

WERNER WITT

Entwicklungstendenzen und Landesplanungsprobleme in Dänemark

1. Vergleich zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein

Unser nördliches Nachbarland Dänemark, durch eine 68 km lange Landgrenze, die Flensburger Förde und die Beltsee mit Schleswig-Holstein als dem nördlichsten Land der Bundesrepublik Deutschland mehr verbunden als von ihm getrennt, hat im Laufe der letzten Jahrzehnte bemerkenswerte Wandlungen seiner Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur erfahren. Sie verdienen bei uns um so mehr Beachtung, weil südlich und nördlich der Grenze trotz aller naturbedingten Unterschiede die Entwicklungen in sehr ähnlicher Form ablaufen und weil wegen der exzentrischen Lage der Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkte auch die landesplanerischen Probleme sehr ähnlich sind. In Hamburg und seinem schleswig-holsteinischen Umland leben heute 2,3 Mill., in dem Raum von Groß-Kopenhagen 1,4 Mill. Menschen. Insgesamt haben Hamburg und Schleswig-Holstein heute eine Einwohnerzahl von 4,3 Mill.; ihr stehen in dem eigentlichen Dänemark (ohne Grönland und Faröer) annähernd 4,8 Mill. gegenüber. Schlägt man um Hamburg und Kopenhagen als Mittelpunkt Kreise mit einem Radius von 200 km, so überschneiden sich diese etwa im Gebiet von Kolding an der ostjütischen Küste; während der Kopenhagener Kreis nur die dänischen Inseln und die Ostseite Jütlands einschließt, reicht der Hamburger Kreis bis Esbjerg-Odense-Vordingborg, umfaßt also den Südteil Jütlands sowie einen großen Teil von Fünen, Langeland, Lolland und Falster. Das ist wirtschaftlich zwar ohne Bedeutung, aber es veranschaulicht die Verkehrsferne von West- und Nordjütland in bezug auf den dänischen Schwer-

punkt Kopenhagen und die daraus erwachsenden planerischen Probleme, wobei man noch die Zerteilung Dänemarks in einzelne Inseln beachten muß; es macht auch die Sorgen mancher dänischen Kreise vor einem wachsenden Einfluß Hamburgs bei einem Anschluß Dänemarks an die EWG verständlich, wenngleich diese Sorgen im Grunde unberechtigt sind.

2. Bevölkerungskonzentration und Entleerung der ländlichen Räume

Die Bevölkerungszahl Dänemarks ist von 1921 (Gebiets-erweiterung durch die Abtrennung von Nordschleswig) bis 1967 von 3,3 Mill. auf 4,8 Mill. gestiegen. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme um etwas mehr als 1‰. Diese Zunahme ist in den letzten Jahren auf 0,8‰ zurückgegangen und scheint sich auf dieser Höhe zu halten (1962–1967: 186 000). Man kann annehmen, daß die dänische Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2000 um wenigstens 25–30‰ anwachsen wird, so daß die Gesamtzahl dann rund 6 Mill. betragen dürfte. Eine solche Schätzung ist einigermaßen realistisch, obwohl sich natürlich nicht mit völliger Sicherheit voraussagen läßt, wie sich der Geburtenüberschuß und der Altersaufbau entwickeln werden. Die Geburtenziffer betrug im Durchschnitt der letzten 15 Jahre 17,9‰, der Geburtenüberschuß 7,9‰; während 1950 noch 26‰ der Bevölkerung weniger als 14 Jahre alt waren, waren es 1966 nur noch 22‰; dagegen ist der Anteil der über 65 Jahre alten Bevölkerung in derselben Zeit von 9 auf 12‰ gestiegen. Noch wichtiger ist es, daß bei einer

durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 111 Ew/km² die regionale Verteilung der Bevölkerung und die zeitlichen Entwicklungstendenzen sehr ungleich sind. In der Stadtregion Kopenhagen sind 1967 29% der Gesamtbevölkerung Dänemarks konzentriert, davon leben 858 000 in der eigentlichen Hauptstadt. Von 1901 bis 1960 hat sich die Einwohnerzahl der Insel Seeland mehr als verdoppelt, während die ländlich strukturierten Landesteile dahinter und hinter dem Landesdurchschnitt (Zunahme 77%) zurückblieben. Das gilt insbesondere von Bornholm, Lolland und Falster, aber auch von Fünen und Südjütland. Wenn nach den Vorausberechnungen bis zum Jahr 2000 die Landbevölkerung auf rund 1 Mill. zurückgehen würde, so bedeutet das, daß im städtischen Bereich nicht nur für die aus der Landwirtschaft Abwandernden Raum geschaffen werden müßte. Das würde im städtischen Raum eine Zunahme um insgesamt 2 Mill. (= + 70%) bedeuten.

Im Kopenhagener Gebiet vollzieht sich der von allen Großstädten her bekannte Entleerungsprozeß der City. In den drei „Stadtteilen“ Kopenhagen, Frederiksberg und Gentofte ist allein von 1962 bis 1967 die Einwohnerzahl um 60 500 (= 6,6%) zurückgegangen, während sie in den 19 Vorstadt- und Umlandgemeinden um 79 400 (= 17,9%) stieg. Im Umland von Kopenhagen wohnen heute schon mehr als 1/2 Mill. Menschen. Es ist allerdings bemerkenswert, daß in den letzten 5 Jahren die Bevölkerungszunahme in der gesamten Stadtregion absolut und relativ geringer gewesen ist als in den Provinzstädten und ihren Randgemeinden und selbst als in den Flecken (stationsbyer) und Landgemeinden.

Einige Beispiele mögen das Anwachsen der Einwohnerzahl in einigen Kopenhagener Randgemeinden seit 1950 veranschaulichen:

	1950	1955	1960	1967
Gladsaxe	40 303	52 376	64 693	73 383
Hvidovre	23 163	32 688	38 411	46 422
Rødovre	18 704	27 007	39 345	45 521
Glostrup	11 731	15 884	21 845	28 157
Brøndbyerne	5 061	10 629	20 256	28 492

Das Bevölkerungswachstum beschränkt sich aber keineswegs auf die Stadtregion, sondern umfaßt nahezu alle Gemeinden des nordöstlichen Seeland in einem Umkreis von 30 bis 50 km um Kopenhagen von Helsingør über Roskilde, das mehr und mehr zur Satellitenstadt von Kopenhagen wird, bis zur Køgebucht; der Prozeß hat also teilweise sehr alte Städte erfaßt, die ursprünglich völlig unabhängig von Kopenhagen waren. Daß es sich keineswegs nur um die Bildung von Schlafstädten handelt, zeigt der meist recht hohe und immer noch steigende Industriebesatz der meisten Vororte. Eine bewußte Förderung der „Achsenendpunkte“ wird im übrigen nicht angestrebt, vielmehr vollzieht sich die städtische Verdichtung, vom Stadtzentrum ausgehend, entlang den Verkehrslinien. Man darf gegenüber der Verdichtung im Großraum von Kopenhagen die städtische Entwicklung östlich des Öresundes von Malmö bis Hälsingborg nicht übersehen. Nicht zu Unrecht bezeich-

net man die Agglomeration in diesem dänisch-schwedischen Gebiet als Örestadt. Sie wird insbesondere in bezug auf den Verkehr heute schon als ein einheitliches planerisches Entwicklungsgebiet angesehen.

Außerhalb von Seeland haben großstädtischen Charakter nur Odense auf Fünen (mit Vororten 1965: 133 000 Ew) sowie Århus (187 000) und Ålborg-Nørresundby (123 000) in Jütland. Auch diese Städte zeichnen sich durch fortgesetztes Wachstum aus, auch hier erstreckt es sich stärker auf die als Wohnorte bevorzugten Randgemeinden. Im Falle von Odense beschränkt sich beispielsweise das Wachstum nicht auf die Stadt selbst und ihren südlichen Vorort Dalum; vielmehr hat die vor einigen Jahren erfolgte Errichtung einer neuen Schiffswerft in Lindø am Odensefjord eine Vermehrung der Einwohnerzahl in der Gemeinde Munkebo von 1230 Ew (1955) auf 4700 Ew (1967) zur Folge gehabt.

Die bedeutenderen jütischen Mittelstädte (Randers, Horsens, das Städtedreieck Kolding-Vejle-Fredericia) liegen wie in Schleswig-Holstein an der Fördenküste der Ostsee. An der Nordsee ragt nur das als künstliche Fischereihafengründung schnell gewachsene Esbjerg (mit Vorstädten 64 000 Ew) heraus. Auch bei diesen Mittelstädten zeigt sich bereits eine Ausweitung der städtischen Bebauung in die Nachbargemeinden hinein, z. B. bei Esbjerg, Randers oder Kolding. Auffallend ist die städtische Verdichtung ferner in dem mitteljütischen Textilindustrialbezirk um Herning und Ikast, aber vor allem auf Alsén, wo nicht nur Sønderburg von 18 700 Ew (1955) auf 23 000 Ew (1967) angewachsen ist, sondern in der gleichen Zeit Nordborg und das benachbarte Havnbjerg von 3200 auf fast 7000 Ew anstiegen. Das ist auf die Ansiedlung eines einzigen Industriebetriebes (Danfoss) in Havnbjerg zurückzuführen, dessen Pendlereinzugsbereich nicht nur die ganze Insel Alsén und die Halbinsel Sundewitt erfaßt, sondern das ein bedeutendes Zweigwerk auch südlich der Grenze in Flensburg errichtet hat.

Andererseits sind die meisten ländlichen Gebiete Dänemarks durch einen mehr oder weniger starken Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet. Er hat keineswegs alle ländlichen Gebiete zur gleichen Zeit erfaßt, im Gegenteil. Im Süden von Seeland und der jütischen Ostküste wurde das Bevölkerungsmaximum der ländlichen Gemeinden – ähnlich wie an der Ostküste Schleswig-Holsteins, wo die natürliche Entwicklung durch die Flüchtlingszuwanderung der Nachkriegszeit nur überlagert und verdeckt wurde – schon in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts erreicht. Seither stagnierte dort die Bevölkerungszahl, oder sie ging sogar zurück. Demgegenüber haben die ländlichen Gemeinden in Westjütland ihre höchste Einwohnerzahl meist erst nach 1935, oft erst nach 1950 erreicht. Die Gründe für diese unterschiedliche zeitliche Entwicklung sind sehr vielschichtig; sie liegen nicht nur in den höheren Geburtenziffern Westjütlands und in dem stärkeren Verharren der Landbevölkerung in ihren angestammten Räumen, sondern auch in der durch die Nähe Kopenhagens geförderten Abwanderungstendenz in Südseeland. Eine maßgebliche Rolle spielen aber auch die Heidekultivierung und die landwirtschaftlichen Infrastrukturverbesserungen im westlichen und

mittleren Jütland – auch in Schleswig-Holstein dauerte das Wachstum der ländlichen Gemeinden so lange an, wie sich die landwirtschaftliche Nutzfläche noch vermehren ließ –, der Einfluß der Verkehrslinien usw. Die Abnahme der Bevölkerung auf dem Lande wirkte sich selbstverständlich in einem Funktionsverlust der vielen kleinen Landstädte aus, die ebenso wie ihr Umland immer stärker in den Sog der größeren zentralen Orte gerieten.

Ein besonders bedrohliches und kaum lösbares planerisches Problem ist die Bevölkerungsflucht von fast allen Inseln unterhalb der Größe von Fünen (3000 km²), die in der Nachkriegszeit eingetreten ist, offenbar weil die Inseln den steigenden sozialen Ansprüchen der nachwachsenden Generation nicht mehr gerecht werden können. Von 1945 bis 1965 betrug der Bevölkerungsrückgang beispielsweise bei Endelave, Lyø, Avernakø, Inseln von 6 bis 13 km² Fläche, über 30%, aber auch die großen Inseln wie Samsø, Laesø und selbst Langeland haben Verluste über 15% zu verzeichnen. Daß ohnehin die Mehrzahl der kleinen dänischen Inseln unbewohnt ist, dürfte bekannt sein.

Die zunehmende Verschiebung der Bevölkerungsschwerpunkte in Dänemark ist natürlich durch die Veränderungen der Erwerbsstruktur bedingt. Wie in allen europäischen Ländern sind sie auch in Dänemark gekennzeichnet durch einen raschen Rückgang der Beschäftigten in der Landwirtschaft (1950: 27%; 1960: 17,5%), einen leichten Anstieg in der Gruppe Industrie und Handwerk (1960: 35,6%) und durch einen starken Anstieg im Dienstleistungssektor (1960: 44,3%).

3. Entwicklungstendenzen in der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei

Im Ausland gilt Dänemark auch heute noch als typisches Agrarland. Das ist nicht zuletzt auf den Umfang der landwirtschaftlichen Ausfuhr und die hohe Qualität der landwirtschaftlichen Produkte zurückzuführen. Die landwirtschaftliche Erzeugung wird überwiegend durch tierische Produkte bestimmt. Von dem Gesamtwert der landwirtschaftlichen Erzeugung (1966: 9,5 Milliarden dkr) entfällt der Hauptteil auf Schweine und Schweinefleisch (3,9 Milliarden), auf Rindvieh, Rind- und Kalbfleisch (1,5) und Butter (1,1), während pflanzliche Produkte nur wenig mehr als 10% des gesamten Produktionswertes ausmachen. Die Ernährungswirtschaft vieler europäischer Länder, z. B. von Großbritannien und auch Westdeutschland, ist nicht unwesentlich durch die Einfuhr aus Dänemark beeinflusst.

Aber trotz solcher imponierender Zahlen ist die dänische Landwirtschaft nicht ohne Probleme. Von dem gesamten Bruttosozialprodukt des Jahres 1965 entfallen auf die eigentliche Landwirtschaft nur wenig mehr als 9%, während es 1938 noch 17% gewesen waren, und die Bedeutung der Landwirtschaft gegenüber anderen Wirtschaftszweigen nimmt weiterhin ab. Man rechnet damit, daß die Zahl der Beschäftigten in der Landwirtschaft bis auf 10% aller Beschäftigten zurückgehen wird, und in diesem Rückgang der Arbeitskräfte liegt eines der Hauptprobleme. Eng damit verknüpft ist die Überalterung der Betriebsinhaber und die

Verschiebung der Betriebsgrößenstruktur. Nur 18% der landwirtschaftlichen Betriebe sind heute über 30 ha groß, fast 40% bleiben unter 10 ha. Mit einem starken Rückgang der Zahl der Betriebe ist auch weiterhin zu rechnen. Während 1960 die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe noch 196 000 betrug, war sie bis 1966 um fast 30 000 gesunken. Die Abnahme betraf zunächst nur die kleineren Betriebsgrößenklassen, hat in der letzten Zeit zunehmend aber auch die höheren Größenklassen erfaßt. Die Betriebsgröße tendiert eindeutig zum größeren Familienbetrieb. Von 214 000 Ganzjahresarbeitskräften (1965) entfallen 149 000 auf familien-eigene Arbeitskräfte. Ihre Zahl ist gegenüber der Vorkriegszeit im Gegensatz zu der sehr stark gesunkenen Zahl der Fremdarbeitskräfte nur um 18% zurückgegangen. Die Anwerbung von Fremdarbeitskräften begegnet heute fast unüberwindlichen Schwierigkeiten. Es gibt pessimistische Berechnungen von Fachleuten, nach denen die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe von heute 166 000 in den nächsten 20 Jahren auf 40 000 zurückgehen soll. Wenn das tatsächlich eintreten würde, so wäre eine völlige Strukturänderung die Folge. Die durchschnittliche Betriebsgröße müßte dann auf 75 ha steigen, aber zugleich würde nicht nur eine fast völlige Mechanisierung, sondern auch eine weitgehend gemeinschaftliche Bewirtschaftung mehrerer Betriebe erforderlich sein.

Wenn die dänische Landwirtschaft trotz dieser Schwierigkeiten ihren Produktionsstand nicht nur halten, sondern sogar noch erheblich verbessern konnte, so sind diese Erfolge in erster Linie auf die konsequente Rationalisierung, aber auch auf den hohen Stand und zielbewußten Ausbau des landwirtschaftlichen Bildungs- und Beratungswesens, auf die genossenschaftlichen Zusammenschlüsse z. B. der Molkereien, Schweine- und Geflügelschlachtereien, auf die einheitliche Ausrichtung der Erzeugung, die eine gleichbleibende Qualität gewährleistet, und nicht zuletzt auf die gut organisierte Absatzberatung zurückzuführen. Die Stärke liegt im Sektor der Veredlungswirtschaft, die sich auf eine beträchtliche Einfuhr von Futtermitteln stützt. Die Zahl der Arbeitskräfte in der Nahrungsmittelindustrie ist während der letzten Jahrzehnte erheblich gestiegen. Charakteristisch für die dänische Landwirtschaft sind z. T. die recht raschen Veränderungen der Produktionsrichtung in Anpassung an die jeweilige Marktlage, z. B. die starke Zunahme des Geflügelexportes oder die Ausfuhr von Fleisch- und Milchkonserven z. T. in sehr weit entfernte Länder. Auffallend und schon im Landschaftsbild erkennbar sind aber auch die durchgeführten oder sich anbahnenden Veränderungen der landwirtschaftlichen bzw. gärtnerischen Bodennutzung, etwa die Ausdehnung junger Obstkulturen (Äpfel) auf den klimatisch begünstigten Inseln, die Zunahme des Gemüsebaus im Treibhaus und im Freiland und die Blumenzwiebelzucht.

Die Bedeutung der Forstwirtschaft ist relativ gering, da die Holzbodenfläche nur etwa 11% der Gesamtfläche des Landes ausmacht gegenüber 70%, die landwirtschaftlich genutzt werden. Der Nadelwald überwiegt. Die Tendenz zur Vergrößerung der Waldfläche ist beachtenswert. Die Eigenerzeugung reicht für die heimische Wirtschaft (Möbel-

fabrikation) bei weitem nicht aus, so daß die Einfuhr besonders aus Schweden und Finnland beträchtlich ist.

Dagegen spielt die Fischerei, insbesondere die Hochseefischerei, eine große Rolle in der dänischen Wirtschaft, obwohl die Zahl der in ihr unmittelbar beschäftigten Personen nicht groß ist (1965: 13 000 Berufsfischer, 3900 Gelegenheitsfischer). Die wichtigsten Fischereihäfen liegen an der Westküste: Esbjerg, Thyborøn, Hirtshals, Hvidesande; hinzu kommen an der Nord- bzw. Ostküste Jütlands Skagen, Frederikshavn und Grenå. Ein neuer Fischereigroßhafen ist in Hanstholm im Bau. Der größte Teil der Fänge wird als Frischfisch, Filets und Vollkonserven exportiert. Beachtlich ist auch die Teichwirtschaft. Es ist kennzeichnend für die dänischen Verhältnisse, daß es ein eigenes Ministerium für die Fischerei gibt, dem auch die Meeresforschung obliegt.

4. Industrie und Energieversorgung

Die dänische Industrie, die seit 1945 durch die Bereitstellung erheblicher Mittel aus dem Marshallplan eine durchgreifende Rationalisierung erfuhr und die heute eine zentrale Stellung im dänischen Wirtschaftsleben einnimmt, ist trotz der Modernisierung in vielen Bereichen fest in der handwerklichen Tradition verwurzelt geblieben. Das zeigt sich beispielsweise bei der hochwertigen Möbelindustrie oder bei der bekannten Silberwarenindustrie. Abgesehen von der Weiterverarbeitung einheimischer Erzeugnisse der Landwirtschaft beruht die Industrie wegen des Fehlens von Bodenschätzen im wesentlichen auf dem Import ausländischer Rohstoffe und Halbfabrikate.

Im Jahresdurchschnitt 1966 waren 396 000 Menschen in der Industrie beschäftigt. Das entspricht einem Index von 108 gegenüber 1955. Am bedeutendsten ist zahlenmäßig die Eisen- und Metallindustrie (122 000 Beschäftigte); ihr folgen die Nahrungs- und Genußmittelindustrie (54 000), die Textil- und Bekleidungsindustrie (51 000), die Papier- und graphische Industrie (37 000), die Fahrzeug-, Holz- und Möbel- sowie die chemische Industrie. Der industrielle Fortschritt hat sich sehr rasch auf fast alle Bereiche ausgewirkt; so erforderte beispielsweise der Transport der Landwirtschafts- und Fischereiprodukte die Bereitstellung von Kühlanlagen und gab damit den Anstoß zum Aufbau einer weitverzweigten Kühlaggregatindustrie. Ähnliche Entwicklungen führten zu dem raschen Aufbau der Verpackungsmittel- bzw. Kunststoffindustrie.

Nicht weniger als 40% der Industriebeschäftigten sind auf die Stadtregion Kopenhagen konzentriert; auf die Provinzstädte entfallen weitere 40%. Außer dem Kopenhagener Raum sind die bedeutendsten Industriezentren Odense (24 000 Industriebeschäftigte; Eisen- und Metall-, Nahrungsmittel-, Textil-, Papier-, Verpackungsindustrie), Århus (19 000; etwa dieselbe Gruppierung), Ålborg und Nørresundby (15 000; Zement-, Nahrungsmittel-, Eisen- und Metall-, Transportmittel-, chemische Industrie). Aber auch Helsingør, Kolding, Horsens, Silkeborg, Randers, Esbjerg haben jeweils mehr als 5000 Industriebeschäftigte. Hinzu kommt eine Reihe teils sehr alter, teils sehr junger

Industriestädte, die durch das Überwiegen eines einzigen Werkes charakterisiert sind, z. B. Frederiksværk (Stahlwalzwerk), Frederikssund (Eisengießerei, Schiffbau), Nakskov (Glasfabrik), Nykøbing/F., Holstebro, Struer. Einen großen Aufschwung haben in den letzten Jahren die Möbelindustrie und die Teppichweberei mit starkem Auslandsabsatz genommen. Überall zeigt sich eine weitgehende Spezialisierung, sogar im Schiffbau, in dem zu den traditionellen Formen des Großbetriebes, der mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat (Kopenhagen), einige Kleinbetriebe hinzugekommen sind, die sich ausschließlich mit dem Kleinschiffbau aus Kunststoffen befassen (Svendborg).

Es ist charakteristisch für Dänemark, daß man oft unvermutet in kleinen Landgemeinden größere Industriebetriebe antrifft. Sie sind z. T. aus alten Handwerksbetrieben emporgewachsen (Landmaschinenreparatur usw.), z. T. aber auch erst in jüngster Zeit als Zweigbetriebe größerer Werke entstanden, um die Arbeitskraftreserven der ländlichen Gebiete auszunützen. Die dänische Statistik zählt 30 Landgemeinden auf, in denen solche kleineren Industriebetriebe mit 300 bis weit über 1000 Beschäftigten ansässig sind; ihre Gesamtzahl ist wesentlich größer.

Die hohe Leistung der dänischen Industrie ist auch deswegen bemerkenswert, weil die Energieversorgung zum allergrößten Teil auf die Einfuhr von Rohstoffen angewiesen ist. Nur 4% des Energieverbrauches können aus einheimischen Rohstoffen gewonnen werden. Steinkohle wird vorwiegend aus Polen und der UdSSR, Koks aus der Bundesrepublik Deutschland importiert. Sehr stark gestiegen ist in den letzten Jahren der Import von Rohöl, was in der Errichtung neuer Großraffinerien (Kalundborg-Esso; Stignæs-Gulf; Fredericia-Shell) und in dem raschen Aufbau einer dänischen Tankerflotte zum Ausdruck kommt. Gasöl, Diesel- und Heizöl übernehmen (1966) bereits über 60% des Energienettoverbrauchs in Dänemark. Nicht unbeträchtlich ist der Einfuhrüberschuß an elektrischer Energie (Gesamtverbrauch 1966: 9,6 Milliarden kWh). Seit 1966 verbindet die „Konti-Skan“-Elt-Leitung die skandinavischen Wasserkraftwerke mit Dänemark und der Bundesrepublik; die Leitung bedient sich zwischen Nord-Halland und der Insel Laesø im Kattegat sowie zwischen Laesø und Sæby in Nordjütland eines Seekabels. Eigene Großkraftwerke in Dänemark sind insbesondere das Asnaeswerk in Kalundborg, das Masnedøwerk in Vordingborg und das Kyndbywerk in Hornsherred.

5. Fremdenverkehr und Naherholung

Die Dänen sind ein reiselustiges Volk. Sie verleben ihre Ferien zu einem großen Teil im Ausland, und zwar sowohl in Schweden und Norwegen als auch in der Bundesrepublik Deutschland, Österreich, Italien und Spanien, teilweise auch in den USA. Umgekehrt kommt ein Jahr für Jahr zunehmender Strom ausländischer Touristen, vor allem aus Deutschland, Schweden, Norwegen, Österreich und den Vereinigten Staaten, nach Dänemark. In Ermangelung einer

Fremdenverkehrsstatistik lassen sich exakte Zahlenangaben über den Besuch der einzelnen Bade- und Erholungsorte nicht machen. Der Devisenhandel der Banken läßt jedoch wenigstens ungefähre Rückschlüsse auf die Ausgaben und Einnahmen aus dem Reiseverkehr zu; sie umfassen auch den Bahn- und Busverkehr, enthalten natürlich aber nicht die Devisen, die ohne Vermittlung der Banken ins Ausland ausgeführt werden. Danach sind 1966 1305 Mill. dkr von Dänen im Ausland ausgegeben worden. Dem stehen Einnahmen aus den Besuchen von Ausländern in Dänemark in Höhe von 1410 Mill. dkr gegenüber. Bei den Reisenden nach Dänemark stehen die Deutschen bei weitem an erster Stelle.

Bevorzugte Feriengebiete sind die Dünenlandschaften an der Nordsee mit ihren bekannten Bädern von Røm und Fanø über Hennesstrand, Hvidesande und Løkken bis Skagen. Der Touristenverkehr ist nicht zuletzt durch die Anlage großer Campingplätze gefördert worden. Einen sehr großen Umfang hat in Dänemark auch die Bebauung mit Sommerhäusern angenommen, die in zunehmendem Maße auch an Ausländer vermietet werden. Die Zahl der Sommerhäuser, die trotz aller gesetzlichen Bestimmungen infolge ihrer unregelmäßigen Anlage oft ganze Küstenstrecken verschandeln, wird von der dänischen Statistik für Anfang 1966 mit 102 000 angegeben, der jährliche Zugang ist 1966 bereits auf über 7000 gestiegen. Die Schwerpunkte der Sommerhausbebauung liegen, verständlich wegen des Naherholungsverkehrs aus Kopenhagen, an der Nordküste von Seeland zwischen Hundested und Liseleje, an der Køgebucht südlich von Kopenhagen, ferner an der Ostküste der Insel Fünen, an der Jammerbucht in Nordjütland und südlich des Ringkøbingfjordes. Ein freier Zugang zur Küste ist an vielen Stellen schon nicht mehr möglich. In diesem Zusammenhang darf daran erinnert werden, daß man vor einigen Jahren den „Ausverkauf“ der jütischen Küstenlandschaft an Deutsche, die Grundstücke für Sommerhäuser erwarben, durch gesetzliche Verbote unterband. Heute bietet die Werbung in großem Umfang dänische Sommerhäuser für die Vermietung an ausländische Gäste an. Der Unterkunftsbedarf kann bei weitem nicht gedeckt werden. Mit einem erheblichen Anwachsen der Sommerhauskolonien, die teilweise eine städtische Massierung zeigen, kann infolgedessen gerechnet werden.

6. Schifffahrt, Straßenverkehr, Brückenprojekte

Daß bei einem Inselstaat wie Dänemark die Häfen und die Schifffahrt eine ganz besondere Bedeutung haben, versteht sich von selbst. Die dänische Handelsflotte, die durch den 2. Weltkrieg große Verluste erlitten hatte, besitzt 1967 wieder 1074 Handelsschiffe mit 1,6 Mill. BRT und 81 Tanker mit einer Tonnage von 1,1 Mill. BRT. Nach dem Güterumschlag stehen die Häfen Kopenhagen, Århus und Ålborg, letzteres mit Nørresundby und den drei benachbarten Zementfabriken, die eigene Häfen besitzen, an erster Stelle; es folgen Fredericia, Esbjerg, das auch für den Passagierverkehr nach England große Bedeutung besitzt, und Odense.

In einer Reihe von Häfen ist der Umschlag, wie bereits erwähnt, durch die Olimpote stark angestiegen oder durch die Kohleeinfuhr für die Elektrizitätswerke bestimmt, in anderen beherrscht ein einziges Industrierwerk den Umschlag. Insgesamt besitzt Dänemark 48 Handelshäfen, aber eine große Zahl von ihnen hat nur ein sehr kleines Hinterland; infolgedessen sind die Unterhaltungskosten sehr hoch. Eine Konzentrierung auf wenige größere Häfen, wie sie von manchen Seiten vorgeschlagen wird, ist aber wegen der Aufteilung des Landes in einzelne Inseln außerordentlich schwierig.

Den Verkehr zwischen den Inseln vermitteln heute noch zum größten Teil die Trajekte und Fähren, und zwar nicht nur auf kurzen Strecken wie etwa zwischen Esbjerg und Fanø, sondern auch bei erheblichen Entfernungen wie von Jütland nach Kalundborg, von Grenå nach Hundested oder von Kopenhagen nach Bornholm. Nur die kleineren Meerengen sind überbrückt. Zwischen Seeland und Falster ist die Storstrømsbro mit 3,2 km die längste Eisenbahn-Straßen-Brücke Europas. Der Kleine Belt wird bei Middelfart durch eine alte Hochbrücke für Eisenbahn und Straße überquert; eine moderne Brücke ist etwas weiter nördlich im Bau und wird 1968/69 fertiggestellt sein. Die Insel Møn ist mit Seeland durch die Alexandrinenbrücke verbunden. Bei Svendborg ist 1967 eine Hochbrücke zwischen Fünen und Tåsinge fertiggestellt worden, die im Zusammenhang mit der Brücke nach Rudkøbing eine Straßenverbindung von Fünen nach Langeland schafft; sie wird im Zusammenhang mit der Fährlinie von Bagenkop nach Kiel oft als „Kleine Vogelfluglinie“ bezeichnet.

Über den Großen Belt führt eine Eisenbahnfähre von Nyborg nach Korsør und eine moderne Autofähre von Knudshoved nach Halsskov. Der Öresund wird zwischen Helsingør und Hålsingborg sowie zwischen Kopenhagen und Malmö durch Eisenbahn- und Autofähren überwunden. Mehrere weitere Autofähren zwischen den dänischen und schwedischen Sundhäfen kommen hinzu, z. B. Tuborghavn-Landskrona oder Dragør-Limhamn. Die wichtigste Eisenbahnfähre zwischen Dänemark und Deutschland verbindet im Zuge der Vogelfluglinie Rødbyfærge auf Lolland und Puttgarden auf Fehmarn. Das Netz der Personen- und Autofähren zwischen Dänemark und Deutschland ist in den letzten Jahren stark ausgebaut worden, aber es ist noch keineswegs stabil. Die Hauptzentren sind auf deutscher Seite Kiel und Travemünde. Der Fährverkehr von Nordjütland nach Norwegen und Schweden geht hauptsächlich von Hirtshals, Frederikshavn und Grenå aus; wahrscheinlich wird später Hanstholm hinzukommen. Eine große Zahl von Fährlinien dient hauptsächlich dem dänischen Binnenverkehr.

Man kann die Bedeutung der Fähren für die Verbindung mit dem Ausland und für den Binnenverkehr kaum überschätzen. Über die Fährhäfen Rødby und Gedser (letzterer nach Warnemünde) wurden 1966 462 000 Autos nach und aus dem Ausland befördert, über den Öresund mehr als 1 Mill. Der Binnenverkehr über den Großen Belt betrug sogar 1,5 Mill. Autos, davon 200 000 Lastwagen. Die Zahl der über den Großen Belt bzw. den Öresund zwischen

Helsingør und Hålsingborg beförderten Personen liegt in der Größenordnung von 7 bzw. 12 Mill. jährlich.

Wegen der ständig zunehmenden Verkehrsbelastung strebt man für die Zukunft feste Verbindungen anstelle der Fähren an. Die größten und kostspieligsten Projekte, die ihrer Lösung noch harren, sind die festen Verbindungen über den Großen Belt und den Sund. Für den Großen Belt sieht ein Entwurf in einem technischen Wettbewerb eine Straßen- und Eisenbahnbrücke zwischen Hålskov und Knudshoved vor unter Benutzung der Insel Sprogø, durch die der Große Belt in ein Ostfahrwasser mit der 59 m tiefen Hauptfahrinne für die Großschifffahrt und in ein Westfahrwasser für die Küstenschifffahrt geteilt wird; die Durchfahrtshöhe über der Fahrinne soll 68 m betragen. Der Auto- und Eisenbahnverkehr soll in zwei Ebenen über die Brücke laufen. Ein anderer Entwurf schlägt einen 25 km langen und bis zu 105 m unter dem Wasserspiegel liegenden zweiröhrigen Tunnel für je ein Eisenbahngleis vor; dabei müßten die Autos auf die Eisenbahn verladen und mit elektrischen Zügen durch den Tunnel befördert werden. In beiden Fällen ist mit einer Bauzeit von etwa 7 Jahren zu rechnen. Für die Überwindung des Öresundes ist entweder an eine Überbrückung oder Untertunnelung an der schmalsten Stelle zwischen Helsingør und Hålsingborg (4 km) oder zwischen Kopenhagen und Malmö (20 km) gedacht, im letzteren Falle unter Ausnutzung der Insel Saltholm, auf der zugleich ein neuer Großflughafen anstelle des heutigen internationalen Flughafens Kastrup auf Amager geplant ist. Ein Kompromißvorschlag sieht eine Kombination zwischen einem Eisenbahntunnel von Helsingør nach Hålsingborg mit Elektroziügen für den Autotransport und einer Straßenverbindung zwischen Kopenhagen und Malmö vor, wobei von Kopenhagen bis Saltholm ein Tunnel, von hier nach Malmö eine sechsspurige Brücke zu bauen wäre. Technisch sind die genannten Projekte lösbar; ob die hohen Kosten, die jeweils auf 1 Milliarde DM geschätzt werden, aufgebracht werden können, ist zweifelhaft.

Ein drittes Großprojekt ist schließlich die von dem Lolland-Verein (Sitz Hamburg) betriebene Überbrückung des Fehmarnbeltes zwischen Lolland und Fehmarn, der mit 18 km ebenso breit ist wie der Große Belt. Auch dieses Projekt wäre technisch lösbar; an ihm wären nicht nur die Länder Dänemark und Deutschland, sondern ebenso Schweden, Norwegen und die südeuropäischen Staaten interessiert. Alle diese Planungen stehen natürlich in einem engen Zusammenhang mit dem Ausbau des dänischen Autobahnnetzes. Im Anschluß an die schleswig-holsteinische Autobahn, die von Hamburg (Untertunnelung der Elbe) über Neumünster und Rendsburg nach Flensburg führen wird, ist eine dänische Autobahn in Jütland geplant, die bis 1985 Ålborg bzw. Frederikshavn erreicht haben soll. Sie wird sich im Raum Fredericia-Kolding-Vejle mit der Ostwestautobahn kreuzen, die von Kopenhagen über Roskilde und Odense nach Esbjerg führen soll. Eine dritte Autobahn wird schließlich Helsingør und Kopenhagen mit Falster und Lolland verbinden.

7. Planungsaufgaben und offizielle Planungsinstitutionen

Aus den aufgezeigten Entwicklungstendenzen lassen sich die Hauptaufgaben der Landesplanung in Dänemark unschwer ableiten. Es sind die folgenden:

1. *Bevölkerungssektor*: Verhinderung einer weiteren Bevölkerungskonzentration in der Stadtregion Kopenhagen; Einschränkung der Abwanderung aus den zurückgebliebenen ländlichen Gebieten durch die Schaffung von Erwerbsmöglichkeiten in diesen Gebieten; das gilt insbesondere für den nördlichen und westlichen Teil Jütlands. (Anstelle einer Dezentralisierung der Arbeitsstätten und der Bevölkerung wird aber auch die Möglichkeit einer gewissen „Rezentralisation“ diskutiert, die eine Konzentration auf die größeren Provinzstädte vorzieht und bewußt fördern würde in der Annahme, daß solche starken Provinzstädte von 200 000–300 000 Einwohnern durch ihre ausgeprägten städtischen Dienstleistungsfunktionen auch den dünnbesiedelten ländlichen Gebieten größere Vorteile bieten könnten als eine Vielzahl von kleineren Städten.)
2. *Landwirtschaftlicher Sektor*: Sicherung der Produktivität der Betriebe trotz des Rückganges der ständigen landwirtschaftlichen Arbeitskräfte, Entwicklung zum vergrößerten Familienbetrieb unter Fortsetzung der Mechanisierung.
3. *Gewerblicher Sektor*: Versuch einer stärkeren Streuung der industriell-gewerblichen Betriebe anstelle einer einseitigen Konzentration.
4. *Verkehrssektor*: Sicherstellung der „Lebenslinie“ Kopenhagen–Esbjerg, wobei die erwähnte feste Verbindung über den Großen Belt vordringlich ist; Bau der Nordsüdautobahn Flensburg–Ålborg; Bau der Autobahn Helsingør–Kopenhagen–Vordingborg–Maribo/Nykøbing/F (diese drei großen Straßen haben die Form eines H, man spricht deshalb vom H-Plan des Straßenbaudirektorats).
5. *Fischereisektor*: Ausbau und evtl. Neubau von Fischereihäfen vor allem an der jütischen Westküste.
6. *Landschaftsschutz*: Sicherung der Erholungsmöglichkeiten und Weiterentwicklung eines geordneten Fremdenverkehrs, vor allem an den Küsten.
7. *Kultureller Sektor*: Ausbau des Bildungswesens durch Errichtung neuer Universitäten (bisher bestanden vollausgebaute Universitäten nur in Kopenhagen und Århus; 1966 ist in Odense die Errichtung einer dritten dänischen Universität mit vorerst einer medizinischen und einer humanistischen Fakultät in Angriff genommen worden; über die Standorte von zwei weiteren Universitäten wird noch diskutiert).

1961 wurde bei der dänischen Regierung ein Landesplanungsausschuß eingesetzt, der beim Wohnungsbauministerium ressortiert und zu dessen 10 Mitgliedern die Vertreter der für die Landesplanung wichtigen Fachministerien sowie der Staatsbahnen gehören. Dieser Ausschuß hat lediglich eine beratende und koordinierende Funktion. Seine Aufgabe besteht vor allem in der Erarbeitung von Grundlagenmaterial und Richtlinien, die für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben und die künftige Stadtbe-

baung von Bedeutung sind, sowie von Vorschlägen für die Koordinierung von Maßnahmen der Zentralverwaltung. Der bekannteste Beitrag dieses Landesplanungsausschusses ist der „Zonenplan 1962 für Dänemark“, ein rahmensetzender Leitplan im Maßstab 1:750 000, der außer den bestehenden Stadt- und Industriegebieten die Interessengebiete für die künftige Stadt- und Industrieentwicklung in mehr oder weniger schematischer Form, ferner die Interessengebiete für Sommerhausbebauung und Naturschutz sowie schließlich die reinen Landwirtschaftsgebiete aufzeigt. Der Plan stellt eine vorsichtige Analyse des Flächenbedarfs für die städtischen Erweiterungen dar und will mehr eine vorläufige Arbeitsgrundlage und ein Hinweis auf die Notwendigkeit von koordinierten Orts- und Regionalplanungen sein, jedoch kein wirklich gestaltender und verbindlicher Raumordnungsplan.

Flächendeckende Regionalpläne gibt es bisher in Dänemark nicht, wohl aber eine ganze Reihe von kleineren Gebietsplänen, die meist aus der Erweiterung städtischer Flächennutzungspläne entstanden sind, und selbstverständlich auch von Fachplänen, etwa auf dem Gebiet des Straßenbaus, des Krankenhaus- oder des Schulbaus. Ein Gesetz über die Gebietsplanung vom 16. 5. 1962 sieht vor, die sogenannten Gebietsentwicklungsbestrebungen zu unterstützen und eine zweckmäßige wirtschaftliche Standortentwicklung unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse zu fördern. Die Aufgaben des hierfür geschaffenen Gebietsentwicklungsrates, der von dem Handelsminister berufen und durch Vertreter der Wirtschaftsverbände und Ministerien unterstützt wird, liegen, abgesehen von beratender Tätigkeit, in Finanzierungshilfen, Übernahme von Staatsgarantien für den Ankauf von Industriegelände durch die Gemeinden oder für die Erstellung von „Industriehäusern“, für die die Gemeinden die Bauherren sind und die verkauft oder verpachtet werden können, ferner in der Förderung des Exports usw. Grundziel ist die Schaffung von Arbeitsplätzen in den „regionalen Entwicklungsgebieten“.

Von den großräumigen Entwicklungsplänen sind vor allem diejenigen für die Stadtregion Kopenhagen zu erwähnen. Schon 1945 wurde hier mit der Erarbeitung eines Rahmenplanes begonnen, der 1947 zu dem sogenannten „Fingerplan“ führte und zur Grundlage des ersten Stadtentwicklungsplanes für den Kopenhagener Raum wurde. Spätere Arbeiten in einem neugeschaffenen Raumplanungssekretariat für Kopenhagen und seine Vorstädte schlossen mit einer Prinzipskizze ab, nach der die städtische Weiterentwicklung vor allem in südwestlicher und südlicher Richtung nach Roskilde und zur Køgebuch hin erfolgen soll. Darauf, daß die städtebauliche Entwicklung aufs engste verknüpft ist mit der überregionalen Verkehrsplanung und mit der evtl. Verlagerung des Großflughafens Kastrup, wurde bereits hingewiesen. Die Freigabe militärischer Flächen im Nordwestteil der Insel Amager, die in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums liegen, wird in den nächsten Jahren voraussichtlich wiederum zu einer erheblichen Veränderung der städtebaulichen Pläne führen.

Großstädtische Entwicklungspläne sind ferner u. a. für Århus und 20 Randgemeinden ausgearbeitet worden. Eine

interessante Regionalplanung wurde für das Städtedreieck Kolding–Vejle–Frédéricia entwickelt, die unter Umständen einer größeren Stadtbildung an dem Schnittpunkt der Hauptverkehrslinien im Randgebiet des Kleinen Beltes zugrundegelegt werden soll. Großräumigere Planungen oder Strukturuntersuchungen wurden ferner für die Insel Fünen (Odense) und die vier westseeländischen Städte sowie für die nordjütischen Ämter Ålborg – Hjørring und Thisted in Angriff genommen. Die Regionalplanung wird meist von den Ämtern und Gemeinden getragen und von Architektengruppen durchgeführt; sie wird aber von Seiten des Staates finanziell wesentlich unterstützt.

Eine einheitliche Regionalplanung wird in Dänemark nicht zuletzt durch die Kommunalverfassung erschwert, die den unseren Landkreisen entsprechenden Ämtern und den Städten eine große Selbständigkeit einräumt. Die ausgeprägte lokale Selbstverwaltung wird vielfach als ein unantastbares Merkmal der dänischen Demokratie angesehen. Den Ämtern obliegt zwar die Aufsicht über die ländlichen Gemeinden, jedoch nicht über die Städte, die unmittelbar dem Innenministerium unterstehen. Die Ämter sind innerhalb ihres Bereiches zuständig für das Krankenhaus- und Gesundheitswesen und die Verwaltung des übergeordneten Straßennetzes. Städte, Dorfgemeinden, Ämter sind in vielen Bereichen selbständig (städtebauliche Planungen, Straßen, Unterrichtswesen u. a.). Allerdings besteht durch die finanziellen Unterstützungen (z. B. Schulbau, Straßenbau) die Möglichkeit einer mittelbaren staatlichen Einflußnahme. Eine Kommunalreform, der eine Reihe von Spezialuntersuchungen vorausging, zum Teil auch mit regionalplanerischer Blickrichtung (Fünenuntersuchung), ist eingeleitet. Sie verfolgt das Ziel, größere und leistungsfähigere Landgemeinden zu schaffen, die Grenzen der Städte neu zu ordnen und neue Ämter einzurichten, die sowohl die bisher kreisfreien Städte als auch die Landgemeinden umfassen; sie sollen nach der bevölkerungsmäßigen und wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit abgegrenzt werden. Die Zahl der Gemeinden soll etwa auf die Hälfte reduziert werden, wobei als Richtwert für Landgemeinden und Kleinstädte eine Einwohnerzahl von 5000–6000 angegeben wird. Die Reform schreitet zügig voran, sie soll bis 1970 durchgeführt sein und wird auch für die Planung von wesentlichem Einfluß sein, selbst wenn sie noch nicht zur Bildung größerer Regionen und zur Dezentralisierung der staatlichen Zentralverwaltung führt.

8. Nichtamtliche Planungsvorschläge

Auch außerhalb des amtlichen Bereichs sind zahlreiche Planungsvorschläge entwickelt worden, die teils rein privaten, teils halbamtlichen Charakter haben. Hier sei nur hingewiesen auf die Prinzipskizze von E. Kaufmann und O. Thomassen über „Sternstädte“ bzw. „modifizierte Sternstädte“, die ein System von übergeordneten zentralen Orten (3 bis 4 in jeder Region) mit kleineren Zentralorten und ihren Nahbereichen ins Gespräch brachten. Von dem dänischen Bauplanlaboratorium wurden in Verbindung mit dem jütischen Stadtplanungsrat seit 1960 vier Prinzipskizzen

erarbeitet, die eine Dezentralisierung durch eine gleichmäßigere Verteilung des Bevölkerungszuwachses auf neue in Jütland aufzubauende Industriegebiete und eine Stärkung der städtischen Zentren selbst vorschlugen. Hierzu gehört auch die schon erwähnte Planungsidee des Städtedreiecks Kolding–Vejle–Fredericia und der Vorschlag, an den bestehenden Hauptverkehrslinien neue Industriezentren zu entwickeln. Bemerkenswert ist dabei die Betonung Jütlands gegenüber dem Raum Kopenhagen.

Am stärksten tritt das in den Arbeiten von J. Humlum in Erscheinung, der sich als Geograph an der Universität Århus am intensivsten mit Landesplanungsfragen befaßt hat. Besonders sein 1966 erschienenes, sehr umfangreiches Werk¹ ist ein geradezu leidenschaftlicher, teilweise aggressiver Appell an die Öffentlichkeit, der sich gegen die „bürokratische“ Planung des Landesplanungsausschusses richtet. Der amtliche Zonenplan 1962 wird stark kritisiert, weil er nach der Auffassung Humlums nur den bisherigen Trend der wirtschaftlichen, verwaltungsmäßigen und kulturellen Konzentration in der Stadtregion Kopenhagen und einigen anderen Großstädten fortsetze und der Notwendigkeit einer Dezentralisierung von Bevölkerung und Industrie nicht Rechnung trage; der Plan wird als gefährlich und schlechterdings als überflüssig bezeichnet. Humlum stellt ihm den Entwurf eines eigenen Zonenplanes 1965 im Maßstab 1:500 000 gegenüber. Dessen wesentlicher planerischer Inhalt ist der folgende:

1. *Autobahnplanung*: Die von Humlum vorgeschlagene Ost-West-Verbindung Malmö–Esbjerg verläuft im allgemeinen etwas südlicher, als die Planung des Wegebau direktors es vorsieht. Die Nord-Süd-Autobahn soll nach ihm nicht an der Ostküste Jütlands verlaufen, sondern in der Mitte der Halbinsel.
2. *Industrieentwicklung*: Als städtisch-industrielle Entwicklungsgebiete werden, abgesehen von einer Erweiterung der meisten groß- und mittelstädtischen Gebiete, vier umfangreiche Industrieregionen in Jütland vorgeschlagen, und zwar
 - a) in Nordjütland beiderseits des mittleren Limfjordes zwischen Ålborg – Ferritslev – Logstør und Års,
 - b) in Mitteljütland zwischen Silkeborg – Ikast – Hammerum – Herning und Holstebro, in Erweiterung des bereits bestehenden Textil- und Konfektionsindustriegebietes,
 - c) in Südjütland das Städtedreieck Fredericia – Kolding – Vejle über Vamdrup – Vejen hinaus („Jyllandsby“), an der Kreuzung der mitteljütischen Autobahn mit der Ostwestautobahn,
 - d) im nordschleswigschen Grenzgebiet das „Problemgebiet“ des Amtes Tønder von der Stadt Tønder bis Apenrade und Tingleff.

Diese neuen Industriegebiete sollen durch die Nordsüdautobahn inmitten der jütländischen Geest untereinander

verbunden und durch Autobahnabzweigungen an die jeweiligen Häfen (Ålborg, Århus, Esbjerg bzw. Fredericia, Apenrade) angeschlossen werden.

3. *Sommerhausgebiete*: Außer den bereits bestehenden Sommerhausgebieten werden an vielen Küsten neue Entwicklungsgebiete vorgeschlagen, z. B. an der Ostseite des Roskilde-fjordes, zwischen Skagen und Frederikshavn, zwischen Grenå und Ebeltoft, an fast allen Küsten von Lolland und Falster.
4. *Landwirtschafts- und Erholungsgebiete (Naturparks)* werden weniger schematisch voneinander abgegrenzt als in dem amtlichen Zonenplan 1962.
5. *Flugplätze*: Außer den bereits bestehenden zivilen Flugplätzen in Jütland (Ålborg – Nørresundby; Århus – Tirstrup; Billund) werden für die neuen Industrieregionen weitere Flugplätze vorgeschlagen (Gludsted, Vejen).
6. *Universitäten*: Der Dezentralisierung sollen die neuen Hochschulstandorte in „Jyllandsby“, im Raum Herning – Ikast, nordwestlich Ålborg und in Naestved (Seeland) dienen.

Zu dem Inhalt dieser großzügigen Planungskonzeption kritisch Stellung zu nehmen, hat ein Ausländer kein Recht. Die Beurteilung muß vielmehr den amtlichen dänischen Planungsexperten überlassen bleiben. Sie sind ihrerseits gebunden an die Weisungen von Parlament und Regierung. Sie müssen auch berücksichtigen, ob die erforderlichen finanziellen Mittel für die Durchführung der Vorschläge in einer langfristigen Investitionsplanung bereitgestellt und wo sie gegebenenfalls schwerpunktmäßig eingesetzt werden können. Sie müssen auf die Koordinierung vieler Interessen Rücksicht nehmen, die der Außenstehende nicht zu kennen pflegt. Vom ausschließlich wissenschaftlichen Standpunkt können solche Fragen zunächst unbeachtet bleiben, bei den Planern von Beruf nicht. Bei ihnen ergibt sich daraus in der Regel eine größere Vorsicht und Zurückhaltung, und man würde ihnen Unrecht tun, wenn man diese Vorsicht, die an Realitäten gemessen wird, als Phantasielosigkeit auffassen wollte.

Nur zu einigen wenigen Planungsvorschlägen Humlums, die nach Deutschland hineinreichen, sei hier eine Anmerkung gestattet. Für die Südküste von Lolland und die Ostküste von Falster schlägt er die Entwicklung eines großen Feriengebietes mit einer Kapazität von 5000–10000 Betten vor, die allerdings auch nach seiner Meinung selbst in der Hochsaison nicht von dänischen Gästen besetzt werden könnten, von denen er aber hofft, daß sie auf Hamburg und Kiel eine hinreichende Anziehungskraft ausüben würden. Die Entwicklung dieses Projektes könnte nach seiner Ansicht mit Hilfe deutschen Kapitals (!) erfolgen, und Schleswig-Holstein hätte als Entgelt nur das Süßwasser in Rohrleitungen über den Fehmarnbelt zu liefern, das in diesem dänischen Gebiet fehlt. Leider übersieht Humlum, daß auch auf Fehmarn und im schleswig-holsteinischen Land Oldenburg der gleiche Süßwassermangel herrscht. Ihm ist ferner nicht bekannt, daß ein ähnliches Großprojekt auch in Schleswig-Holstein, und zwar im Raum von Heiligenhafen, besteht. Die Vogelfluglinie hält Humlum für eine glatte Fehlpla-

¹ Humlum, Johannes: Landsplanlaegningsproblemer, med skitse til en landsplanlægning i Danmark. Kopenhagen: Munksgaards forlag 1966. 671 S. (Großformat), 157 Karten und Diagramme, 80 Photos und Zeichnungen.

nung. Aus nur jütischer Sicht ist das vielleicht sogar verständlich. Aber ist es nicht denkbar, daß der immer mehr anwachsende Verkehr künftig sowohl über die Vogelfluglinie als auch über die Fünen-Jütland-Schleswig-Linie abläuft, zumal dann der schwedische Verkehr stärker über die Vogelfluglinie, der dänische Verkehr stärker über die Jütlandlinie fließen könnte?

Humlums Gedanken sind, wenigstens für den Außenstehenden, immer anregend und interessant. Sein Verdienst ist es zweifellos, die Landesplanungsprobleme in Dänemark populär gemacht zu haben. Aber es wäre bedauerlich, wenn die polemische Form, in der er seine Meinungen z. T. vorträgt, Kompromißlösungen, ohne die keine Landesplanung auskommen kann, von Anfang an verhindern würde.