Druck steht und gezieltere Maßnahmen nötig sind, um einen Kollaps des Ökosystems zu verhindern. Was können wir als Anwohner selbst tun – sowohl durch unser eigenes Engagement als auch um die Förde auf die politische Agenda zu setzen? Darum ging es in einem deutsch-dänischen Workshop, veranstaltet von der Leiterin des „Centre for Border Region Studies“ Dorte Jagetic Andersen und ihrer Kollegin Annika Pohl Harrison von der Süddänischen Universität in Sonderburg. Es ging im besonderen um Kulturerbe und Umweltthemen rund um die Förde. Lokale Akteur*innen haben teilgenommen, um Zukunftsfragen lokal und grenzüberschreitend zu diskutieren. Für die Grenzfriedenshefte berichten die beiden über die Inhalte des Workshops und dessen Ergebnisse.*

FLENSBURGER FÖRDE: EIN GEMEINSAMES GEWÄSSER

„Die Grenze macht vor der Verschmutzung nicht halt. Also es stoppt nirgendwo. Und das, was auf deutscher Seite falsch gemacht wird, hat Ausflüsse für Dänemark und umgekehrt genauso“ (Ein Workshopteilnehmer)

Die Flensburger Förde gehört zu den markantesten, aber auch am stärksten belasteten Küstengewässern im deutsch-dänischen Grenzraum. Sie erstreckt sich von der süddänischen Insel Als bis in die Stadt Flensburg und bildet damit nicht nur eine Grenze zwischen zwei Staaten, sondern auch ein gemeinsames Ökosystem, in dem sich ökologische und politische Linien überschneiden.

von Annika Pohl Harrison und Dorte Jagetic Andersen



Abb. 1 Ein Workshopteilnehmer schaut sich eine Übersichtskarte der Förde an

Seit vielen Jahren zeigt sich in der Förde eine deutliche Verschlechterung der Wasserqualität. Messungen zeigen erhöhte Konzentrationen von Stickstoff und Phosphor, die zu übermäßigem Algenwachstum und Sauerstoffmangel führen. Wenn der Sauerstoff schwindet, verändern sich die Lebensbedingungen grundlegend: Fische ziehen sich zurück, Bodentiere sterben ab, und die Förde verliert allmählich ihre Fähigkeit, sich selbst zu regenerieren.

Das ökologische Ungleichgewicht wird zu einem sozialen und politischen Thema.

Diese Entwicklung wird vor allem durch Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft, Industrie und Abwasserbe-

lastung verursacht. Dazu verschlimmern steigende Wassertemperaturen und veränderte Niederschlagsmuster durch den Klimawandel die Situation. Damit wird das ökologische Ungleichgewicht auch zu einem sozialen und politischen Thema. Denn die Förde macht sichtbar, wie fließend die Grenzen zwischen Land und Meer, menschlicher Nutzung und ökologischen Folgen geworden sind. Gleichzeitig spiegelt sie ein strukturelles Problem wider: Während das Wasser über die Grenze strömt, bleiben Zuständigkeiten und Entscheidungswege zwischen Dänemark und Deutschland getrennt. Diese Trennung erschwert gemeinsame Maßnahmen zum Schutz des Gewässers und zeigt, wie sehr Umweltfragen auch Fragen der Grenzziehung und der Zusammenarbeit sind.

Vor diesem Hintergrund organisieren wir im September 2025 im Rahmen unseres Forschungsprojekts Coloring Borders Green, gefördert durch die däni-



Abb. 2 Workshopteilnehmer im Flensburger Schiffahrtsmuseum betrachten den Zusammenhang zwischen Stadt Flensburg und der Förde

sche Forschungsstiftung, einen zweitägige deutsch-dänischen Workshop über die Flensburger Förde. Die Veranstaltungen brachte verschiedene Teilnehmer*innen von Umweltorganisation, kulturellen Institutionen, Wassersportler*innen, Schüler*innen und Fachleute beiderseits der Grenze zusammen mit dem Ziel, die Förde nicht nur als Problemfall, sondern als gemeinsamen kulturellen und ökologischen Raum zu denken.

Die Förde als gemeinsamen kulturellen und ökologischen deutsch-dänischen Raum denken

Wasser als kulturelles Erbe

Der erste Tag fand im Flensburger Schiffahrtsmuseum statt und widmete sich dem kulturellen Erbe. Ziel des Tages war es, zivilgesellschaftliche Akteur*innen aus Dänemark und Deutschland zusammenzubringen, um gemeinsam die Verbindungen zwischen der ökologischen Situation der Förde, ihrem kulturellen Erbe und den Möglichkeiten für eine nachhaltige Zukunft zu erkunden.

Dieser Workshop wurde auf der Grundlage organisiert, dass Umweltschutz und kulturelles Erbe Hand in Hand gehen. Beim kulturellen Erbe geht es darum, Elemente, die Teil unserer Realität und unseres täglichen Lebens sind, einen besonderen Wert und eine besondere Bedeutung zuzuschreiben. Dabei kann es sich um die

materielle Realität handeln, etwa um Gebäude oder physische Orte. Oder es kann sich um die immaterielle Realität handeln, zum Beispiel um die Bedeutung der Minderheiten hier in der Region.

Umweltschutz und Kulturerbe gehen Hand in Hand

Aber es kann sich auch um unsere „natürliche“ Realität handeln. Wenn wir der Flensburger Förde gemeinsam und in viel größerem Maße Bedeutung und Wert zuschreiben – nicht nur als Träger menschlicher Kultur und unserer Geschichten, sondern auch als Natur und nicht zuletzt als Natur/Kultur, in der wir leben und von der wir abhängig sind – können wir auch eine bessere Grundlage für die Förde und alle Lebewesen schaffen, die in, auf und von ihr leben.

Der erste Tag des Workshops

Nach einer Führung durch das Flensburger Schifffahrtsmuseum, die Einblicke in die maritime Geschichte der Stadt, den Westindienhandel und die Entwicklung des Hafens gab, folgte eine Präsentationsrunde, in der sich die Teilnehmenden¹ vorstellten und ihr Verhältnis zu der Förde teilten. Schon in dieser Runde wurde deutlich, dass das Engagement auf beiden Seiten groß ist, der Austausch jedoch oft an institutionellen und administrativen Grenzen scheitert.

Wie ein Teilnehmer bemerkte: „Wir sind oft auf der Förde unterwegs mit unseren Paddelboards. Wir haben, was Dänemark betrifft, eigentlich nur positive Er-

fahrungen gemacht. Also für mich ist die Grenze nie trennend gewesen, sondern immer irgendwie durchlässig“.

Nach dem Mittagessen ging es damit weiter, dass die Teilnehmenden in zwei Gruppen die Frage diskutierten, wie Wasser als verbindendes Element zwischen Natur, Geschichte und Gesellschaft besser vermittelt werden kann?

Wasser als verbindendes Element

Die Diskussionen betonten, dass die Förde für viele eine emotionale Bedeutung hat. Dabei reichten die Themen von Abwasserpolitik und Landwirtschaft über traditionelles Landschaftsmanagement bis hin zu Fragen der Umweltbildung. Das Kulturerbe spielte eine zentrale Rolle in den Diskussionen über Knicks und Steinwälle, wo Parallelen zwischen dänischen und deutschen Praktiken gezogen wurden. Es wurde der Wunsch geäußert, voneinander zu lernen, um historische Landschaftselemente als Teil einer nachhaltigen Umweltstrategie wiederzubeleben.

Die Teilnehmenden diskutierten über die Frage, wie ein gemeinsames Bewusstsein für die Förde geschaffen werden kann. Dabei ging es nicht nur um politische Entscheidungen, sondern auch um Alltagspraktiken, Bildung und Öffentlichkeitsarbeit. Vorschläge reichten von Schulprojekten über gemeinsame Volksläufe entlang der Förde bis hin zu „Wasserspielen“ für Kinder und Jugendliche, organisiert von Ruder- und Segelvereinen beiderseits der Grenze. Mehrfach wurde



Abb. 3 Diskussion darüber, wie ein gemeinsames Bewusstsein für die Förde geschaffen werden kann

erwähnt, dass Wissen über die Förde, über ihre Geschichte, Ökologie und Herausforderungen mehr in Schulen und lokale Bildungseinrichtungen integriert werden sollte. Während in dänischen Lehrplänen häufig weit entfernte Ökosysteme wie Mangroven oder Gletscher thematisiert werden, fehle es an Bezug zur eigenen Umgebung.

Am Ende des ersten Tages herrschte Einigkeit darüber, dass die kulturelle Bedeutung der Förde nicht von ihrer ökologischen Existenz zu trennen ist. Der Schutz des Wassers und die Bewahrung der gemeinsamen Geschichte erfordern neue Formen der Zusammenarbeit jenseits von administrativen Zuständigkeiten. Oder, wie eine Teilnehmerin es formulierte: „Es ist nicht die Flensburger Förde - es ist unsere Förde.“

Warum Akteure der Zivilgesellschaft?

An diesem ersten Tag griffen wir auf ein weiteres Forschungsprojekt des Centre for Border Region Studies zurück, B-SHAPES², das Narrative über die Kultur- und Naturlandschaft in der Region untersucht (siehe dazu auch den Aufsatz „Die vielen Geschichten über Grenzen und wie sie unsere Wahrnehmung des europäischen Integrationsprozesses prägen“ in GFH 1/2024). Im Projekt interessieren wir uns nicht nur für die offiziellen Narrative, sondern vielmehr für die Geschichten der ‚einfachen‘ Menschen über das Leben in einer Grenzregion und die Rolle der Natur und Kulturlandschaft der Region in diesen Geschichten. Der Fokus liegt auf dem gelebten Leben und wie es dazu beiträgt, dem natürlichen und kulturellen Erbe Bedeutung zu verleihen.



Abb. 4 Flensburger Förde von Süderhaff (Sønderhav) aus

Bei unserer Arbeit legen wir also Wert darauf, auch von den Akteuren der Zivilgesellschaft zu lernen, wenn wir die Geschichten der Region erzählen. Wir halten es für wichtig, dass die Menschen, die es betrifft, die Möglichkeit haben, ihre Geschichten der Öffentlichkeit zu erzählen, damit wir nicht die offiziellen Darstellungen wiederholen, die mit der Zeit oft steril und starr werden. Wir wissen, dass in unserer Region die Geschichten über Krieg und Konflikt zwischen Dänemark und Deutschland sowie über die Art und Weise, wie diese Geschichte im Laufe der Zeit überwunden und in ein friedliches Zusammenleben überführt wurde, einen unglaublich großen Fokus haben. Dies sind gute Geschichten, aber sie überschatten andere Geschichten, die mehr mit unserem Zusammenleben in und um die Natur verbunden sind – und nicht zuletzt die Geschichten, in denen dieses Zusammenleben nicht so erfolgreich ist.

Wasser als Umwelt und Lebensbedingung

Auf beiden Seiten der Förde stehen wir offensichtlich vor enormen ökologischen und klimatischen Herausforderungen im Hinblick auf das Wasser der Flensburger Förde und es ist, gelinde gesagt, dringend notwendig, etwas zu unternehmen. Einerseits dringt das Wasser aufgrund steigender Pegelstände zunehmend in unsere Lebensräume ein, was eine Form der grenzüberschreitenden Klimaanpassung erforderlich macht. Andererseits geht es um die Herausforderung, dass das Leben in der Flensburger Förde zunehmend aufzuhören droht.

Das Wasser steigt
und dringt in unsere
Lebensräume ein.



Abb. 5 Die Teilnehmer nehmen engagiert am Vortrag über das Ökosystem der Förde teil

Die Wasserqualität hat sich durch Nährstoffeinträge und Klimawandel über Jahre hinweg sehr stark verschlechtert, dass das ökologische Gleichgewicht ernsthaft bedroht ist, eine Entwicklung, die durch die Fischerei mit Grundschleppnetzen zusätzlich verschärft wird. An der Oberfläche mag die Förde noch als wunderschöne Naturlandschaft erscheinen, doch unter Wasser wird sie immer trüber, schlammiger und lebloser.

Der zweite Tag des Workshops

Der zweite Workshoptag brachte die Teilnehmenden nach Sonderburg, wo der lokale Taucher und Meeresbiologe Bo Mammen Kruse in seinem Vortrag uns auf eine Reise unter die Wasseroberfläche der Förde mitnahm. Was von Land aus idyllisch wirkt, zeigte sich in seinen Fotos als verletztes Ökosystem: Algenmatten, trübes Wasser, absterbende Seegraswiesen und ein Meeresboden, der stellenweise nur noch aus feinem Schlamm besteht. Kruse

erklärte, dass die Ursachen vielfältig sind: übermäßige Nährstoffeinträge aus Landwirtschaft und Abwasser, steigende Temperaturen und zu wenig Strömung, die den Sauerstoffaustausch behindert.

Ein Meeresboden aus Schlamm

Doch der Vortrag zeigte auch ein Beispiel für praktisches Handeln. Der Verein Als Stenrev arbeitet seit mehreren Jahren daran, künstliche Riffe zu errichten, um der Unterwasserwelt neue Struktur und Sauerstoffräume zu geben. Die Arbeit erfolgt in enger Zusammenarbeit mit Freiwilligen, Sporttauchern und Wissenschaftler*innen. Dies ist ein Beispiel für bürgergetragenen Umweltschutz. Kruse betonte, dass solche Projekte nicht allein ökologische, sondern auch gesellschaftliche Wirkung mit sich bringen: sie schaf-

fen Bewusstsein für die Verletzlichkeit des marinen Lebens und fördern die Zusammenarbeit über institutionelle und nationale Grenzen hinweg.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen ging es weiter mit der zweiten Workshophase. Hier stand ein fiktives, aber denkbare Szenario im Mittelpunkt: was würde es bedeuten, wenn die gesamte Flensburger Förde unter Schutz gestellt würde? Die Teilnehmenden wurden in zwei Gruppen eingeteilt. Die erste Gruppe befasste sich mit den möglichen Folgen einer vollständigen Unterschutzstellung des Fjords, die zweite mit alternativen Möglichkeiten zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ohne formelle Schutzstellung.

Zu Beginn wurde von einer Gruppe betont, dass Schutz immer eine Frage des Gleichgewichts ist. Die Förde steht in Verbindung mit anderen Gewässern wie dem Kleinen Belt und der Kieler Bucht, und Verbesserungen können sich nur dann zeigen, wenn man den ganzen Zusammenhang betrachtet. Breitere Randzonen an Flüssen und Küsten könnten helfen den Nährstoffeintrag zu minimieren und so den Sauerstoffmangel zu verringern. Die Fischerei wurde als kaum noch existierend beschrieben, während der Tourismus als Chance gesehen wurde, da sauberes Wasser und eine intakte Natur die Region attraktiver machen könnten.

**Grenzüberschreitende
Kooperationen vor allem
in der Zivilgesellschaft
statt durch Behörden**

Ein längerer Teil der Diskussion drehte sich um dänische Klimapolitik und große nationale Programme zur Reduzierung von Stickstoff und CO₂ und zur Wiederherstellung von Feuchtgebieten (Trepanten). Dieses wurde positiv bewertet, aber sie helfen der Förde nur begrenzt, weil sie nicht über die Grenze hinausgehen. Viele sagten, dass Kooperation auf zivilgesellschaftlicher Ebene, zum Beispiel zwischen Tauchvereinen, Freiwilligen oder in der Seenotrettung sehr gut funktioniere. Schwieriger sei es bei staatlichen Behörden, weil Zuständigkeiten, Strukturen und Bürokratie vieles verlangsamen. Auch wirtschaftliche Interessen spielten dabei eine Rolle.

Eine gemeinsame Zukunft

Es kamen viele konkrete Ideen zur Sprache: ein Ende der Muschelschleppfischerei, bessere Zusammenarbeit zwischen Behörden, Wiederaufpflanzung von Seegras, künstliche Riffe, strengere Landwirtschaftsregeln, bessere Abwasserreinigung und neue Umweltbildungsprojekte. Auch Vorschläge wie Riffpatenschaften für Schulen oder Vereine wurden genannt. Trotz aller Schwierigkeiten war man sich einig, dass lokale Zusammenarbeit gut funktioniert, auch wenn größere Projekte oft scheitern. Manche schlugen gemeinsame Gremien oder Kommissionen vor, andere fanden, dass das nur noch mehr Bürokratie mit sich bringen würde.

Gerade in diesem Zusammenhang brachte ein Teilnehmer die widersprüchliche Lage auf den Punkt: „Die Marinas, die Segelclubs arbeiten enorm gut zusammen, besuchen sich gegenseitig, die Kajakklubs arbeiten zusammen, geht

alles wie am Schnürchen, [...] insgesamt aber geht was nicht [...] Wo es aber immer hakt, das ist die Blockierung durch staatliche Administration. Vielleicht auch kommunal. Auf beiden Seiten. Es ist zum Mühselmelken.“

Zum Schluss wurde deutlich, wie groß die Frustration über das Fehlen eines gemeinsamen Managements und eines übergreifenden Schutzes der Förde ist. Viele empfanden die bestehenden Zuständigkeiten als zu zersplittert und die politischen Strukturen als zu träge und schwer zu erreichen, um effektiv auf die ökologischen Probleme zu reagieren. Dennoch kam in der Diskussion auch die Einsicht, dass nachhaltiger Wandel nicht allein durch Verordnungen entsteht, sondern auch durch Begegnungen und das gemeinsame Bewusstsein, dass die Förde beide Länder verbindet. Gerade kleine Initiativen, persönliche Kontakte und lokale Netzwerke können dabei vielleicht zum Antrieb einer größeren Veränderung werden.

Schlussfolgerungen

Die von uns durchgeführten Workshops stehen nicht isoliert da. Sie sind als Teil der Arbeit verschiedenster Akteure in der Grenzregion zu sehen, die sich mit dem Thema Wasser und seiner enormen Bedeutung für Kultur und Natur auseinandersetzen. Unser Beitrag zu dieser Arbeit besteht darin, auf die Notwendigkeit aufmerksam zu machen, die Bedeutung des Wassers als Teil unseres Lebens und unseres täglichen Lebens in der Region hervorzuheben.

Gleichzeitig müssen wir erkennen, dass die Klima- und Umweltprobleme, mit denen wir heute konfrontiert sind, nicht isoliert und innerhalb nationaler Grenzen bewältigt werden können. Die Herausforderungen sind per Definition grenzüberschreitend, nicht zuletzt aufgrund der grenzüberschreitenden Natur des Wassers, und sie erfordern gemeinsame Anstrengungen, die über nationale Grenzen hinausgehen.

Die Herausforderungen sind grenzübergreifend zu lösen.

Daher ist es uns auch wichtig, dass die Bedeutung der Förde und des Lebens in und um ihn herum grenzüberschreitend, und nicht nur auf beiden Seiten der Grenze kommuniziert wird. Und wir halten es für wesentlich, dass diese Bedeutung, als etwas gesehen wird, das uns über Grenzen hinweg verbindet – so wie Wasser uns verbindet.

Als Menschen leben wir unterschiedlich mit Wasser, wir vermitteln den Sinn dieses Lebens unterschiedlich und wir gehen unterschiedlich mit den Problemen um, die das Leben am Wasser mit sich bringt. Doch der Austausch über diese und in diesen Unterschieden, rund um das verbindende Element Wasser, ist notwendiger denn je. Wir glauben, dass dieser Austausch uns hier in der Region auf eine völlig andere und neue Ebene des Zusammenlebens heben kann, sei es das Zusammenleben miteinander über die Grenze hinweg als Menschen, aber ganz sicher auch mit und in der Interaktion mit dem Fjord und dem Wasser als bedeutendem Element.

Anmerkungen

- 1 Die teilnehmenden Personen und ein Teil der Organisationen sollen in diesem Aufsatz namentlich anonym bleiben.
- 2 Borders Shaping Perceptions of European Societies, gefördert von Horizon Europe Research and Innovation Action, s. <https://www.sdu.dk/en/forskning/forskningsenheder/samf/b-shapes>.

Abbildungsnachweis

Abb. 1, 2, 3, 5 Annika Pohl Harrison

Abb. 4 Dorte Jagetic Andersen

Der ehemalige Vizepräsident der FUEN (Föderalistische Union Europäischer Nationalitäten) und ehemalige Sekretär der Schleswigschen Partei (SP) aus dem nordschleswigschen Apenrade, Gösta Toft, erläutert in diesem Beitrag grundlegend und kompakt die unterschiedlichen Arten von Minderheiten, Volksgruppen und kleinen Sprachgemeinschaften in Europa. Er grenzt nationale Minoritäten von anderen Minderheitengruppierungen ab und stellt die Bedeutung von Minderheiten für die kulturelle und sprachliche Vielfalt Europas als einen Mehrwert dar. Der Text erschien zuerst in ähnlicher Form auf Dänisch im Sønderjysk Almanak. Der Autor hat den Text für die Grenzfriedenshefte in deutscher Sprache aufbereitet.

NEUE HERAUSFORDERUNGEN FÜR NATIONALE MINDERHEITEN

Ein erläuternder Kommentar

Im deutsch-dänischen Grenzland leben vier nationale Minderheiten. Am bekanntesten ist die dänische Minderheit in Südschleswig. Viele außerhalb Schleswig-Holsteins werden vermutlich noch nie von der deutschen Minderheit in Dänemark (Nordschleswig) gehört haben. Charakteristisch für beide ist, dass ihre Angehörigen in der Regel Staatsbürger*innen des Landes sind, in dem sie leben, zugleich jedoch eine Verbindung zu dem Staat auf der anderen Seite der Grenze haben (sogenannte kin-state Minderheiten). Dies gilt allerdings nicht für die beiden anderen Minderheiten, die nur wenigen außerhalb des Landes bekannt sind, aber ebenfalls im deutsch-dänischen Grenzgebiet existieren. Dabei handelt es sich um die Nordfriesen, die Teil des friesischen Volkes sind, das seit Jahrhunderten entlang der Westküste von Dänemark bis Friesland in den Niederlanden lebt.

von Gösta Toft

Die Föderalistische Union Europäischer Nationalitäten

- wurde 1949 in Paris gegründet
- ist die wichtigste Interessenvertretung und der größte Dachverband der autochthonen nationalen Minderheiten, Nationalitäten und Sprachgruppen Europas. Unter ihrem Dach vereint sie derzeit mehr als 120 Mitgliedsorganisationen aus 38 europäischen Ländern, wobei jedes Jahr neue Mitglieder hinzukommen.
- ist eine Gemeinschaft zur gegenseitigen Unterstützung, die die Interessen der europäischen Minderheiten und Sprachgemeinschaften auf regionaler, nationaler und insbesondere europäischer Ebene vertritt.
- setzt sich für die Bewahrung und Förderung der Identität, Sprache, Kultur, Rechte und Traditionen der europäischen Minderheiten ein
- ist die Stimme der Minderheiten bei den internationalen Organisationen: der Europäischen Union, dem Europarat, den Vereinten Nationen und der OSZE.

Die Nordfriesen leben sowohl auf dem Festland als auch auf den Inseln entlang der schleswig-holsteinischen Westküste. Außerdem gibt es Roma und Sinti, die verstreut in Schleswig-Holstein leben, insbesondere in den Städten Kiel und Neumünster. Sie sind Teil der rund 12 Millionen Roma, die über ganz Europa verteilt leben. Sowohl Nordfriesen als auch Roma werden hier auch als nationale Minderheiten bezeichnet. Sie sind aber nicht an einen Staat gebunden, sondern an ihr eigenes Volk (non-kin-state Minderheiten). Diese vier Minderheiten sind offiziell als nationale Minderheiten in Dänemark oder Deutschland anerkannt. Allerdings sind die Roma nur in Deutschland und nicht in Dänemark als Minderheit anerkannt.

Gemeinsam ist den nationalen Minderheiten in Europa, dass sie zahlenmäßig eine kleinere Gruppe im jeweiligen Staat darstellen und sich durch eine gemeinsame ethnische oder religiöse Herkunft oder eine gemeinsame Sprache und Kul-

tur auszeichnen. Sie leben seit vielen Generationen (mehr als 100 Jahren) in dem betreffenden Staat und können daher als traditionelle Minderheiten bezeichnet werden. Dies unterscheidet sie von Einwandererminderheiten, die zugezogen sind und sich erst in ihre neue Umgebung integrieren müssen. Sowohl traditionelle als auch neue Minderheiten tragen zur kulturellen Vielfalt bei, die Europa heute prägt. Sie stehen vor vielen gemeinsamen Herausforderungen in Bezug auf Sprache und Kultur, tragen zur Entwicklung bei, sind aber häufig Misstrauen und Hass in der Öffentlichkeit ausgesetzt.

„Wenn von Diversität in Europa die Rede ist, denkt man selten an die traditionellen Minderheiten.“

Wenn von Diversität in Europa die Rede ist, denkt man selten an die traditionellen Minderheiten. Häufig sind damit die neuen Minderheiten (Migranten) oder die LGBTQ+-Gruppe gemeint. Tatsächlich stellen die nationalen Minderheiten jedoch eine große Gruppe dar, die insbesondere die regionale Vielfalt in vielen europäischen Ländern prägt. Betrachtet man die traditionellen bzw. nationalen Minderheiten in ganz Europa, ist es jedoch schwierig, einen gemeinsamen Nenner zu finden. Einige möchten nicht als Minderheit bezeichnet werden, sondern sehen sich selbst als Nation oder Volk – etwa die Katalanen oder Basken. Andere verstehen sich eher als Sprachgemeinschaften weniger genutzter Sprachen (Lesser Used Languages), wie beispielsweise die irischsprachige Gemeinschaften in Irland (Irish speakers) oder die schwedischsprachige Bevölkerung in Finnland.

In jüngerer Zeit wird das oben erwähnte Staatsbürgerschaftsprinzip zunehmend hinterfragt, da einige große Minderheiten viele Staatenlose in ihren Reihen haben. Dies betrifft insbesondere die russischen Minderheiten in den baltischen Staaten sowie Roma in Osteuropa. Daher verzichte ich hier auf die Staatsbürgerschaft als Kriterium und plädiere dafür, nationale Minderheiten um Sprachgemeinschaften zu erweitern.

Es ist nicht einfach, die Zahl der nationalen Minderheiten und Sprachgemeinschaften in Europa zu beziffern. Experten gehen jedoch davon aus, dass es etwa 50 Millionen Menschen in der Europäischen Union und rund 100 Millionen in den 46 Mitgliedstaaten des Europarates sind.¹ Die Roma stellen die größte Gruppe dar, doch

allein in Spanien leben auch mindestens sieben Millionen Katalanen. Diese Minderheiten existieren in fast allen europäischen Ländern, mit Island und Portugal als Ausnahmen. Viele dieser Minderheiten sind sehr klein und zählen nur wenige tausend oder sogar nur einige hundert Mitglieder, wie etwa die Ladinier oder die sogenannten „Sprachinseln“ in Südtirol in Norditalien.

Rund 50 Millionen Angehörige von Minderheiten und Sprachgemeinschaften in der EU

Viele Angehörige dieser Minderheiten sind zwei- oder mehrsprachig und bewegen sich selbstverständlich in mehreren Kulturen und Gesellschaften. Sie sind multikulturell und prägen ihre Region oder ihr lokales Umfeld – etwa die Südtiroler und Ladinier in Italien oder die Samen in Nordeuropa. Dies kann sowohl für die Gesellschaft (z. B. im Tourismus oder auf dem Arbeitsmarkt) als auch für den Einzelnen ein wirtschaftlicher Vorteil sein. Leider hat dieser „Mehrwert“ bislang nicht die öffentliche Aufmerksamkeit erhalten, die er verdient. Eine der größten Herausforderungen besteht darin, diesen „added value“ der Minderheiten sowohl kulturell als auch wirtschaftlich sichtbar zu machen.

Es ist nicht möglich, hier alle nationalen Minderheiten und Sprachgemeinschaften vorzustellen. Ihr Alltag und ihre Lebensbedingungen unterscheiden sich von Land zu Land erheblich. Daher habe ich einige Beispiele ausgewählt, die ihre aktu-



Abb. 1 Türkische Schule in Komotini

elle Situation und die Herausforderungen, vor denen sie im heutigen Europa stehen, verdeutlichen.

Zunächst wenden wir uns Griechenland zu, genauer gesagt reisen wir nach Thessaloniki und von dort weiter nach Osten in Richtung Westthrakien, wo eine türkische Minderheit (ca. 60.000 Menschen) lebt. Griechenland erkennt diese nicht als türkische Minderheit an. Es beruft sich auf das Lausanner Abkommen von 1923 und erkennt lediglich eine muslimische Gruppe an, zu der auch Pomaken und Roma gehören. In Griechenland ist es nicht erlaubt, „türkische“ Schulen zu gründen, ebenso sind türkische Vereine verboten.

Die bestehenden Einrichtungen werden als „muslimisch“ eingestuft, und die griechische Mehrheit versucht auf vielfältige Weise, die türkische Minderheit – ihre Kultur, Sprache und Religion – zu unterdrücken. Ihre politische Vertretung ist Hassreden ausgesetzt. Die türkische Minderheit sieht sich in ihren Rechten gemäß der Europäischen Menschenrechtskonvention verletzt und hat erfolgreich vor dem Europäischen Gerichtshof für Men-

schenrechte geklagt (Fall Bekir-Ousta²). Griechenland wurde 2008 verurteilt, doch bislang ist das Urteil in Griechenland nicht umgesetzt worden. Auch andere Gruppen wie Pomaken, Roma, Mazedonier oder Aromunen etc. sind von Diskriminierung betroffen.

Mehrsprachigkeit als Mehrwehrt erkennen

Ein weiteres Beispiel ist die Ukraine, das flächenmäßig größte Land Europas. Es ist ein multikultureller Staat mit über 120 Minderheiten und Sprachgruppen. Die Russen stellten mit 11,4 Millionen Menschen (1989) die größte Minderheit dar. Mit der Annexion der Krim (2014), den Ereignissen im Donbas und der russischen Invasion (2022) sind große Teile des Landes besetzt. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Ukrainer, sondern auch auf Minderheiten wie die Krimtataren. Viele sind geflohen und leben als Binnenvertriebene oder im Ausland. Die Krimtataren, ein turksprachiges indigenes Volk Europas, waren schon in der Vergangenheit vertrieben worden.

Nach dem Ende des Kommunismus kehrten viele zurück. Die Ukraine hatte ihnen mit den Mejlis³ Selbstverwaltungsrechte eingeräumt. Seit 2014 stehen sie jedoch erneut unter russischer Repression und kämpfen auf ukrainischer Seite. Gleichzeitig fordern sie Anerkennung und volle Minderheitenrechte. Als EU-Beitrittskandidat muss die Ukraine die Kopenhagener Kriterien⁴ erfüllen und hat 2022 ein Minderheitengesetz verabschiedet, das



Abb. 2 Das Studio des krimtatarischen Fernsehsenders ATR

jedoch weiterhin Defizite – insbesondere bei Sprachrechten – aufweist. Die Zukunft der Krim bleibt ebenso ungewiss wie der Ausgang des Krieges.

Der letzte Halt führt uns in die Bretagne in Frankreich. Die Bretonen (3,2 Millionen Einwohner) sind eine Minderheit keltischen Ursprungs. Aufgrund der französischen Verfassung werden sie jedoch nicht als Minderheit anerkannt, und Bretonisch gilt nicht als eigenständige Sprache. Etwa 250.000 Menschen sprechen bretonisch. Da es keine öffentlichen Schulen in bretonischer Sprache gibt, haben die Bretonen eigene Privatschulen (DIWAN) gegründet. Der Schulbesuch ist kostenlos, aber die Schulen erhalten nur einen öffentlichen Zuschuss für die Lehrerstunden. Dies ist für einen normalen Schulbetrieb unzureichend. Einige Schulen sind daher von Schließung bedroht. Das Bretonische ist auch durch die Dominanz des

Französischen in der Öffentlichkeit eine stark gefährdete Sprache.

Ein zentrales Problem vieler Minderheiten besteht darin, dass Kinder oft nicht die gleichen Möglichkeiten haben, ihre eigene Sprache zu erlernen wie Angehörige der Mehrheit. Viele Minderheitensprachen sind bereits bedroht – so auch das Nordfriesische. Ohne Schutz und Förderung drohen sie zu verschwinden, ebenso wie die kulturelle Vielfalt Europas. Darüber hinaus ist es wichtig, dass Minderheiten gleichberechtigt am politischen Leben teilnehmen können und das Recht haben, ihre Sprache in Verwaltung, Justiz und Medien zu verwenden.

Bedrohte Sprachen und Minderheiten verringern die kulturelle Vielfalt Europas



Abb. 3 Haupteingang der betronischen Diwan-Schule in Vannes (bretonisch: Gwened)

Die grundlegenden Rechte aller Menschen sind durch die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte (UNO) und die Europäische Menschenrechtskonvention (Europarat) garantiert. Die Europäische Menschenrechtskonvention, die 1953 in Kraft trat, sichert gleiche individuelle Rechte unabhängig von Herkunft, Religion oder Hautfarbe und bildet die Grundlage für Demokratie und Rechtsstaatlichkeit. Sie schützt gerade die Minderheiten, weil sie für ALLE gilt, und alle 46 Staaten des Europarates haben die Menschenrechtskonvention ratifiziert. Dennoch zeigt das Beispiel Griechenland, dass die Umsetzung nicht immer gewährleistet ist. Die genannten Beispiele zeigen auch, dass es Probleme in anderen Ländern gibt und dies obwohl ergänzend dazu zwei weitere Konventionen im Europarat angenommen wurden:

- die Rahmenkonvention zum Schutz nationaler Minderheiten (1995)
- und die Europäische Charta der Regional- oder Minderheitensprachen (1992).

Diese europäischen Übereinkommen ergänzen die Menschenrechtskonvention und sind ein guter Gradmesser dafür, wie die Demokratie in den einzelnen Ländern tatsächlich funktioniert. Das Rahmenübereinkommen, das nationale Minderheiten als Gruppe schützt, wurde von 38 der derzeit 46 Mitgliedstaaten des Europarats ratifiziert, während die Sprachencharta, die Regional- oder Minderheitensprachen schützt und fördert, 25 Länder umfasst. Ob die Länder die Konventionen unterzeichnet und beschlossen haben, ist ein konkreter Ausdruck dafür, wie sie den Minderheitenschutz durchsetzen. So hat Frankreich weder die Rahmenkonvention



Abb. 4 Kinderbücher in betronischer Sprache

noch die Sprachencharta ratifiziert. Sie haben sich nicht verpflichtet, die DIWAN-Schulen der Bretonen zu unterstützen. Andere Länder haben es vermieden, sich für bestimmte Minderheiten und Themen bzw. geografische Gebiete zu verpflichten. Ein weiteres Problem ist das Fehlen von Sanktionsmöglichkeiten, wenn einzelne Länder die von ihnen selbst unterzeichneten Verpflichtungen nicht einhalten. Daher ist es wichtig, nicht nur die formalen Anforderungen zu erfüllen, sondern auch den Geist der europäischen Konventionen.

Innerhalb der EU gibt es keine gemeinsamen Vorschriften zum Schutz von Minderheiten, obwohl Artikel 2 des EU-Vertrags festlegt, dass die Grundwerte der Europäischen Union die Achtung der Menschenwürde, Freiheit, Demokratie, Gleichheit, Rechtsstaatlichkeit und Menschenrechte (einschließlich der Rechte von Minderheiten) sind.

Um sicherzustellen, dass die neuen Mitgliedstaaten diesen Werten gerecht werden, wurden 1993 die Kopenhagener Kriterien beschlossen. Die Ukraine, die ein EU-Beitrittskandidat ist, verfügt zwar, wie beschrieben, über ein Minderheitengesetz, doch ist die russische Sprache nicht geschützt; im Gegenteil, der Gebrauch des Russischen in Verwaltungen und Medien ist stark eingeschränkt. In Griechenland und Frankreich gelten die Kopenhagener Kriterien nicht, da diese Länder keine neuen Beitrittskandidaten sind, sondern bereits seit vielen Jahren Mitglieder der EU sind. In der EU ist der Minderheitenschutz keine gemeinsame Angelegenheit; es ist Sache der einzelnen Länder, zu regeln, wie Mehrheit und Minderheit zusammenleben. Wie die Beispiele zeigen, gibt es von Land zu Land große Unterschiede. Die Beispiele zeigen auch, dass es in einigen Ländern große Probleme gibt. Auch wenn

die Minderheiten im deutsch-dänischen Grenzland sich im Alltag ebenfalls für ihre Gleichberechtigung einsetzen müssen, sind diese Probleme nicht mit der Situation in Griechenland, Frankreich oder der Ukraine zu vergleichen.

Große nationale Unterschiede im Umgang mit Minderheiten und deren Rechten

Daher ist es entscheidend, gemeinsame Lösungen auf europäischer Ebene zu entwickeln. Die Föderalistische Union Europäischer Nationalitäten (FUEN) startete 2013 eine Europäische Bürgerinitiative (EBI), die sie als Minority SafePack Initiative (MSPI) bezeichnete. Eine EBI erfordert die Unterstützung von 1 Million Menschen aus mindestens 7 EU-Staaten, um anerkannt zu werden. Als erstes präsentierte ein europäischer Bürgerausschuss der Europäischen Kommission 11 konkrete Vorschläge zum Schutz und zur Förderung von Minderheiten und Sprachgemeinschaften.

Zunächst wurde die MSPI abgelehnt, doch nach einer Beschwerde beim Europäischen Gerichtshof sah sich die EU-Kommission 2017 gezwungen, die Bürgerinitiative erneut zu prüfen. Die EU-Kommission, die die MSPI mit der Begründung abgelehnt hatte, dass sie außerhalb ihrer Zuständigkeit liege, musste daraufhin akzeptieren, dass neun Vorschläge zugunsten der nationalen Minderheiten und Sprachgemeinschaften eine Angelegenheit der EU seien.

Die MSPI enthält unter anderem den Vorschlag für eine Europäische Agentur für Sprachenvielfalt, den Vorschlag sowohl die Rahmenkonvention als auch die Sprachen-Charta solle in der EU gelten, Forderungen nach mehr Forschung und Wissen über den Mehrwert der Minderheiten für die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung, Vorschläge zur Lösung der ernststen Lage der vielen Staatenlosen in den nationalen Minderheiten sowie die Abschaffung von Geoblocking im Fernsehen und in audiovisuellen Medien. In der Folge gelang es der FUEN insgesamt 1,1 Millionen Unterschriften aus 11 verschiedenen EU-Ländern zu sammeln. Es war ein überwältigendes Ergebnis, das am 10. Januar 2020 der EU-Kommission übergeben wurde.

Ablehnung der Minority SafePack Initiative durch die EU

Später erhielt die Minority SafePack-Initiative die Unterstützung einer großen Mehrheit im Europäischen Parlament und im Ausschuss der Regionen der EU. Auch nationale und regionale Parlamente unterstützten die MSPI, doch es half nichts. Die EU-Kommission lehnte alle neun Vorschläge mit der Begründung ab, dass die EU bereits über ähnliche Maßnahmen verfüge, die von den nationalen Minderheiten und Sprachgemeinschaften in Anspruch genommen werden könnten. Die Klagen gegen diese Entscheidung wurden vom Europäischen Gerichtshof im Jahr 2023 und zuletzt im Jahr 2025 abgewiesen.

Dennoch hat die MSPI neue Maßstäbe für die Rechte von nationalen Minderheiten und Sprachgemeinschaften in der EU gesetzt und wird auch in Zukunft der wichtigste Standard für Minderheitenrechte auf europäischer Ebene sein. Wenn Europa Konflikte vermeiden, Frieden sichern und

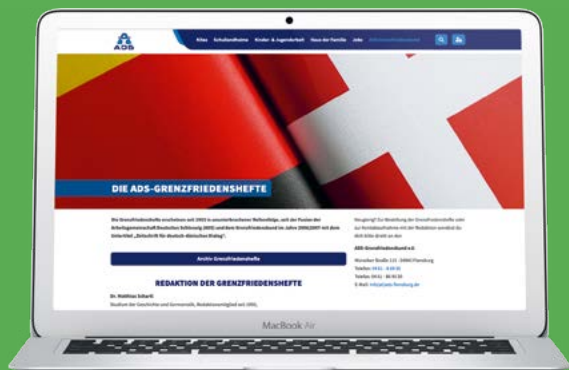
wirtschaftliche Entwicklung fördern will, sind gemeinsame Lösungen für die Herausforderungen nationaler Minderheiten und Sprachgemeinschaften unerlässlich. Die Minority Safepack-Initiative zeigt den Weg!

Quellen

- 1 Diese Zahlen werden insbesondere von der Federal Union of European Nationalities verwendet. Genauere Zahlen für die einzelnen Länder und Minderheiten, die auch im Beitrag genutzt werden, finden sich bei: Pan, Christoph; Pfeil, Beate Sybille; Videsott, Paul (2018): National Minorities in Europe. Handbook of National Minorities, Band 1, 2. Auflage, Wien/Berlin, Verlag Österreichisch/Berliner Wissenschaftsverlag.
- 2 <https://hudoc.coe.int/https://rm.coe.int/16806dda24>
- 3 Der Mejlis (Qirimtatar Milliy Meclisi) ist das höchste repräsentative und exekutive Organ der Krimtataren. Die Russische Föderation stuft diese Institution als extremistisch ein.
- 4 Die Kopenhagener Kriterien sind die grundlegenden Voraussetzungen, die ein Staat erfüllen muss, um Mitglied der Europäischen Union (EU) zu werden. Sie wurden 1993 vom Europäischen Rat in Kopenhagen beschlossen und umfassen u. a. politische Stabilität, d. h. Demokratie und Menschenrechte (einschließlich der Minderheitenrechte) und eine funktionsfähige Marktwirtschaft.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1–4 Gösta Toft



EIN ONLINEARCHIV VOLLER GESCHICHTE

Was stand eigentlich vor 70 Jahren in den Grenzriedensheften? Das ist nicht nur spannend, sondern auch ganz einfach herauszufinden! Wer gerne in älteren Heften stöbern möchte oder sich für die Deutsch-Dänische-Geschichte interessiert, kann alle Ausgaben seit 1953 auch bei uns im Onlinearchiv finden, downloaden und lesen.



MEHR INFOS AUF
DEIN-ADS.DE

Der QR-Code führt
direkt zum Archiv.

 @dein.ads

 ads_flensburg



Der grenzüberschreitende Verkehr ist seit vielen Jahren ein Thema, das zu vielen Beschwerden Anlass gibt. Obwohl sich die meisten Akteure in der Grenzregion seit langer Zeit darin einig sind, dass eine leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur für die Entwicklung unserer Region überlebenswichtig ist, hat es jahrzehntelang kaum Verbesserungen gegeben. Im folgenden Beitrag gibt unser Redaktionsmitglied Gerret Schlaber einen Überblick über die aktuelle Lage, die auch ständiger Gegenstand der von ihm verantworteten Umschau ist. Mit Blick auf die Vergangenheit analysiert er die wichtigsten Herausforderungen und ordnet diese im Vergleich zu anderen Regionen in die gegenwärtige Verkehrspolitik ein. Im Blickpunkt steht insbesondere der öffentliche Personenverkehr, zumal die allzu oft einseitige Verengung des Themas auf den motorisierten Individualverkehr einen wesentlichen Teil der hier thematisierten Probleme darstellt.

TRANSITBEREICH, DOPPELTE SACKGASSE ODER ZIEL MIT VIELEN WEGEN?

Welche verkehrstechnische Bedeutung hat das Gebiet des alten Herzogtums Schleswig, des heutigen deutsch-dänischen Grenzlandes in Geschichte, Gegenwart und Zukunft? Ist es die gerne so bezeichnete Brücke zwischen Nord- und Mitteleuropa? Ist es in erster Linie ein Transitland? Ist es ein verkehrstechnisches Randgebiet abseits der wirtschaftlich wichtigen Ströme, ein Grenzland auf beiden Seiten eben? Oder ist es doch eine Art Zentrum, das nicht zuletzt Start und Ziel vieler Wege in viele Richtungen ist? Um diese Fragen einigermaßen schlüssig zu beantworten, bedarf es einiger Einsichten in die Geschichte. Um die Gegenwart zu verstehen, ist zudem ein Blick auf die übergeordnete deutsche und dänische Verkehrspolitik vonnöten. Schließlich sollen auch Fragen dazu gestellt werden, wie die Zukunft im grenzüberschreitenden Verkehr aussehen könnte.

von Gerret Liebing Schlaber



Abb. 1 Teil einer frühen Ost-West-Straßenverbindung von lokaler und regionaler Bedeutung, die Angelburgerstraße in Flensburg um 1880; Blick vom Südermarkt Richtung Südosten

1. Schleswig als historische Verkehrsregion

Hafenstädte und Landwege

Verkehr wird durch die geografische Lage geprägt. Das hat auch für die seit dem 12./13. als eigenständige Größe wahrnehmbare Region Schleswig gegolten: Im Netzwerk der Fernlandwege wurde es durch seine Beschaffenheit als engster Teil der Kimbrischen Halbinsel geprägt. Die Hauptverbindungen über Land gingen in Nord-Süd-Richtung, etwa über die – bis auf einzelne Brücken – kaum befestigten Ochsenwege.¹ In Ost-West-Richtung bot die kurze Distanz der Landenge zwischen Nord- und Ostsee viele Möglichkeiten für die Hafenorte an beiden Küsten. Der Aufstieg Hedeby bzw. der Stadt Schleswig in der – seit dem 19. Jahrhundert so genannten – „Wikingerzeit“ ist untrennbar mit der kurzen Distanz zwischen der Schlei und

dem schiffbaren Teil der Treene verbunden. Doch auch die anderen Handelsorte, deren wichtigste ab Mitte des 13. Jahrhunderts zu Städten wurden, profitierten vom im Vergleich zu weiten Teilen von Holstein und Jütland geringen Abstand zwischen Nord- und Ostsee. Zudem boten die Förden an der Ostküste geschützte Hafenplätze. Während der Fernhandel größtenteils auf dem Seeweg abgewickelt wurde, waren die meisten Landwege in erster Linie für den Lokalverkehr und -handel von Bedeutung. Doch darf auch letzterer nicht unterschätzt werden; der Aufstieg Flensburgs zur größten Stadt der Region ist sicherlich nicht ohne den Ost-West-Handel zwischen Nordfriesland und Angeln denkbar.²

Die Stabilisierung der dänischen Monarchie – trotz zeitweiliger Rückschläge – hat ebenfalls die Handelsverbindungen ge-

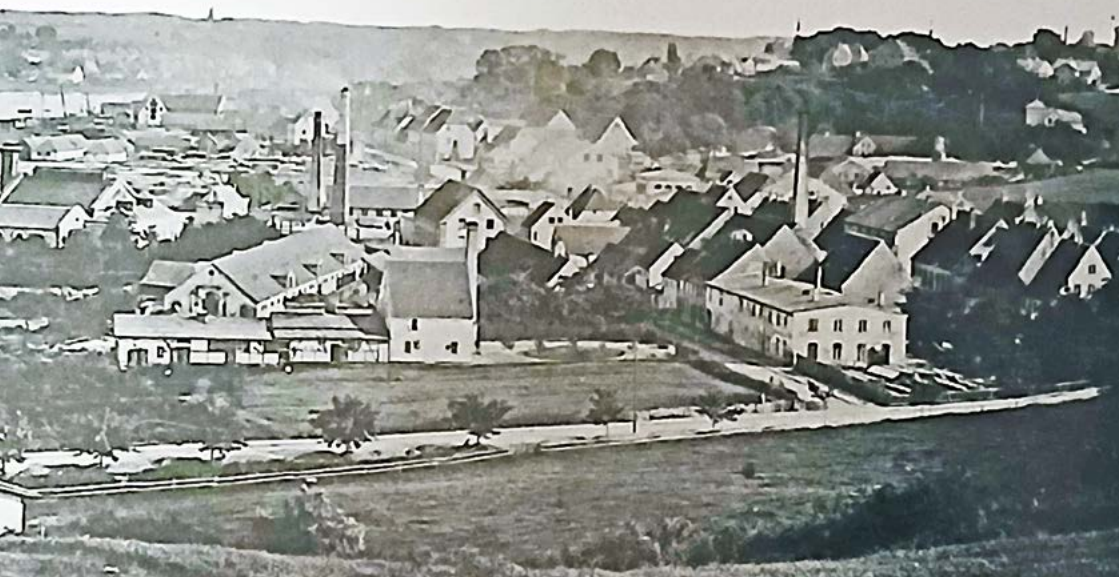


Abb. 2 Blick vom späteren Turnerberg auf die schnurgerade verlaufende Apenrader Straße (unten, mit neu gepflanzten Bäumen), dahinter die Flensburger Neustadt, um 1880

stärkt, wenn auch im Spätmittelalter der wichtigste Handelsweg zwischen Westeuropa und dem Ostseeraum zweifellos über Hamburg, Lübeck und andere Hansestädte ging. Ab dem 16. Jahrhundert wurde der Seehandel über den Atlantik immer bedeutender, wovon besonders Flensburg profitierte.

Die Verkehrsinfrastruktur im Land änderte sich über lange Zeit nur unwesentlich. Erst im 19. Jahrhundert entstand eine modern zu nennende Infrastruktur für den Landverkehr. Die damals gebauten möglichst geraden Chausseen zwischen den größeren Städten bilden bis heute die Grundlage für einige der wichtigsten Fernstraßen in der Region.³

Noch wichtiger wurden allerdings die Eisenbahnen. Schon die erste derselben im Herzogtum Schleswig ist ein Beleg für die Besonderheiten der Region – und sie war leider kein gutes Beispiel für eine vo-

rausschauende Verkehrspolitik. Während die allerersten Bahnen innerhalb der dänischen Monarchie – die 1844 eröffnete holsteinische „König Christians VIII Ostseebahn“ Altona-Kiel und die 1847 folgende Verbindung Kopenhagen-Roskilde – bis heute wichtige Hauptstrecken geblieben sind, war der 1854 erstmals fahrenden „König Friedrichs VII Südschleswigsche Eisenbahn“ keine lange Lebensdauer beschieden. Bei deren Errichtung hatte man weniger die Basis für ein künftiges Fernverkehrsnetz im Blick als vielmehr eine Verbindung zwischen den schleswigschen Häfen an Nord- und Ostsee, in diesem Fall Tönning, Husum und Flensburg, wo an der eigens errichteten „Englischen Brücke“ direkt auf Schiffe umgeladen werden konnte.⁴ Vom Abzweigbahnhof Ohrstedt östlich von Husum wurde bald eine Verbindung über Schleswig-Klosterkrug nach Rendsburg geschaffen, wo Anschluss an



Abb. 3 Denkmal für die Haderslebener Kreisbahn vor dem alten Bahnhof Christiansfeld, dem Endpunkt einer der nördlichsten Kleinbahnstrecken in der Provinz Schleswig-Holstein

einen Abzweig der Ostseebahn von Neumünster bestand. Man wollte kostengünstig bauen, doch auch nationalistische Erwägungen mögen eine Rolle gespielt haben, indem man eine schnelle Nord-Süd-Verbindung zunächst vermied.⁵

Ab 1864 folgte der Um- und Ausbau der Nord-Süd-Magistrale Altona-Neumünster-Flensburg (Weiche)-Fredericia, an die Husum über Jübek angeschlossen wurde. Die neue Eisenbahnstrecke führte in Richtung Norden, weil sie kostengünstig auf der flachen Geest angelegt wurde, an den Förderstädten vorbei. Diese wurden nur durch Stich- oder Nebenbahnen angeschlossen – was den Bahnverkehr in der Region bis heute erheblich erschwert.⁶ Eine zweite Nord-Süd-Achse von Altona und Elmshorn führte ab 1889 über Friedrichstadt, Husum

und Tondern nach Ripen, Bramming und Esbjerg. Diese Verbindung erreichte aber nie die Bedeutung der östlichen Hauptbahn.

Die Vereinigung der bisher privaten Bahngesellschaften unter der Preußischen Staatsbahn beschleunigte ab den 1880er Jahren den Ausbau eines zusammenhängenden Netzes mit immer mehr Nebenbahnen. Gleiches geschah in Dänemark mit der Gründung der DSB (Danske Statsbaner) 1885. Hinzu kamen ab 1885 zahlreiche schmalspurige Kleinbahnen, mit denen bis kurz nach der Jahrhundertwende ein aus heutiger Sicht verblüffend engmaschiges Eisenbahnnetz im ganzen Land entstand. Da diese von den Landkreisen betrieben wurden, war die Verknüpfung über die Kreisgrenzen hinaus allerdings

oftmals nicht optimal.⁷ Zudem waren sie oft kurvenreich angelegt, weil man möglichst viele Orte anschließen wollte, und ließen keine hohen Geschwindigkeiten zu. Dennoch war die Eisenbahn in der Zeit bis nach dem Ersten Weltkrieg zweifellos das effektivste Landverkehrsmittel für die Beförderung von Gütern und Reisenden.

„Auch der
Schiffsverkehr
behält seine
Bedeutung“

Auch der Schiffsverkehr behält seine Bedeutung. Schon im frühen 19. Jahrhundert hatte Apenrade mit seiner kurzen und breiten Förde von den immer größer werdenden Schiffen profitiert, sodass die dortigen Reeder um 1840 über ebenso viel Schiffsstonnage verfügten wie jene im deutlich größeren Flensburg. Auf der Flensburger Förde entwickelte sich in der Kaiserzeit zudem ein reger Passagierverkehr unter der Regie der „Vereinigten Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffahrtsgesellschaft“, der das Bild Flensburgs in jener Zeit prägte. Eine wichtige Schiffsverbindung führte ab 1783 auch über den Eiderkanal, wovon noch die beeindruckenden Packhäuser in Tönning, Rendsburg und Holtenau zeugen. Ersetzt wurde diese ab 1895 durch den bis heute bedeutenden Nord-Ostsee-Kanal, eine der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt.

Über die Jahrhunderte war das Herzogtum Schleswig sowohl eine Region des Transits als auch des Start- und Zielverkehrs. Vor allem die Marschen und die öst-

lichen Hügellandschaften mit ihren fruchtbaren Böden waren landwirtschaftliche Überschussgebiete. Im Früh- und Hochmittelalter war zunächst Schleswig und dann im 16. und teilweise bis ins 19. Jahrhundert hinein Flensburg eine Hafenstadt von überregionaler Bedeutung, doch auch die übrigen Städte hatten teils weitreichende Verbindungen. Nordfriesische Kapitäne und Seeleute waren v.a. im 17.-19. Jahrhundert überregional gefragte Kräfte. Zwar lag das Herzogtum Schleswig selbst etwas abseits der wichtigsten europäischen Handelswege. Doch im überregionalen Verkehr im Nordsee- und östlichen Ostseeraum war es ein wichtiges Bindeglied.

Verkehr in einem Grenzland

Den tiefsten Einschnitt für den Verkehr in der Region mit schwerwiegenden Folgen bis heute brachte zweifellos die Verlegung der deutsch-dänischen Staatsgrenze im Jahr 1920. Schon ab 1864/71 war das frühere Herzogtum Schleswig zu einem Randgebiet in einem großen Reich mit Zentren weit im Süden geworden, wobei die zunehmende Bedeutung der Staatsgrenze als Zollgrenze den Handel mit den dänischen Nachbarn, aber auch auf weitergehenden internationalen Verbindungen erschwerte. 1920 wurde ein jahrhundertlang zusammengehörendes Gebiet nachhaltig durch eine scharfe Grenze auseinandergerissen, die Landesteile entwickelten sich wie ihre übergeordneten Nationalstaaten fortan immer unterschiedlicher. Es ist bemerkenswert, dass die wirtschaftlichen, sozialen und nicht zuletzt verkehrstechnischen Folgen der Grenzziehung bis heute erstaunlich schlecht erforscht worden sind, obwohl



Abb. 4 Die mit einem Schlagbaum markierte Staatsgrenze unterbricht den historischer Kirchenweg von Frosee nach Handewitt unweit der Autobahn

sie sichtbar einschneidend waren und bis heute nachwirken.

Fest steht jedenfalls, dass viele bisherige Verbindungen dadurch ihre Bedeutung dauerhaft verloren. Deutschland und Dänemark förderten viel mehr die feste Einbindung ihres jeweiligen Anteils an Schleswig durch möglichst gute infrastrukturelle Verbindungen mit dem übrigen Staatsgebiet. Mit der Flensburger Fördeschiffahrt ging es steil bergab und auch die Einrichtung eines Freihafens konnte den Verlust des nördlichen Hinterlands in der nunmehrigen Grenzstadt nicht kompensieren. An der Westküste wurde die Insel Sylt ab Juni 1927 mit einem Damm⁸ direkt mit Niebüll und der Westbahn verbunden, so dass der nunmehr grenzüberschreitende Verkehr über Tondern und Hoyer aus deutscher Sicht entfiel — und der Hafenort an der Wiedauschleuse völlig ins Abseits geriet. Zwar baute man noch eine neue Eisenbahn zwischen Flensburg und Husum mit

Abzweig Löwenstedt-Bredstedt, wie auch nördlich der Grenze die Verbindung Apenrade-Lügumkloster-Bredebro begradigt und modernisiert wurde. Die Flensburger Kreisbahn wurde mit der Städtischen Straßenbahn verbunden, deren Linie 4 ab 1925 bis Glücksburg fuhr.

Doch der Niedergang der Eisenbahn in der Region sollte schon bald einsetzen. Verstärkt setzte man auf den Bau von Fernstraßen. In Nordschleswig entstand ein im Kern noch heute bestehendes Netz aus geraden Landstraßen zwischen den größeren Orten. In Südschleswig wurden Reichsstraßen und einige neue Verbindungen wie die „Betonstraße“ unmittelbar südlich und parallel zur Staatsgrenze gebaut. Die Zahl der Grenzübergänge wurde nach und nach reduziert. Zudem setzte die Wirtschaftspolitik in der Folgezeit verstärkt auf nationalen Protektionismus, so dass die junge Staatsgrenze als Zollgrenze ihre Funktion als Barriere verstärkte.



Abb. 5 Bahnhofsgebäude aus den 1860er Jahren in Apenrade, der Schienenstrang wird nur noch saisonal für den Fahrraddraisinenbetrieb genutzt

Auch die grenzüberschreitenden Schiffs- und Bahnverbindungen wurden weniger. Zwar durchtrennte die Staatsgrenze nur die beiden Nord-Süd-Hauptbahnen, doch trug die Grenzziehung zum Niedergang vieler Nebenbahnen bei. Der Wegfall der direkten Verbindung Flensburg-Sonderburg führte 1936 zur Stilllegung des Abschnitts Pattburg-Törsbüll. Bis zum Zweiten Weltkrieg verschwanden in Nordschleswig sämtliche Kreisbahnen (jetzt „amtsbaner“), auch die bis zuletzt gut ausgelasteten auf Alsen, sowie zahlreiche Nebenbahnen, darunter die gerade erst erneuerte Verbindung Bredebrolügumkloster-Rothenkrug. Der Prozess setzte sich im Zuge des Ausbaus des Individualverkehrs massiv fort. In den 1970er Jahren verloren sogar die Städte Apenrade und Hadersleben ihren Bahnanschluss.

In Südschleswig setzte dieser Niedergang etwas später ein. Nach ersten Stilllegungen in der NS-Zeit verschwanden auch hier bis in die 1970er Jahre hinein fast alle Klein- und Nebenbahnen. Nach dem Ende der Direktverbindung Flensburg-Niebüll 1981 bestand beiderseits der Grenze nur noch ein Rumpfnetz mit den beiden Nord-Süd-Strecken und wenigen Nebenbahnen. Dies waren nur die touristisch bedeutsamen Strecken Husum-St.Peter und Niebüll-Dagebüll sowie die bis zur Einführung des RegionalExpress-Konzepts 1986 akut stilllegungsgefährdete Flensburg-Kieler Bahn, im DSB-Betrieb blieb nur die Strecke Tingleff-Sonderburg in Betrieb. 1981 wurde zudem die grenzüberschreitende Westbahn zwischen Niebüll und Tondern für viele Jahre unterbrochen.⁹



Abb. 6 Bahnsteiganzeige in Kopenhagen für Zugausfall nach Sonderburg

Stattdessen setzten Deutschland und Dänemark massiv auf den Straßenbau. Der Ausbau der Fernstraßen ab den 1950er Jahren führte auch zur Verbesserung der Infrastruktur an den Grenzübergängen, insbesondere bei Krusau/Kupfermühle. Die Eröffnung der Nord-Süd-Autobahn im Zuge der heutigen E 45 (damals E 3) mit Grenzübergang Ellund/Fröslee 1978, dem in den Folgejahren ein Ausbau weiter nach Norden folgte, war sicherlich ein Meilenstein. Zudem fielen immer mehr Zollbestimmungen seit dem dänischen EG-Beitritt 1973 weg, was den grenzüberschreitenden Verkehr weiter erleichterte.

Doch was hat sich seither getan? Selbst das größte Verkehrsprojekt seither, die – späte – Elektrifizierung der Hauptbahn zwischen Hamburg/Altona und Fredericia bis Nyborg im Zuge der Eröffnung der festen Querung über den Großen Belt 1996 konnte die erhofften Vorteile nur zum Teil erfüllen. So versäumte die DSB dabei die Rekonstruktion des in den 1930er

Jahren entfernten zweiten Gleises an der Hauptbahn zwischen Pattburg und Tingelff sowie Woyens und Vamdrup (letzteres geschah 2015, auf ersteres warten wir bis heute), was weiter für erhebliche Verspätungen sorgt. Unterschiedliche Sicherheitsanforderungen führten dazu, dass zeitweise gar keine DSB-Züge mehr nach Flensburg fuhren und man auch noch in Pattburg umsteigen musste, nachdem es zuvor stündliche Regionalzugverbindungen nach Fredericia plus Intercities nach Kopenhagen bzw. Aarhus-Aalborg gegeben hatte. Die Farce wurde noch größer, weil die DSB ein anderes Stromsystem als die Deutsche Bahn und die schwedische SJ nutzt und dadurch selbst bei durchgehenden Zügen wie den damaligen DB-InterRegios bis Fredericia ein Lokwechsel im Grenzbahnhof erforderlich wurde.

Die Schließung des Flensburger Bahnbetriebswerks und der im Zuge der DB-Privatisierung betriebene Abbau von angeblich unrentabler Infrastruktur be-

schleunigte den weiteren Niedergang der Bahn in der Region, ausgerechnet in einer Zeit, in der mit der Elektrifizierung und einem allmählichen Umdenken zu umweltfreundlicherer Verkehrspolitik die Zeichen auf Verbesserung zu stehen schienen.

Eider und Nord-Ostsee-Kanal wirken wie eine Barriere

Auch die Eider und Nord-Ostsee-Kanal wirken nach wie vor als Barriere: Die Rendsburger Hochbrücke ist sicherlich ein eindrucksvolles technisches Denkmal, bringt aber weitere Verlangsamungen im Bahnverkehr. Dass die 1977 eröffnete Rader Hochbrücke früher als erwartet ersetzt werden muss, ist dem Verkehr in der Region ebenfalls nicht dienlich. Einen Lichtblick schien es mit der Umsetzung des Schengener Abkommens 2001 zu geben, als es nicht nur eine generelle Erleichterung für den grenzüberschreitenden Verkehr durch den Wegfall der Grenzkontrollen gab, sondern auch durch leichte Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr wie die Verlängerung der Flensburger Stadtbuslinie 1 vom Bahnhof nach Krusau und die Wiedereröffnung der Bahnverbindung Niebüll-Tondern. Doch auch auf der Westbahn bleibt die Grenze eine Barriere: Wegen Unterschieden in der Signaltechnik müssen Reisende zwischen Esbjerg und Niebüll in Tondern umsteigen. Häufig funktionieren die Anschlüsse in Niebüll aufgrund von Zugverspätungen nicht. Immerhin gibt es einen Lichtblick,

denn die jüngst zwischen Esbjerg, Bramming und Tondern eingeführte digitale Signaltechnik wird auch auf dem deutschen Streckenteil nachgerüstet, so dass ab 2026 wieder durchgehende Züge möglich werden, die zudem schneller fahren dürfen.¹⁰ Doch über die genannten kleinen Fortschritte hinaus ist seither nicht viel passiert. Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr hat sich auch im Zuge einer stärkeren regionalen Zusammenarbeit keineswegs verbessert.

2. Grenzverkehr heute

Warum so wenig Zusammenarbeit?

Bis heute gibt es keine gemeinsame, der Bevölkerung zugutekommende Verkehrsstrategie. Die 2011 gebildete deutsch-dänische Verkehrskommission ist über Absichtserklärungen bisher nicht hinausgekommen. Der sehr engagierte aktuelle Landesverkehrsminister Claus Ruhe Madsen hat seit seinem Amtsantritt oft klare Worte in diesem Rahmen gefunden. Sein Einfluss ist jedoch begrenzt. Bei der wichtigen Konferenz der Kommission am 8. Juni 2024 in Glücksburg musste er bestätigen, dass DB und DSB keine Arbeiten am Jütlandkorridor vor der Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung vornehmen werden.¹¹ Dies ist zwar verständlich, weil man den Korridor störungsfrei halten will, solange alle Züge zwischen Kopenhagen und Hamburg dort fahren müssen. Andererseits bedeutet dies, dass Erneuerungen auf der Strecke noch länger bis weit in die 2030er Jahre verzögert werden. Aktuell rechnet man nicht vor 2036 mit der dringend erforderlichen Oberbausanierung der an vielen Stellen maroden Hauptstrecke Flensburg-Hamburg!

Zentraler Haltepunkt in der Flensburger Innenstadt

Immerhin hat die Debatte um den grenzüberschreitenden Bahnverkehr mit teilweise sehr deutlichen kritischen Äußerungen des Landesverkehrsministers etwas Bewegung in die seit Jahren – im wahrsten Sinne des Wortes – verfahrenen Situation gebracht. Claus Ruhe Madsen sieht einige der Hauptprobleme in der veralteten Bahntechnik sowie bei umständlichen, oft jahrelangen Prozessen bei relativ einfachen Entscheidungen und Investitionen.¹² Erfreulich ist, dass sich auf Initiative des SSW-Bundestagsabgeordneten Stefan Seidler eine Interessenallianz mit 31 Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft beiderseits der Grenze zusammengefunden hat, welche gegenüber Berlin und Kopenhagen gemeinsam mehr Druck für dringend notwendige Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr und vor allem auf der Jütlandroute sorgen will und dies kürzlich mit einer gemeinsamen Forderung für einen deutsch-dänischen Generalverkehrsplan und schnelle konkrete Maßnahmen zum Ausdruck gebracht hat.¹³

In jüngster Zeit sind immerhin einige Beschlüsse gefasst worden, die ein wenig Hoffnung machen: Vom „Sondervermögen“ für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur möchte das Land Schleswig-Holstein 200 Millionen Euro in die Schieneninfrastruktur investieren. Am 23. Februar 2025 verkündete Staatssekretärin Susanne Henckel,

dass die Schieneninfrastruktur in Flensburg erneuert werden müsse und man sowohl einen neuen, auch von der Stadt gewünschten zentralen Haltepunkt in der Innenstadt (auch als Endstation für Regional- und Fernzüge) und einen Fernbahnhof in Weiche bauen wolle.¹⁴ die Signaltechnik auf der Strecke bis Hamburg soll zudem modernisiert werden, auch um den EU-Verpflichtungen hierfür endlich nachzukommen.¹⁵ Ebenso wurde auf Verbesserungen in der Signaltechnik auf der Westbahn hingewiesen. Minister Madsen musste zwei Wochen später aber eingestehen, dass sich die Zustände auf der Marschbahn seit dem Beginn intensiver Gespräche 2018 eher noch weiter verschlechtert hätten. Er forderte dabei Bund und Bahn zu konkreten klaren Verbesserungen und den zweigleisigen elektrifizierten Ausbau auf.¹⁶ Kurz darauf bestätigte er im Landtag, dass der Bahnknoten Flensburg und die grenzüberschreitende Infrastruktur mit Hilfe der Mittel aus dem „Sondervermögen“ des Bundes ausgebaut werden sollen. Dafür wurde eine „runder Tisch“ ins Leben gerufen, der sich um „einfache Tarife, abgestimmte Fahrpläne und ein Miteinander auch im Nahverkehr“ kümmern soll.¹⁷

Einfache Tarife und abgestimmte Fahrpläne

Gerade letzteres lässt hoffen, denn grenzüberschreitende Tarifangebote gibt es bisher nur punktuell. Immerhin gibt es seit 2019 von NahSH ein „Nachbarticket“, das zwar überall in Schleswig-Holstein



Abb. 7 Blick von der Frederiks Allé 2024 auf die Einfahrt zum immer noch nicht elektrifizierten Hauptbahnhof der 250.000-Einwohner-Stadt Aarhus (rechts die ersten Strommasten, links die 2017 eröffnete „Letbane“)

erworben werden kann, aber nur für Einzelfahrten (auch als Kleingruppe) gilt und auch nur für Bahnhöfe an der Strecke an der Westküste zwischen Tondern und Nørre Nebel (über Ripen, Esbjerg und Varde) nutzbar ist.¹⁸ Der eigentliche SH-Tarif gilt jedoch nur bis zur Staatsgrenze, lediglich der Bahnhof in Tondern wird bisher eingeschlossen. Hingegen kommt man von Flensburg mit dem Schleswig-Holstein-Ticket zwar nach Hamburg (wo man bis auf wenige Metrobuslinien sämtliche Verkehrsmittel ohne Aufpreis benutzen darf), ganz Mecklenburg-Vorpommern und sogar über die Staatsgrenze bis nach Swinemünde¹⁹, andererseits aber noch nicht einmal nach Pattburg. Es ist schön und gut, dass derzeit darüber verhandelt wird, künftig den Bahnhof Tingleff (und damit auch Pattburg) in den SH-Tarif mit einzubeziehen - besser spät und wenig als nie und überhaupt nichts.²⁰ Aber auch dies wäre wieder nur Stückwerk.

International bedeutende Magistrale oder doppelte Nebenbahn?

Apropos Tingleff: Dem letzten Abzweigbahnhof in Nordschleswig²¹ wird nach dem aktuellen Planungsstand ab 2027 eine neue Bedeutung als Umsteigestation zukommen. Wenn der Takt der Schnellzüge zwischen Kopenhagen und Sonderburg (InterCityLyn)²² möglichst auf stündlich verdichtet werden soll, soll der RegionalExpress RE7 zwischen Hamburg und Flensburg bis hierhin verlängert werden. Was auf den ersten Blick nach einem guten Anschluss klingt, bedeutet allerdings, dass es von Süden her künftig noch weniger Direktverbindungen nach Kopenhagen und erst recht Richtung Aarhus-Aalborg geben wird. Die ursprünglich als Nebenstrecke gebaute eingleisige Bahn Tingleff-Sonderburg ist technisch veraltet und hat trotz des Schnellverkehrs noch immer sechs unbeschränkte Bahnübergänge, an denen es 2025 zwei tödliche Unfälle gegeben hat;²³ erst 2027 sollen die-

se im Zuge von Erneuerungsarbeiten im Rahmen der Umsetzung der ERTMS-Richtlinien²⁴ umgebaut werden. Dass ein Bahnhof, der nur für relativ wenige Menschen Zielbahnhof ist, zum Pflichtumstieg wird, ist ein neues Beispiel für kurzsichtige Verkehrspolitik und zeugt ebenfalls nicht von Interesse der DSB an einer Verbesserung der Zustände in unserer Region.

Die von vielen geforderte Verlängerung des RE7 bis nach Fredericia erscheint derzeit eher unrealistisch, erst recht die Wiedereinführung einer höherwertigen Zuggattung wie der Ende 2002 eingestellten DB-Interregio-Verbindung Fredericia-Göttingen. Selbst die Wiederaufnahme der offiziell wegen vieler Gleisbauarbeiten und wegen der nun endlich in Angriff genommenen Elektrifizierung der ostjüti-schen Nord-Süd-Hauptstrecke Ende 2023 eingestellten DSB-Intercity-Verbindung zwischen Flensburg und Aarhus erscheint fraglich. Nach Süden hin droht die immer weiter verschobene und wie erwähnt aktuell erst für 2036 geplante Generalsanie-rung der Strecke Flensburg-Hamburg die Region noch weiter ins Hintertreffen zu bringen.²⁵

Fehmarnsundtunnel frühestens Ende 2032 fertig

Selbst der problemfreie Anschluss zwischen InterCityLyn und RE7 in Tingleff erscheint fraglich, gelten doch beide Verbindungen als verspätungsanfällig. Dies wird sich hoffentlich nach den derzeit beider-

seits der Grenze laufenden Gleisarbeiten verbessern. Doch gibt es nach wie vor das eingleisige Nadelöhr im entscheidenden Verbindungsstück zwischen Pattburg und Tingleff. Die gerade einmal 14 Kilometer gelten als einziger eingleisiger Engpass an den internationalen Hauptstrecken zwischen Bodø im Norden und Reggio de Calabria im Süden Europas! Immerhin wurde der bereits 1993 vom Folketing gefasste Beschluss zur Rekonstruktion des zweiten Gleises im Juni 2021 in den dänischen Investitionsplan aufgenommen.²⁶ Doch werden die Arbeiten frühestens nach der Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung beginnen, die sich wie erwähnt ihrerseits noch weiter verzögern wird. Angesichts der häufigen Verzögerungen bei Verkehrsprojekten und erst recht angesichts der jahrzehntelangen Verzögerung dieser eigentlich nicht allzu großen Bau-maßnahme, die man spätestens im Zuge der Elektrifizierung bis 1996 hätte bewerk-stelligen können, ist allerdings Skepsis angesagt,²⁷ solange die zuletzt für 2030 anvisierten Bauarbeiten nicht endlich be-gonnen haben. Ein neuer Tiefpunkt wurde im Juli 2025 erreicht, als das Eisenbahn-bundesamt zur bösen Überraschung nicht nur der dänischen Seite bekanntgab, dass der Fehmarnsundtunnel frühestens 2032 fertiggestellt werden könne und bis dahin kein Zugverkehr über die Vogelfluglinie möglich sei.²⁸ Nicht minder schlimm ist, dass die Hauptstrecke Flensburg-Ham-burg wie erwähnt selbst an vielen Stellen dringend sanierungsbedürftig ist und zu Verzögerungen zwingt, aber aktuell erst ab 2036 mit dem Beginn der immer wie-der hinausgezögerten Erneuerung der Anlagen gerechnet wird! Die Gefahr, dass



Abb. 8 Nicht barrierefreier Zugang zum Fernbahnsteig in Rothenkrug, einer Station mit großem Einzugsgebiet an der international wichtigen östlichen Nord-Süd-Hauptstrecke

die Jütlandroute nach Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung von der Verkehrspolitik erst recht nebensächlich behandelt werden wird, ist leider sehr real.

Der bis zur Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung über Flensburg-Odense umgeleitete Intercity-Zug zwischen Hamburg und Kopenhagen lässt die mit Abstand größte Stadt der Region links liegen, weil die Schleife zum Flensburger Hauptbahnhof Zeit kosten würde und vom einst riesigen Bahnhof Weiche nur noch Reste übrig sind. Stattdessen gibt es Stopps in Pattburg – in erster Linie wegen der Grenzkontrollen – und im Bahnhof Schleswig, dessen denkmalwürdiges Empfangsgebäude wegen unklarer Besitz- und Zuständigkeitsverhältnisse seit Jahren einen desaströsen Eindruck macht. Überhaupt hat man bei DSB wie DB fast sämtlichen Service an kleinen und mittelgroßen Bahnstationen wegrationalisiert, sodass die Stationen allzu oft einen unbehagli-

chen und vereinsamten Eindruck machen.

Zwar könnte man Pattburg zu einem Grenzland-Bahnhof ausbauen, doch erscheint dies wegen der abseitigen Lage und der aus (nicht nur) Flensburger Sicht umständlichen und kaum verbesserungsfähigen Bus-Anbindung kaum realistisch. Der Plan, den auch aus dem Umland gut zu erreichenden Bahnhof Flensburg-Weiche zum Fernverkehrshalt auszubauen, stößt bei der Deutschen Bahn bisher auf Skepsis.

Dass man die grenzüberschreitende Magistrale in Kopenhagen offenbar weiterhin eher als Nebenbahn betrachtet, belegt die Anschaffung neuer IC-Triebzüge überdeutlich. Das dänische Bahnstromsystem arbeitet immer noch mit einer anderen Spannung und Stromstärke als das deutsche und das mit letzterem kompatible schwedische. Doch anstatt diesen nationalen Provinzialismus endlich zu überwinden, schaffen die DSB neue Züge an, die nur im eigenen System fahren kön-

nen – und somit noch nicht einmal nach Flensburg. Auf der Strecke nach Sonderburg sollen sie die seit den 1980er Jahren auch in der bisher noch zweistündlich angebotenen Relation Flensburg-Fredericia genutzten Modelle ablösen.

Immerhin fand man angesichts der Drohung, dass der grenzüberschreitende Bahnverkehr fast völlig zum Erliegen kommen könnte, einen Kompromiss: In Schleswig-Holstein werden 23 neue Zuggarnituren vom gleichen Hersteller gekauft, die sich auf das dänische Stromsystem umstellen lassen und dem dänischen Sicherheitssystem angepasst sind. Dänemark beteiligt sich an der Finanzierung der damit verbundenen Mehrkosten.²⁹ Die letzten 41% - immerhin 15 Mio. Euro – muss jedoch das Land tragen. Der Sprecher des Landesverkehrsministeriums Harald Haase wird mit den Worten zitiert: „Ohne die Beteiligung Schleswig-Holsteins müsste jedoch eine noch deutlichere Verschlechterung im grenzüberschreitenden Verkehr hingenommen werden, da die Entscheidung Dänemarks in Zukunft alle Regionalzüge der Jütland-Achse nach Sonderburg zu fahren, außerhalb des Einflussbereichs Schleswig-Holsteins liegt und andernfalls zu befürchten stand, dass zukünftig gar kein grenzüberschreitender Regionalverkehr mehr angeboten wird.“³⁰

Wie tief sind wir in unserer sogenannten Modellregion eigentlich gesunken, wenn die eine Seite nicht deshalb einen Zuschuss geben muss, damit sich die grenzüberschreitenden Verbindungen endlich verbessern, sondern um eine noch schlimmere Angebotsverschlechterung zu lindern?



Abb. 9 IC3, der einstige DSB-Paradezug aus den 1980er Jahren im Bahnhof Rothenkrug, im neuen Lack als Regionalzug Fredericia-Flensburg

Busverkehr ganz am Rande

Nicht nur der Bahnverkehr muss ungläubig-entsetztes Staunen auslösen: selbst bei einer der letzten grenzüberschreitenden Busverbindungen, der Sydtrafik-Linie 110 Flensburg-Sonderburg gab es zuletzt nur kleinkarierten Streit über die Finanzierung, selbst mit der Einstellung des Betriebs südlich von Krusau wurde gedroht.³¹ Dabei ist die meist im Stundentakt bediente Linie relativ gut ausgelastet und nicht nur für Studierende an beiden Hochschulstandorten unverzichtbar. Denn weitere grenzüberschreitende Überlandverbindungen existieren nicht mehr. Wer erinnert sich z. B. noch an die Linie 850 zwischen Flensburg und Ripen? Vor gut 20 Jahren gab es mit der Linie 1044 kurzzeitig sogar eine durchgehende Verbindung zwischen Husum und Sonderburg; allerdings waren bei sechs der sieben täglichen Relationen 24 Minuten Wartezeit am Flensburger ZOB eingeplant, bei der spätesten Verbindung sogar 45, sodass dieses Angebot nicht sehr attraktiv war und eher als ein



Abb. 10 Eingangstür des wegen Vandalismusschäden monatelang geschlossenen Warteraums am Busbahnhof in Apenrade

Symbol für die Halbherzigkeit der wenigen grenzüberschreitenden Verkehrsbemühungen in die Geschichte eingegangen ist.

Als einziger Fortschritt auf diesem Gebiet ist die Verlängerung der Flensburger Stadtbuslinie 1 im Zuge der Grenzöffnung 2001 zu verzeichnen. Seither ist die Busstation in Krusau im Alltag im 20-Minuten-takt mit ZOB und Hauptbahnhof der Fördestadt verbunden. In Krusau kann zudem in die Sydtrafik-Linie 220 nach Apenrade bzw. Pattburg umgestiegen werden. Doch wegen der nun auch noch beiderseitigen Grenzkontrollen besteht die Gefahr, dass der Bus bei einem Verkehrsstau vor der Grenze umkehren muss, um den Fahrplan auf dieser im Stadtverkehr äußerst wichtigen Nord-Süd-Verbindung einzuhalten. Auch die Linie 110 ist betroffen und es kann immer passieren, dass die Anschlüsse in Krusau nicht erreicht werden und man sich mit langen Wartezeiten herum-schlagen muss.

Ohnehin spielt der Busverkehr außerhalb der größeren Städte abgesehen vom Schülerverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Selbst auf regelmäßig verkehrenden Linien fahren die Busse oft leer durch die Landschaft.³² Dies mag zum einen daran liegen, dass sie langsam fahren. Zum anderen ist es ein Problem, wenn man an einer selten fahrenden Nebenlinie wohnt. Auch die an sich gute Idee des „Flextrafik“ mit günstigen Ruf-Taxis auf Buslinienwegen in Dänemark ändert nichts an der mangelnden Attraktivität; sie erscheint eher als eine Maßnahme, um größere Fahrzeuge einzusparen. Aktuelle Zahlen aus Nordschleswig bestätigen die geringen Fahrgastzahlen im Überlandverkehr; den Hauptteil machen Schülerverkehr und Stadtbusverkehr in den drei größeren Städten aus.³³ Trotz komfortabler Fahrzeuge scheinen die meisten nur dann mit dem Bus über Land zu fahren, wenn sie wirklich keine Alternative haben.

Nicht zuletzt unter Berufung auf ein Gutachten der dänischen Verkehrsbehörde (Trafikstyrelsen) zur Optimierung der Bahnstreckenstrukturen im Land³⁴ schlug der Lobbyverband Dansk PersonTransport die Schließung zahlreicher Bahnstationen vor, um die Reisezeit auf den Bahnverbindungen zu verkürzen und mit Busverbindungen für die betroffenen Orte ein angeblich besseres und effektiveres Verkehrsangebot zu schaffen. Vor allem die Westbahn wäre betroffen, aber auch Klipleff würde den Bahnanschluss verlieren.³⁵ Die angeführten Argumente kennt man seit Jahrzehnten: Busse seien günstiger zu betreiben, flexibler und besser für zielgerichtete Angebote.³⁶ Allerdings haben sich diese Argumente selten als stichhaltig erwiesen:



Abb. 11 Bus ohne Fahrgäste (außer dem Fotografen) auf der stündlich bedienten Linie 123 Apenrade-Hadersleben, fotografiert am 4. März 2026 kurz nach 8 Uhr morgens

Busse können Bahnen niemals auch nur annähernd adäquat ersetzen, da sie langsamer sind, unruhiger fahren und weniger Kapazität haben. Hingegen gibt es vor allem in Deutschland zahlreiche Beispiele dafür, wie die Wieder- bzw. Neueinrichtung von Bahnen die Nachfrage gesteigert hat.

In der deutschen wie dänischen Politik spielt das Grenzland eine sehr untergeordnete Rolle, wobei es meist als rhetorisches Alibi für die angeblich vorbildlichen Beziehungen erhalten muss. Bezeichnend war, als sich der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt 2015 bei einem Besuch bei seinem dänischen Amtskollegen Hans Christian Schmidt nach dessen Aussagen in einem Interview 2024 nur an der dänischen Ausländerpolitik interessiert gezeigt hatte, während kaum über Verkehr gesprochen wurde.³⁷ Es bleibt der Eindruck, dass man sich seit vielen Jahren weder im dänischen noch im Bundes-Ver-

kehrsministerium geschweige denn in den Zentralen von Deutscher Bahn und Danske Statsbaner für die Grenzregion interessiert. Das Erstaunlichste am grenzüberschreitenden Verkehr ist, dass trotz eines völlig unzureichenden Angebots immer noch weitere Verschlechterungen möglich sind. Selbst in einer flachen Senke kann man offenbar noch tief fallen!

Dänemark und Deutschland (un)einig Autoland

Es zeigt sich überdeutlich, dass der öffentliche Personennahverkehr in dieser Region, die sich selbst so gerne als Vorbild für gute grenzüberschreitende Zusammenarbeit („von der Feindschaft zur Freundschaft“, „vom Gegeneinander über ein Nebeneinander zum Mit- und Füreinander“) darstellt, keine Rolle spielt. Jahrzehntlang hat man hüben wie drüben einseitig auf den motorisierten Individual-



Abb. 12 Bundesstraße (B 200) unmittelbar vor der Grenze bei Kupfermühle, die zweitwichtigste grenzüberschreitende Straßenverbindung

verkehr gesetzt. „Freie Wahl des Verkehrsmittels“ bedeutete meist nichts anderes, als dass man jederzeit möglichst schnell überall mit dem eigenen Auto hinfahren können sollte. Mit Ausnahme der Autobahn im Zuge der heutigen E45 und der nördlich von Krusau und südwestlich von Flensburg an diese angeschlossenen Flensburger Westumgehung mit dem Grenzübergang Kupfermühle/Krusau wurde aber auch beim Straßenbau kaum grenzüberschreitend geplant und gebaut. Der Ochsenweg und die Bundesstraße B 5 erscheinen auf deutscher Seite als untergeordnete Straßen. Immerhin wurde letztere vor wenigen Jahren in einigen Bereichen saniert, als der Zustand der Fahrbahn vor allem im Raum Klixbüll desolat gewesen war. Auch die B 200 wurde vor der Grenze Kupfermühle nach jahrelangem Verharren in einem trostlosen Zustand auf ein präsentables Niveau gebracht. Auf der anderen Seite hat sich auf der Autobahn 7 mit der Rader Hochbrücke, die weit früher als erwartet durch einen Neubau ersetzt werden muss, ein weiteres Problem für den Autoverkehr in der Grenzregion ergeben.

Doch auch sonst ist die Straßenverkehrspolitik nördlich und südlich der Grenze von Unterschieden geprägt. Die Versorgung mit elektrischen Ladestationen ist viel dichter. Es fällt auf, dass die größeren dänischen Landstraßen mit Seitenstreifen ausgestattet und breiter sind. Kreuzungen mit erhöhtem Unfallrisiko sind konsequent zu Kreisverkehren ausgebaut worden, selbst wenn die kreuzenden Straßen nicht gleichrangig sind. Auf den Autobahnen fallen die im Vergleich zu Deutschland deutlich längeren Auffahrten und Beschleunigungsstreifen auf, die selbst bei hoher Verkehrsdichte ein stressfreies Einfädeln erlauben. Trotz dieser deutlich höheren Sicherheitsstandards gelten im Vergleich zu Deutschland niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten, nämlich 80 km/h auf Landstraßen und 130 km/h auf Autobahnen.

Dass Deutschland das einzige Land mit Autobahnen ist, auf denen - sofern nicht abschnittsweise ausdrücklich durch Schilder markiert - keine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt, hat sich auch während der Regierungsbeteiligung der Grünen nicht

geändert. Trotz der allgemein bekannten Gefahren und der deutlich höheren Umweltschäden scheint eine sachliche Diskussion bei diesem Thema nicht möglich zu sein, geschweige denn eine Harmonisierung der europäischen Regeln. Schnell fallen Ausdrücke wie „Verteufelung“, „Kulturkampf gegen das Auto“ oder „Gängelung“ - wobei die Einschränkung der Freiheit der großen Mehrheit der vernünftig Fahrenden durch Raser fast nie zur Sprache gebracht wird. Erinnert sei an dieser Stelle nur an das Pressegespräch, als der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer 2019 die Vorschläge der von der Regierung eigens eingerichteten „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“³⁸ u.a. zur Einführung eines Tempolimits auf 130 km/h als „gegen jeden Menschenverstand“ abtat.³⁹ Auch die aktuelle Wirtschaftsministerin Katherina Reiche hat jüngst ihre Ablehnung bekräftigt.⁴⁰

Autoland Deutschland und Dänemark

Es ist fast überflüssig zu erwähnen, dass die Strafen bei Geschwindigkeitsübertretung und anderen Vergehen im Straßenverkehr in Dänemark sehr viel drastischer sind. Fahrten mit über 200 km/h oder mit Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit um das Doppelte werden als „vanvidskørsel“ bezeichnet. Der Begriff „Wahnsinn“ ist dabei keineswegs augenzwinkernd-ironisch oder gar erstaunt-bewundernd gemeint, sondern unmissverständlich als gegen jeden Menschenverstand gerichteter Irr-

sinn und juristisch im Sinne einer Straftat. Wer sich derart „sportlich“ seine „Freiheit“ beim Fahrverhalten nimmt, muss nicht nur mit hohen Strafgeldern, mehrjährigen Fahrverboten und weiteren strafrechtlichen Konsequenzen rechnen: Zusätzlich wird das Fahrzeug von der Polizei eingezogen und zugunsten der Staatskasse versteigert.⁴¹

Dennoch ist Dänemark genau wie Deutschland ein Autoland. Das Straßennetz wird immer weiter ausgebaut. Während wie erwähnt die 14 km Rekonstruktion des zweiten Gleises auf vorhandener Trasse zwischen Tingleff und Pattburg seit 1993 auf sich warten lassen, wurden die 26 km Autobahn zwischen Klipleff und Sønderburg mit erheblichem Landschaftsverbrauch 10½ Jahre nach Planungsbeginn am 1. März 2012 sogar ein Jahr früher als anvisiert in Betrieb genommen. Und damit nicht genug: der Udviklingsråd Sønderjylland mit den Bürgermeistern der vier Kommunen und Vertretern der regionalen Wirtschaft forderte 2013 eine zweite Nord-Süd-Autobahn im westlichen Nordschleswig, die sich im Norden an eine weitere - und tatsächlich geplante - mitteljütische Autobahn⁴² anschließen soll und an der Staatsgrenze in die (hypothetisch vom bisherigen Endpunkt bei Heide/Dithmarschen) zu verlängernde Bundesautobahn 23 übergehen soll.⁴³ Im Zuge der Diskussion um eine weitere Querung des Kleinen Belts wird auch ernsthaft eine feste Verbindung zwischen Alsen und Fünen untersucht - bisher allerdings ebenfalls nur als Autobahn.⁴⁴

Während sich die deutsche Verkehrspolitik mit Teilen der Autoindustrie weiterhin gegen den europäischen Trend für ein



Abb. 13 Prolog der Tour de France, 3. Etappe am 3. Juli 2022: Spitzengruppe des Fahrerfeldes nach Unterquerung des Kleinbahn-Viaduktes bei Stollig nordöstlich von Apenrade

Festhalten an der kaum noch innovationsfähigen Verbrennungsmotortechnik festhalten will,⁴⁵ steigt der Anteil elektrisch betriebener Personen- und Nutzfahrzeuge in Dänemark rasant. In Dänemark wird auf dieser Grundlage weiterhin eine klare pro-Auto-Politik geführt, mitunter mit zweifelhaften Vergleichen über mögliche Alternativen.⁴⁶ Dabei wird übersehen, dass der CO₂-Ausstoß bei weitem nicht das einzige durch den Autoverkehr verursachte Umweltproblem ist. Erst 2025 brachte Verkehrsminister Thomas Danielsen eine Gesetzesnovelle ein, mit welcher ausdrücklich das zügige Vorwärtkommen des Autoverkehrs in Städten gesichert werden soll. Dabei wird es gleichzeitig den Kommunen erschwert, Konzepte zur Verkehrsberuhigung ohne Genehmigung des Ministeriums umzusetzen.⁴⁷ Obwohl der motorisierte Individualverkehr in beiden Ländern die Verkehrspolitik, -planung und -realität beherrscht, sind auch hier die Un-

terschiede in Deutschland und Dänemark erheblich und letztlich auch im Grenzland zu spüren. Für die Grenzregion ist es von entscheidender Bedeutung, dass man sich in alle Richtungen bequem fortbewegen kann. Im Straßenverkehr ist dies einigermaßen gewährleistet, doch gibt es auch hier Defizite.

Fahrradland Dänemark?

Es bleiben noch die natürlichsten Fortbewegungsarten, nämlich das Fahrradfahren und das Zufußgehen. Gerade Dänemark inszeniert sich gerne als Fahrradland, was durch den Prolog der Tour de France 2022 international noch verstärkt wurde.⁴⁸ Auch in Schleswig-Holstein wird das Fahrrad gerne beworben. Angesichts der nicht allzu bergigen Topographie zwischen Elbe und Kattegat gibt es dafür gute Voraussetzungen.

Leider sieht die Realität für die Nutzung dieses gesunden und umweltfreundlichen Fortbewegungsmittels beiderseits der Grenze oft kaum besser aus als für den öffentlichen Transport. Dass Dänemark oft als Vorbild dargestellt wird, liegt in erster Linie an der Entwicklung Kopenhagens zu einer der fahrradfreundlichsten Großstädte überhaupt. In der Tat brilliert die Öresund-Metropole mit einem hohen Anteil an Radverkehr, der mit breiten Radwegen, Vorrangschaltungen, „grüner Welle“ im Radtempo und guter Vernetzung sehr gute Bedingungen hat; (Auto-)Verkehrsberuhigungen und Quartiersumgestaltungen, nicht zuletzt unter Federführung des international renommierten Architekten und Städteplaners Jan Gehl,⁴⁹ haben die Lebensqualität in Kopenhagen erheblich gesteigert. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Realität in der Hauptstadt, wo Radwege an Hauptstraßen oft zudem auf Kosten schmaler Bürgersteige verbreitert worden sind, oft eine andere ist als in der Peripherie. Die oben erwähnten Seitenstreifen an den Landstraßen dienen auch dem Radverkehr. Oftmals sind diese in ausreichender Breite nicht einmal an Hauptverkehrsverbindungen vorhanden. Separate Fahrrad- oder Fußwege sind an Nordschleswigs Hauptstraßen seltene Ausnahmen. An den Bundesstraßen in Südschleswig sieht dies deutlich besser aus. Doch auch hier bleiben Fahrrad- und Gehverkehr dem Autoverkehr deutlich untergeordnet. Sichere Abstellmöglichkeiten sind in Deutschland wie in Dänemark selten zu finden. Von Radverkehrsbedingungen wie in den Niederlanden kann man beiderseits der Grenze nur träumen.

Die Grenze als gewollte Barriere

Erschwert wird alles noch durch die 2016 eingeführten Grenzkontrollen, die wir wohl auf absehbare Zeit nicht mehr loswerden, da die mit ihnen verbundene einfache Botschaft einfach zu populär in der dänischen Politik und weiten Teilen der Bevölkerung ist. Nur noch wenige Parteien stellen sie noch in Frage. Die mit der Umsetzung des Schengener Abkommens am 25.3.2001 eingeführte Reisefreiheit ohne feste Grenzkontrollen wird mittelfristig nicht zurückkehren. Für die Befürworter muss es eine Genugtuung gewesen sein, als auch Deutschland im September 2024 Grenzkontrollen einführt und seither immer verlängert hat. Neben der offensichtlichen Funktion als Verkehrshindernis dienen die Kontrollen auch der Verkehrsverhinderung. Wenn man sich dafür rechtfertigen muss, warum man einen bestimmten Weg fährt oder geht, überlegt man es sich mehrmals, ob man dies tun wird. So wird die Grenze auch im Kopf zur Barriere.

Grenzkontrollen
werden immer wieder
verlängert

Offenbar ist es aber auch von der großen Politik so gewollt, dass der Verkehr über die deutsch-dänische Grenze sich nicht allzu schnell bewegt. Es soll an dieser Stelle nicht vertieft werden, inwieweit man den Effekt der Grenzkontrollen als erfolgreich bewerten möchte. Fest steht, dass sie ein Hindernis bilden, wenn



Linie 1 Krusau/DK → Am Lachsbad → Nordertor → ZOB → Bahnhof

Linie 7 Krusau/DK → Am Lachsbad → Nordertor → ZOB → Twedter Plack → Tremmerup

	hverdage Montag - Freitag			Lørdage Søndag			Søn- og helligdage Søn- & Feiertag	
	45							
5 Uhr								
6 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*		
7 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
8 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
9 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
10 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
11 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
12 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
13 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
14 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
15 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
16 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
17 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
18 Uhr	18*	38*	58*	18*	38*	58*	20	50
19 Uhr	10	30	50	10	30	50	20	50

* = rute 7, buskøfte til Flensburg St. på ZOB (rute 8A)

* = Linie 7, Umstieg zum Bahnhof am ZOB (Linie 8A)

OBS: På grund af grænsekontrollen og de deraf følgende efterslæb kan det ske med kort varsel, at rute 1/7 skal afkortes og f.eks. ikke køre fra Krusau DK, Kupfermühle eller Wassersleben. Brug venligst busradaren på www.bus-fl.de til orientering.

Achtung: Aufgrund der Grenzkontrollen und daraus resultierender Rückstaus kann es kurzfristig vorkommen, dass die Linien 1/7 verkürzt werden müssen und z. B. nicht ab Krusau DK, Kupfermühle oder Wassersleben fahren. Bitte orientieren Sie sich am Busradar unter www.bus-fl.de.

Abb. 14 Busfahrplan für die Flensburger Linie 1 in Krusau: Hinweis auf mögliche Betriebsstörungen wegen der Grenzkontrollen

man die Region näher zusammenbringen möchte. Wirtschaftlich gesehen sind die Grenzkontrollen ein echter Standortnachteil im Wettbewerb mit anderen Regionen. Das Nachsehen haben wie immer die Menschen in der Grenzregion. Fahrpläne für grenzüberschreitende Busverbindungen werden zur Glückssache. Es wird nicht zusammenwachsen, was zusammengehört.

3. Chancen für eine künftige gemeinsame Verkehrspolitik?

Voneinander und miteinander von anderen lernen

Deutschland und Dänemark können in Sachen Verkehrspolitik einiges voneinander lernen, zusammenarbeiten müssen sie. Noch viel mehr lernen sollten beide gemeinsam aber erst recht von anderen.

Dass dem allzu lange stiefmütterlich behandelten Schienenverkehr mehr Investitionen zukommen müssen, wurde bereits ausgeführt. Zudem müssen Rad- und Fußverkehr endlich flächendeckend und nicht nur punktuell als wichtige Verkehrsträger ernst genommen werden. Wir brauchen im Raum zwischen Eiderstedt und Kleinem Belt, zwischen Königsau und Levensau eine Verkehrsinfrastruktur, die sowohl dem Transitverkehr als auch den Bedürfnissen der Menschen vor Ort dauerhaft Rechnung trägt. Statt ständig wiederholten Brückenbauer-Floskeln brauchen wir massive und zügig zu passierende Brücken an den natürlichen Barrieren. Wir brauchen leistungsfähige Eisenbahnen für einen Fernverkehr, der nicht an der Grenze oder an einzelnen Haltepunkten unterbro-



Abb. 15 Zentrale Fahrradstation mit sicherer Abstellanlage und Servicecenter am Bahnhof Dampoort in Gent

chen wird, sondern welcher die Menschen in der Region nahtlos an das internationale Schnellverkehrsnetz anbindet. Wir brauchen attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen Ost und West sowie Diagonalverbindungen, damit ein leistungsfähiger Personen- und Güterverkehr vor Ort im Nahbereich möglich wird und vor allem die Westküste nicht länger ins Abseits gedrängt wird. Wir brauchen Strategien und Visionen für den Verkehr der Zukunft, denn er ist ein wichtiger Baustein für die gesamte Entwicklung der Region. Vor allem aber brauchen wir den Willen, grenzüberschreitend mit einer Stimme zu sprechen.⁵⁰

Die politischen Strukturen dafür sind grundsätzlich vorhanden. In beiden Staaten wie in der gesamten EU ist man sich dessen bewusst, dass es für die Mobilität der Zukunft einer „Verkehrswende“ bedarf, die den Schadstoffausstoß drastisch reduziert, die bisher beispiellose

Zerstörung und Versiegelung des teuren Gutes Boden für (Auto-) Verkehrsflächen beendet, die gesundheitsschädigende Lärmbelastigung deutlich reduziert und allen Menschen - und zwar nicht nur in Ballungsräumen - ein Mobilitätsangebot bringt, das niemanden ausschließt bzw. in einseitige Abhängigkeiten bringt. Wir haben vertrauensvolle Zusammenarbeit in einer deutsch-dänischen Verkehrskommission und seit neuestem auch in Grenzbarrierenräten, welche Gesetzesnovellen auf mögliche Herausforderungen in Bezug auf das Nachbarland untersuchen sollen. Beide Länder sind wirtschaftlich stark vom Außenhandel abhängig und gerade der Handel miteinander ist bedeutend. Unter diesen Voraussetzungen sollte es doch selbstverständlich sein, auch in der Verkehrspolitik immer über die Staatsgrenzen hinaus zu denken und zu handeln.

Erfahrungen aus anderen Regionen

Man muss das Rad nicht neu erfinden, um zukunftsgerichtete Mobilität in der schleswigschen Region zwischen Königsau und Eider zu schaffen. Wenn der politische Wille vorhanden ist, lassen sich attraktive und tragfähige Lösungen finden. An dieser Stelle muss auch darauf hingewiesen werden, dass im Verkehrssektor mehr als in anderen Lebens-, Wirtschafts- und Gesellschaftsbereichen das Angebot die Nachfrage bestimmt. „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten!“ - Dieses dem früheren (1960-72) Münchner Oberbürgermeister und späterem Bundesjustizminister Hans-Jochen Vogel (SPD) zugeschriebene Bonmot aus den 1960er Jahren, als die Ideologie der „autogerechten Stadt“ vorherrschend war (und bereits an Grenzen des Machbaren stieß), lässt sich heute mehr denn je auf andere Verkehrsarten übertragen.

Die Niederlande und Belgien als Vorbilder

Einige Beispiele aus der langen Liste vieler erfolgreicher Konzepte seien hier angeführt: In den Niederlanden und in weiten Teilen Belgiens gibt es nicht nur hervorragend ausgebaute Radverkehrswege innerhalb und außerhalb der Städte, sondern auch sichere Abstellanlagen (oft mit Serviceeinrichtungen verbunden) an zentralen Zielorten und an Knotenpunkten mit dem öffentlichen Verkehr. In der Schweiz gibt es trotz schwieriger Topografie ein landesweit dicht vertaktetes

Eisenbahnsystem, dessen Züge sich zudem durch die legendäre Schweizer Präzision und Pünktlichkeit auszeichnen. Die Grenzstadt Basel mit ihren knapp 180.000 Einwohnern verfügt über ein ausgedehntes Straßenbahnnetz, deren Linien 6 und 14 bis ins badische Weil am Rhein bzw. ins elsässische St. Louis/Burgliber führen.

Etwas weiter nördlich ist die rechtsrheinische badische Stadt Kehl seit 2017 an das hochmoderne Straßburger Tramnetz angebunden und außerdem Teil des flächengroßen Tarifverbundes Ortenau. Noch weiter rheinabwärts glänzt das „Karlsruher Modell“, in welchem Straßen- und bisherige Regionalbahnen (und heutige S-Bahnen) eng miteinander verknüpft worden sind und ein vorbildliches, inzwischen weit über Karlsruhes Umland hinaus reichendes System bilden. Günstige und überschaubare Tarife bringen die Menschen dazu, den öffentlichen Verkehr zu nutzen: In Avignon an der Rhone, von der Einwohnerzahl her mit Flensburg vergleichbar, kostet ein Tagesticket mit 3,50€ kaum mehr als ein Einzelfahrschein in der Fördestadt; dabei ist die wichtigste Linie hier eine im dichten Takt verkehrende, 2019 eingerichtete moderne Niederflurstraßenbahn, der man erfolgreich einige Autofahrstreifen geopfert hatte. In einigen Städten wie Luxemburg und Tallinn ist die Benutzung der innerstädtischen Straßenbahnen und Busse sogar kostenlos. Transport for London bietet für über 66-Jährige ein täglich ab 9 Uhr gültiges Gratis-Ticket mit der angemessenen Bezeichnung „Freedom Pass“ an.⁵¹

Im bereits erwähnten Avignon gibt es in der Altstadt ebenfalls gratis nutzbare Kleinbuslinien, welche vor allem für ältere



Abb. 16 Elektrischer Minibus zur kostenlosen Benutzung vor der Markthalle in der Altstadt von Avignon

Menschen attraktiv sind und die Fahrgäste u. a. zu Bahnhof und Tram bringen. Auch in Grenzregionen gibt es vielerorts günstige grenzüberschreitende Angebote, erwähnt sei das ElbeLabe-Ticket, mit welchem alle Nahverkehrsmittel in der tschechischen Region um die Stadt Aussig (Ústí nad Labem) und im Verkehrsverbund Oberelbe einschließlich Dresdens nutzbar sind. Im Bahnverkehr gibt es dort sogar ein Sachsen-Böhmen-Ticket für ganz Sachsen und weite tschechische Landesteile, wo sogar der Fernverkehr benutzt werden darf.⁵²

Apropos Straßenbahnen: Diese mag man in unserer Region nach dem Ende der Betriebe in Flensburg (1973) und Kiel (1985) für ein Stück nostalgischer Erinnerung halten. Dies stimmt aber nur, wenn man die damals eingesetzten Fahrzeuge vor Augen hat – wie den 1926 gebauten, noch 1973 eingesetzten letzten fahrtüchtigen der drei erhaltenen Flensburger Wagen (Nr. 36), der sich dank außerregionaler deutsch-dänischer Zusammenarbeit im Top-Zustand auf Seeland befindet.⁵³

Selbstverständlich hat sich die Technik auch hier weiterentwickelt und moderne Multigelenk-Niederflur-Trams sind an Fahrkomfort und Kapazität Bussen weit überlegen. Zudem übersieht man häufig, dass es trotz des beginnenden Niedergangs bereits in der NS-Zeit und des massiven Abbaus im Zuge des Ausbaus der autogerechten Städte in Deutschland in 14 Bundesländern heute 60 Städte mit Straßenbahn gibt und die Netze und Betriebe vor allem seit den 1990er Jahren modernisiert, vielerorts sogar ausgebaut worden sind. In vielen Ländern sind seither viele neue Betriebe entstanden, Tendenz weiter steigend.⁵⁴

Letzteres gilt übrigens auch für Dänemark: Zu Beginn des 21. Jahrhunderts begann man in Aarhus wie auch im gleich großen Kiel gleichzeitig, sich ernsthafte Gedanken über die Neueinrichtung einer Stadtbahn nach dem erwähnten Karlsruher Modell zu machen. Während man in Kiel nach einigem Hin-und-her jüngst eine Planungsgesellschaft für die künfti-



Abb. 17 Neue Straßenbahn in Odense nahe dem H.C. Andersen-Haus auf der Trasse der stillgelegten Durchgangsstraße Thomas B. Trigesgade

ge Stadtbahn gegründet hat,⁵⁵ fährt die „Lettebane“ genannte neue Straßenbahn in Aarhus bereits seit 2017 auf zwei Linien, mit Einbeziehung der alten Nebenbahnen nach Grenå und Odder. 2021 eröffnete eine solche auch in Odense. Die fünische Großstadt (180.000 Ew.) hat dafür sogar ihre in den 1960er Jahren durch die Innenstadt gebolzte Nord-Süd-Hauptstraße⁵⁶ stillgelegt und auf deren Fläche einen neuen durchgrünten Stadtraum geschaffen, der die beiden Altstadthälften wieder vereint und dank der „Lettebane“ zukunftsgerichtet mit anderen Stadtteilen verbindet. Seit Ende 2025 fährt auch im Westen von Kopenhagen, das wie Hamburg sehr lange ein besonders trauriges Beispiel für die rein ideologisch motivierte Zerstörung eines großen und gut funktionierenden Straßenbahnnetzes ohne auch nur annähernd adäquaten Ersatz gewesen ist, wieder eine ebenfalls als „Lettebane“ bezeichnete Straßenbahn.⁵⁷

Im Raum Kopenhagen hat man zudem seit der Einweihung der festen Verbindung über den Öresund ein erfolgreiches grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem etabliert. Malmö, Lund und andere Orte in Schonen sind, trotz der relativen Breite des Öresunds, über Tunnel und Brücke im dichten Takt mit dem Kopenhagener Hauptbahnhof und mit allen Verkehrsmitteln im Verkehrsverbund der Hauptstadtregion verbunden. Ein weiteres nachahmenswertes Beispiel aus Dänemark ist die „Rejsekort“, ein elektronisches Fahrkartensystem für alle öffentlichen Verkehrsmittel, welches am Ende der Reise den günstigsten Tarif ausrechnet. Allerdings ist sie an dänische Abrechnungssysteme gebunden und für Tourist*innen kaum brauchbar. In Flensburg gilt sie nur auf Linie 110. Gut ist in Dänemark zudem, dass man auch vom Zielbahnhof einer Fahrkarte alle Verkehrsmittel in der Tarifzone nutzen kann.



Abb. 18 Elektronisch lesbare Fahrkarten aus Pappe, hier Mehrfachtickets der flämischen Verkehrsgesellschaft DeLijn und aus Avignon

Für diese könnten günstige Tageskarten (in Dänemark selten, aber in deutschen Städten häufig) oder auch an allen Orten im Tarifgebiet nutzbare preiswerte Mehrfachkarten wie z.B. die Zehnerkarten der flämischen Verkehrsgesellschaft DeLijn, welche in der Nordhälfte Belgiens in allen Stadt- und Überlandbussen und den Straßenbahnen in Antwerpen und Gent sowie in der die Badeorte verbindenden „Kusttram“ zwei Stunden ab Entwertung gültig sind. Auch in Schleswig-Holstein gibt es den gemeinsamen Nah-SH-Tarif und teilweise gemeinsame Angebote mit dem Hamburger Verkehrsverbund, doch sind nach wie vor nicht alle Verkehrsbetriebe eingebunden. Vor allem aber besteht grenzüberschreitend keine Verbindung. Beispielsweise haben die DSB bisher abgelehnt, Flensburg in das Tarif-

und das Rejsekort-System einzubeziehen, weil es sich angeblich nicht lohne.

Mögliche Verbesserungen bei uns

Wie könnte eine solche Verbesserung konkret aussehen? Wichtig sind leicht verständliche einheitliche Tarife, die auch grenzüberschreitend funktionieren, so wie es der SSW schon 2024 in einem Antrag gefordert hat.⁵⁸ Ein erster Schritt wäre die seit Jahrzehnten überfällige Rekonstruktion des zweiten Gleises zwischen Pattburg und Tingleff. Für den internationalen Schnellverkehr wird ein Ausbau des Bahnhof Flensburg-Weiche die beste Lösung sein, wobei dieser optimal aus Stadt und Umland mit öffentlichem Verkehr erreichbar sein muss und mit einer Fahrradstation und Parkmöglichkeiten ausgestattet werden muss. Die Reaktivierung der Stadtbahn mit Anlage einer Regional-Bahnstation an historischer Stelle mit getakteter Umsteigeverbindung mit dem ZOB würde nicht nur Flensburg nutzen. Beide Stationen in Kombination miteinander würden der Fördestadt ihre natürliche Funktion als Zentrum der Region auch in Richtung Norden und Westen zurückbringen. Auch der bisherige Hauptbahnhof mit seiner großzügigen und repräsentativen Anlage sollte in diesem Konzept eine zentrale Rolle u.a. als Endstation für Fernzüge spielen und eng mit Weiche und der Zentralstation mit ZOB verbunden werden.

Dann sollte es umso leichter sein, gute Verbindungen in alle Richtungen zum Vorteil der gesamten Region zu schaffen. Man stelle sich z.B. folgende Verbindungen vor: Schnellzüge von Frederikshavn mit den Fährverbindungen nach Norwegen und Schweden über Flensburg weiter nach



Abb. 19 Vorbildlich kurze Umsteigewege zwischen Bahn und Bus in Vejle

Hamburg und bis Köln, mehrere tägliche direkte Verbindungen mit Kopenhagen, Kurswagen von Fredericia bis Bologna, durchgehende Züge von Westerland über Niebüll und Flensburg nach Kiel, regelmäßige Verbindungen im deutschen und dänischen Intercity-Netz mit Direktverbindungen zu den großen Städten bis nach Aalborg, durchgehende Interregionalverbindungen zwischen Fredericia und Fulda und dazu zusätzlich stündliche Regionalzugverbindungen mit Kiel, Neumünster-Hamburg sowie grenzüberschreitend mit Kolding-Fredericia vor, natürlich mit guten Anschlüssen in Flensburg. Sind diese Ideen utopische Träumereien? Nein: Alle hier genannten Verbindungen entstammen alten Fahrplänen für Flensburg aus den Jahren 1971 und 1995.⁵⁹

Natürlich soll aber nicht alles auf Flensburg ausgerichtet sein, denn der öffentliche Verkehr muss an vielen Stellen sowohl grenzüberschreitend in Nord-Süd-Richtung als auch zwischen Ost und West und auf Diagonalverbindungen vernetzt sein. Die Westbahn sollte durchgehend bis Bramming zweigleisig sein. Dann könnte sie nicht nur als Hauptstrecke für die oft vernachlässigten westlichen Landesteile gute Verbindungen sicherstellen, sondern auch für den Güterverkehr - und eine vollwertige Alternative und Ausweichstrecke zur Ostbahn bei Störungen bilden.

Konkrete Vorschläge für die Reaktivierung stillgelegter, aber noch vorhandener Strecken liegen seit langem vor. Neben Niebüll-Flensburg sind dies v.a. die drei schon in den 1860er Jahren von der östlichen Hauptbahn in Nordschleswig abzweigenden Strecken nach Hadersleben,

Apenrade und Tondern.⁶⁰ Letzteres steht z.B. ebenso wie die Wiedereröffnung von stillgelegten Stationen an der Hauptbahn in einem gut durchdachten 2025 veröffentlichten Vorschlag des dänischen Ingenieurverbandes IDA (Ingeniørforeningen Danmark), welcher zudem direkte und getaktete Busverbindungen („Raillink“) zwischen Bahnknoten und Fährhäfen fordert, darunter auch zwischen Sonderburg und Fühnenshaaf mit der Fähre nach Bøjden/Fünen.⁶¹ Zudem werden stündliche Inter-cityzüge von Kolding über die Grenze hinaus, Schnellzüge bis Sonderburg und Regionalzüge Flensburg-Tingleff-Sonderburg empfohlen, sodass sich auf den gesamten Strecken im Osten Nordschleswigs mit Knoten in Tingleff ein angenehmer Halbstundentakt ergeben würde.⁶²

Vorschläge für Projekte liegen vor

Die Reaktivierung oder ein Neubau weiterer Strecken wird unabdingbar sein, wenn man ernsthaft eine klima-, umwelt- und menschenfreundliche Verkehrswende schaffen will. Schon vor einigen Jahren haben SSW und Grüne in Flensburg ein grenzüberschreitendes S-Bahn-ähnliches Tram-Train-Konzept mit festen Takten und Flensburg im Zentrum vorgeschlagen, wobei mindestens die noch existierenden stillgelegten Strecken reaktiviert werden sollten.⁶³ Weitere neue Lückenschlüsse, welche z. B. Direktverbindungen mit Husum und Sonderburg ermöglichen, oder auch eine Parallelstrecke zur Ostbahn zwischen Kolding

und Flensburg, welche die abgeschnittenen Städte Apenrade und Hadersleben anschließen und so auf der Hauptbahn mehr Platz für Schnell- und Güterverkehr schaffen könnte, wären ebenso überlegenswert wie gute Verbindungen zu Knotenpunkten mit ähnlichen zu schaffenden Stadt-Regionalbahn-Systemen um Kiel (mit Neumünster) und das südjütische „Dreieck“ plus Esbjerg.

So beeindruckend die Rendsburger Hochbrücke über den Nord-Ostsee Kanal ist, wird man nicht umhinkommen, dort einen Tunnel für den Schnellverkehr zu errichten, wenn man einen solchen vor Ort haben will. Gute Zugänglichkeit der Bahnhöfe - und zwar auch der kleinen - und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Autos (solange es keine Alternativen gibt) wären weitere notwendige Maßnahmen. Gleiches gilt für einen guten Service an der Station, und zwar persönlich wie elektronisch, damit sich Fahrgäste aller Altersgruppen jederzeit sicher und wohl fühlen können. Weit mehr Vorrang für Rad- und Fußverkehr sollte dies ergänzen, um auch in den größeren und kleineren Orten der Grenzregion mehr sichere Mobilität und Lebensqualität für alle zu bekommen.

Sichere Mobilität auch für kleinere Orte

Sind die genannten Überlegungen vermessen? Sicherlich erscheinen sie angesichts des traurigen aktuellen Zustands der Verkehrssituation beiderseits

der Grenze erst einmal illusorisch. Aber wenn man sich mit dieser Situation unter dem Hinweis auf vermeintliche „Realpolitik“ und angeblich leere Kassen abfindet, wird man erst recht nichts erreichen. Am Anfang einer realen Entwicklung steht die Idee, gefolgt von der Strategie.

Im Übrigen sind die genannten Ideen nicht fantasievoller als so manche sehr konkret diskutierte und teilweise umgesetzte Ideen von zehnspurigen Autobahnen (eine erste entsteht bei Frankfurt)⁶⁴, noch mehr langen Autobahnbrücken über Meeresarme (z.B. von Aarhus nach Seeland über Samsø), Seilbahnen, Magnetschwebbahnen,⁶⁵ E-Rollern, E-Fuel oder Flugtaxis.⁶⁶ All diese unausgegorenen Ideen zeugen nicht von innovativer visionärer Verkehrspolitik, sondern lediglich von einem möglichst langen Festhalten am Bestehenden, wobei realistische

und sinnvolle Alternativen als lästige Konkurrenz ausgebremst werden sollen. Dies ist unter dem euphemistischen Begriff „Technologieoffenheit“ Teil einer weiterhin betriebenen offenen Autoverkehrspolitik, für die jede Alternative als „Kulturkampf“ und „ideologische Verkehrspolitik“ gebrandmarkt wird.⁶⁷

Die wirklichkeitsfernsten Träumer sind allerdings diejenigen, die ernsthaft glauben, dass diese Grenzregion mit der aktuellen Verkehrsinfrastruktur und der schlichten Fortsetzung der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte eine reelle Zukunftschance hat. Nicht weniger realitätsblind ist es, wenn man mit Verweisen auf vermeintliche Sachzwänge und begrenzte finanzielle Möglichkeiten meint, dass man nur so weitermachen kann wie bisher. Machen wir uns gemeinsam dafür stark, dass sich dies schleunigst ändert!

Anmerkungen

- 1 Mehr über die historische Nord-Süd-Verbindung u.a. bei Henrik Becker-Christensen: Hærvejen i Sønderjylland. Et vejhistorisk studie. Apenrade: Institut for Grænseregionsforskning 1986.
- 2 Noch heute heißt der historische Hauptstraßenzug westlich des Südermarktes „Friesische Straße“ und der östliche bis hin zum Hafermarkt „Angelburger Straße“. Dabei ist letzterer eine besonders schöne dänisch-deutsche Mischung, denn der Name bezieht sich auf die Bewohner der Landschaft Angeln, dänisch „Angelbo(er)“ (vgl. „Fynbo“ für die Bewohner der Insel Fünen oder „Vendelbo“ für die Einwohner des Vendsyssel an der Nordspitze Jütlands).
- 3 Bis heute gut sichtbare Beispiele sind die Apenrader Straße in Flensburg (vgl. Abb. 2), welche den Alten Kupfermühlenweg als Hauptstraße ersetzte, oder die Haderslebener Chaussee (Haderslevvej) in Apenrade, zu welcher bis heute parallel der historische „Alte Königsweg“ (Gammel Kongevej) verläuft. Eine gut erhaltene historische Pflasterung ist noch auf Teilen der Flensburg-Schleswiger Chaussee zwischen Süderschmedeby und Idstedt sichtbar, die ihrerseits später durch die Bundesstraße 76 ersetzt wurde.
- 4 Der Name bezieht sich auf die Beteiligung einer englischen Aktiengesellschaft um Samuel Morton Peto bei der Finanzierung der Bahn. Diese war in der Folgezeit auch an mehreren Bahnprojekten im Königreich beteiligt, darunter der 1862 eröffneten ersten Bahn in Jütland zwischen Randers und Aarhus, die heute Teil der ostjütischen Hauptstrecke der DSB ist.
- 5 Von dieser Bahn sind die Abschnitte Tönning-Husum (Teil der Verbindung St. Peter-Husum), Husum-Ohrstedt (Teil der Verbindung Husum-Jübek) und Eggebek-Flensburg-Weiche (Teil der Hauptbahn) noch in Betrieb. Kurz nach dem Machtwechsel 1864 wurden die Abschnitte Ohrstedt-Sollerup-Eggebek und Ohrstedt-Ellingstedt-Klosterkrug abgebaut und durch die besagte Verbindung über Jübek ersetzt.
- 6 In Schleswig liegt der Bahnhof bis heute am Rand des westlichen Stadtteils Friedrichsberg, in Flensburg wurde auf dem äußersten südwestlichen Stadtfeld die (Nordschleswigsche) Weiche angelegt, von welcher die Bahn von 1854 zur Hafenspitze führte und von wo in den 1920er Jahren die Schleife zum heutigen Hauptbahnhof angelegt wurde. Apenrade wurde durch eine 6 km lange Stichbahn vom alten Landgasthof Rothenkrug angebunden, Hadersleben durch eine 13 km lange Nebenbahn vom Kanzleigut Woyens. An den Knotenbahnhöfen wuchsen typische neue Bahnhofsorte (dänisch „stationsbyer“) heran, gleiches geschah am Landgasthof Pattburg, wo die erste Bahn nach Sonderburg abzweigte. Das Kirchdorf Tingleff wuchs in Richtung Osten ebenfalls zu einem Bahnhofsort heran, denn hier zweigten die Strecke nach Tondern und etwas später eine weitere nach Sonderburg ab, die ironischerweise heute Hauptstreckenfunktionen wahrnimmt. Eckernförde wiederum wurde ab 1881 durch die Flensburg-Kieler Nebenbahn angeschlossen und mit der Nord-Süd-Hauptbahn in Owschlag durch eine meterspurige Kreisbahn angebunden.

7 Die erste Kreisbahn in ganz Preußen war ab 1885 die Nordstrecke der Flensburger Kreisbahn über Glücksburg und Rundhof nach Kappeln. Kurios war bei diesen Kleinbahnen oftmals die sehr kurvenreiche Streckenführung zwecks Anbindung auch vieler kleiner Orte oder bestehender Gasthöfe als Stationen. Aber auch fehlende Verbindungen z.B. zwischen der Haderslebener und Apenrader Kreisbahn oder unterschiedliche Spurweiten wie im Knotenpunkt Satrup/Angeln, wo die schmalspurige Flensburger Südstrecke auf die vollspurige Schleswiger Kreisbahn traf, standen einem längerfristigen Erfolg entgegen.

8 In die Schlussredaktion dieses Beitrags platzt die Nachricht, dass der "Hindenburgdamm" genau 99 Jahre nach seiner Einweihung fortan schlicht "Syltdamm" heißen soll, weil der damalige Reichspräsident wegen seiner umstrittenen historischen Rolle als Namenspathe nicht mehr tragfähig erscheint.

9 Damit wurde die nördliche Marschbahn de facto selbst zu einer Nebenbahn. Als solche wird sie trotz der inzwischen wieder aufgenommenen grenzüberschreitenden Verbindung bis heute behandelt.

10 <https://www.nordschleswiger.dk/de/nordschleswig-tondern-daenemark-suedschleswig/mehr-tempo-bahnstrecke-tondern-niebuell-sicht>. Volker Heesch 17.7.2025

11 Mira Nagar: Flensburg: Kaum Chancen auf den Halt des Kopenhagen-Zuges, SH:Z, 9.6.2024. - Dass das Bundesverkehrsministerium bei diesem Treffen mit u.a. Dänemarks Minister Thomas Danielsen durch Abwesenheit glänzte, sorgte für weitere Verstimmung.

12 Claus Ruhe Madsen (CDU) über Verkehrswende, Klimaschutz und Migration, Gespräch mit Sandra Maischberger, Tagesschau [YouTube-Kanal], 15.7.2025, <https://www.youtube.com/watch?v=EbxFrF-HMAbc>, ab 9:37.

13 Schreiben der 31 Unterzeichnenden an die Verkehrsministerien in Kopenhagen, Berlin und Kiel vom 22.5.2026:

https://www.ssw.de/fileadmin/user_upload/daten/aktuelles/2026/2026_05_22_Joint_Letter_to_the_German-Danish_Transport_Commission.pdf (abgerufen am 24.5.2026). - Als Beobachter staunt man nicht schlecht darüber, dass dieses Schreiben auf Englisch abgefasst worden ist.

14 Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein: Pressegespräch Bauprogramm Schienennetz, 23.2.2026, <https://www.youtube.com/watch?v=dEcrRyMEhEY> (ab ca. 2:50).

15 Ibidem; Aussage von Ute Plambeck (DB InfraOG), ab 10:25. Zum nun umzusetzenden System ETCS siehe Anm. 20.

16 Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein: Parlamentarisches Frühstück zur Marschbahn [Berlin], 6.3.2026, <https://www.youtube.com/watch?v=eLhhkAnz6UM>.

17 Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein: Madsen zur deutsch-dänischen Grenzregion. <https://www.youtube.com/watch?v=XioFloMEKko> (Auszug aus der Rede im Landtag, 18.3.2026, Zitat ab 0:58).

18 Aktuelle Tarife seit 1.8.24: https://www.nah.sh/assets/01_NSH/24-04-01_Relationspreise_Nachbarticket.pdf.

19 Letzteres ist besonders bemerkenswert, da Flensburg nach 1945 die Patenschaft für die Geflüchteten und Vertriebenen aus der pommerschen Hafenstadt übernommen hatte. Mit einem Mecklenburg-Vorpommern-Ticket kann man ebenfalls in ganz Schleswig-Holstein und über die polnische Grenze fahren und sogar in Stettin sämtliche öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

20 Gerrit Hencke : Schleswig-Holstein veröffentlicht Dänemark-Strategie, Der Nordschleswiger, 5.9.2024; <https://www.nordschleswiger.dk/de/nordschleswig-daenemark-deutschland-schleswig-holstein-hamburg-suedschleswig/schleswig-holstein>.

21 Der 1864 östlich vom gleichnamigen Kirchdorf, das seither an den Bahnhof herangewachsen ist, angelegte Knotenpunkt verbindet die östliche Nord-Süd-Hauptbahn Flensburg-Fredericia seit 1867 mit Tondern und seit 1901 mit Sonderburg. Allerdings verlor die erstgenannte Strecke 1974 ihren Personen- und 2002 auch den Güterverkehr und liegt seither still.

22 Obwohl diese Zuggattung die schnellste im DSB-System ist (lyn = Blitz), hält dieser Zug an allen noch vorhandenen Bahnhöfen zwischen Sonderburg und Kolding. Ab Fredericia, wo die Triebwagen-garnitur mit solchen aus dem nördlichen Jütland zusammengekoppelt wird, hält der Zug allerdings nur noch in Odense und ermöglicht so eine schnelle Verbindung nach Kopenhagen.

23 Dies geschah am 5.7. und am 15.8. an zwei verschiedenen unbeschränkten Übergängen nahe Behrendorf (Bjerndrup).

24 Das European Rail Traffic Management System wurde bereits in den 1980er Jahren entwickelt und die Richtlinien zur Vereinheitlichung der Zugsteuerungssysteme 2000 von der EU-Kommission beschlossen, in Erwartung der Umsetzung derselben auf internationalen Strecken in den folgenden 10-15 Jahren. Mit der Schaffung eines einheitlichen, standardisierten europäischen Zugbeeinflussungssystems (ETCS) soll zudem die internationale Kommunikation und Bearbeitung deutlich erleichtert werden.

25 Deutsche Bahn und Bundesverkehrsministerium hatten zugesichert, dass bis 2031 sämtliche Strecken der 42 "Hochleistungskorridore" generalsaniert sein sollten. Dieser Plan wurde 2025 um

fünf Jahre verlängert. Bemerkenswert ist, dass die Strecke Flensburg-Hamburg unter diesen noch 26 ausstehenden Projekten zeitlich an letzter Stelle steht. Vgl. Bahnstrecken-sanierung verzögert sich um fünf Jahre, Tagesschau 9.9.2025, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/bahn-sanierung-korridore-100.html> (abgerufen 15.5.2026).

26 Nicole Leicht Osadlik: Nu kommer dobbeltsporet mellem Tinglev og Padborg: Men arbejdet går først i gang 2029. Jydske Vestkysten, 28.6.2021. <https://jv.dk/aabenraa/nu-kommer-dobbeltsporet-mellem-tinglev-og-padborg-men-arbejdet-gaar-foerst-i-gang-i-2029>.

27 Diese Skepsis teilt auch der sozialliberale zeitweilige Folketingsabgeordnete Nils Sjøberg aus Kolding in einem Leserbrief im Mai 2024, in welchem er dem soeben beschlossenen 9 Mrd Kronen teuren Bau einer weiteren Autobahnquerung des Limfjords der nicht einmal ein Zehntel dieser Summe kostenden Beseitigung des deutsch-dänischen Schienen-Nadelöhrs gegenüberstellt; Nils Sjøberg: Lad os nu få dobbeltsporet mellem Tinglev og Padborg i stedet for endnu mere asfalt, Fredericia Dagblad, 15.5.2024.

28 22.-24.7. 2025 in allen deutschen und dänischen Medien.

29 Jörg Jacobsen: Bahn frei. Regionalzüge aus SH dürfen nach Dänemark fahren, ndr.de, 8.9.2023. <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Bahn-frei-Regionalzuege-aus-SH-duerfen-nach-Daenemark-fahren,daenemark1470.html>.

30 Carlo Jolly: 15 Millionen Euro vom Land SH für dänischen Lückenschluss. Shz.de, 4.5.2024. <https://www.nordschleswiger.dk/de/nordschleswig-suedschleswig/15-millionen-euro-vom-land-sh-fuer-daenischen-lueckenschluss>.

31 Marc Reese: Flensburg fördert Linie 110 weiter – aber nicht ohne Kritik. Flesborg Avis, 22.1.2025.

32 Als Beispiel kann ich eine Fahrt mit der meist stündlich verkehrenden Sydtrafik-Linie 123 am 4.3. nennen, die ich kurz nach 8.00 Uhr in Apenrade begonnen hatte. Abgesehen von einem Schüler auf dem Weg von Hoptrup zur Hjortebro-Skole blieb ich bis Hadersleben der einzige Fahrgast im modernen Elektrobuss, mit dem ich einen guten Anschluss hatte und meine Konferenz in Kolding pünktlich erreichte (siehe Bild 11).

33 <https://www.nordschleswiger.dk/de/nordschleswig-thema-mobilitaet/zahlen-und-fakten-zum-oepnv-nordschleswig> (abgerufen 22.3.2026).

34 Trafikstyrelsen: Optimering af stationsstrukturen, März 2014, <https://www.trafikstyrelsen.dk/media/12391/Optimering%20af%20stationsstrukturen%20marts%202014.pdf>.

35 Dansk PersonTransport: Tid til at prioritere – Færre togstop, bedre mobilitet, Juli 2025, <https://www.dansktopersontransport.dk/wp-content/uploads/2025/07/Tid-til-at-prioritere-%E2%80%93>

Faerre-togstop-bedre-mobilitet_PDF.pdf. S. 6: Mit der Auffassung von acht (!) Stationen zwischen Bramming und Tondern glaubt die Expertengruppe des Buslobbyverbandes, die Reisezeit auf dieser Strecke um 28% kürzen zu können.

36 Ebenda S. 2.

37 Interview mit Ex-Minister Schmidt in der Sendung „Dansk-tysk med Matlok“ auf DK4: <https://www.dk4.dk/mobil/index.php/item/9181-dansk-tysk-med-matlok-hans-chr-schmidt> (2026 nur noch Trailer abrufbar) Siehe auch den Beitrag im Nordschleswiger vom 15.2.2024 hierzu: <https://www.nordschleswiger.dk/de/daenemark/mangel-deutschen-sprachkenntnissen-hat-fehmarn-verbinding-verzoegert>. Schmidt kritisiert im Interview aber auch die dänische Seite, die er selbst für Verzögerungen beim Fehmarnbelt-Projekt verantwortlich machte, nicht zuletzt aufgrund mangelnder Deutschkenntnisse bei den dänischen Planern. Schmidt selbst stammt aus Woyens und spricht sehr gut Deutsch.

38 In dieser Regierungskommission, welche Vorschläge zur Senkung des allen politischen Vereinbarungen zum Trotz immer noch steigenden CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor erarbeiten sollte, waren neben Städtetag und Umweltverbänden auch ADAC, VDA, BDI und IG Metall vertreten.

39 Tempolimit und höhere Dieselsteuern: Scheuer nennt Überlegungen „gegen jeden Menschenverstand“, Wirtschaftswoche, 19.1.2019, <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/tempolimit-und-hoehere-dieselsteuern-scheuer-nennt-ueberlegungen-gegen-jeden-menschenverstand/23886256.html>.

40 „Übrigens wird der Preis für Benzin und Diesel auch nicht auf der deutschen Autobahn gebildet, sondern auf dem Weltmarkt. Tempolimit und autofreie Sonntage hätten darauf keinen merklichen Einfluss.“ sagte Katherina Reiche im Interview. Christian Grimm & Jonathan Lindenmayer: Wirtschaftsministerin Reiche: „Können Autofahrern nicht versprechen, dass der Preis spürbar nach unten geht“. Augsburger Allgemeine, 12.4.2026, <https://www.augsburger-allgemeine.de/politik/interview-wirtschaftsministerin-reiche-koennen-autofahrern-nicht-versprechen-dass-der-preis-spuerbar-nach-unten-geht-12-04-113883401?splitUpHtml=true>.

41 Genauere Ausführungen der Regeln auf der Netzpräsenz des dänischen Automobilverbands FDM: <https://fdm.dk/guides/regler/hvilke-regler-gaelder-om-vanvidsbilisme>. Zu diesem Straftatbestand zählen auch Fahren unter dem Einfluss von Rauschmitteln, alkoholisiertes Fahren (bei Verursachung schwerer Unfälle, immer bei 2‰ Alkohol im Blut) und besonders rücksichtsloses Fahrverhalten.

42 Überblick über Planungsvarianten des dänischen Verkehrsministeriums: <https://www.trm.dk/media/vvmal1e4/faktaark-motorveje-i-jylland-rettetpdf.pdf>.

43 UdviklingsRåd Sønderjylland: Infrastruktur im Jütlandkorridor. Ziele und Wünsche aus der Perspektive Sønderjyllands. Juni 2013, S. 13f. <https://www.soenderjylland.dk/wp-content/up->

loads/2017/06/InfrastrukturimJutlandskorridor.pdf. Allerdings wird in diesem Bericht auch der Ausbau der Bahnen und Häfen gefordert.

44 <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/en-fast-forbindelse-mellem-als-og-fyn> .

45 <https://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/kuenstliche-intelligenz-wie-ein-27-jahre-altes-buch-das-innovationsdilemma-erklaert-a-a86ed8df-9f19-42f1-9609-832a38e7ea31> .

46 <https://www.nordschleswiger.dk/de/daenemark-politik-gesellschaft/klimafreundlichkeit-bus-und-bahn-nicht-immer-besser-als-auto>

47 Tanya Fick, Thomas Dinsen: Nyt lovforslag spænder ben for planer om at få bilerne ud af de store byer, <https://www.dr.dk/nyheder/indland/nyt-lovforslag-spaender-ben-planer-om-faa-bilerne-ud-af-de-store-byer>, DR 23.1.2025.

48 <https://www.nordschleswiger.dk/de/nordschleswig-thema-mobilitaet-daenemark-gesellschaft/pendeln-rad-starkes-stadt-land-gefaelle>

49 Der 1936 geborene Kopenhagener hat sich bereits früh gegen die Doktrin der autogerechten Stadt und den aus der Charta von Athen geforderten Funktionstrennungen im Stadtbereich gestellt. Stattdessen stellt er in erster Linie die Bedürfnisse der Menschen in den Vordergrund und hat mit seinen Konzepten weltweit für lebenswerte Stadträume und Bauten gesorgt, nicht zuletzt in seiner Heimatstadt. Vgl. Jan Gehl: Byer for mennesker, Nykøbing/Sjælland: Forlaget Bogværket 2010. 2015 auch auf Deutsch unter dem Titel „Städte für Menschen“ im Berliner JOVIS-Verlag erschienen.

50 Als Hoffnungsschimmer: siehe Note 13.

51 <https://tfl.gov.uk/fares/free-and-discounted-travel/freedom-pass> (abgerufen 4.4.2026).

52 <https://www.elbelabe.eu/entdecken/mobil/oeprnv/> (abgerufen 4.4.2026).

53 Die Wagen befinden sich im vom Verein „Sporvejshistorisk Selskab“ ehrenamtlich betriebenen Freilichtmuseum „Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm“ in der Nähe von Ringsted auf Seeland. Der nun 100-jährige Wagen 36 wurde vor einigen Jahren in der Werkstatt der Verkehrsbetriebe der thüringischen Stadt Gera musterültig restauriert. Die Probefahrt in Gera, ein Zwischenstopp in Flensburg und die Wiederaufnahme des Betriebs in Skjoldenæsholm 2012 sind filmisch gut dokumentiert: Prøvekørsel af SW Flensborg motorvogn 36 i Gera (<https://www.youtube.com/watch?v=UIGIMP4io-rA>), Flensburger Straßenbahnwagen 36 in Gera im April 2012 (<https://www.youtube.com/watch?v=IU-NEM8zJ-U>), Wagen 36 der Flensburger Straßenbahn frisch restauriert (<https://www.youtube.com/watch?v=3AFx7EY0BiQ>), Sporvejsmuseet - Stadtwerke Flensburg 36 kommer retur til museet (https://www.youtube.com/watch?v=HTEogZ9r_KU). – Dass man auch in der Grenzregion zu ehrenamtlichen

Meisterleitungen fähig ist, mit denen Kulturgut und -geschichte am Leben erhalten wird, zeigt sich besonders gut z.B. in Flensburg bei Museumshafen, Museumswerft und Salondampfer Alexandra oder bei der Angelner Dampfeisenbahn.

54 Innerhalb Deutschlands ist Schleswig-Holstein das einzige Bundesland ohne schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr – abgesehen von wenigen Abschnitten Hamburger S- und U-Bahnstrecken; Hamburg ist zudem seit 1978 das einzige andere Bundesland ohne elektrische Straßenbahnen.

55 Stadt Kiel gründet Planungsgesellschaft für Stadtbahn, NDR 16.3.2026, https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/kiel_neumuenster_ploen_rendsborg-eckernfoerde/stadt-kiel-gruendet-planungsgesellschaft-fuer-stadtbahn,regionkielnews-1634.html. (abgerufen 18.3.2026)

56 Mit dieser, in ihrem zentralen Teil "Thomas Thriges Gade" benannten Verkehrsschneise sollte vor allem das Hafen- und Industriegebiet im Norden schneller mit den Hauptstraßen und der die Stadt südlich umfahrenden Autobahn verbunden werden. Dabei wurde die Innenstadt zweigeteilt. Selbst der historische Marktplatz Sct. Albanitorv wurde geopfert. – Der Begriff "Letbane" ist eine etwas ungeschickte Übersetzung des englischen Begriffs "Light Rail", alle drei Systeme sind konventionelle Straßenbahnen.

57 In Kopenhagen wurde das gut ausgebaute Tramnetz innerhalb kürzester Zeit 1965-72 komplett stillgelegt. Busse bildeten in der zunehmend autogerecht ausgebauten Stadt einen bescheidenen Ersatz. Erst 2002 wurde die erste Strecke der fahrerlosen Mini-Metro eröffnet, deren Kernstück heute die Ende 2019 eröffnete Ringlinie M3 bildet. Besonders grotesk war, dass man unmittelbar vor dem Stilllegungsbeschluss den Wagenpark umfassend erneuert hatte. Ein Großteil der damals modernen Gelenkwagen aus der legendären Düsseldorfer Waggonbaufabrik (DUEWAG) ist noch heute im ägyptischen Alexandria im täglichen Einsatz. - In Hamburg fuhr 1978 die letzte Straßenbahn, nachdem man das riesige Netz nach den Kriegszerstörungen mühsam wieder aufgebaut, dann aber immer mehr vernachlässigt hatte. Die Fahrgäste wurden meist auf bald zu bauende U-Bahn-Verbindungen vertröstet, die aber nur in sehr wenigen Fällen tatsächlich gebaut wurden. Meist bildeten auch in der Hansestadt Busse den nicht adäquaten Ersatz.

58 <https://www.landtag.ltsh.de/infotek/wahl20/drucks/03000/drucksache-20-03031.pdf> (11.3.2024).

59 Holger Kaufhold, Eckhard Klein, Detlef Schikorr: 150 Jahre Eisenbahn in Flensburg. Von der Südschleswigschen Eisenbahn zur Deutschen Bahn AG. Berlin: LOK Report Verlag 2004 (zugleich Schriftenreihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte Band 58), S. 202 und 216f

60 IDA: Forslag til trafik- og infrastrukturplanen for jernbanen 2040, 11.3.2025, <https://ida.dk/media/16577/ida-rail-forslag-til-trafikerings-og-infrastrukturplan-for-jernbanen-2040.pdf>. S. 44. Die Stichstrecke Rothenkrug-Apenrade sowie die Verbindung Tønder-Tingleff sind noch vorhanden,

liegen aber seit Jahrzehnten still und sind wegen ausgebauter Weichen und mangelnder Pflege der Infrastruktur weitgehend unbenutzbar.

61 IDA: Forslag til trafik- og infrastrukturplanen for jernbanen 2040, 11.3.2025, <https://ida.dk/media/16577/ida-rail-forslag-til-trafikerings-og-infrastrukturplan-for-jernbanen-2040.pdf>. S. 26 und 44. Konkret werden Jorkkirch südwestlich von Apenrade und Rinkenise an der Flensburger Förde als Reaktivierungskandidaten genannt.

62 IDA: Forslag til trafik- og infrastrukturplanen for jernbanen 2040, 11.3.2025, <https://ida.dk/media/16577/ida-rail-forslag-til-trafikerings-og-infrastrukturplan-for-jernbanen-2040.pdf>. S. 26.

63 Vgl. hierzu einen Vorschlag der Initiative des Verbandes ProBahn von 2022: https://pro-bahn-sh.de/wp-content/uploads/2022/07/SHS_Ausgabe_42_Regional-Stadtbahn_Flensburg.pdf.

64 <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/news-em-partie-deutschland-gegen-ungarn-ausbau-der-autobahn-a5-wladimir-putin-in-nordkorea-a-eb8ff72f-33aa-4b51-8399-1804ccb0ead0?dico-bo=v2-bzex6nA>. - Dort heißt es u.a.: „Die Begeisterung der Bevölkerung hält sich in Grenzen, berichtet mein Kollege Arvid Haitsh: Zahlreiche Häuser und Gärten müssten für das Milliardenprojekt weichen, zudem würden neue Lärmschutzwände die Frischluftzufuhr eines neuen Stadtteils im Nordosten gefährden.“

65 Dieses jahrzehntelange mit erheblichen öffentlichen Mitteln geförderte, technisch zweifellos faszinierende, als Transrapid bekannte Konzept erwies sich letztlich als energie- und verkehrstechnisch und ökonomisch der herkömmlichen Rad-Schiene-Technik als unterlegen. Dennoch denkt in Berlin Verkehrssenatorin Ute Bonde aktuell über eine auf einer völlig neu zu bauende Stelzentrasse für ein solches Verkehrsmittel im Nordwesten der Hauptstadt nach: <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2026/02/berlin-magnetschwebbahn-bonde-tegel-spandau-verkehr.html> (RBB24, 12.2.2026). Dabei liegt für die Verbindung des Spandauer Nordwestens mit dem Konversionsgebiet um den alten Flughafen Tegel ein fertig geplanter und längst beschlossener Straßenbahn-Plan vor, der dadurch torpediert wird. Zudem soll die 1980 stillgelegte „Siemensbahn“ als S-Bahn ab der Ringbahn reaktiviert und in den dicht besiedelten Spandauer Nordwesten verlängert werden, was sich durch die Magnetbahn-Planung ebenfalls verzögern dürfte. Dabei hat Berlin schon 1989-91 wenig erfolgreiche Erfahrungen mit einer „M-Bahn“ gemacht, die seinerzeit größtenteils auf einem durch die Teilung der Stadt stillgelegten und 1992 reaktivierten Hochbahnabschnitt der U2 verlief.

66 <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/lilium-scholz-warb-bis-zuletzt-fuer-staatskredit-an-flugtaxi-firma-a-e7ff1520-277b-470a-b899-20a5ba126655>. Flugtaxis werden mit öffentlichen Geldern gefördert, ein Bundeskredit scheiterte im letzten Moment, obwohl Bundeskanzler und Finanzminister dafür geworben hatten und die bayerische Staatsregierung schon zugestimmt hatte.

67 Ein besonders krasses Beispiel liefert ein Programm der FDP von 2024, als sie noch den Bundesverkehrsminister stellte: „Fahrplan Zukunft – eine Politik für das Auto“, <https://www.fdp.de/fahrplan-zukunft-eine-politik-fuer-das-auto> (12.8.2024). Bei der Vorstellung desselben wurde gesagt:

„Das Präsidium der Freien Demokraten hat den Beschluss „Fahrplan Zukunft – Eine Politik für das Auto“ gefasst, um die Mobilität in Deutschland zukunftssicher und ideologiefrei zu gestalten. Dabei geht es nicht nur um die Menschen, sondern auch um die Wirtschaft, die auf sichere und zuverlässige Transportwege angewiesen ist. [...] Mit unserer liberalen Verkehrspolitik wollen wir Freie Demokraten die Bürger weiter entlasten und uns aktiv gegen eine grüne Politik der Bevormundung wenden“, so der FDP-Generalsekretär. „Wir wollen keine ideologische Mobilitätspolitik“, sagte Djir-Sarai am Montag in Berlin.“ Und: „Zyon Braun, Spitzenkandidat der FDP Brandenburg zur Landtagswahl und Leiter der Arbeitsgruppe Mobilität, konstatierte: „Wir stehen für die Wahlfreiheit in der Mobilität und da gehört das Auto mit dazu.“ Den „Kulturkampf gegen das Auto“ werde die FDP nicht mitmachen, denn viele Menschen seien darauf angewiesen, vor allem auf dem Land. [...] „Statt auf Verbote setzen wir auf Innovationen und Technologieoffenheit“, heißt es in dem Beschluss. Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen lehnen die Freien Demokraten kategorisch ab. „Für sichere und klimafreundliche Mobilität brauchen wir kein Tempolimit, sondern ein intaktes infrastrukturnetz und eine intelligente Steuerung des Verkehrs.“ Insbesondere auf dem Land hat die automobiler Freiheit einen hohen Stellenwert“. Ergänzung am Ende der letzten Note: „Ganz anders drückt es der ehemalige Chefstrategie von Volkswagen Michael Jost aus: „Technologieoffenheit ist kein Zeichen von Freiheit, sondern Ausdruck von Unsicherheit. Wenn ich nicht weiß, was ich will, verliere ich Zeit, Geld und Glaubwürdigkeit.“ Und: „Wir brauchen nicht Technologieoffenheit, sondern Technologieentslossenheit. Entscheidungen müssen auf Wissen beruhen, nicht auf Angst vor Festlegung.“ - in: Sebastian Henßler: Ex-VW-Chefstrategie: „Technologieoffenheit ist strategiefrei“, ElektroautoNews, 14.11.2025, <https://www.elektroauto-news.net/news/ex-vw-chefstrategie-technologieoffenheit-strategiefrei> (abgerufen 31.3.2026).

.....

Abbildungsnachweise

Abb. 1, 2 historische Aufnahmen: Friedrich Brandt

Abb. 3 – 19 Gerret Liebing Schlaber

Tia Jensen absolvierte ihren Bachelor of Science in European Studies an der Syddansk Universitet und studiert derzeit Global Environmental History an der Uppsala University in Schweden. Ihr Beitrag beschäftigt sich mit der Frage, ob die schleswigsche Grenzregion auch als Umweltregion verstanden werden kann. Sie zeigt auf, dass traditionelle Definitionen des Regionsbegriffes neu gedacht werden müssen, um das Thema Umwelt grenzübergreifend auf die Agenda zu bringen. Der Beitrag argumentiert, dass ein neues Verständnis von Regionen, basierend auf Umwelt statt auf politischen oder wirtschaftlichen Grenzen, helfen kann, nationale Grenzen zu überwinden und gemeinsame Lösungen zu entwickeln, was besonders in einer Region wie der deutsch-dänischen Grenzregion hilfreich wäre.

IDEEN ZUR SCHAFFUNG EINER GRENZÜBERSCHREITENDEN UMWELTREGION –

neues Bewusstsein für eine historische Grenz-
landschaft

In einer Zeit, in der Klimawandel, geopolitische Spannungen, Energiekrisen etc. unseren Alltag zunehmend beeinflussen, erscheint es unzureichend, Regionen und besonders Grenzregionen allein aus der Perspektive nationalstaatlicher Grenzen zu betrachten. Insbesondere die deutsch-dänische Grenzregion ist hier in den Fokus zu nehmen, denn ihre einzigartige Geschichte lädt immer wieder zu neuen Interpretationsansätzen ein.

von Tia Jensen



Abb. 1 Grenzübergang Siltoft aus Dänemark kommend.

Bislang standen dabei vor allem klassische Themen im Vordergrund: Minderheitenpolitik, Pendlerverkehr, Migration oder das Überwinden sprachlicher und kultureller Unterschiede. Die Region wirkt also vor allem aus nationalstaatlicher Sicht und ist verbunden mit individuellen Interessen, wobei Umweltfragen kaum eine Rolle spielen. Das Interreg-Projekt *Blumen bauen Brücken - Blomster bygger broer*¹ hat im Jahre 2022 erste Schritte gewagt, ‚Natur-Themen‘ auf die Tagesordnung zu setzen. Es fehlt jedoch eine intensivere Beschäftigung mit der Region selbst und wie sie den neuen „grünen“ Themen gewachsen sein kann. Gerade unsere Grenzregion könnte von einem Diskurs profitieren, der sich einem zukunftsfähigen dynamischen, kooperativen und vielfältigen Regionsverständnis hingibt - um so als Vorbild für andere europäische Grenzräume zu dienen. Dieser Artikel beschäftigt sich daher mit der Frage, ob die schleswigsche Region auch als Umweltregion verstanden wer-

den kann und welche Chancen sich aus einer solchen Umwelt-Perspektive ergeben können.

Das traditionelle Konzept von Regionalismus ist historisch eng mit der Idee homogener, historischer Regionen verbunden, mit regionalen Identitäten sowie historischer Verbundenheit durch gemeinsame Verwaltungsstrukturen. In den Köpfen der Bevölkerung ist die Region meist ein Konstrukt, verbunden mit nationalen Konflikten der Vergangenheit und Gegenwart. All das greift besonders in Grenzregionen zu kurz, denn neu geschaffene Regionen oder entzweite historische Regionen, wie die schleswigsche, sollten in einem größeren Zusammenhang betrachtet werden, der vielfältigere Sichtweisen auf die Region zulässt.

Dieser Artikel beleuchtet daher die schleswigsche Region kritisch gegenüber dem traditionellen Regionsdiskurs und schlägt vor, diesen um die Idee der Umweltregion zu erweitern. Damit soll auf-

gezeigt werden, dass eine zukunftsfähige, wandelbare und vielfältigere Interpretation von Grenzräumen möglich und notwendig ist.

Ein Neudenken des Regionsbegriffes bietet Raum für neue Sichtweisen.

Daher wird im Folgenden zunächst die Region Schleswig als historisches Konzept beleuchtet, anschließend wird die allgemeine Debatte über Regionen sowie Regionalismus in den Fokus gerückt, mit dem Ziel, eine kritische Auseinandersetzung zu ermöglichen und den Blick auf die Idee der Umweltregion zu lenken. Außerdem wird erneut eine Verbindung zur Schleswigschen Grenzregion geschaffen, in der deutlich wird, dass es einer neuen Sichtweise bedarf. Dies wird am Beispiel des Schleswigschen Wattenmeers genauer analysiert und diskutiert. Schließlich bildet die Frage, ob Schleswig eine Umweltregion sein kann, den Schlussteil und eröffnet damit die Möglichkeit, dieses Thema auch in zukünftigen Debatten weiterzudenken und kritisch zu begleiten.

Von einem historischen Regionsverständnis zum Werkzeug des Neo-Regionalismus

Als Ausgangspunkt dieses Beitrages dient die schleswigsche Grenzregion. Nicht nur aufgrund der historischen Bedeutsamkeit, sondern vielmehr als europäische Grenzregion ist diese Region von besonderem Interesse. In gängigen Grenzdebatten ist die Region Schleswig meist

als ein historisches Konzept zu verstehen, eine Region mit historischer Verwurzelung, die maßgeblich das Bewusstsein der Bevölkerung prägt und dicht an die nationalen Konflikte der Vergangenheit und Gegenwart geknüpft ist. Solch ein Regionsverständnis hindert jedoch auch daran, diese Region als etwas Neues zu betrachten.

Regionen entstehen - bewusst oder unbewusst - durch menschliches Handeln. Sie verändern sich im Laufe der Zeit und sind geformt von gemeinsamen Vorstellungen und Identitäten der Menschen, die dort leben. Sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart ist die menschliche Konstruktion der Region ausschlaggebend. So war und ist nicht nur die Definition, sondern auch die Rolle der Region umstritten und vielfältig. In älterer Zeit wurde vor allem die Natur oder das Herrschaftsrecht dazu genutzt Regionen und ihre Grenzen zu definieren. Später sind diese Regionen mit ihren dichten Bezügen zu regionaler Identität und Eigenart zunehmend unter Druck geraten. Diese Entwicklung ist u.a. in der Entstehung neuer Herrschaftsformen, in den Ideen des Nationalstaates sowie in den Prozessen von Industrialisierung, Kolonialismus, Demokratisierung und Globalisierung begründet.²

Neue Vorstellungen von Regionen als funktionelle Größen stellen heute einen Gegenpol zu den historischen Regionen dar. Diese „neuen“ Regionen werden mit dem Ziel errichtet, ein Territorium so funktionell wie möglich zu gestalten: z.B. in Bezug auf Infrastruktur, Produktion oder Administration. Regionen sind dadurch zu Orten geworden, an denen wirtschaftliche Interessen und Visionen in Rivalität zu so-

zialen oder umweltbedingten Regionsverständnissen stehen. Die Region hat also ihre identitätsstiftende Form verloren und ist stattdessen eine Art Werkzeug geworden. Diese Entwicklung, genannt Neo-Regionalismus, beschreibt den zunehmenden Fokus auf Regionen als wirtschaftliche Akteure und deren Integration. Obwohl nicht *nur* wirtschaftliche Faktoren im Zentrum stehen, charakterisieren diese die Entwicklung stark und sind maßgeblich europäischen Integrationsprozessen zuzuschreiben. Die Einheitliche Europäische Akte (EEA) von 1985 hat zum Beispiel das Bild verstärkt, dass Regionen wichtige Bausteine des wirtschaftlichen Wettbewerbes darstellen.³

Die Region steht nun als wirtschaftlicher Akteur im Vordergrund und ist weniger mit Identität oder Geschichte verbunden. Besonders Grenzregionen sind im europäischen Integrationsprojekt von Wichtigkeit. Seit dem Vertrag von Maastricht aus dem Jahre 1992 wurde Regionen durch das Europäische Komitee der Regionen sogar institutionelles Mitwirken ermöglicht. Auch die Kohäsionspolitik (die wichtigste Investitionspolitik der EU) setzt den Fokus auf Grenzregionen - in ihrem Rahmen wird grenzüberschreitende Zusammenarbeit, besonders durch die sogenannten Interreg Programme, hervorgehoben und unterstützt.⁴

Durch die fortschreitende europäische Integration und die Fokussierung auf Grenzregionen wird das Konzept des Nationalstaates hinterfragt, denn nationale Grenzen und nationale Erzählungen werden besonders von Grenzregionen herausgefordert. In Fragen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird

die Rolle des Staates sichtbar: Es wird deutlich, dass staatliche Initiative möglich ist. In aller Regel ist diese vor allem bei wirtschaftlichen Fragen entscheidend. Besonders bei Themen wie Natur, Umwelt, Klima oder der grünen Umstellung wird klar: hier kann man nicht an nationalstaatlichen Grenzen stoppen, hier muss ein neues Denkmuster her. Ein Denkmuster, das Grenzen überwindet. Grundstein für ein solches Muster könnte die sogenannte ‚Umweltregion‘ sein.

Die Schaffung von Umweltregionen als dynamischer Prozess

Umweltregionen haben (noch) keine angemessene Aufmerksamkeit in der Forschung. Das lässt sich beispielsweise an der vergleichsweise geringen Zahl entsprechender Publikationen ablesen. Erst seit 1972 ist der Begriff des Umweltregionalismus „bekannt“ und „in Gebrauch“. Es war die „Konferenz der Vereinten Nationen über die Umwelt des Menschen in Stockholm“ desselben Jahres, die Themen wie Naturschutz auf die politischen Tagesordnungen setzte. Diese Konferenz ist nun mehr als 50 Jahre her und daher nur eine schlechte Erklärung dafür, warum Umweltregionen einen solch kleinen Geltungsraum in der Wissenschaft beanspruchen.

Eine Umweltregion ist vom Menschen geschaffen. Er teilt ihr ihren funktionellen Faktor zu. Das bedeutet, dass der Mensch definiert, mit welchen Themen sich in diesem Gebiet beschäftigt wird, wie z.B. mit Zusammenarbeit bei Themen von Umwelt und Natur. Bisher steht in aller Regel jedoch das wirtschaftliche Wachstum im Vordergrund für Zusammenarbeit.



Abb. 2 Grenzübergang Møllehus aus Deutschland kommend.

„Die großen Probleme dieser Zeit können schließlich nicht in einem isolierten Kontext bewältigt werden.“

Umweltregionen können entstehen bzw. erschaffen werden, wenn eine regionale Neuordnung stattfindet. Eine solche Entwicklung kann zum Beispiel durch neue Umweltrichtlinien angestoßen werden. Aber auch andere Themen wie Artenschutz können ganz konkret dafür sorgen, dass ein neuer Bedarf für Zusammenarbeit sichtbar wird. Der Klimawandel, Erhalt von Biodiversität oder die grüne Umstellung sind Themen, die nicht nur lokal und national gedacht werden müssen, sondern zunehmend regional. Deshalb werden Umweltregionen gerade im Zusammenspiel mit wirtschaftlichen und soziokulturellen Regionen als unumgänglich gesehen. Die großen

Probleme dieser Zeit können schließlich nicht in einem isolierten Kontext bewältigt werden. Umweltregionen überschneiden sich mit anderen funktionellen Regionen und bilden komplexe Zusammenspiele verschiedener Akteure. Sie überschreiten verschiedene politische und institutionelle Grenzen und Systeme und vertreten damit ganz grundlegend eine grenzüberschreitende Logik.⁵

Zwar unterliegt die Umweltregion einem neoregionalen Verständnis, jedoch kann sie sich von dessen Einschränkungen befreien. Neu ausgewiesenen Regionen wird oft vorgeworfen, dass sie keinen historischen Bezug haben und deshalb mit historischen Regionen im Konflikt stehen. Die Umweltregion kann diesen Bezug jedoch herstellen. Es wird nämlich ein dichter Bezug zum Identifikationspotenzial hergestellt. Ein solches Potenzial kann zum Beispiel die regionale Identität sein oder eine historische Verbindung. Diese Faktoren sind von großer Bedeutung, denn ohne sie wäre die Legitimation für die Konstruktion

einer solchen Region nicht gegeben. Warum sollte man sich um eine Region sorgen, in der Umweltprobleme herrschen, wenn man sich mit ihr nicht identifiziert oder keinen historischen Bezug zu ihr hat?⁶

„Ein Prozess ständiger Anpassung und Veränderung“

Das Prinzip der Umweltregionen ist also vielfältig. Es rückt Umweltthemen in den Vordergrund und stellt damit eine Verbindung zwischen Funktionalität und regionaler Identifikation her. Denn diese Umweltthemen können nur effektiv behandelt werden, wenn sich die Menschen mit ihnen beschäftigen wollen, gerade weil sie sich um einen Ort sorgen und sich mit ihm identifizieren. Dadurch wird deutlich, dass Umweltregionen nicht ‚alleine‘ existieren können. Auch sie sind Teil von komplexen sozialen Konstruktionen, die auf einem multidimensionalen und vielfältigen Regionsverständnis beruhen und nur deshalb existieren, weil Menschen es sich überlegt haben.

Hervorzuheben ist zudem, dass Umweltregionen nicht als statisch verstanden werden können, sondern vielmehr als ein Prozess. Seit dem Vertrag von Maastricht von 1992, haben Regionen (und damit auch die Mitgliedstaaten) einen erhöhten Stellenwert in der EU bekommen. Nicht nur (funktionelle) Regionen sind dadurch in den Vordergrund gerückt, sondern es ist eine ganz neue Idee, wie die Welt gesehen werden soll. Ganz konkret fordert diese Überlegung also eine neue Interpretation

unserer Wahrnehmung der Welt. Nimmt man die Umweltregion als Beispiel, so wird schnell deutlich, dass es schwer wird, klare Grenzen zu ziehen. Zwar setzt die Natur gewisse Rahmenbedingungen, jedoch fordert sie das Konzept gleichzeitig zunehmend heraus, denn die Natur ist kein vom Menschen kontrollierbarer Akteur. So entsteht ein Prozess von ständiger Anpassung und Veränderung und verdeutlicht, dass Regionen sich überschneiden. Eine Umweltregion ist also immer ein Konglomerat von Natur und funktionellem Charakter. Ändert sich eines der beiden, so verändert sich der Prozess gleichermaßen. Allerdings ist eine solche Dynamik in der Realität schwer festzustellen. Des Weiteren dominiert ein Diskurs, der geprägt ist von einem Konflikt zwischen Natur und Bürokratie. Dies macht es auf der einen Seite schwierig Grenzen zu ziehen, auf der anderen Seite zeigt das Konzept der Umweltregion deutlich seine eigenen Grenzen auf. Einerseits besteht die Notwendigkeit einer neuen Interpretation und andererseits wird deutlich, dass ein solcher Schritt vor allem eines fordert: eine Fähigkeit, sich von gewohnten Strukturen loszureißen und eine Umweltregion weniger als statisches Konzept, sondern vielmehr als dynamischen Prozess zu verstehen. Anhand des Beispiels des Wattenmeers in der Region Schleswig lässt sich diese Schwierigkeit im Folgenden vertiefen.

Das Wattenmeer: Zusammenarbeit unter (sub)optimalen Bedingungen

Als ein Ort der ständigen Veränderung, der einmaligen Natur, des gleichartigen Ökosystems und zu guter Letzt der Notwendigkeit für Zusammenarbeit, scheint

das Schleswigsche Wattenmeer genau der richtige Ort zu sein, um sich mit der Idee einer Umweltregion in Praxis zu beschäftigen. Das Wattenmeer an sich ist ein einzigartiges Ökosystem und bietet nicht nur aufgrund seines grenzüberschreitenden Charakters, sondern auch wegen der gemeinsamen Problemstellungen - von Klimawandel bis Tourismus - Anlass für funktionelle Zusammenarbeit. Dabei ist die Funktionalität dieser Umweltregion hauptsächlich im Interesse des Naturschutzes zu verorten. Schon jetzt gibt es hier verschiedene Akteure, die zusammenarbeiten, um die Region zu beschützen.

Dies geschieht ausschließlich unter der sogenannten Trilateralen Zusammenarbeit. Dies ist eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die sich durch das UNESCO Welterbe auszeichnet und hauptsächlich durch Interreg Fördermittel unterstützt wird⁷. Zusammengearbeitet wird dort, wo sich EU-Fördermittel finden. Das deutsch-dänische Wattenmeer, bzw. genauer gesagt das Schleswigsche-Wattenmeer ist somit nur ein kleiner Teil großer Zusammenarbeit. Vor allem aber wird schnell klar, dass es nicht als solches integriert ist - also als „Schleswigsches“ Wattenmeer. Die historische Region Schleswig scheint hier ausschließlich historisch gedacht zu werden. Jedoch könnte gerade dieser Faktor großes Identifikationspotenzial für eine verstärkte bilaterale Zusammenarbeit bieten.

Ein Naturschutzgebiet, aber unterschiedliche Regeln

Zum Charakter dieser Landschaft

Schon der Versuch, die Region einzugrenzen, scheitert. Die verschiedenen Akteure haben unterschiedliche Vorstellungen und unterschiedliche Strukturen, an die sie gebunden sind. So ist das Wattenmeer auf der dänischen Seite durch den „Nationalpark Vadehavet“ definiert und in Deutschland durch den „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“.

Man sollte meinen, dass beide von der UNESCO geleitet sind, jedoch trägt derselbe Name in unterschiedlichen Sprachen. In Dänemark bedeutet „Nationalpark Vadehav“ nämlich rein physisch mehr, als er das in Deutschland tut. So werden Teile der Marschlandschaft in Dänemark als Naturschutzpark gesehen, wobei in Deutschland nur das unter Naturschutz steht, was sich vom Inland aus hinter den Deichen befindet, also das Wattenmeer selbst. Die Absurdität dieser verschiedenen Klassifikationen wird an diesem Beispiel deutlich: Überquert man die deutsch-dänische Grenze mit dem Fahrrad, wird man, von Deutschland aus kommend, mit dem Schild „Nationalpark Vadehavet“ begrüßt. Fährt man dieselbe Strecke zurück, wird man mit demselben, nun jedoch durchgestrichenen Schild wieder verabschiedet, so, als sei das Wattenmeer hier zu Ende.

Deutlich wird, dass die nationale Grenze bzw. die nationalen Strukturen eine Grenze forcieren, die natürliche Gegebenheiten ignorieren. Denn das Wattenmeer hört nicht plötzlich auf zu existieren nur weil eine nationale Grenze vor über 100 Jahren genau hier gezogen wurde. Die Natur kennt keine Grenzen. Oft wird das ganze Ökosystem als menschlich verändert betrachtet, doch eine Kategorisierung

von ‚wo Natur anfängt‘ und ‚wo Natur aufhört‘ ist unmöglich. Das Wattenmeer kann nur schlecht bis gar nicht vom kulturellen Einfluss getrennt werden. Der grenzüberschreitende Charakter der Region wird zusätzlich durch eine kulturelle und historische Verbindung geschaffen. Ein wichtiges Bindelied spielen die Friesen. Besonders gefördert durch den Interfriesischen Rat sind sie der Auffassung, dass das Wattenmeer ein Ort der kulturellen Gleichartigkeit ist. Traditionen wie Biike-Brennen (Pers-Awten) oder die typisch friesische Architektur der Westküste unterstützen diese Auffassung zusätzlich in einer breiteren öffentlichen Wahrnehmung. Damit entsteht ein gewisses Bild einer „Westküstenkultur“ – zugänglich auch für Menschen, die nicht der Friesischen Minderheit angehören.⁸

Wo fängt Natur an und wo hörts sie auf?

Es scheint so, als würde es also kulturelle Bezugspunkte und somit Identifikationspotenzial in einer potenziellen Umweltregion Schleswigsches Wattenmeer geben. Bei genauerem Hinschauen steht die Grenzregion vor zwei Herausforderungen: Erstens leben fast keine Friesen auf dänischer Seite. Die friesische Minderheit spielt in grenzüberschreitenden Debatten fast keine Rolle. So hat die Kulturvereinbarung 2021-2024⁹ die Friesen nicht einmal erwähnt. Zweitens wird auch das Wattenmeer als kultureller Ort nicht hervorgehoben. Verwunderlich ist dies insbesondere im Hinblick auf die Minderheitenfrage, die sonst eine dominierende Rolle in Grenz-

debatten einnimmt. Auch die neue Kulturvereinbarung 2025-2028 kommt der Thematik nicht nach.

In Anbetracht der aufgeführten Beispiele hätte das Wattenmeer großes Potenzial, eine Vielzahl von Faktoren zu vereinen. Die Umweltregion könnte hier ein großes Momentum haben. Alle wichtigen Eigenschaften könnten abgedeckt werden: Der Wille zu umweltbezogener Zusammenarbeit, das historische und das kulturelle Identifikationspotenzial sind vorhanden. Es besteht sogar eine Institutionalisierung. Trotz alledem scheint es nicht zu reichen, die Umwelt in dieser Grenzregion auf die Tagesordnung zu setzen. Was also fehlt?

Ein neues, ein grenzüberschreitendes Regionsverständnis

Was fehlt, ist ein grundlegend neues Regionsverständnis. Geprägt von Wirtschaft und Politik, von Geschichte und Identität, von Minderheiten und Migration ist die Region Schleswig eine mit vielen unterschiedlichen, meist grenzüberschreitenden Vorstellungen. All diese Vorstellungen existieren mehr oder weniger nebeneinander, profitieren voneinander und unterscheiden sich in ihrer Allgegenwärtigkeit. Dem Faktor Umwelt wird jedoch in aller Regel keine angemessene Beachtung geschenkt, trotz gegebener Voraussetzungen und der Wichtigkeit umweltbezogener Debatten.

Das Konzept einer Umweltregion kann maßgeblich dazu beitragen neue Vorstellungen zu entwickeln. Vorstellungen davon, was die schleswigsche Grenzregion ausmacht, welche Rolle sie als Ak-

teur sowie als kulturelles, historisches, wirtschaftliches und politisches Konstrukt spielt. Denn diese Vorstellungen geben Aufschluss darüber, inwieweit diese Region dem europäischen Integrationsdruck standhalten kann. Es wird erkennbar, wie zukunftsfähig sie ist, wie anpassbar sie sein kann und wie sie Herausforderungen bewältigt die immer mehr Einfluss auf unsere Umwelt, unseren Lebensraum haben.

Die Natur bzw. die Umwelt ist die Ebene, die zuallererst da war. Was damit gemeint ist, macht eine geografische Perspektive deutlich. Nimmt man eine physische also geographische Karte zur Hand, so ist die menschengemachte Welt ausgeblendet. Die Umweltregion hat also ihren Ausgangspunkt in der physischen Karte mit den nicht-kulturellen Eigenschaften. Damit hat die Umweltregion einen anderen Ausgangspunkt als den gesellschaftlichen. Man kann sie in ihren Kontext einrahmen, ohne auf nationale Grenzen zu achten. In diesem Zusammenhang wird deutlich, wie Regionen, so auch Umweltregionen, dazu dienen können, nationalstaatliche Grenzen zu überwinden. Dadurch, dass die Umweltregion sich von grundlegenden gesellschaftlichen Interpretationen befreit, bietet sie die Möglichkeit, Konstruktionen wie nationale Grenzen und Strukturen zu hinterfragen. So ist es beispielsweise egal, auf welcher Seite einer Grenze man sich befindet, wenn es um Naturschutz geht. Die Natur bzw. unsere Umwelt interessiert sich nicht für Konstruktionen wie Grenzen oder Nationen, denn der Anstieg des Meeresspiegels wird in Deutschland wie auch in Dänemark sicherlich gleich sein.

Der grenzüberschreitende Charakter der Umweltregion stellt also maßgeblich

die Idee eines Staates oder der einer anderen territorialen Region in Frage. Sie zeigt, dass Grenzen menschliche Konstruktionen sind, und macht deutlich, dass neue Vorstellungen erschaffen werden müssen. So könnte man sich zum Beispiel vorstellen eine Landkarte zu gestalten, die sich nicht auf nationalstaatliche Grenzen oder wirtschaftliche Regionen bezieht, sondern Umweltregionen darstellt. Ganz konkret würde eine solche Karte also nicht nur das Wattenmeer als Umweltregion identifizieren, sondern es wäre auch möglich eine ‚Rhein-Region‘ oder eine ‚Karpaten-Region‘ in der Landkarte zu verankern. Unklar ist, auf welche Maßstäbe und Rahmenbedingungen sich eine solche Karte beziehen würde. Umso klarer ist aber, dass es uns dazu herausfordern würde, unsere regionale, nationale, internationale und globale Ordnung zu hinterfragen und somit einen Diskurs anregen, der längst überfällig ist: wie man bestmöglich nationale Grenzen überwinden kann, um internationale und globale Herausforderungen zu bewältigen.

Danksagung

Ich möchte mich herzlichst bei meinem ehemaligen Professor Dr. Steen Bo Frandsen für die Ermutigung und Unterstützung an diesem Beitrag bedanken.

Anmerkungen

1 „Blumen bauen Brücken“ ist ein deutsch-dänisches Gartenschau- und Tourismusprojekt in der Region rund um die Flensburger Förde. Mehr zum Projekt: <https://www.bbbprojekt.eu/projektbeschreibung>; der Fokus zielt auf den Tourismus ab und das einzige Natur Element bildet die Verbindung zu Blumen. Themen der Nachhaltigkeit wurden nicht angesprochen.

2 Fredrik Söderbaum: „Rethinking Regions and Regionalism“. Georgetown Journal of International Affairs, 14(2), 9-18, 2013, S.11. „Early, Old, New and Comparative Regionalism: The Scholarly Development of the Field“. In: Kolleg-Forschergruppe (Kfg) (ed.) The Transformative Power of Europe: The European Union and the Diffusion of Ideas. Berlin: Freie Universität Berlin, 2015, S. 6-10.

3 Michael Keating z.B. „Regions and regionalism“. Regions and Cohesion, 1(1), 2011, S.6.

4 Martin Boisen: „Place Branding and Nonstandard Regionalization in Europe“. In: Zenker, S. and Jacobsen, B. (eds.) Inter-Regional Place Branding. Cham: Springer International Publishing, 2015, S.18.

5 Jörg Balsiger: „New Environmental Regionalism and Sustainable Development in the European Alps“. Global environmental politics, 12(3), 2012, S. 63-72.

6 Charles Foster: „Reviving Environmental Regionalism“. Land Lines: Newsletter of the Lincoln Institute of Land Policy, 12(4), Oktober 2002, S. 7-10.

7 Jensen, T. (2024) „Transcending Boundaries: Environmental Regionalism and Cross-Border Cooperation in the Schleswigian Wadden Sea“. Bachelorarbeit, unveröffentlicht.

8 Linde Egberts und Meindert Schroor „Waddenland Outstanding: History, Landscape and Cultural Heritage of the Wadden Sea Region“, Amsterdam, The Netherlands: Amsterdam University Press, 2018.

9 Die Kulturvereinbarung ist eine Strategische Initiative zur Förderung der deutsch-dänischen Kulturzusammenarbeit in der Grenzregion. Mehr zur Vereinbarung: <https://www.kulturfokus.de/das-sind-wir/kulturvereinbarung/>.

Abbildungsnachweise:

Abb. 1 Tia Jensen (2024)

Abb. 2 Steen Bo Frandsen (2024)

Abkürzungen: BDN: Pressemitteilung des Bundes Deutscher Nordschleswiger; B.T.: Boulevardausgabe von Berlingske Tidende unter diesem Kürzel; DR: Danmarks Radio; FLA: Flensborg Avis; FT: Flensburger Tageblatt; GFH: Grenzfriedenshefte; GLS: Gerret Liebing Schlaber; JP: Morgenavisen/Jyllandsposten; JV: Jydske Vestkysten; MLSH: Medieninformationen der Landesregierung Schleswig-Holstein; NDR: Norddeutscher Rundfunk; NFI: Pressemitteilung des Nordfriisk Instituut; NOS: Der Nordschleswiger; Pol: Politiken; SHZ: Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag; SN: Schleswiger Nachrichten; SSF: Pressemitteilung des Sydslesvigsk Forening.

Redaktionsschluss: 31.5.2026

Deutsch-dänische Beziehungen

25 Jahre Grenzöffnung

Am 25.3. jährte sich zum 25. Mal der Jahrestag der Abschaffung der permanenten Grenzkontrollen an der deutsch-dänischen Grenze. Damals trat das Schengen-Abkommen zur freien Beweglichkeit von Personen, Gütern, Kapital und Arbeitskraft auch für Dänemark, Schweden, Finnland und die Nicht-EU-Mitglieder Norwegen und Island in Kraft, die ihrerseits bereits seit langem Freizügigkeit zwischen ihren Ländern praktiziert hatten. Hatten Ausreisekontrollen seinerzeit ohnehin kaum noch stattgefunden, blieben in der Folgezeit auch die Kontrollposten bei der Einreise unbesetzt. In der Folgezeit wurden die Kontrollhäuschen und auch die meisten der früheren Abfertigungsgebäude entfernt. Zudem verschwanden die Absperrungen von den kleineren Straßen und Wegen, die zu verschiedenen Zeitpunkten nach 1920 unterbrochen worden

waren. Grenzkontrollen sollten fortan nur bei besonderer Gefahrenlage und nach Rücksprache mit der EU-Kommission stattfinden. Dies geschah nur selten und meist nur kurzzeitig zu besonderen Anlässen. Doch 2011 führte Dänemark aus innenpolitischen Gründen und für das übrige Europa und nicht zuletzt Deutschland völlig überraschend permanente Einreisekontrollen ein, die viele Konflikte nach sich zogen und nach kurzer Zeit im Zuge des Regierungswechsels wieder verschwanden. 2016 wurden sie jedoch als Folge hoher Flüchtlingszahlen in Europa wieder eingeführt, was Deutschland und andere EU-Länder an anderen Grenzen bereits getan hatten. Diese Kontrollen sind seither durchgehend verlängert worden, ebenso 2024 eingeführte deutsche Grenzkontrollen in Gegenrichtung. Auch wenn die Posten nicht ständig besetzt sind, prägen die Kontrollen seither das

Bild der deutsch-dänischen Grenze derart, dass dem 25-jährigen Jubiläum der Einstellung der „alten“ Grenzkontrollen offenbar keine öffentliche Bedeutung beigemessen worden ist.

Neuer Koordinator für deutsch-dänische Zusammenarbeit

Zum Sommer soll eine neu geschaffene leitende Stelle für die deutsch-dänische Zusammenarbeit besetzt werden. Durch diese soll mit Hilfe eines zugeordneten Teams die politische und wirtschaftliche Zusammenarbeit koordiniert und eine klare Strategie hierfür erarbeitet werden, die auch vom Regionsrat beschlossen werden soll. Der Dänemark-Beauftragte der schleswig-holsteinischen Landesregierung, Johannes Callsen, äußerte sich erfreut: „Es ist aus meiner Sicht ein klares Bekenntnis der Region zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, das mich sehr freut“. SP-Generalsekretärin Ruth Candussi betonte die Wichtigkeit der Neuausrichtung der Arbeit: „Es ist sehr begrüßenswert, dass die Region Süddänemark diese Prioritäten setzt und ein solch handlungsorientiertes Team zusammenstellt und schließlich ja auch die erforderliche Finanzierung ermöglicht. Ich sehe diese Initiative auch als notwendigen Ablöser und Neuausrichtung der bisherigen Udviklingsalliancen – die letztlich ein wohlbehütetes Geheimnis blieb und wenig erreicht hat.“ (NOS 9.4.)

Weiterer Zuzug aus Deutschland nach Dänemark

Zum Jahreswechsel waren in Dänemark 36.900 deutsche Staatsbürger*innen gemeldet, davon etwa 9.000 in den vier nordschleswigschen Kommunen Apenrade, Sonderburg, Tondern und Hadersleben. 2025 waren laut Danmarks Statistik weitere 1.437 Deutsche hinzugekommen, während 577 das Land wieder verließen. Als wichtigste Gründe gelten nach wie vor gute Arbeitsmöglichkeiten. Umgekehrt wirbt auch Schleswig-Holstein u.a. mit dem „Welcome Center“ für auswärtige Fachkräfte, die auch hier oft fehlen. Wirtschaftsminister Claus Ruhe Madsen wird mit den Worten zitiert: „Wir müssen uns weder bei den Arbeitsbedingungen noch beim Lebensumfeld verstecken. Von daher sehe ich Dänemark auch nicht als Konkurrenten Schleswig-Holsteins um Fach- und Arbeitskräfte, sondern als Freund und wirtschaftlichen Partner.“ (SHZ 27.4.)

Gemeinsame Pläne zur Rettung der Flensburger Förde

Mit einem gemeinsamen Treffen in Sonderburg, eingeleitet durch eine Schifffahrt, haben Vertreter der Umweltministerien beider Länder gemeinsam mit regionalen und lokalen Repräsentanten eine engere Kooperation zum Schutz der Flensburger Förde vereinbart. Hohe Nährstoffeinträge durch die Landwirtschaft, starker Sauerstoffmangel und die Zerstörung des Meeresbodens durch die Muschelfischerei haben die Förde, deren Oberfläche meist noch klar aussieht, zu einem ökologischen Notstandsgebiet gemacht. (NOS 3.2.)

Muschelfischerei fortgesetzt

Trotz der Ankündigungen, dass die Fischerei nach Miesmuscheln mit Grundschleppnetzen auf der Flensburger Förde beendet werden solle, wurden weitere Lizenzen verlängert. Aufgrund komplizierter Konversionsordnungen sehen sich die Eigner der letzten industriellen Fischerboote zur Fortsetzung gezwungen, auch wenn

sie ihr Unternehmen aus Horsens in eine nachhaltige Muschelzucht umgestalten wollen und die Muschelbänke in der Förde kaum noch Ertrag abwerfen, weil sie von Schleppnetzen beschädigt worden sind und aufgrund des schlechten ökologischen Zustands des Meeresarms kaum noch nachwachsen können. (NOS 16.3.)

Deutsche und dänische Politik

Regional- und Kommunalwahlen in Dänemark

Bei den dänemarkweiten Regional- und Kommunalwahlen am 18.11.2025 mussten die Regierungsparteien landesweit Verluste hinnehmen. Die Sozialdemokraten wurden in 42 der 98 Kommunen stärkste Partei (darunter in Sonderburg), die liberale Partei Venstre in 34 (darunter in Apenrade und Hadersleben), die Konservativen in 18 Kommunen. Vier weitere Parteien wurden in jeweils einer Kommune die stärkste Partei, nämlich Liberal Alliance in Solrød und Socialistisk Folkeparti (SF) in Hvidovre (beide im westlichen Teil des Ballungsraums Kopenhagen) sowie die linksalternative Partei Enhedslisten in der Stadtkommune Kopenhagen (der mit Abstand einwohnerstärksten im Land). In Tondern wurde erstmals in einer heutigen Kommune Slesvigsk Parti (SP), die Partei der deutschen Minderheit, die stärkste Kraft, was landesweit und auch in Deutschland für Aufsehen sorgte.

Bei der Verteilung der Bürgermeisterposten behielt jedoch Venstre mit 44 Kommunen (darunter Hadersleben) die Nase vorn.

Nur noch 25 Bürgermeister sind Sozialdemokraten (so in Sonderburg), 20 gehören der Konservativen Volkspartei an (so in Apenrade). Fünf Bürgermeisterposten gingen an die den Grünen nahestehende SF (so jener in Kopenhagen), zwei an Liberal Alliance, einer an eine Lokalliste („Din stemme“ auf Lolland) und jener in Tondern wieder an SP.

In Nordschleswig wurden trotz mancher Verschiebungen bei den Ergebnissen für die einzelnen Parteien alle vier Bürgermeister im Amt bestätigt. Wie erwähnt erregte das Ergebnis in Tondern Aufsehen, denn die Partei der deutschen Minderheit um den populären Bürgermeister Jørgen Popp Petersen konnte ihr Ergebnis mit 25,7% mehr als verdoppeln und hat nun 8 (bisher 4) Mandate im Tonderaner Kommunalrat. Insgesamt erzielte Popp 3.845 persönliche Stimmen. Im Wahlbezirk der alten Stadt Tondern erreichte die SP sogar 31,7%. Zweitstärkste Gruppe wurde trotz starker Verluste (-10,2) mit 18,8% die den Moderaten nahestehende „Tønder-Liste“ des früheren Bürgermeisters und Ministers für Senioren Henrik Frandsen, gefolgt

von Venstre mit 17,3% (-0,2), die beide je sechs Mandate errangen. Vier Mandate gingen an die Sozialdemokraten, drei an die rechtspopulistische Dansk Folkeparti, vier weitere Parteien (Konservative, SF, Liberal Alliance, Danmarksdemokraterne) erlangten je ein Mandat.

In Apenrade wurden die Konservativen von der viert- zur zweitstärksten Kraft (18,9%, +7,3), der 2021 überraschend ins Amt gewählte Bürgermeister Jan Riber Jakobsen erzielte 2.520 persönliche Stimmen. Damit lag er klar vor seinem Vorgänger Thomas Andresen, dessen Partei Venstre zwar die stärkste Kraft blieb, aber mit 10,6% heftige Verluste einstreichen musste und auf nur noch 22,8% (7 Mandate) kam. Nicht minder schwer waren die Verluste für die Sozialdemokraten (-10,9%), die nur noch 17,4% der Stimmen und wie die Konservativen 6 Mandate erhielten. Auf Platz 4 folgt mit 4 Mandaten die wiedererstarkte DF (11,3%, +5,4). Danmarksdemokraterne erreichten aus dem Stand 6,7%, SF verdoppelte sich auf 6,6% (beide 2 Mandate). Enttäuschend war das Ergebnis für die SP, die auf nur noch 5,6% (-1,8) kam, aber das zweite Mandat retten konnte. Die beiden letzten Mandate gingen an Liberal Alliance und die traditionsreiche sozialliberale Radikale Venstre.

In Hadersleben wurde Venstre trotz leichter Verluste (-1,4%) mit 25,5% und 9 Mandaten stärkste Partei, ihr Spitzenkandidat Mads Skau erzielte 2.110 persönliche Stimmen und wurde als Bürgermeister wiedergewählt. Trotz 2.368 persönlicher Stimmen für Spitzenkandidatin Marie Skødt verloren die Sozialdemokraten 7,6% und 3 Mandate, sodass sie sich mit 22,6% und 7 Mandaten begnügen mussten. Die Konser-

vativen verloren 3% und 2 Mandate und kommen auf genau 10% und noch 3 Mandate. Dicht dahinter folgte DF mit 9,9% (+5,4) und ebenfalls drei Mandaten (+2). Je zwei Mandate gingen an SF, Danmarksdemokraterne und Liberal Alliance, je ein Mandat an Radikale Venstre, Enhedslisten und Slesvigsk Partei, die leichte Zugewinne verzeichnen konnte (3,1%, + 0,4).

In Sonderburg blieben die Sozialdemokraten mit 38,7% die mit Abstand stärkste Partei, obwohl sie 4,7% und ein Mandat (jetzt 13) einbüßten. Erik Lauritzen wurde damit im Bürgermeisteramt bestätigt. Venstre verlor noch stärker (24,3%, -5,9) und hat noch 8 Mandate. Erstmals vertreten ist Liberal Alliance, die mit 8,9% drittstärkste Partei wurde und drei Mandate sicherte. Je zwei Mandate gingen an die beiden rechtspopulistischen Parteien, wobei DF um 2,7 auf 6,8% zulegen konnte und die erstmals angetretenen DD auf Anhieb 5,1% erreichten. Die letzten drei Mandate gingen an SF (4,6%, +2,6) und Enhedslisten (3,9%, +1,8) sowie an Slesvigsk Parti, die um 4,1% auf ebenfalls 3,9 absackte.

Interessant ist noch der Blick auf Kopenhagen, das sich wie so häufig deutlich vom Rest des Landes unterscheidet. Zehn der 24 angetretenen Listen erreichten Mandate im Stadtrat. Wie 2021 blieb die links-alternative Partei Enhedslisten stärkste Fraktion mit 13 Mandaten und 22,0% (-2,6), gefolgt von SF mit 17,9% (+6,9) und 10 Mandaten, die nunmehr mit Sisse Marie Welling die Oberbürgermeisterin stellt. Die jahrzehntelang in der Hauptstadt regierenden Sozialdemokraten sackten auf 12,7% (-4,5) und 8 Mandate ab. Mit den sozialliberalen Radikalen (6 Mandate) sowie Alternativet (2) und den landesweit bisher

erfolglosen Frie Grønne (1) sind drei weitere Parteien links der Mitte vertreten, während Konservative (7), Venstre und Liberal Alliance (je 3) sowie DF (2) als bürgerliche Parteien in der Minderheit bleiben. Auch die zweitgrößte Stadt Aarhus behielt eine deutliche Mehrheit der „roten“ Parteien mit den hier leicht gestärkten Sozialdemokraten (30,5%) an der Spitze von 20 zu 11 gegenüber den bürgerlichen „blauen“ Parteien. Die beiden anderen Großstädte Odense und Aalborg behielten ebenfalls „rote“ Mehrheiten mit 17 zu 14 mit dominierenden, wenn auch leicht geschwächten Sozialdemokraten. Das gleiche Verhältnis zwischen „rotem“ und „blauem“ Block ergab sich auch in Frederiksberg, obwohl die Konservativen in ihrer Hochburg im Kopenhagener Nordwesten immer noch die mit Abstand stärkste Partei geblieben sind. Venstre blieb hingegen in vielen jütischen Kommunen mit kleineren Städten als Zentren die stärkste Partei, so auch in Esbjerg (wozu auch Ripen gehört) mit 11 Mandaten und einer bürgerlichen 19:12-Mehrheit.

Folketingswahl in Dänemark

Nachdem Regierungschefin Mette Frederiksen über ein halbes Jahr vor dem Ende der Legislaturperiode Neuwahlen ausgeschrieben hatte, waren am 24.3. über 4,3 Millionen Stimmberechtigte zu den Wahlurnen aufgerufen, wovon 84% auch Gebrauch machten. Am Ende gelang es allen 12 landesweit angetretenen Parteien, die Sperrklausel von 2% zu überwinden. Neun dieser Parteien erzielten Ergebnisse zwischen 5,8 und 11,6%, sodass das neue Folketing von einer großen Anzahl ähnlich

starker Parteien mit 10-20 Mandaten geprägt wird.

Trotz starker Verluste und eines historisch schlechten Abschneidens blieben die Sozialdemokraten mit 21,8% (-5,7% im Vergleich zu 2022) und 38 Mandaten (-12) die mit Abstand stärkste Partei im Folketing. Auch in den allermeisten Wahlbezirken - so auch in den vier nordschleswigschen Kommunen - blieben sie die stärkste Partei. Die liberale Venstre wurde in nur noch vier westjütischen Kommunen stärkste Kraft, die Konservativen in zwei Bezirken nördlich von Kopenhagen, die linksalternativistische Partei Enhedslisten in vier innerstädtischen Bezirken der Hauptstadt sowie die rechtspopulistische Partei Danmarksdemokraterne - Inger Støjberg in der westjütischen Kommune Ringkøbing. Am Tag nach der Wahl und dem offiziellen Rücktritt der Regierung wurde Mette Frederiksen in der „Königsrunde“ - dem gewohnheitsrechtlichen Zusammentreffen der Parteivorsitzenden beim Staatsoberhaupt - mit der Bildung einer neuen Regierung beauftragt. Da der „rote Block“ mit vier weiteren Parteien (Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre und Alternativet) auf 84 Mandate gegenüber 77 Mandaten für sechs Parteien im „blauen Block“ gekommen ist, blieb Frederiksen klare Favoritin auf die Führung einer neuen Regierung. Zünglein an der Waage bilden dabei die Moderaten des früheren Regierungschefs Lars Løkke Rasmussen mit 14 Mandaten (-2; Stimmenanteil 7,7%, -1,2), denn die notwendige Mehrheit liegt bei 90 Stimmen. Die vier letzten der 179 Mandaten repräsentieren Grönland und die Färöer.

Zweitstärkste Partei wurde erstmals die heute den deutschen Grünen nahestehende Socialistisk Folkeparti (SF) mit 11,6% (+ 3,3) und 20 (+5) Mandaten, die bis 2022 häufig sozialdemokratische Regierungen unterstützt oder sich an ihnen beteiligt hatte. Die am weitesten links stehende Partei Enhedslisten gewann leicht hinzu und erreichte (6,3% (+1,2) und damit 11 Mandate (+2). Die traditionsreiche sozialliberale Partei Radikale Venstre konnte ihr katastrophales Ergebnis von 2022 um 2% verbessern und sendet mit 5,8% fortan 10 (+3) Abgeordnete ins Folketing. Der grünen Partei Alternativet gelangen noch 2,6% (-0,7) und 5 Mandate (-1), nachdem ihr Umfragen zufolge über lange Zeit das parlamentarische Ausgedroht hatte.

Im bürgerlichen Lager erreichte die Zersplitterung bisher unbekannte Ausmaße: Mit Mühe erreichte die rechtsliberale Venstre, Dänemarks älteste Partei und nach dem Sozialdemokraten die häufigste Führungspartei dänischer Regierungen (zuletzt 2001-11 und 2015-19), noch ein zweistelliges Ergebnis. Die 10,1% (-3,2%) mit 18 Abgeordneten (-5) bilden einen historischen Tiefpunkt. Dennoch blieb die Partei die Nr. 1 im „blauen Block“, nachdem in Umfragen lange Zeit Liberal Alliance die Nase vorn gehabt hatte. Mit 9,4% (+1,5) und 16 Mandaten (+2) blieben die Zugewinne am Ende hinter den zeitweise deutlich stärkeren Umfragewerten zurück. Die traditionsreichen, zuletzt aber recht schwachen Konservativen konnten sich mit 7,6% (+2,5) und 13 (+3) Mandaten über Zugewinne freuen.

Die größte Siegerin der diesjährigen Wahl ist jedoch die rechtspopulistische Dansk Folkeparti. 2022 nach einem beispiellosen

Niedergang fast aus dem Parlament gewählt, konnte sie mit 9,1% und Zugewinnen von 5,6% 16 Mandate (+11) erlangen und damit Platz 5 dicht hinter den beiden genannten rechtsliberalen Parteien erreichen. Hingegen gab es für Danmarksdemokraterne - Inger Støjberg Verluste, sodass die zuletzt mit 16 Mandaten (2022: 14, seither zwei Übertritte von Nye Borgerlige) drittstärkste Fraktion mit 5,8% (-2,3) und 10 (-4) gewählten Abgeordneten auf Platz 10 zurückfiel. Als einzige neue Partei zog die werte- wie verteilungspolitisch noch weiter rechts stehende Borgernes Parti - Lars Boje Mathiesen mit 2,1% und 4 Mandaten ins Folketing ein. Der namensgebende Parteigründer und Spitzenkandidat war 2023 kurzzeitig Vorsitzender der Nye Borgerlige gewesen, die zwischenzeitlich vor der Auflösung stand, nicht mehr zur Folketingswahl antrat und landesweit nur noch ein einziges Kommunalratsmandat (und zwar in Sorø) hat.

Die letzten 4 der 179 Mandate gehen an die nordatlantischen Außengebiete der Reichsgemeinschaft, nämlich Grönland und die Färöer mit jeweils knapp 60.000 Einwohnern. Letztere werden weiterhin durch Sjørður Skaale von der sozialdemokratisch orientierten Partei Javnaðarflokkurin und Anna Falkenberg von der liberalen Partei Sambandspartiet vertreten, die beide eine hohe Anzahl an persönlichen Stimmen sammeln konnten. In Grönland gingen beiden Mandate an eher links und pro Unabhängigkeit orientierte Parteien: Die meisten Stimmen gingen an Inuit Ataqatigiit, die für enge Zusammenarbeit mit anderen Ureinwohnern Nordamerikas eintretende eher sozialistisch orientierte Partei, die nun von der bisherigen Wirt-

schafts- und Justizministerin Naaja H. Nathanielsen repräsentiert wird. Zweitstärkste Kraft wurde die am konsequentesten für die Loslösung von Dänemark eintretende Partei Naleraq, deren Spitzenkandidat Qarsoq Høegh-Dam die mit Abstand meisten persönlichen Stimmen aller Kandidierenden holte. Dessen Schwester Aki-Mathilda war 2022 noch für die sozialdemokratische Siumut ins Folketing gewählt worden, in welchem sie 2023 mit einer in ihrer Muttersprache gehaltenen Rede für Aufsehen sorgte; während der Legislaturperiode wechselte sie zur Naleraq, sodass die Siumut erstmals seit Jahrzehnten nicht mehr im Folketing vertreten ist. Die bis 2001 immer im Folketing vertretene konservativ-unionistische Partei Atassut blieb trotz Zugewinnen auch 2026 weit vom erneuten Gewinn eines Mandats entfernt.

Im dänischen Wahlrecht gibt es eine Stimme, die man entweder einer Parteiliste oder aber einer Person auf der gewünschten Parteiliste gibt, sodass man deren Reihenfolge verändern kann. Der mit Abstand größte Gewinner bei den persönlichen Stimmen wurde der DF-Vorsitzende und Spitzenkandidat Morten Messerschmidt mit 50.819 Stimmen. Auf Platz 2 folgte Regierungschefin Mette Frederiksen mit 41.721, gefolgt vom LA-Vorsitzenden Alex Vanopslagh mit 38.487 und Moderaten-Chef und Außenminister Lars Løkke Rasmussen (34.636). Bemerkenswert ist, dass die stellvertretenden Vorsitzende von Venstre, die Finanzministerin und frühere Regionschefin Stephanie Lose im Großwahlkreis Südjylland mit 31.008 persönlichen Stimmen weit mehr erzielte als ihr Parteichef Troels Lund Poulsen (19.857) in Ostjylland.

Nordschleswig wird künftig noch schwächer vertreten sein. Die beiden Sozialdemokraten Jesper Petersen und Benny Engelbrecht verteidigten ebenso ihre Mandate wie der frühere Tonderaner Bürgermeister Henrik Frandsen (Moderate) und der stellvertretende DF-Vorsitzende Peter Kofod, dessen Ehefrau Josephine Alstrup Kofod zudem erstmals ins Folketing eingezogen ist. Hinzu kommt die aus Lügumkloster stammende Stephanie Lose, die allerdings in Esbjerg wohnt und antritt. Die sozialliberale Lotte Rod schaffte es ebenso wenig wie alle anderen neu aufgestellten Kandidaten im Landesteil. Der frühere langjährige Minister Hans Christian Schmidt (Venstre) war nicht mehr angetreten.

Bemerkenswert ist, dass das Wahlergebnis in Nordschleswig deutlich vom landesweiten Ergebnis abweicht. Hier hätten die bürgerlichen Parteien eine klare Mehrheit erzielt. Zwar waren die Sozialdemokraten mit 23,9% auch in Nordschleswig die stärkste Partei, doch sowohl die liberale Venstre (16,94%) als auch die drei rechtspopulistischen Parteien DF (13,3%), DD (9,1%) und BP (3,5%) waren zum Teil deutlich stärker als im dänemarkweiten Durchschnitt. LA erreichte in Nordschleswig wie landesweit 9,4%. Als einzige bürgerliche Partei lagen die Konservativen mit 4,6% unterhalb des Landesresultats. Die übrigen „roten“ Parteien sind in Nordschleswig traditionell schwächer und erreichten trotz Zugewinnen für SF nur schwache Ergebnisse (SF 6,9%, EL 2,5%, RV 2,2%, Alternativet 0,9%). Schlussendlich blieben auch die Moderaten mit 6,8% unter dem Landesdurchschnitt.

In der Grenzkommune Apenrade legte Venstre entgegen dem Landestrend um 2,6% auf 18,5% zu, blieb aber hier wie überall in Nordschleswig klar hinter den Sozialdemokraten (22,3%). Alle drei Rechtsaußenparteien waren hier noch etwas stärker als in Gesamt-Nordschleswig (DF 13,5%, DD 9,8%, BP 3,7%), wobei DF 10,1% hinzugewann. LA gewann 9,3%, alle anderen Parteien blieben unter 7%.

In Tondern rückte Venstre mit 19,6% (+4,3%) wieder dichter an die Sozialdemokraten (20,9%) heran. Auf Platz 3 blieben trotz leichter Verluste Danmarksdemokraterne (13,0%), dicht gefolgt von der wiedererstarkten DF (12,8%). LA erreichte 8,7%, die Moderaten mit dem Ex-Bürgermeister und Seniorenminister Henrik Frandsen 8,6%. SF erreichte mit 6% etwas weniger als in Apenrade (6,7%). BP war mit 3,7% auch in Tondern stärker als im Landesdurchschnitt, die übrigen Parteien erreichten höchstens 3,1%.

In Sonderburg blieb der Vorsprung der Sozialdemokraten mit 26,4% trotz Verlusten von 7,1% immer noch hoch, denn Venstre konnte nur 0,5% auf 15,7% zulegen. Dahinter liegt auch hier DF mit 12,2% (+9,3), gefolgt von LA (9,9%) und DD (7,8%). Die SF erreichte 7,2%, die Moderaten 7,0%, während die letzten 5 Parteien mit Ergebnissen zwischen 4,1 (Konservative) und 1,0% (Alternativet) auskommen mussten.

An der Spitze sah es in Hadersleben ähnlich aus, denn die Sozialdemokraten blieben trotz -6,1% mit 24,2% klar stärkste Partei vor Venstre (15,4%, -1,2). Dicht dahinter folgte auch hier DF (14,8%) mit gewaltigen Zugewinnen (+11,3). LA kam auf 9,1%, DD auf 7,7%, SF auf 7,3%, während die Moderaten um 1,8% auf 6,4% sanken.

5,4% blieben für die Konservativen, 3,7% für BP, während die drei kleineren „roten“ Parteien höchstens 3% erzielten.

Bemerkenswert ist, dass durch den Erfolg relativ vieler jüngerer Politiker*innen das Durchschnittsalter auf 43,6 Jahre gesenkt wurde. Der Frauenanteil stieg auf den Rekordwert von 48%, 86 der 179 gewählten Abgeordneten sind weiblich.

Interessant ist das vom Meinungsforschungsinstitut Epinion per Exitpoll ermittelte Bild des Wahlverhaltens der jungen Generation bis 34 Jahre. Wie schon 2022 war Liberal Alliance die stärkste Partei (16,3%), gefolgt von SF mit 12,7%. Dahinter folgten fast gleichauf Radikale Venstre, Dansk Folkeparti (beide 11,2%) und Enhedslisten (11,1%). Die Sozialdemokraten fanden sich mit 9,1% erst auf Platz 6 wieder. Venstre erreichte nur 7,9%, die Konservativen 7,5%. Unter 5% blieben in dieser Altersgruppe Moderate (4,7%) und Alternativet (4,6%). Am schlechtesten schnitten die beiden anderen Rechtsaußenparteien ab (Danmarksdemokraterne 2,3%, Borgernes Parti 1,2%). (Pol 16.5.)

Schon in den ersten Tagen nach der Wahl gab es Parteiaustritte von frisch gewählten Parlamentsmitgliedern. Neben einer Abgeordneten der Liberal Alliance kehrten gleich drei der vier Gewählten von Borgernes Parti ihrer Partei den Rücken und sitzen fortan als Fraktionslose im Parlament. Damit bildet auch BP-Chef Lars Boje Mathiesen eine Einpersonenfraktion.

Die größte Schwierigkeit, die sich aus diesem Wahlergebnis ergeben hat, ist die notwendige Bildung einer neuen Regierung. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe (26.5.) ist das Ergebnis immer noch offen. Mette Frederiksen war es bis dato nicht

gelingen, eine neue Koalition zu schmieden. Sie hatte bisher vergeblich versucht, eine Mitte-Links- oder eine Breite-Mitte-Koalition (letztere als Erweiterung der noch geschäftsführenden Regierung) aufzustellen. Daraufhin ging das Mandat an Venstre-Chef Troels Lund Poulsen über, der sich für eine breite Mitte-Rechts-Koalition ausgesprochen hat. Doch Lars Løkke Rasmussen, dessen Moderate trotz starker Verluste das Zünglein an der Waage bilden, beharrt einstweilen auf eine Regierung der breiten Mitte ohne die Außenflügelparteien. Als es Poulsen nicht gelang, die Basis für eine Regierungszusammenarbeit zu schaffen, ging das Mandat kurz vor Pfingsten abermals an Mette Frederiksen. Da das Prinzip des „negativen Parlamentarismus“ vorsieht, dass eine Regierung nur gestürzt werden kann, wenn sie eine Mehrheit gegen sich hat, und sie keine absolute Mehrheit braucht, bleibt Stand Ende Mai die Bildung einer neuen Frederiksen-Regierung die wahrscheinlichste Option, zumal sich bisher niemand deutlich für Neuwahlen ausgesprochen hat.

NACHTRAG 6.6.: Nach den seit Jahrzehnten längsten Verhandlungen zur Regierungsbildung präsentierte Mette Frederiksen am 3.6. ihr drittes Kabinett. Neben den ihren Sozialdemokraten gehören weiterhin die Moderaten mit Außenminister Lars Løkke Rasmussen sowie als neue Partner Socialistisk Folkeparti und Radikale Venstre der Viererkoalition an. Enhedslisten und Alternativet sichern als Unterstützungsparteien die Mehrheit im Folketing. Kein Regierungsmitglied kommt aus Nordschleswig, aber der frühere Tonderaner Bürgermeister Henrik Frandsen wird Präsident des Folketings.

Grenzkontrollen abermals verlängert I

Im April beantragte Dänemark abermals die Verlängerung der stationären Einreisekontrollen an der Grenze zu Deutschland. Dies blieb jedoch auf zwei Monate beschränkt, da die bisherige Regierung zu diesem Zeitpunkt nur noch geschäftsführend im Amt gewesen ist. Die neue Verlängerung ist am 12.5. in Kraft getreten. Die Behörden gehen nach Auskunft des Justizministeriums weiterhin von einer „anhaltenden und aktuellen ernsthaften Bedrohung“ für Dänemark aus. Konkrete Details zu den Bedrohungen nennt das Ministerium nicht, verweist aber indirekt auf bekannte Themen wie Migration und grenzüberschreitende Kriminalität. Anlässlich des 10. Jahrestages der Einführung der temporären dänischen Grenzkontrollen am 4.1.2026 berichteten die vier Grenzlandzeitungen (SHZ, JV, FLA und NOS) ausführlich über Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Maßnahme. JV sammelte hierzu zahlreiche Stimmen aus der Politik. „Ich erwarte leider nicht, dass sich die Situation so ändert, dass es in den nächsten Jahren möglich wird, die Kontrollen abzuschaffen“, sagt Benny Engelbrecht. Kurz vor der Folketingswahl kündigte Mette Frederiksen ein neues „Grenzpaket“ zur Sicherung der Grenze in Krisensituationen auch mit Militär und moderner Technologie an (NOS 17.3., 15.4.). – Während der Schlussredaktion dieser Ausgabe verkündete der neue Justizminister Nicolai Wammen am 13.6. eine weitere Verlängerung um vier Monate, gültig ab dem 12.7.

Grenzkontrollen abermals verlängert II

Die im September 2024 eingeführten stationären Einreisekontrollen an allen deutschen Grenzen wurden zum dritten Mal um ein halbes Jahr verlängert. Bundesinnenminister Alexander Dobrindt bezeichnete diese als „ein Element unserer Neuordnung der Migrationspolitik in Deutschland“ (alle, 16.2.). Kritik wurde indes an Kosten-Nutzen-Verhältnis bei den Grenzkontrollen laut: Bis Dezember

2025 war 570 Menschen die Einreise nach Deutschland verwehrt worden, und zwar Personen aus Drittstaaten, die keine gültigen Papiere mitführten bzw. die kein Visum vorweisen konnten (FLA 9.12.).

Auf eine spätere Kleine Anfrage im Bundestag wurden Zahlen zu festgestellten illegalen Grenzübertritten genannt, die mit wenigen Ausnahmen noch niedriger waren als in den 1½ Jahren vor Einführung der stationären Kontrollen (NOS 6.2.).

Grenzland und Europa

Neue Initiative gegen Geoblocking

Noch immer sind viele Medieninhalte selbst bei öffentlich-rechtlichen Medien nicht über die Staatsgrenzen hinaus verfügbar. Dadurch werden nicht zuletzt nationale Minderheiten von muttersprachlichen Informationen und Angeboten aus dem Nachbarland abgeschnitten. SP und SSW haben nun beschlossen, über die im Europäischen Parlament vertretenen Minderheiten-Parteien eine neue Initiative zur Abschaffung dieses „Geoblockings“ zu starten, damit die Informationsfreiheit europaweit gesichert wird (NOS 4. & 18.5.).

Hoffnung auf europaweite Buchungsmöglichkeiten

Die EU-Kommission hat eine Gesetzesinitiative gestartet, auf deren Grundlage künftig europaweite Reisebuchungen und Bahnreisen vereinfacht werden sollen. Fahrgastrechte sollen einheitlich für die gesamte Reise gelten. Buchungswebseiten für Bus- und Bahnreisen machen bisher meist an Staatsgrenzen halt. Noch müssen aber die 27 nationalen Regierungen und das Europaparlament zustimmen und in den Mitgliedsländern der EU die Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen werden. (NOS 15.5.)

Weitere Selbstverpflichtungen Dänemarks in Bezug auf Minderheiten- und Sprachencharta

Nach mehr als fünf Jahren intensiver Gespräche und teils „massiven Widerstands aus dem Kulturministerium“ verbucht BDN-Kommunikationschef Harro Hallmann das Ergebnis als Erfolg. „Das gehört im ganzen Kontext dazu, und das gilt auch für die Punkte, die vielleicht nicht die ganz große praktische Bedeutung haben.“ Mit den elf neuen Zusagen hat Dänemark nun 46 von 67 möglichen Verpflichtungen der Europäischen Sprachencharta übernommen. Das Mindestmaß liegt bei 35. Als größter Fortschritt erscheint dabei die Förderung der Verwendung von Minderheitensprachen in wirtschaftlichen und sozialen Sektoren, die direkt von der öffentlichen Hand reguliert werden. Dadurch könnten z.B. Angebote wie das Zahlungssystem „MobilePay“ oder die „Rejsekort“, ein landesweites Abrechnungssystem für Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln, in einer deutschsprachigen Version eingefordert werden. Andere der genannten 11 Verpflichtungen seien bereits weitgehend erfüllt, doch erhalten sie durch die Neuerung eine größere Verbindlichkeit, z.B. die Ausstellung deutschsprachiger Behördendokumente. - Nach anfänglicher grundsätzlicher Freude über Bewegung auf dänischer Seite stellten sich jedoch bald Fragen, wie die Neuerungen umgesetzt werden und welchen Effekt sie haben können. Enttäuschung zeigte sich in Reihen der deutschen Minderheit unter anderem darüber, dass zwar immerhin der

Gebrauch der angestammten deutschen Ortsnamen gefördert werden solle; doch von der Sichtbarmachung derselben auf zweisprachigen Ortsschildern ist dabei keine Rede (NOS 24.1.).

Neues Informationsportal zu Minderheiten

Unter dem Titel „Who We Are“ wurde eine neue Website mit Geschichten aus den Minderheiten der Region eingeweiht. Dabei stellen sich deutsche Nordschleswiger, dänische Südschleswiger, Nordfriesen und Sinti und Roma mit ihren Lebensgeschichten und Berichten aus ihrem Alltag vor (<https://www.who-we-are.org>, NOS 10.12.).

Stephan Kleinschmidt neuer BDN-Hauptvorsitzender

Auf der BDN-Deligiertenversammlung am 2.6. wurde Stephan Kleinschmidt zum neuen Hauptvorsitzenden gewählt. Der frühere Sonderburger Vizebürgermeister setzte sich bei der Abstimmung mit einem deutlichen Vorsprung gegen Büchereidirektorin Claudia Knauer durch. Der 49-Jährige tritt die Nachfolge von Hinrich Jürgensen an, der nach 19 Jahren im Amt nicht wieder angetreten war (NOS ab 2.6.).

Bundesmittle für deutschen Campus

Nachdem der dänische Staat seine Unterstützung zugesichert und in einer ersten Bauphase auch schon umgesetzt hat, sicherte der Bund für die kommenden fünf Jahre insgesamt 14 Mio. Euro zu, um den

notwendigen Neubau des Schülerwohnheims der deutschen Minderheit am Deutschen Gymnasium zu ermöglichen. Dieser soll Teil eines zukunftsgerichteten Campus deutscher Bildungseinrichtungen in Apenrade werden, der sich übrigens direkt an die staatlichen Ausbildungseinrichtungen anschließt (NOS 14.11. & 24.3.).

Initiative für Schutz von Minderheitensprachen bei Markenrechten

Die Allianz der europäischen Minderheitenparteien EFA (European Free Alliance) fordert die EU-Kommission dazu auf, das Markenrecht so zu verschärfen, dass in

den jeweiligen Regional- und Minderheitensprachen gebräuchliche Begriffe ausgeschlossen werden und keinen kommerziellen Markenschutz erlangen können. Aktueller Anlass ist die Unterlassungsklage eines US-amerikanischen Weinproduzenten gegen einen kleinen Spirituosenhersteller auf der Insel Amrum, der seinen Gin nicht mehr als "Öömrang" nennen darf, weil die Firma diesen Namen – der sowohl den lokalen nordfriesischen Dialekt der Insel als auch als Adjektiv "amringisch" bzw. "von Amrum" bezeichnet – für ihren Europa-Vertrieb urheberrechtlich hat schützen lassen (NOS 8.5.)

Wirtschaft und Soziales

Grenzpendlerzahlen stabil

Das Regionskontor der grenzüberschreitenden Region Sønderjylland-Schleswig hat für 2025 12.313 Personen ermittelt, die von Deutschland zur Arbeit nach Dänemark pendeln. In der Gegenrichtung sind es 568. Damit haben sich die Zahlen nur unwesentlich gegenüber dem Vorjahr verändert, obwohl der Zuzug nach Dänemark weiter zugenommen hat. Gut die Hälfte (6.155) fahren sogar über die Grenzen der Region Syddanmark hinaus, wo 5.977 Menschen arbeiten, davon allein 2.171 in der Kommune Apenrade und 1.299 in der Kommune Sonderborg, ferner 595 in der Kommune Tønder und 310 in der Kommune Haderslev. In Schleswig-Holstein arbeiten 430 der 568, davon allein 186 in Flensburg, im Kreis Schleswig-Flensburg 142 und im Kreis Nordfriesland 77 Perso-

nen. Vermutlich sind die Zahlen noch höher, da nur sozialversicherungspflichtige Personen erfasst worden sind. Nicht enthalten sind in der Statistik Beschäftigte in einem Beamtenverhältnis oder beamtenähnlichen Anstellungen sowie Selbstständige und Freiberufler (NOS 28.2.)

Europaweite Pfandordnung und Gerichtsurteil zum Grenzhandel

Mit einer 2024 beschlossenen Verpackungsverordnung soll in allen europäischen Ländern ein Pfand auf Einweggetränkeverpackungen erhoben werden. In Kraft treten soll das Ganze 2029. Allerdings soll diese Ordnung nachzeitigem Planungsstand nicht auf europaweit einheitliche Beträge hinauslaufen, sondern in den einzelnen Staaten bestimmt werden.

Deshalb kam es zu einer Klage der Interessengemeinschaft Grenzhandel, welche sich nicht gegen eine Pfandpflicht richtet, sondern gegen nationale Ordnungen, welche den grenzüberschreitenden Handel deutlich erschweren würden. - Das Verwaltungsgericht in Schleswig urteilte im Mai 2026, dass die Pfandbefreiung mit dem Argument des Exports nicht gesetzeskonform sei, da die Grenzhandelskunden schließlich selbst die Endverbraucher seien. Damit wurde die Durchsetzung der Pfandpflicht im Grenzhandel ein weiteres Mal juristisch eingefordert. Dennoch bleibt es unklar, wann und in welcher Form dies umgesetzt werden wird, zumal es in vielen europäischen Ländern bisher keine Rücknahmeordnungen wie in Deutschland und Dänemark gibt (NOS 18,2, & 20.5.).

Dänemark ist Deutschlands größter Stromlieferant

Obwohl Deutschland 2025 erstmals seit langem wieder mehr elektrischen Strom exportiert als importiert hat, bleibt auch die Stromeinfuhr hoch. Dänemark hat sich dabei zum größten Importeur aus deutscher Sicht entwickelt. Den größten Anteil an den deutschen Stromexporten hatte laut Bundesnetzagentur an Land erzeugter Wind. Insgesamt seien 57,1 Prozent der Stromexporte aus erneuerbaren Energien hervorgegangen. Bei den Stromimporten stieg der Anteil der erneuerbaren Energien auf 50,2 Prozent (NOS 18.5.).

Mehr dänische Exporte nach Nord- statt nach Süddeutschland

Deutschland ist 2025 nach den USA Dänemarks wichtigster Handelspartner geblieben. Dabei verschiebt sich das Schwergewicht des dänischen Exports nach Süden zunehmend von Süd- nach Norddeutschland. In der Sendung „Dansk-tysk med Matlok“ auf DK4 hat der Chefanalyst von „Danmarks Eksport- og Investeringsfond“ (EIFO) in Kopenhagen, Holger Sandte, auf diese historische Wende hingewiesen. Als Ursachen macht er höheres Wachstum im Norden nicht zuletzt dank günstiger zur Verfügung stehender Energiekapazitäten und schwächere Entwicklungen bei bisherigen Industriezentren im Süden aus, denen möglicherweise ein Strukturwandel bevorsteht (NOS 6.12.).

Rettungshubschrauber Christoph Europa 5 weiterhin bewährt

Mit 46 Einsätzen nördlich der Grenze hat der in Niebüll stationierte Hubschrauber der DRF-Luftrettung 2025 viele Menschenleben gerettet. Seit Juli ist er in der Region Syddanmark auch nachts abrufbar. Insgesamt flog Christoph Europa 5 im vergangenen Jahr 1.555 Einsätze, davon 1.138 in der Notfallrettung (927 tagsüber, 211 nachts) und 417 (325 tagsüber, 92 nachts) zum Transport kritisch kranker oder verletzter Patient*innen zwischen Kliniken. Gerade in weit von Krankenhäusern gelegenen Gebieten wird dadurch mehr Sicherheit gewährleistet (NOS 9.2.).

Entwicklungsrat für weit mehr Investitionen in Region

Der aus Vertretern der regionalen Wirtschaft und politischen Abgeordneten aus dem Landesteil bestehende Entwicklungsrat URS (Udviklingsråd Sønderjylland) forderte auf seiner Tagung in Sonderburg weit mehr staatliche Investitionen, um den Standort attraktiv zu halten. Zwar tragen regionale Betriebe gut zu Wohlstand und Weiterentwicklung für ganz Dänemark bei. Doch müsse man in Kopenhagen erkennen, dass dies weiterhin nur gewährleistet werden könne, wenn man ausreichend in Ausbildungseinrichtungen, Schulen und Arbeitsplätze investiere. Denn bis 2035 rechne man nach aktuellem Stand mit einem Rückgang von 12% in der Altersgruppe der 15-18-Jährigen, wenn die aktuelle Entwicklung fortsetzt. Auch die Zahl internationaler Studienplätze müsste erhöht werden. Ebenso brauche die Infrastruktur weitere Investitionen; besonders negativ vermerkte man, dass im landesweiten Investitionsplan „Fremtidens Veje“ von 2021 gerade einmal 0,5% nach Nordschleswig fließen sollen (nämlich in die Erneuerung der Landesstraße 11, des nördlichen Anschlusses der B5), während die Hauptstadtregion wieder einmal am meisten profitieren werde (JV 5.5.).

Netzwerke, um Jugend in Region zu halten

Nach der Initiative „Aabenraa kalder“ hat nun auch der BDN ein „Netzwerk Nordschleswig“ ins Leben gerufen, um junge Menschen von der Attraktivität des Standorts zu überzeugen und sie zum Dableiben bzw. zur Rückkehr nach der Ausbildung zu bewegen. Der Landesteil verzeichnet wei-

ter einen ständigen Rückgang des jungen Bevölkerungsteils (NOS 17.2.).

Vorschlag für Formel-I-Rennstrecke am „Padborg Park“

Im Mai sorgte die Bekanntgabe von Plänen für eine Formel-I-Rennstrecke im Grenzland für Aufsehen. Hinter den Plänen steht eine Gruppe rund um die Erben der derzeit umsatzstärksten dänischen Firma, dem Pharma-Riesen Novo Nordisk, Henrik Lyngbye Pedersen und dessen Sohn Mathias Lyngbye Villadsen, der selbst als Rennfahrer aktiv ist. Die seit 2003 bei der kleinen Ortschaft Westerbek bestehende Anlage „Padborg Park“ soll demnach zu einem internationalen Motorsportzentrum ausgebaut werden, das nach Angaben der Initiatoren bis zu 100.000 Zuschauerinnen und Zuschauer fassen könne. Die Strecke mit dem Arbeitstitel „Circuit of Denmark“ soll 6 km lang werden. Unmittelbar gab es viele positive Reaktionen, da man mit dem Projekt große Hoffnungen für die Entwicklung des Tourismus, aber auch die Nutzung für andere Zwecke (z.B. technische Entwicklung) verbindet. Man geht von Investitionskosten von 3,8 Mrd. Kronen aus und sucht nun weitere Teilhaber (alle, ab 11.5.).

Fehmarnbelt: Erste Segmentverlegung und weitere Verzögerung

Anfang Mai konnte das erste 217 Meter lange Tunnelsegment von Lolland aus an seinen Platz gesenkt werden, weitere 88 werden folgen. Allerdings hatte das Baukonsortium schon im Januar angekündigt, dass das Eröffnungsdatum 2029 nicht mehr realistisch sei, auch wegen technischer Herausforderungen mit einem Spezialschiff für die Absenkungen. Inzwischen wurde 2032 als neues Eröffnungsjahr angekündigt, allerdings nur für die Autobahnverbindung. Wegen der nach wie vor ungeklärten Fragen bei der Anpassung der Schieneninfrastruktur auf deutscher Seite wagte man keine Prognose für den Zeitpunkt der Aufnahme des Bahnverkehrs (NOS 5.5. & 17.5.).

Scharfe Kritik an neuer Poststruktur

Mit dem Jahreswechsel endete in Dänemark die traditionsreiche Briefzustellung durch die Post. Die dänische Post gehörte bereits seit einigen Jahren zur internationalen Postagentur „Postnord“. Damit sind auch die letzten der traditionellen roten Briefkästen demontiert worden. Die Briefverteilung wurde dem Zustellungsdienst „dao“ übertragen. Dieser zog bereits nach wenigen Wochen scharfe Kritik auf sich, da Briefpost seither oft noch länger unterwegs ist als vorher. Die Region Syddanmark hat nun den Dienst bei der Datenschutzbehörde (datatilsynet) angezeigt, weil dieser wiederholt Postsäcke mit sen-

siblen Daten (z.B. eingesandte Proben von Patienten) einfach an öffentlich zugänglichen Orten in Krankenhäusern abgestellt hat (DR 15.2.).

Deutsch-dänische Elektrofähre

Auf der Verbindung Rødby-Puttgarden wurde erstmals eine elektrisch betriebene Fähre für den Güterverkehr in Betrieb genommen. Das „The Baltic Whale“ genannte Schiff der Reederei Scandlines kann ein Viertel mehr Güter transportieren als die Vorgängerin und soll auch nach der Eröffnung des Tunnels in Betrieb bleiben (Spiegel, 11.3.).

Warten auf Verbesserungen an der Westbahn

Seitdem es keine Direktzüge mehr zwischen Esbjerg und Niebüll gibt, kommt es wegen des eng getakteten dänischen Fahrplans immer wieder vor, dass die Anschlüsse in Tønder verpasst werden und am dortigen, inzwischen ohne Service betriebenen Bahnhof längere Aufenthalte entstehen. Bis 2028 soll jedoch moderne Signaltechnik installiert werden und es wieder durchgehende Züge geben. Zudem plane man einen Ausbau, der höhere Geschwindigkeiten an der bisher meist eingleisigen und zur Nebenbahn degradierten Nord-Süd-Strecke zulassen soll (NOS 24.5.).

Grenzüberschreitende Initiative für besseren Verkehr

Die 2024 auf Initiative des SSW-Bundestagsabgeordneten Stefan Seidler ins Leben gerufene Interessenallianz für grenzüberschreitenden Verkehr hat in einem Schreiben an die deutsch-dänische Verkehrskommission, das Transportministerium in Kopenhagen, das Verkehrsminis-

terium in Berlin und das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein einen deutlich stärkeren und besser abgestimmten Ausbau der deutsch-dänischen Verkehrsinfrastruktur angemahnt. Gefordert wird ein deutsch-dänischer Mobilitätsplan. Insbesondere die vernachlässigte "Jütlandroute" der Eisenbahn müsste schleunigst ausgebaut werden, nicht nur im Hinblick auf die notwendige Alternative zur Fehmarnbeltverbindung und auf den Anschluss der Kimbrischen Halbinsel an den internationalen Bahnverkehr, sondern auch auf die Beseitigung bestehender Kapazitätsengpässe (NOS

28.5.). Das von den 31 Mitgliedern der Allianz – darunter in der Region verankerte Abgeordnete in Europaparlament, Bundestag, Folketing und Landtag, Vertreter der Region Syddanmark mit ihrem Vorsitzenden Bo Libergren, die wichtigsten kommunalen Amtsträger aus Nord- und Südschleswig (und z.T. darüber hinaus) sowie Repräsentanten des Wirtschaftslebens – unterzeichnete, auf den 2.5. datierte Schreiben ist im englischsprachigen Original hier einzusehen:

https://www.ssw.de/fileadmin/user_upload/daten/aktuelles/2026/2026_05_22_Joint_Letter_to_the_German-Danish_Transport_Commission.pdf

Sprachen, Bildung und Kultur

Rat für kulturelle Widerstandskraft

Der dänische Kulturminister hat einen neuen Ausschuss namens „Rådet for kulturel modstandskraft“ ins Leben gerufen. In der Pressemitteilung vom 12.2. heißt es: „Den sikkerhedspolitiske udvikling har medført militær oprustning, men de komplekse udfordringer, som Danmark står over for, kræver også kulturel oprustning“ (Die sicherheitspolitische Entwicklung zieht militärische Aufrüstung nach sich. Aber die komplexen Herausforderungen,

denen Dänemark gegenübersteht, erfordern auch eine kulturelle Aufrüstung). Zum Vorsitzenden des 15-köpfigen Gremiums wurde Rane Willerslev ernannt. Der Rat soll Ideen formulieren, wie Kunst und Kultur zur Stärkung von Zusammenhalt und Demokratie beitragen können (<https://kum.dk/aktuelt/nyheder/kulturministeren-nedsaetter-raadet-for-kulturel-modstandskraft,12.2.>).

Geschichte und Erinnerungsorte

Historiker bemängelt „fast vollständige postimperiale Amnesie“

Angesichts der wiederholt durch US-Präsident Donald Trump und seine Vertrauten ausgesprochenen Ansprüche auf Grönland bescheinigt der neue Geschichtsfachmann an der Syddansk Universität Rasmus Glenthøj seinen Landsleuten, dass man sich in Dänemark auch in dieser Phase an das Selbstbild der unschuldigen Nation klammere, welche viele Niederlagen erlebt habe, sich aber gerade dann wieder gesammelt und innerlich mobilisiert und gestärkt habe. Die Frage, ob eine Abtrennung Grönlands von der Reichsgemeinschaft – ob durch US-amerikanischen Druck oder auf eigenen Wunsch der grönländischen Bevölkerung – zu einer Neuausrichtung führen würde, beantwortet er klar: „Die Antwort ist nein – überhaupt nicht! Die provokante Wahrheit ist: Eine

Abtrennung Grönlands würde unser eigenes Verständnis der dänischen Geschichte nicht grundsätzlich ändern.“ Er kritisiert, dass dieses Selbstverständnis allzu oft auf 1864 als Ausgangspunkt projiziert wird und dass dadurch die lange vor-nationalstaatliche Geschichte als Imperium und Konglomeratstaat fast völlig ausgeblendet wird. Glenthøj warnt vor einem zunehmend moralisierenden Umgang mit der Geschichte und vor den Gefahren in der aktuellen geopolitischen Lage, welche durch ein reduziertes Geschichtsbild und die Missachtung unterschiedlicher Geschichtsauffassungen verstärkt werden können. Glenthøj sieht in vielen dänischen Reaktionen in der Grönlandfrage ein „The empire strikes back“ – doch aus der Perspektive einer moralisch integren Nation, die ihre eigene imperiale Geschichte (gerade in Bezug auf Grönland) gar nicht wahrnimmt (Pol. 24.1.).

Personalien

Trauer um Sepp Piontek

Am 19.2. verstarb im Alter von 85 Jahren nach kurzer schwerer Krankheit der laut vielen Medien „beliebteste Deutsche in Dänemark“, der frühere Fußball-Nationaltrainer Josef Piontek. Der gebürtige Breslauer, der nach der Flucht 1945 in Ostfriesland aufwuchs, war ab 1960 Spieler beim SV Werder Bremen, wo er 1972 seine mit dem ersten Spieltag 1963 begonnene Bundesliga-Karriere beendete. Nach

mehreren Trainerstationen in Deutschland wurde er 1979 zum ersten hauptamtlichen Nationaltrainer des dänischen Fußball-Verbandes (DBU). Trotz zahlreicher sehr guter Spieler, von denen viele bei hochrangigen Vereinen in ganz Europa spielten (wie z.B. Europas Fußballer des Jahres 1977 Allan Simonsen beim damaligen deutschen Meister Borussia Mönchengladbach), war die Nationalmannschaft bis dahin unbedeutend. Piontek gelang es

in der Folgezeit, aus diesen „Legionären“ eine erfolgreiche Mannschaft zu formen, die international mit frischem Offensiv-Fußball („Danish Dynamite“) viel Popularität erreichte. 1984 stieß man bis ins Halbfinale der damals nur mit acht qualifizierten Teams ausgetragenen Europameisterschaft vor, zwei Jahre später nahm man erstmals an einer Weltmeisterschaft teil. Zwar trat Piontek nach der verpassten WM-Qualifikation für 1990 zurück, doch hinterließ er professionelle Strukturen und eine große Fußballbegeisterung im Land, die 1992 unter seinem Nachfolger Richard Møller Nielsen im Europameistertitel gipfelte. Piontek blieb bis 2004 als Trainer aktiv. Mit einer Dänin verheiratet wohnte er seit den 1980er Jahren auf Fünen. In Dänemark wurden seine außerordentlichen Verdienste vielseitig gewürdigt (alle 19.2.).

Johannes Callsen 60. Geburtstag

Der langjährige Landtagsabgeordnete Johannes Callsen und heutige (seit 2017) Minderheitenbeauftragte und Dänemark-Bevollmächtigte feierte am 14.5. seinen 60. Geburtstag. Der Journalist aus Angeln setzt sich seit Jahrzehnten für den Erhalt von Kultur und Geschichte im Grenzland ein. Als Minderheitenbeauftragter und Dänemark-Bevollmächtigter der Landesregierung von Schleswig-Holstein hat er seine Berufung gefunden und prägt heute die Zusammenarbeit zwischen Minderheiten und Mehrheiten im Grenzland. Ein aktuelles Porträt des Geehrten findet sich hier: <https://www.nordschleswiger.dk/deutschland/ein-leben-fuer-die-minderheiten-mit-basis-auf-dem-dorf-johannes-callsen-wird-60/3414528>

Die Grenzfriedenshefte von 1953 bis heute

70 Jahre Deutsch-Dänische Geschichte
zum Nachlesen in unserem Online-Archiv unter
[www.dein-ads.de/deutsch-daenische-grenzlandarbeit/
die-ads-grenzfriedenshefte](http://www.dein-ads.de/deutsch-daenische-grenzlandarbeit/die-ads-grenzfriedenshefte)



BUCHHINWEISE

Leben in Flensburg und Husum im 16. und 17. Jahrhundert

Das Diarium Saxe (1538–1616)
Alltagsnotizen aus Flensburg und
Husum
Herausgegeben und kommentiert
von Detlev Kraack
Studien & Materialien 38
Bredstedt: Nordfriisk Instituut 2024.
585 S.

Im Archiv des Gutes Nehmten bei Plön findet sich die interessante Handschrift *Diarium Saxe*, die der stets fleißige und produktive Historiker Detlev Kraack nun zur Freude aller veröffentlicht hat, die sich für die schleswig-holsteinische Alltagsgeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts interessieren. Es handelt sich um tagebuchartige Notizen, die vom Flensburger Kaufmann Peter Saxe (ca. 1508–1571), aus Hattstedt stammend, eingetragen und von seinem Sohn Jacob Saxe (1554–1616), der als Pastor in Husum wirkte, fortgeführt wurden.

Das Buch ist mit einer umfangreichen Einleitung versehen, die über den Hintergrund der Quelle *Diarium Saxe*, über die Familie Saxe sowie über zahlreiche weitere Aspekte informiert, die für Historikerinnen und Historiker nützlich sind, welche diese informative, zugleich jedoch vergleichsweise schwer zugängliche Quelle nutzen möchten, die in einer Mischung aus Deutsch und Latein verfasst ist. Ein

ausführlicher Anmerkungsapparat bietet Hilfe durch Übersetzungen und Erläuterungen. Der Herausgeber gibt zudem Einblicke in die Nutzungsmöglichkeiten der Quelle, etwa zur Beleuchtung der Beziehungen innerhalb des Flensburger Bürgertums sowie zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Frühen Neuzeit. Abschließend enthält das Buch Personen-, Orts- und Sachregister.

Die Notizen behandeln ein sehr breites Spektrum an Ereignissen und können daher – je nach Fragestellung – vielfältig genutzt werden. So werden beispielsweise Daten von Geburten innerhalb der Familie genannt, die Taufpaten verzeichnet und der Zeitpunkt des Schulbeginns der Kinder festgehalten. Peter Saxe berichtet, dass er sein Haus in Flensburg am 8. Januar 1550 kaufte und am 30. April desselben Jahres bezog. Darüber hinaus finden sich zahlreiche Informationen über andere Geistliche, deren Familienverhältnisse sowie über die Einsetzung von Personen in kirchliche Ämter.

Auch Ereignisse im Zusammenhang mit dem dänischen Königshaus und den Herzögen werden erwähnt, darunter Todesfälle oder die Eroberung Dithmarschens im Jahr 1559.

Mitunter bieten sich reizvolle kleine Einblicke in den Alltag, die die Leser*innen unmittelbar in konkrete Situationen und Tätigkeiten versetzen. Viele Beispiele ließen

sich anführen; zwei mögen hier aus dem Jahr 1613 genügen:

Jacob Saxes Töchter wollen einem Brautpaar zur Hochzeit einen Kessel schenken, für den Saxe aufkommt:

„den 6. lunÿ ... was Alheit Pauls koste, mit Paul van der linde, der gaff mine dochter thor brudtgaue ein messinges Ketel, van 2 ½ lb swar, dar vor ÿck gegeuen hebbe – 22 s.“ (S. 243)

Ein Kapitän, der sich halb betrunken von Jacob Saxe verabschiedet, bevor sein Schiff nach Norwegen segelt:

„12. Sept. vp den namiddach na halffwege twe slegen, quam Peter Swelundt tho mÿ half druncken, vnde sede mÿ gude nacht, alse he wolde mit sÿnem schepe ÿn Norwegen segelen, etc.“ (S. 248)

Das Buch zeugt von einer beeindruckenden Leistung des Herausgebers. Ihm gebührt große Anerkennung für die Vorlage einer Arbeit, zu der heute nur noch wenige Historiker*innen in der Lage sind und die Zeit finden.

Mikkel Leth Jespersen
Übersetzung: Ruth Clausen

Geschichte eines Wracks im nordfriesischen Wattenmeer

Clas Broder Hansen

Das geheimnisvolle Wrack im Watt zwischen Föhr und Amrum

Hamburg: Urbes Verlag 2024. 124 S.

Eine Wattwanderung von Föhr nach Amrum zählt zu den spannendsten Touren für Besucherinnen und Besucher des nordfriesischen Wattenmeers. Seit dem 19. Jahrhundert liegt zwischen den beiden Inseln ein Wrack, genauer ein bei Niedrigwasser freiliegender hölzerner Schiffsrumpf, über den Wattführer während der Durchquerung des Gebietes des jede Menge spannende bis erschütternde Informationen liefern. Im reich illustrierten Buch verbannt der Autor und Seefahrtshistoriker Clas Broder Hansen nicht nur viele der Aussagen über das vielfach als „City of Bedford“ bezeichnete Wrack in die Abteilung Seemanns- und Wattführergarn. Hansen liefert ein Werk, das die Leserschaft bei

der Lektüre wie ein Detektivroman in den Bann zieht. Denn Schritt für Schritt findet der Autor in Verbindung mit mitunter haarsträubenden Erkenntnissen nach akribischen Recherchen, die von Nordfriesland über England bis ins ferne Kanada quer über den Atlantik führen, heraus, dass es eine „City of Bedford“ nie gegeben hat. Er hat sogar Wissenschaftler zu Rate gezogen und anhand von Holzproben ermittelt, woher das Wrack an der Wattwanderoute stammt. Im Text kann man nicht nur nach erleben, wo das Schiff gebaut worden ist und wem es gehört hat. Clas Broder Hansen hat auch herausgefunden, dass die seit Jahrzehnten über das Wrack verbreiteten Geschichten nicht etwa zusammengeflunkert worden sind, sondern ihren Ursprung in drei Schiffskatastrophen haben, deren teils dramatische Umstände zu einer spannenden Story zusammengemixt worden sind. Interessant ist, dass Hansen

in seinem Werk viele auch weltgeschichtlich historische Hintergründe aufgreift, um das Rätsel des geheimnisvollen Wracks zu lösen. Auch die komplizierte deutsch-dänische Grenzlandgeschichte spielt eine Rolle. Denn der Autor geht auf die Besonderheit der Verhältnisse im Bereich Föhr und Amrum in den 1840er Jahren ein, als dort das rund 20 Meter lange Segelschiff auf der Fahrt von Altona nach England in einen Orkan geriet und im Wattenmeer vor Westerland-Föhr strandete. Das Gebiet gehörte zu den königlich-dänischen Exklaven, während der Ostteil Föhrs zum

Herzogtum Schleswig zählte. Viele der Passagen im Buch Hansens liefern nicht nur interessante Informationen über die erstaunlich weiten Reisen der aus heutiger Sicht sehr kleinen Fracht-Segelschiffe, die Häfen im Herzogtum Schleswig in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht nur mit den britischen Inseln im Warenverkehr verbanden. Der Autor gibt geradezu Unterricht in Sachen Segelschiffahrt und liefert spannende wahre Reiseabenteuer, die viele heute beliebte „historische“ Romane übertreffen.

Volker Heesch

Porträt der Künstlerin Franciska Clausen

Jens Tang Kristensen

Franciska Clausen

Frederiksborg: Frydenlund 2026. 135 S.

Anfang März dieses Jahres jährt sich der Todestag der Künstlerin Franciska Clausen zum 40. Mal. Geboren 1899 in Apenrade in deutscher Zeit als Tochter wohlhabender dänisch gesinnter Eltern, die ihre Tochter gern auf eine höhere Schule nach Flensburg geschickt hätten. Die Tochter widersetzte sich dem jedoch, sie wollte sich künstlerisch betätigen und hatte schon früh die Malerei für sich entdeckt.

Franciska ließ sich zunächst in Flensburg bei J. Nöbbe ausbilden, um dann als erst 17-Jährige den Sprung nach Weimar an die Großherzoglich-Sächsische Hochschule für bildende Kunst (später Bauhaus) zu wagen. In den politisch unruhigen Jahren kehrte Franciska Clausen immer wieder in ihre Heimatstadt zurück. Es folgten Auf-

enthalte und Ausbildungen in Kopenhagen, München, Berlin und Paris. An allen Orten schaffte die junge Frau es, sich von bekannten Künstlern anleiten und ausbilden zu lassen. Sie ließ sich in keine feste Schublade drängen, vom Expressionismus bis hin zur Neuen Sachlichkeit, alle Stilrichtungen wurde ausprobiert, auf keine ließ sie sich festlegen. Nebenbei malte sie viele Porträts, die ihr die Butter auf dem Brot sicherten. In Paris lernte sie 1924 Ferdinand Léger kennen, dessen Schülerin, Assistentin und Muse sie wurde. Vier Jahre lebte sie mit ihm zusammen, bevor sie Weihnachten 1931 wieder, diesmal endgültig, nach Dänemark zurückkehrte.

1932 eröffnete Franciska Clausen ihre erste Soloausstellung in Kopenhagen, in der sie ihre Werke von der frühen Jugend bis zu ihrem Schaffen in Paris ausstellte. Es gab nur wenige Rezensionen, die überwiegend kühl und herablassend waren. Ihre

Kunst wurde in ihrem Heimatland nicht wertgeschätzt, die tonangebenden dänischen Künstler nahmen sie nicht in ihren Kreis auf, man bezeichnete sie als „einen fremden Vogel“. Ihr Werk „De kolde skuldres land“ (Das Land der kalten Schultern) spiegelt ihre Gefühlslage wider. Willkommen war Franciska Clausen in Dänemark nicht. Desillusioniert nahm sie zwanzig Jahre lang an keiner Ausstellung teil. Sie zog sich nach Apenrade zurück, wo sie vom Portraitmaler lebte.

Erst 1951 nahm sie wieder an einer Ausstellung in Stockholm teil, durch die Franciska Clausens auch in ihrer Heimat ein wenig Aufmerksamkeit erlangte. Sie wurde jedoch weiterhin nicht in die engen Kreise der dänischen Künstler aufgenommen, sondern lebte in Apenrade in der Periphe-

rie der tonangebenden – vor allem männlichen – Kollegen. Erst Mitte der 1960er Jahre wurde man in Dänemark wieder auf die nordschleswigsche Künstlerin aufmerksam, 1974 erschien eine Monographie, die das Ansehen von Franciska Clausen in ihrem Heimatland allmählich änderte. 1986, im Jahr ihres Todes, erwarb Louisiana sein erstes Werk der Künstlerin. Das dänische Königshaus zollte ihr Anerkennung, indem sowohl Königin Margrethe als auch ihre Mutter, Königin Ingrid, sich von ihr porträtieren ließen.

Wirkliche Anerkennung wurde ihr jedoch erst posthum zu teil.

Ein schön illustriertes Buch, das den Lebens- und Schaffensweg von Franciska Clausen aufzeichnet.

Ilse Friis

Krimi aus dem Grenzland I

Pernille Schou

Vidnet i vogn 12

Historisk Krimi

Kopenhagen: Grønningen 1 2026. 339 S.

Der historische Krimi spielt in den Tagen vom 14. März bis zum 8. April 1920 in Flensburg, Schleswig und Kopenhagen. Es ist die Zeit der Volksabstimmung nach dem 1. Weltkrieg. Die Entscheidung ist gefallen, Flensburg bleibt deutsch und dies löst eine politische Krise in der dänischen Hauptstadt aus, die sogenannte „Påskekrise“ (Osterkrise). Auslöser der Krise war eine Meinungsverschiedenheit über die Grenzfrage zwischen der sozialdemokra-

tisch unterstützten liberalen Regierung einerseits und der bürgerlichen Opposition im Folketing und dem König andererseits. Der König entließ die Regierung, es kam zu Unruhen in Kopenhagen. Vor diesem Hintergrund begibt sich eine junge Frau auf den Weg von Kopenhagen zu ihren Eltern in Kupfermühle. Sie kommt jedoch nie an, man findet sie ermordet in Zugwagen 12 im Flensburger Bahnhof. Was der Mord an der jungen Frau mit den politischen Ränkespielen in der dänischen Hauptstadt zu tun hat, soll hier nicht verraten werden, nur so viel: nationalpolitische Begebenheiten spielen eine nicht unwesentliche Rolle.

Der Krimi ist der dritte und letzte Band einer Trilogie über die Ereignisse im Grenzland im Jahre 1920. Pernille Schou bezeichnet ihr Genre selbst als „hyggekrimi“, d. h. sie verzichtet bewusst auf detaillierte und grausame Beschreibungen. Es ist sicher ein Vorteil, die ersten beiden Bände

gelesen zu haben, bevor man sich Band 3 vornimmt, da man sich die Vorgeschichten der Protagonisten ansonsten selbst zusammenreimen muss. Nichtsdestotrotz ist es ein lesenswerter historischer Krimi.

Ilse Friis

Schleswig-Holstein im literarischen Porträt

Siegfried Lenz

Schleswig-Holstein

Ein Lesebuch

Hamburg: Wachholtz Verlag 2025.

238 S.

Anlässlich des 100-jährigen Geburtstages von Siegfried Lenz gibt es in diesem Jahr viele Veranstaltungen, TV-Sendungen, Artikel und Berichte. Auch neue Bucherscheinungen sind aus diesem Anlass auf den Markt gekommen, darunter das vom Wachholtz Verlag herausgegebene Lesebuch, das sich besonders mit Siegfried Lenz' Verhältnis zu Schleswig-Holstein und Nordschleswig beschäftigt.

Für den Schriftsteller gab es in unserer Region Landschaften, in denen er sich wohl und zu Hause fühlte. Jahrelang hatte das Ehepaar Lenz ein Sommerhaus auf der Insel Alsen, später ließ es sich dann in Ostholstein nieder. Hier fühlte das Ehepaar sich zugehörig und war, wie Lenz es ausdrückte, auf der „Suche nach dem Ursprünglichen, dem Besonderen der Landschaft und der Menschen.“ Seine Beobachtungen und Eindrücke finden sich in den Erzählungen wieder. Es sind liebevolle

Beschreibungen, immer mit einem subtilen Humor. Mit einem kleinen Augenzwinkern charakterisiert Lenz die Menschen in diesem Landstrich, so dass man meint, es sei der eigene Nachbar. Auch die Sitten und Gebräuche werden unter die Lupe genommen und selbstverständlich darf Lenz' Problem mit der jütländischen Kaffeetafel nicht fehlen.

Das Lesebuch ist in vier Hauptthemen gegliedert, insgesamt 16 Texte, die typisch für unsere Region sind. Von Lenz selbst stammt eine Art Vorwort „Was ich Schleswig-Holstein verdanke“. Abgeschlossen wird das Lesebuch mit einem „dänischen Nachspiel“ und einem Nachwort von Günter Berg, der die Arbeit und das Leben von Siegfried Lenz würdigt.

Eine schöne und lesenswerte Wertschätzung von einem großen deutschen Schriftsteller, dem auch unsere Region viel zu verdanken hat.

Ilse Friis

Junge Frau aus Kopenhagen geht auf Reisen

Andrea Paluch

Ruth Berlau – Alles für einen

**Hamburg: Ellert & Richter Verlag 2025.
154 S.**

Wer an Ruth Berlau denkt, denkt unweigerlich auch an Bertolt Brecht und deren gemeinsame Liebes- und Arbeitsbeziehung. Andrea Paluch nimmt Leser:innen mit in das turbulente und tragische Leben von Ruth Berlau. Den Rahmen des Romans bildet Berlaus Radtour von Kopenhagen nach Paris im Jahr 1928, einige Jahre vor dem ersten Zusammentreffen mit Brecht. Paluch verknüpft die Stationen in Berlaus Leben mit den Etappen dieser Tour und folgt ihr dabei auf einem „imaginären Fahrrad“. Die Reiseberichte weisen immer wieder fragwürdige und teilweise übertriebene Passagen auf, für welche Paluch den kritischen Blick nicht verliert, sie zweifelt immer wieder Details an. Vielmehr noch zeigen die ausgeschmückten Berichte die Schlagfertigkeit und Fantasie der dänischen Journalistin, Schauspielerin und Regisseurin. Berlau kann man kaum getrennt von Brecht betrachten, doch dies versucht der Roman so stark, wie es bei dieser Beziehung eben geht. Die Verweigerung der Aufmerksamkeit gegenüber Bertolt Brecht wird schon durch die bloße Verwendung des Kürzels „B.“ statt seines vollen Namens deutlich. Andrea Paluch verheimlicht nicht, wie abstoßend sie das Abhängigkeitsverhältnis der beiden und Brechts Rolle darin findet, und schafft es dennoch, die kritische Distanz zu beiden

Charakteren zu wahren. Leser:innen können Ruth Berlaus spannende Reise nach Paris, ihr von Höhen und Tiefen geprägtes Leben im Exil und die zahlreichen Schicksalsschläge verfolgen.

Andrea Paluch nimmt Leser:innen mit auf eine rasante Radtour und schreibt gleichzeitig von emotionalem Missbrauch und Abhängigkeiten und schlägt damit die Brücke zu heutigen feministischen Fragen: Hat sich Berlau selbst in ihre Lage manövriert, oder hatte sie keine Wahl, weil sie geschickt von Brecht abhängig gemacht wurde? Wie sollen sich Frauen in einer patriarchalen Welt unabhängig machen, wenn die Gegebenheiten auch heute noch nicht gleichberechtigt sind? Berlaus Biografie ist nicht von Brecht zu lösen, dem sie schließlich alles von sich gab. Wahrscheinlich ist genau das die Quintessenz: man kann sie nicht gänzlich getrennt betrachten, man kann Brecht aber möglichst wenig Raum einräumen und diese Strategie verfolgt Andrea Paluch. Sie vollbringt es damit, einen ganz neuen Blick auf das Wesen der Ruth Berlau zu werfen und wirft in ihrem kurzweiligen Roman spannende neue Fragen zu dieser außergewöhnlichen Biografie auf.

Ronja Bönsch

Deutsche Invasion in Dänemark

Hans Schultz Hansen

Firetimerskrigen

9. april 1940 i Sønderjylland

**Apenrade: Historisk Samfund for
Sønderjylland 2025. 228 S.**

Über kaum ein anderes historisches Thema gibt es in Dänemark eine derart unüberschaubare Menge an Publikationen wie über die deutsche Besetzung 1940–45. Dennoch gibt es auch über diese Zeit immer noch wichtige Aspekte, über die man in den bisherigen Darstellungen wenig erfahren hat. Mit seinem neuen Werk hat Hans Schultz Hansen, einer der profiliertesten Historiker der Region, eine solche Lücke geschlossen, indem er akribisch den Verlauf der eigentlichen Kriegshandlungen in den Morgenstunden des 9.4.1940 nachzeichnet. Die Kampfhandlungen zwischen dem Einmarsch der Wehrmacht kurz nach 4 Uhr morgens und dem dänischen Befehl zur Einstellung des Widerstands gegen die Übermacht keine vier Stunden später fanden ausschließlich in Nordschleswig statt. Dabei starben insgesamt 22 Menschen, darunter auch zufällig in die Schusslinie geratene Zivilisten, mindestens 38 weitere wurden verwundet. Hans Schultz Hansen gibt ihnen und ihrem Schicksal in diesem Buch ein Gesicht, mit Ausnahme von zwei bisher nicht identifizierten deutschen Soldaten werden die Namen und in den meisten Fällen auch Bilder der Opfer präsentiert.

Nach einer kundigen Einführung über die Vorgeschichte der Besetzung und die Lage der dänischen Streitkräfte zeichnet

der Verfasser, der auch zahlreiche bisher ungenutzte Archivquellen verwendet hat, ein genaues Bild der Vorgänge beim Einmarsch der Wehrmacht. Die Kampfhandlungen lassen sich in vier Kategorien einordnen: zunächst die eigentliche Grenzüberschreitung, bei welcher sich auf dänischer Seite noch keine Soldaten, sondern Grenzgendarmen der Wehrmacht gegenüberstanden; drei Gendarmen, welche am Pattburger Eisenbahnviadukt drei deutsche Abwehr-Agenten stellten und von diesen erschossen wurden, waren die ersten Todesopfer. In der zweiten Phase kam es zu ersten grenznahen Gefechten, als sich dänische Einheiten aus den Garnisonen in Tondern und Seegaard an den Hauptlandstraßen den Angreifern entgegenstellten und einige Fahrzeuge zerstören konnten. In der dritten Phase gelang der Wehrmacht der Durchbruch durch die dänischen Linien, wobei nach dem unerwarteten Widerstand bei den vorherigen Begegnungen schwerere Geschütze aufgefahren wurden und es in Söllstedt nördlich von Tondern zum einzigen Luftangriff kam, bei welchem aber nur zwei Bomben Schäden anrichteten. Die letzten Kämpfe gab es bei Bredebro im Westen und in Hadersleben, als der Beschluss der dänischen Regierung zur Aufgabe des militärischen Widerstands noch nicht durchgedrungen war. In allen Fällen bezieht der Verfasser auch das Verhalten der Zivilbevölkerung mit ein, die teilweise den Ernst der Lage noch nicht begriffen hatte. Auch das provokante Verhalten einiger deutschgesinnter Zivilisten wird

thematisiert. Andererseits wird auch ein gewisses menschliches Übereinkommen sichtbar, beispielsweise im Umgang mit den beiden einzigen deutschen Kriegsgefangenen oder als der deutschgesinnte Hofbesitzer Asmus Damm die Bewachung der Gefangenen nach dem Gefecht bei Lundtoft übernahm, gemeinsam mit deren Hauptmann Nielsen für deren Proviant sorgte und nach Bekanntwerdung der Kampfeinstellung und Freigabe der Gefangenen von Nielsen in dessen Wagen zurück mitgenommen wurde.

Neben der Genauigkeit der Darstellung und der Lebendigkeit des Schreibstils ist

vor allem die Nähe zu den betroffenen Menschen eine große Stärke dieses im Übrigen auch optisch gut aufgemachten Buches. Zahlreiche Fotografien und Kartenskizzen, vor allem aus den Archivunterlagen, ergänzen die Veranschaulichung auf sinnvolle Weise. Hans Schultz Hansen ist es vortrefflich gelungen, den Verlauf und die Begleitumstände dieser ersten Stunden der Besetzung 1940 fachlich überzeugend und auch für ein breites Publikum verständlich darzustellen. Das Buch sei uneingeschränkt empfohlen.

Gerret Liebing Schlaber

Angriff auf die dänische Polizei in der Besatzungszeit

**Frederik Strand, Anders Brandt
Lundager**

Aktion Möwe – 19. september 1944

**Det tyske angreb på dansk politi
under besættelsen**

**Kopenhagen: Lindhardt og Ringhof
2024. 624 S.**

Am 19. September 1944 griff die deutsche Besatzungsmacht in einer landesweiten Aktion die dänische Polizei und das Grenzgendarmenkorps an. Beide Organisationen wurden entwapfnet, und viele ihrer Angehörigen, insbesondere in den größeren Städten, wurden interniert. Rund 2.000 Polizisten und 140 Grenzgendarmen wurden anschließend in deutsche Konzentrationslager deportiert, wo sie Misshandlungen, lebenslange Traumata oder den Tod erlitten. Die Geschichte dieser

Aktion wird in dem vorliegenden umfangreichen, aber gut geschriebenen Buch detailliert erzählt.

Das Buch ist in fünf Themenbereiche gegliedert und schließt mit einer ausführlichen Gesamtbeurteilung. Der erste Teil des Buches erläutert die Rolle der Polizei während der Besatzungszeit bis zur Aktion am 19. September. In den ersten Jahren der Kooperationspolitik war die Polizei die ausführende Gewalt der Regierung, die für die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung sowie für die Durchsetzung der eingeführten Gesetzgebung zuständig war, einschließlich der Bekämpfung der entstehenden Widerstandsbewegung. Das Korps spaltete sich in mehrere Lager: manche standen der Kooperationspolitik loyal gegenüber, einige hegten Sympathien für die Widerstandsbewegung und

andere wiederum hatten nationalsozialistische Neigungen.

Die Situation kulminierte in der Augustrevolte 1943. Zu diesem Zeitpunkt wurde deutlich, dass die Polizei an ihre Grenzen stieß – dass sie nicht länger Seite an Seite mit der Besatzungsmacht gegen die Bevölkerung agieren konnte. Die deutschen Forderungen an die Regierung führten bekanntlich dazu, dass die dänische Regierung am 29. August 1943 zurücktrat, woraufhin die Departementschefs die Amtsgeschäfte übernahmen. Die Polizei übte jedoch weiterhin ihre Befugnisse aus. Gleichzeitig fanden Verhandlungen über eine engere deutsch-dänische polizeiliche Zusammenarbeit statt. Das Misstrauen gegenüber der dänischen Polizei war jedoch auf deutscher Seite weit verbreitet. Zur Stärkung der deutschen Polizei in Dänemark wurde daher im September 1943 eine Einheit der deutschen Sicherheitspolizei nach Dänemark entsandt, und im Oktober wurde SS-Gruppenführer Günther Pancke zum Höheren SS- und Polizeiführer im Land ernannt. Das Hauptziel war die Bekämpfung der Widerstandsbewegung. Der zweite Teil des Buches befasst sich mit den Vorbereitungen für die Aktion am 19. September. Die Aktion wurde von Pancke und der Sicherheitspolizei in Zusammenarbeit mit der Wehrmacht in Dänemark (d. h. Hermann von Hanneken, dem Oberbefehlshaber der deutschen Truppen in Dänemark) geplant, unter Umgehung des Reichsbevollmächtigten Dr. Werner Best. Panckes Ziel war es, eine eigenständige dänische Polizei zu demontieren, um anschließend ein neues, deutsch kontrolliertes dänisch-deutsches Polizeikorps zu schaffen. Von Hannekens Ziel war die Ent-

waffnung der dänischen Polizei. Das Korps zählte zu diesem Zeitpunkt insgesamt knapp 10.000 Personen. Die Wehrmacht fürchtete, dass die Polizei als bewaffnetes Korps den in Dänemark stationierten deutschen Truppen bei einer möglichen alliierten Landung an der Westküste Jütlands in den Rücken fallen könnte. Auf diese Weise traten die Kompetenzstreitigkeiten innerhalb der deutschen Verwaltung in Dänemark deutlich zutage.

Der dritte und umfangreichste Teil des Buches befasst sich mit der eigentlichen Aktion am 19. September 1944, bei der die Ereignisse in der Hauptstadt und in den größeren dänischen Städten (Aarhus, Odense und Aalborg) sowie in der Provinz detailliert beschrieben werden. Auffällig ist, wie unterschiedlich die Aktion an den einzelnen Orten durchgeführt wurde. Aus bis heute nicht eindeutig geklärten Gründen bestand von deutscher Seite die klare Absicht, die Polizei in den größeren Städten festzunehmen und zu deportieren, während die Polizei in der Provinz lediglich entwaffnet werden sollte. Der Verlauf der Aktion unterschied sich von Ort zu Ort und war vielerorts mehr oder weniger chaotisch. An den meisten Orten verlief die Aktion jedoch ohne größere Zusammenstöße, doch überall wurde die dänische Polizei von der Operation überrascht. Der einzige Ort, an dem es tatsächlich zu Kampfhandlungen mit Verwundeten und Toten kam, war Amalienborg.

Der vierte Teil setzt sich mit der Phase ohne dänische Polizeipräsenz auseinander, also der Zeitraum bis zur Befreiung. Auf deutscher Seite hatte man erwartet, dass der nicht internierte Teil der Polizei nach der Aktion seine Arbeit wieder

aufnehmen würde. Dies geschah jedoch nicht – insbesondere deshalb, weil 2.000 ihrer Kollegen in Konzentrationslager in Deutschland deportiert worden waren. So geplant die „Aktion Möwe“ auch erschien, so unorganisiert und wenig durchdacht scheint die Nachbereitung gewesen zu sein. Unter anderem hatte man nicht bedacht, wie viele zivile Aufgaben die Polizei ebenfalls wahrnahm, etwa die Staatsanwaltschaft, das Gesundheitswesen, das Gewerbewesen, das Passwesen, die Ausländerkontrolle, den Luftmeldedienst, das Adoptionswesen, Namensangelegenheiten, Unterhaltsangelegenheiten u. a.

Eine natürliche Folge einer Gesellschaft ohne polizeiliche Ordnung war, dass es unmittelbar zu einem Anstieg von Kriminalität, Schwarzhandel und Selbstjustiz kam. Dies führte dazu, dass im Oktober im ganzen Land kommunale Wachkorps eingerichtet wurden.

Schließlich befasst sich der fünfte und letzte Teil des Buches mit den Deportierten. Hier wird über den Transport mit dem Schiff M/S Cometa nach Deutschland berichtet, und zahlreiche erschütternde Berichte aus den Konzentrationslagern Neuengamme und Buchenwald werden wiedergegeben. Die Passage schließt mit Darstellungen der Heimkehr und der Aktion der Weißen Busse. Dieser Teil ist eher zusammenfassend gehalten, wurde

jedoch auch von anderen, unter anderem von den Historikern Henrik Skov Kristensen und Hans Sode-Madsen, bereits gründlich behandelt.

Es handelt sich um ein sehr gründliches und gut belegtes Buch, das sowohl spannend als auch leicht lesbar ist. Dies ist nicht zuletzt den zahlreichen Augenzeugenberichten über die Aktion vom 19. September zu verdanken, die das Buch auch aus lokalhistorischer Perspektive interessant machen. Die große Stärke des Buches liegt jedoch auf der Metaebene, nämlich in der Darstellung des Verhältnisses zwischen der Zentralverwaltung und den deutschen Behörden sowie – nicht zuletzt – in der Beschreibung der innerdeutschen Machtkämpfe, exemplarisch verdeutlicht durch die Personen Best und Pancke und teilweise auch von Hanneken.

Aus nordschleswigscher Perspektive mag es etwas bedauerlich erscheinen, dass die Aktion gegen das Grenzgendarmenkorps nur einen vergleichsweise geringen Raum einnimmt. Wie die Autoren jedoch in der Einleitung betonen, liegt der Fokus des Buches in erster Linie auf der Aktion gegen die dänische Polizei. Dies ist eine durchaus legitime Entscheidung.

Das Buch kann nachdrücklich empfohlen werden.

Leif Hansen Nielsen
Übersetzung: Ruth Clausen

Karl-Werner Schunck

Auschwitz-Überlebende in Eckernförde und Lehmsiek – Ralf, Otto und Emmy Maßmann – Juden im Sinne der NS-Rassengesetze Schriftenreihe der Heimatgemeinschaft Eckernförde, Nr. 16, Eckernförde 2025, 164 S.

Der Holocaust-Überlebende und Schriftsteller Ralph Giordano sprach von der „zweiten Schuld der Deutschen“. Die erste Schuld waren die Verbrechen an Juden und anderen Personengruppen, die nicht in das Menschenbild der vom Rassenwahn getriebenen Nationalsozialisten passten. Mit der zweiten Schuld meinte er den „großen Frieden mit den Tätern“, die „kalte Amnestie für die Nazi-Verbrecher“, die Leugnung der ersten Schuld und – vor allem – die Hartherzigkeit und Ignoranz, mit der das Nachkriegsdeutschland mit den Überlebenden umging.

Beispielhaft dafür und mit Empathie für die Opfer hat der Eckernförder Historiker Karl-Werner Schunck die Lebens- und Leidensgeschichte der Geschwister Emmy, Ralf und Otto Maßmann, die von den Na-

zis als Juden nach Auschwitz verschleppt worden waren, faktenreich nachgezeichnet. Sie überlebten das Vernichtungslager und mussten nach ihrer glücklichen Rückkehr in ihre Heimat eine beschämend lange Zeit um die Anerkennung ihrer Leiden und eine Entschädigung kämpfen – die „zweite Schuld der Deutschen“.

Die Stärke des Buches liegt namentlich darin, dass die Verfolgten der unsäglichen NS-Diktatur selbst zu Worte kommen, indem der Autor sie immer wieder zitiert. Dies ist umso wichtiger, als die Zahl der Zeitzeugen, die aus eigenem Erleben und persönlich über ihre leidvollen Erfahrungen berichten können, zunehmend schwindet.

Zu würdigen ist neben der bemerkenswerten Arbeit von Schunck auch der Einsatz der Heimatgemeinschaft Eckernförde, die dafür gesorgt hat, dass nach langjähriger Vorarbeit das Buch endlich im Druck erscheinen konnte. Der Veröffentlichung ist eine weite Verbreitung zu wünschen, damit die Erinnerung an dieses dunkle Kapitel deutscher Vergangenheit nicht verblasst.

Bernd Philipsen

Ausflugsschiffahrt auf der Flensburger Förde

Henrik Ingemann

E spritte

Glade dage på Flensborg Fjord

Kekenis: Forlaget Elmegaard 2025. 65 S.

1999 ging auf der als internationales Gewässer deklarierten Flensburger Förde die Ära des zollfreien Einkaufs auf den Ausflugsschiffen zu Ende. Damit wurde einem wesentlichen Teil der Fördeschiffahrt die Lebensgrundlage entzogen. Mit der vorliegenden Publikation ruft der Lokalhistoriker Henrik Ingemann einen Teil dieses besonderen Aspektes des Lebens im Grenzland wieder in Erinnerung. Das Buch ist in einem auf Südsøen ansässigen Kleinverlag erschienen, dessen Publikationen nur im lokalen Buchhandel sowie in ausgewählten Institutionen wie Museen erhältlich sind.

In einer kurzen Einleitung beschreibt Ingemann die Entwicklung der Fördeschiffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg, in welcher die 1958 wieder eingerichtete Verbindung Flensburg–Sonderburg eine wesentliche Rolle spielte. Waren es zunächst vor allem die „Butterfahrten“, auf denen deutsche Fahrgäste sich mit damals deutlich günstigeren dänischen Molkereiprodukten eindeckten, wurden die Schiffe später vor allem als „Spritbåde“ bekannt, da der Handel mit Genussmitteln wie alkoholischen Getränken zur Haupteinnahmequelle wurde. Abgesehen von einer kurzen chronologischen Aufstellung zu Beginn und einigen einleitenden Bemerkungen im ersten Kapitel wird die Gesamtgeschichte nur wenig behandelt. Viel mehr wirft Ingemann

in seinem Buch mehrere Schlaglichter auf die wechselhafte und nicht selten umstrittene Entwicklung der Fördeschiffahrt mit dem zollfreien Handel, der zudem durch von den Reedereien gesponserte Busse zu den Häfen gefördert wurde. Insbesondere für ältere Menschen bedeuteten die Schifffahrten ein Stück Lebensqualität. Doch im reichlich mit schwarzweißen Fotografien bebilderten Buch kommen auch Berichte über besondere Begebenheiten und nicht zuletzt Schmuggel zum Tragen. Viel Raum wird den Reedern der Fördeschiffe zugestanden, insbesondere dem oftmals umstrittenen E. H. Rasmussen. Nicht selten gab es steuerrechtliche Konflikte. In den 1990er Jahren sanken die Passagierzahlen markant. 1999 folgte das Ende des zollfreien Einkaufs auf den deutsch-dänischen Routen (auch auf den Fähren wie Gelting-Faaborg und Kiel-Langeland), nachdem die dänische Regierung eine weitere Verlängerung der Sonderregel abgelehnt hatte. Im letzten Kapitel wirft Ingemann noch einen kurzen Blick auf die zeitweise sehr lebhafteste Passagierschiffahrt auf der Förde seit 1866, die auch nach der Grenzziehung der Teilung der „Vereinigten Flensburg-Ekensunder und Sonderburger“ Reederei ab 1920 die Verbindungen zu beiden Ufern aufrechterhielt und erst 1945 zum Erliegen kamen. Abschließend werden alle Fördeschiffe, die von 1958 bis 1999 Sonderburg regelmäßig anliefen, mit Bild und wichtigen Daten vorgestellt. Interessant ist, dass die meisten auf der ebenfalls längst vergangenen Husumer Werft gebaut worden waren.

Das Büchlein wurde in einem recht unhandlichen großen Querformat aufgesetzt, wie man es von dänischen Humor-Jahresheften kennt. Einem derselben, der früheren Sonderburger Lokalzeitschrift „E Havbogasse“, hat Ingemann mit der Wiedergabe einer Zeichnung eines übervollen Sonderburger Passagierhafens auf der Buchrückseite ein Denkmal gesetzt. Doch außer dieser und dem Titelfoto mit einer wartenden Menge vor einem Fördeschiff gibt es keine großformatigen Abbildungen. Alle Seiten sind zweiseitig, weshalb ein handlicheres Format sinnvoll gewesen wäre. Wie oft bei lokalhistorischen Werken ist die Perspektive örtlich sehr begrenzt,

man würde sich mehr Perspektiven über die Bedeutung für Sonderburg hinaus wünschen. Doch zweifellos ist es sehr verdienstvoll, dass die jüngere Geschichte der Fördeschiffahrt überhaupt wieder in Erinnerung gerufen worden ist. Das Buch über „e spritte“ lädt hoffentlich dazu ein, die lange und abwechslungsreiche Geschichte der Schifffahrt auf der Flensburger Förde, die trotz der weiter gestiegenen Bedeutung des Tourismus in der Region heute nur noch ein Schatten ihrer Vergangenheit ist, in einer größeren Forschungsperspektive zu beleuchten.

Gerret Liebing Schlaber

Herbsthochwasser 2023

Jens Nielsen

Das Ostseesturm-Hochwasser am

20. Oktober 2023

**Herausgegeben vom Heimatverein
der Landschaft Angeln**

Gelting: Verlagsbuchhandlung

Asmussen 2025. 128 S.

Das Hochwasser vom Oktober 2023 war ein einschneidendes Ereignis, dessen Folgen an der Ostseeküste bis dato unübersehbar sind; man denke nur an die noch immer nicht wieder aufgebaute Flensburger Hafenpromenade. Zwei Jahre danach hat der Heimatverein der Landschaft Angeln ein ansprechend bebildertes Buch herausgegeben, welches die Flut und ihre Folgen an den Küsten der Halbinsel zwischen Flensburger Förde und Schlei eindrucksvoll in Erinnerung ruft. Der Museums- und

Kulturpädagoge Jens Nielsen hat dafür die Entwicklung der teilweise sehr dramatischen Ereignisse am 20./21. Oktober 2023 an vielen Küstenorten von Flensburg über Kappeln bis Schleswig nachgezeichnet. In insgesamt 20 kompakten Kapiteln schildert Nielsen eindrucksvoll den Hergang der Flut, die Maßnahmen zur Eindämmung und die teils erheblichen Sachschäden. Beeindruckend sind die teils großformatigen Farbfotografien, darunter einige Luft- und Drohnenaufnahmen, welche die Folgen des Rekordhochwassers eindrucksvoll zeigen. Wie so oft bei primär lokalgeschichtlichen Darstellungen wird jedoch der Blick auf den übergeordneten Zusammenhang stark vernachlässigt. Abgesehen von einem kurzen Einführungskapitel über die unmittelbaren Vorhersagen erhält man nur spärliche Informationen

über die historische Einordnung, die Gesamtwetterlage und das überregionale Krisenmanagement. Die Ursachen und der Hergang der Flut im gesamten westlichen Ostseeraum und die Folgen derselben in den nicht minder schwer betroffenen Nachbargebieten werden gar nicht thematisiert, auch eine Abrundung oder ein Ausblick am Ende der Darstellung fehlen. Nichtsdestoweniger ist es verdienstvoll,

dass Jens Nielsen und die Heimatgemeinschaft Angeln mit dieser lokalen Dokumentation einen wertvollen Baustein, zumal optisch sehr eindrucksvoll, für die Erforschung dieser Hochwasserkatastrophe geliefert haben, die beiderseits der deutsch-dänischen Grenze noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Gerret Liebing Schlaber

Perspektiven auf Minderheiten

Lars N. Henningsen, Mogens Rostgaard Nissen, Hans Schultz Hansen (Red.) Mindretalsperspektiver – set fra det dansk-tyske grænseland Kronikker af Jørgen Kühl. En hilsen på 60 års dagen i 2025 Apenrade: Historisk Samfund for Sønderjylland 2025. 248 S.

Mit der vorliegenden Festschrift wird der frühere Leiter des Museums Danevirkegården, des Instituts für Grenzregionsforschung (Apenrade, später Teil der Syddansk Universitet in Sonderburg) und des zweiten dänisch-südschleswigschen Gymnasiums A.P. Møller-Skolen (Schleswig), Jørgen Kühl, geehrt. Anstelle von in Festschriften üblichen Aufsätzen durch Personen, die dem Geehrten fachlich und menschlich nahestehen, haben die Herausgeber eine Auswahl von Feuilletons – in den meisten Fällen aus Flensborg Avis – und weiteren Kurzbeiträgen aus der Feder Jørgen Kühls wiedergegeben. Diese insgesamt 57 Texte haben ihren Ausgangspunkt in der Frage der Identität

der dänischen Minderheit in Südschleswig, aber auch in der übergeordneten Geschichte des Grenzlandes und nicht zuletzt im Vergleich mit anderen Minderheiten/Volksgruppen.

Das Buch ist in acht Abschnitte mit thematischen Schwerpunkten gegliedert. Besonderes Gewicht wird auf die Situation der Minderheit in der heutigen Zeit gelegt. Dieser siebte Abschnitt füllt über 70 Seiten und ist in fünf Unterabschnitte gegliedert. In der Tat hat Kühl sich oftmals sehr engagiert in die Debatten über die Identität der Minderheit eingeschaltet. Dabei bestätigt er zwar in der Regel grundsätzlich, dass die dänischen Südschleswiger eine autochthone nationale Minderheit sind. Andererseits stellt er nicht selten kritische Fragen über die aktuelle Zusammensetzung der Gruppe und verweist – nicht selten im Widerspruch zu den gängigen Narrativen – auf die individuelle Vielfalt insbesondere in der jungen Generation. Auch findet er immer wieder kritische Worte zu Entwicklungen und Zuständen, welche das deutsch-dänische Grenzland- und Min-

derheitenmodell nicht immer so glanzvoll erscheinen lassen wie in der üblichen politischen Rhetorik. Zu Kühls Stärken zählt, dass er bei seinen Betrachtungen immer den Blick über den Tellerrand wagt. Dabei zieht er nicht nur oft den Vergleich zur benachbarten deutschen Minderheit, sondern erweitert den Horizont, wie auch in seiner umfangreichen Forschungstätigkeit, auf Gebiete mit Minderheiten und gemischten Volksgruppen in ganz Europa. Als Historiker hat er dabei immer die besonderen geschichtlichen Entwicklungen im Auge, welche dem heutigen Grenzland ihr Gepräge gegeben haben; gerade zentrale Aspekte wie die Volksabstimmungen

von 1920 oder die Bonn-Kopenhagener Erklärungen von 1955 und die daraus resultierende Minderheitenordnung sind nur unter den ihnen zugrundeliegenden historischen Voraussetzungen erklärbar, und nicht einfach auf andere Gebiete übertragbar. Somit bietet diese Festschrift viele interessante Aspekte zur Minderheitenpolitik, zur Geschichte der Region und nicht zuletzt zu aktuellen Identitätsfragen, die für die weitere Diskussion zur Entwicklung der Grenzregion und der Minderheiten viele wichtige Impulse geben. Das Lesen lohnt sich.

Gerret Liebing Schlaber

Bildband mit Erzählungen von der deutsch-dänischen Grenze

Hans Christian Davidsen
Lige på grænsen – her er fortiden
aldrig helt forbi
Odense: Forlaget Hovedland 2025.
309 S.

Das Jubiläum der Volksabstimmungen im deutsch-dänischen Grenzland im Jahre 1920 und die damit verknüpfte Neufestlegung der Grenze liegt inzwischen mehr als sechs Jahre zurück. Doch das Thema deutsch-dänische Grenze, das eng mit der Entwicklung der Grenznachbarschaft von Feindschaft zur Partnerschaft und Freundschaft in mehr als 100 Jahren verknüpft ist, erweist sich weiterhin auch als hochaktuelles politisches Thema. Und die nur wenig mehr als 60 Kilometer lange Grenze zwischen Flensburger Förde und dem

Wattenmeer ist nicht nur mit historischen Ereignissen gespickt, sondern auch mit Geschichten der Anwohnerschaft zu beiden Seiten. Denn die seit 1920 mehrfach gesperrte Grenzlinie, die als „Schengen-Grenze“ ab 2001 im grenzenlosen Europa eigentlich „unkontrollierte“ Passagen ermöglichen sollte, ist doch weiterhin ein trennender Faktor.

Das belegt der Autor und Kulturredakteur der Zeitung „Flensborg Avis“, Hans Christian Davidsen, mit seinem sehr lesenswerten Bildband „Lige på grænsen – her er fortiden aldrig helt forbi“. Das auch mit vielen Karten und Tipps für eigene Erkundungen der mitunter quer durch Dörfer, Gehöfte oder Moore verlaufenden Grenzlinie ausgestattete 309 Seiten starke Buch im Großformat ist keineswegs

ein touristisch ausgerichteter Führer. Das sehr ausführlich recherchierte Werk liefert beispielsweise eine Fülle von Erläuterungen zum merkwürdigen Verlauf der Grenze auf der Dorfstraße und quer durch Gärten in Ruttebüll (Rudbøl)/Rosenkranz (Rosenkrans) oder einem schmalen Stück Dänemark südlich des Bahnhofs Pattburg (Padborg), das die international besetzte „Grenzfeststellungskommission“ im Sommer 1920 in Abweichung zum Verlauf der Abstimmungszonen und deren Votum bestimmte.

In Ruttebüll hatten Anwohner diese Kommission überredet, ein paar Häuser und deren Bewohnerschaft doch noch Dänemark zu überlassen, obwohl diese zur Abstimmungszone 2 zählten, die am 14. März 1920 zu 80 Prozent für einen Verbleib bei Deutschland votiert hatte. Und die Ausbuchtung am Bahnhof war erforderlich, um auf dem dänischen Bahnhof Pattburg Rangierfahrten ohne Fahrten auf deutsches Staatsgebiet zu ermöglichen.

Hans Christian Davidsen dürfte mit seinen Geschichten und Portraits auch Grenzlandbewohnerinnen und -bewohner begeistern, die der Meinung sind, nach unzähligen Grenzpassagen alles über das Gebilde deutsch-dänische Grenze zu wissen. Davidsen gelingt es, neben augenzwinkernd beschriebenen skurrilen Anekdoten und eigenen Erlebnissen auch traurige Kapitel der Grenzgeschichte wie die Ermordung dänischer Grenzgendarmen im Zuge der deutschen Besetzung Dänemarks am 9. April 1940 in Pattburg darzustellen.

Gerade Interessierten von südlich der Grenze liefert Davidsen vielen sicher unbekannte ernste Details der Geschichte wie die Deportation dänischer Grenzgendarmen, Polizisten und Widerstandskämpfer im Jahre 1944 aus dem Fröslevlager in deutsche Konzentrationslager, die für zahlreiche dieser Menschen tödlich endeten.

Das Buch lädt nicht nur zu Wanderungen, einschließlich Warnungen vor Kreuzottern in deutsch-dänischen Naturschutzgebieten, und Museumsbesuchen entlang der Grenze ein. Es bietet auch Streifzüge durch speziellere Themen, wie den Hintergründen, weshalb Orte wie Hoyer (Højer) oder Tondern (Tønder) 1920 dänisch wurden, obwohl es dort bei der Abstimmung deutliche Mehrheiten für einen Verbleib bei Deutschland gegeben hatte. Und alle, die es genau wissen wollen, wieso die Neuziehung der Grenze für die meisten dänischen Nordschleswiger eine „Wiedervereinigung“ mit Dänemark gewesen ist, für die deutschen Nordschleswiger „die Abtretung“ und für andere die Teilung Schlesiens, finden bei Hans Christian Davidsen die richtigen Antworten. Der Autor geht auch auf jüngste Grenzlandthemen wie die Zuwanderung von deutschen Bürgerinnen und Bürgern in die dänischen Kommunen Nordschlesiens ein. Dabei erwähnt er positive Reaktionen der dänischen Einwohnerschaft gegenüber den Neuen aus dem Süden angesichts eines seit Jahren zu beobachtenden Einwohnerrückgangs in den Kommunen Tondern, Apenrade, Hadersleben und Sonderburg. Er erwähnt aber auch Besorgnisse über die mögliche Entstehung von „Parallelgesellschaften“ bei einer ausbleibenden Integration der

Zuzüglerinnen und Zuzügler, wenn diese nicht die dänische Sprache erlernen, weil man ja mit Deutsch im Alltag insgesamt gut zurechtkommt, zumal auch Einrichtungen der deutschen Minderheit als will-

kommener Service „genutzt“ werden können. Eine deutsche Ausgabe des Buches böte für viele deutsche Grenznachbarn sicher interessanten Lesestoff.

Volker Heesch

Krimi aus dem Grenzland II

Claus Lohmann

Over grænsen

Odense: Brændpunkt 2026. 338 S.

Der Krimi von Claus Lohmann bringt uns zurück in die Gegenwart. Hier wird eine junge Frau ermordet an der Grenze in Krusau aufgefunden. Die beiden dänischen Ermittler müssen nicht allein mit den lokalen Begebenheiten zurechtkommen, sondern der Mord zieht Fäden nach Flensburg und Umgebung. Die nicht immer reibungslose Zusammenarbeit mit der deutschen

Polizei erschwert die Lösung des Falles. Ein ehemaliger Kollege der beiden Protagonisten mischt als Privatdetektiv mit und verkompliziert die Lösung des Falles. Als Leser muss man sich konzentrieren, um dem Handlungsstrang zu folgen. Die Aufklärung des Falles überrascht dann doch. Dieser Band ist der erste in einer neuen Reihe über die beiden Ermittler Stine und Marco, man darf gespannt sein, wie es weiter geht.

Ilse Friis

MITARBEITER:INNEN DIESER AUSGABE

Dr. Levke Bittlinger
Kulturanthropologin
Referentin im Wissenschaftsmanagement
Flensburg/Kiel

Ronja Bönsch M.A.
Doktorandin
Europa-Universität Flensburg

Ruth Clausen, Dipl. Museologin
Archivleiterin
Glücksburg/Apenrade

Ilse Friis, cand. mag.
Rektorin i. R.
Apenrade

Dr. Annika Pohl Harrisson
Sozialanthropologin, Postdoc
Syddansk Universitet
Sonderburg

Volker Heesch
Journalist i. R.
Hoyer

Dorte Jagetic Andersen, ph.d.
Leiterin Center for Grænseregions-
forskning
Syddansk Universitet
Sonderburg

Tia Jensen
Studentin
Uppsala Universitet,
Uppsala/Schleswig

Mikkel Leth Jespersen, ph. d.
Abteilungsleiter für Kultur und Ehrenamt
der Kommune Tønder
Vorsitzender Historisk Samfund for
Sønderjylland
Tønder/Apenrade

Leif Hansen Nielsen, ph. d.
Historiker, Archivar i.R.
Apenrade

Bernd Philipsen
Journalist, Redaktionsleiter i.R.
Flensburg

Gerret Liebing Schlaber, ph. d.
Historiker und Gymnasiallehrer
Apenrade

Gösta Toft
Ehemaliger Vizepräsident der FUEN
Apenrade

ARTIKEL DES VORJAHRES 2025

Klaus Bästlein

Die KZ Die KZ-Gedenkstätte Ladelund
und der Historiker Jörn-Peter Leppien
Oder: Vom Umgang mit dem National-
sozialismus in Schleswig-Holstein
Heft 2

Henrik Becker-Christensen

„In der Musik braucht man nicht
über Integration zu sprechen“
50 Jahre Leitung des Flensburger
Bach-Chores durch Matthias Janz
Heft 2

Johannes Callsen, Annika Schlechinger
Neues Cross-Border-Panel verstetigt
Lösung von Grenzhemmnissen
zwischen Kopenhagen, Berlin und Kiel
Heft 1

Jens A. Christiansen

„Minderheitenpolitik ist Friedenspolitik –
keine Angriffspolitik!“
Rede zum Oeverseemarsch am
6. Februar 2025
Heft 1

Wilfried Christiansen und Levke Bittlinger
Gedenken im Gehen – Die Aktion
13 Wochen des Freundeskreises
der KZ-Gedenkstätte Husum-Schwesing
2024
Heft 2

Johannes Friehs, Wendy Vanselow und
Christoph Winter

Tagungsbericht zu Nordfriesland in Kiel II.
Wissenschaftliche Perspektiven auf eine
vielfältige Region. 75 Jahre Nordfriesische
Wörterbuchstelle
Heft 2

Harro Hallmann

Identität(en) – Überlegungen zum Wissen
der deutschen Nordschleswiger
Heft 1

Klarissa Lueg, Tariq Yousef, Henri Haase
und Lotta Kelm

Europäischer Tourismus zwischen Wert-
schöpfung und Ressourcenverbrauch:
Was die Region Sønderjylland-Schleswig
zu nachhaltigen Tourismuslösungen
beitragen kann
Heft 2

Siegfried Matlok

Kratzer am royalen Glanzbild
Das dänische Königshaus und das
NS-Regime
Heft 1

Clara Mansfeld, Philipp Cordts
und Charlotte Haugg

Zwischen Hoffnung und Verzweiflung –
Schritte zu grenzüberschreitenden
Erinnerungsformaten
in Süddänemark und Norddeutschland
Heft 2

Susanne Misgajsky
Die Kinder- und Jugendpsychiatrie
in Schleswig 1933 – 1945
Ein Beispiel der NS-Gesundheitspolitik
in Schleswig-Holstein
Heft 1

Claus Olsen
Kinder von Zwangsarbeiterinnen und
Zwangsarbeitern
im Raum Flensburg 1940 – 1945 –
Ein Werkstattbericht
Heft 1

Stefanie Robl, Marvin Ochsenfarth und Gerret
Liebing Schlaber
Demokratie an der Grenze
Ein deutsch-dänisches Schülerprojekt
im Idstedt-Museum
Heft 2

Gerret Liebing Schlaber
Ein Interview im Zeichen vielfältiger
deutsch-dänischer und internationaler
Musik-Aktivitäten
Heft 2

Gerret Liebing Schlaber
Parteiensystem im Wandel - Veränderungen
in der dänischen Parteienlandschaft seit 2017
Heft 1