

# Stadtwachstum und Stadtumbau in Oslo. Exkursion durch die inneren Bereiche der norwegischen Hauptstadt

von

Jürgen Aring\*

## 1 Zielsetzung der Exkursion

Norwegen wird im Allgemeinen wegen seiner Natur bereist und nicht wegen seiner Städte. Der Besucher freut sich auf Fjell, Fjorde und das Licht des Nordens. Einige Städte - Oslo, Bergen, Ålesund, Trondheim - gehören zwar auch ins touristische Programm, doch ihnen gilt nicht das Hauptinteresse der Reisenden. Wer jedoch einen Zugang zur modernen norwegischen Nation sucht, der sollte sich

intensiver mit Oslo beschäftigen.

Das Werden und Wachsen der Hauptstadt spiegelt auf wenigen Quadratkilometern die Entwicklung von Staat und Gesellschaft in Norwegen. Die nachfolgende Exkursion, für die man mindestens einen ganzen Tag ansetzen sollte, führt durch das innere Oslo. Vorbereitet wird die Exkursion durch einen Überblick zur Stadtentwicklung.

## 2 Einführung zur Exkursion – Die Stadthistorie im Überblick

### 2.1 Vorgeschichte

Im Jahre 2000 feierte Oslo sein 1000-jähriges Bestehen, denn um das Jahr 1000 n. Chr. entstand am Nordende des Oslofjordes die erste stadtartige Bebauung. Dem aufmerksamen Beobachter fällt aber beim Betrachten des Stadtplans sofort auf, dass die Stadt keinen mittelalterlichen Stadtkern besitzt. Es fehlen die schmalen verwinkelten Straßen und die romanischen oder gotischen Kirchen, die im Allgemeinen den Kern gleich alter Städte prägen. Das mittelalterliche Oslo war eine Kleinstadt mit geringer Einwohnerzahl. Die meisten Gebäude waren aus Holz. Einige steinernen Reste sind bei Ausgrabungen in den letzten Jahren freigelegt worden und können besichtigt werden. Diese Ausgrabungsergebnisse findet man aber nicht im heutigen Zentrum, sondern einige Kilometer weiter östlich unterhalb des Ekebergs (den man von weither am markanten viertürmigen Gebäude der ehemaligen Seemannsschule erkennen kann). Die mittelalterliche Kleinstadt zählte in ihren besten Jahren zwischen 2.000 und 3.500 Einwohner, die Zahl ging jedoch im ausklingenden Mittelalter aufgrund von Krisen sogar wieder deutlich zurück. Im Jahre 1624 brannte das Städtchen vollständig nieder und durfte auf Weisung des dänischen Königs Christian IV. nicht wieder aufgebaut werden. Stattdessen kam es zu einer Verlagerung und Neugründung. Doch dazu später mehr.

### 2.2 Hier soll die Stadt liegen – Die Stadtgründung von Christian IV.

Fragen wir uns zunächst, warum das mittelalterliche Oslo so klein und unbedeutend war und warum sich dann im 17. Jahrhundert der dänische König von Kopenhagen an den Oslofjord bemühte, um die Neuanlage der Stadt zu leiten. Die erste Frage ist relativ leicht beantwortet. Das mittelalterliche Oslo lag „am Rande der Welt“, hatte ein extrem dünn besiedeltes Hinterland, und es hatte ökonomisch wenig zu bieten. Ein wichtiges Handelsgut im Mittelalter war Fisch, der als christliche Freitagspeise nachgefragt wurde. Fisch gab es an der norwegischen Westküste, und die Hanse sorgte mit ihrem Kontor in Bergen dafür, dass der Fisch nach Mitteleuropa kam. Im Mittelalter waren deshalb Bergen und Trondheim viel bedeutendere und auch urbanere Städte als Oslo.

Im 16. Jahrhundert veränderten sich die Rahmenbedingungen erheblich. Norwegen wurde nach dem Zerfall der Kalmarer Union 1523 und der Einführung der Reformation 1536 zu einem dänischen Nebenland, ähnlich einer Kolonie. Das Land erhielt einen dänischen Statthalter, und Dänisch wurde zur Amts-, Schul- und Kirchensprache. Damit verschoben sich die administrativen Bezugspunkte Norwegens in den Süden nach Kopenhagen. Gleichzeitig schuf der Zerfall der Union Grenzen und kriegerische Auseinandersetzungen zwischen Dänemark

\*Dr. J. Aring, Klosterstr. 84, 53340 Meckenheim, E-Mail: Aring@t-online.de



Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung Oslo 1800 - 2003

Anmerkung: Die Stadt Oslo hat im Laufe der Jahrzehnte immer wieder Teile der die Stadt umgebenden Landkommune Aker übernommen, bis es 1948 zu einer vollständigen Eingemeindung kam.

und Schweden um die Vorherrschaft im Ostsee-raum (u. a. Krieg unter Frederik II. von 1563-1570). Norwegen musste vom dänischen König gesichert werden, um nicht bei der erstbesten Gelegenheit an Schweden verloren zu werden. Mindestens genauso wichtig sind jedoch ökonomische Gründe. Mit der Reformation ging in Europa die Nachfrage nach Fisch als Fastenspeise drastisch zurück, und Westnorwegen verlor seine Exportbasis. Gleichzeitig stieg aufgrund der ökonomischen Entwicklungen in Mitteleuropa die Nachfrage nach Holz, das Ostnorwegen liefern konnte. Es wurde in Romerike gefällt, in Sägemühlen zu Balken verarbeitet und zur Verschiffung an den Oslofjord gebracht. Außerdem musste die Kirche mit der Reformation ihre politische Machtstellung und ihre ökonomische Basis (Klöster und Güter) an die weltliche Macht abgeben. Abgaben und Steuern der bäuerlichen Bevölkerung in den ostnorwegischen Tälern und in den (relativen) landwirtschaftlichen Gunstgebieten um den Oslofjord waren nun eine Sache des Königs. Fazit: Norwegen mochte arm, rückständig und dünn besiedelt sein. Trotzdem hatte es aus einer Kopenhagener Perspektive seinen Wert. Da machte es Sinn, diese Konstellation zu sichern und zu fördern. Christian IV. tat also durchaus gut daran, nach Norwegen zu reisen und sich um seinen Machtvorposten zu kümmern.

Im innersten Ende des Oslofjordes gab es neben dem mittelalterlichen Handelsstädtchen auch eine alte Burg auf einer Landzunge, die Festung Akers-

hus an der Bjørvika gegenüber von Alt-Oslo. Diese Festung war um 1300 unter dem norwegischen König Håkon V. entstanden. Später diente sie dann dem dänischen König als Hof in Norwegen. Mit der Neugründung einer Stadt unmittelbar neben Akershus erreichte Christian IV. zwei Ziele. Die neue Stadt vor der Festung konnte in die Verteidigungsanlagen einbezogen und so besser vor schwedischen Angriffen geschützt werden. Gleichzeitig konnte der König seinen Einfluss auf die Stadt erhöhen. So nahm Christian IV. die Sache in die Hand und bestimmte, wo und wie neu gebaut werden sollte. Sowohl am *Christiania torv* wie auf dem *Stortorv* finden sich Denkmäler, die den vielzitierten Ausspruch „hier soll die Stadt liegen“ (*her skal byen ligge*) illustrieren. Konzipiert wurde ein Schachbrettmuster, mit sechs Nord-Süd-Straßen (seinerzeit „stræder“ genannt) und sechs Ost-West-Straßen („gader“ genannt) in einheitlicher Breite. In Oslo heißt dieser Bereich heute „Kvadraturen“. Er war im Norden durch den Ostabschnitt der heutigen Karl-Johans-Gate begrenzt. Im Stadtplan ist diese Keimzelle des neuen Oslo unschwer zu erkennen. Für die Häuser bestand Baupflicht aus Stein. Holzhäuser waren nicht länger zugelassen. Das war nicht nur repräsentativer, sondern sollte vor allem die Brandgefahr reduzieren. Das besondere Engagement des Königs schlug sich auch in der Namensgebung für die Neugründung nieder. Die Neue Stadt wurde „Christiania“ genannt.

Bis 1814 war Christiania der dänische Vorposten in

Norwegen, von dem aus das Land verwaltet wurde. Gleichzeitig hatte die Stadt eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung als Exporthafen für Holz, weshalb im Bereich Bjørvika zunehmend Land aufgeschüttet wurde, um dort Hafenanlagen zu errichten. Im 17. und 18. Jahrhundert entstanden protoindustrielle Produktionsbetriebe (Mühlen, Sägemühlen, Papierfabriken, Brauereien, Werften). Damit hatte es aber auch sein Bewenden. Für Kunst, Kultur und Wissenschaft war kaum Platz. Der wichtigste zentrale Ort für Norwegen war die dänische Hauptstadt Kopenhagen. Dort hatten Staat und Kirche ihre Machtbasis, dort wurde die Beamtenschaft ausgebildet, und dort gab es im 17. und 18. Jahrhundert ein reiches kulturelles Leben. Christiania hingegen war Provinz. Angesichts dieser Kolonialsituation gibt es in Oslo auch keine herausragenden Beispiele für Bau- und Kulturdenkmäler aus der dänischen Zeit. Die markantesten Gebäude aus der dänischen Epoche sind die im Stile nordischer Renaissance umgebaute Festung Akershus (mit dem Prunksaal „Christian 4.s sal“) und der 1697 eingeweihte Dom (*Oslo domkirke*).

1814 ist für die moderne norwegische Nation und die Entwicklung der Stadt Oslo ein Schlüsseljahr. Dänemark gehörte zu den Verlierern bei den napoleonischen Kriegen, und bei der europäischen Neuordnung auf dem Wiener Kongress wurde Norwegen dem schwedischen Königreich zugeschlagen. Die Wirren dieser Transformationsphase nutzte die zu Beginn des 19. Jahrhunderts erstarkte Unabhängigkeitsbewegung in Norwegen durch die Schaffung eigener Fakten. Zeitgleich mit dem Wiener Kongress setzte sich in einem Herrenhaus in Eidsvoll - d. h. auf dem Lande etwa 50 km nördlich der Hauptstadt - eine Gruppe von Oberschichtaktivisten zusammen, die eine Verfassung (*Grundlov*) schrieb und die norwegische Unabhängigkeit erklärte. Damit gab es zwei konkurrierende Rechtstatbestände, nämlich die Angliederung der dänischen Kolonie Norwegen an Schweden und die Norwegische Unabhängigkeit. Kurzfristig standen die Zeichen auf Krieg zwischen Norwegen und Schweden, doch dann fand sich ein Kompromiss. Norwegen erhielt eine Teilautonomie. Es wurde innenpolitisch selbstständig und außenpolitisch von Schweden verwaltet. Damit war Norwegen von einer Kolonie zum Juniorpartner in einer Doppelmonarchie aufgestiegen. Christiania erhielt eine neue Rolle: „Hauptstadt“, und damit bekam die Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert vollkommen neue Impulse, die das Weichbild der Stadt entscheidend geprägt haben.

Doch bevor nun auf die Stadtentwicklung der nächsten Jahre eingegangen wird, muss man noch einmal auf die vorangegangene Phase eingehen, die zwar formal abgeschlossen war, aber unterschwellig weiter wirkte. Für das norwegische Selbstverständnis sind die Jahre der dänischen Kolonialzeit bis heute ein Thema. Die damals lebenden Menschen

richteten sich ein zwischen Unterordnung und Integration. Letzteres galt besonders für die dünne Oberschicht.

Spätere Generationen suchten ihre Identität vor allem im Absetzen von der dänischen Periode und dem Aufzeigen einer längeren Linie eigenständiger norwegischer Kultur und Kontinuität. Der ausgeprägte Nationalromantismus der Norweger, den man auch in der ornamentischen und skulpturellen Ausgestaltung von Gebäuden der Stadt wieder findet, ist Ausdruck dieser Bemühungen. Die Namenswahl „Haakon VII.“ des ersten Königs nach der Unabhängigkeit 1905 findet darin ihre Erklärung. Und auch die Umbenennung von Christiania zu Oslo zu Beginn des 20. Jahrhunderts und auch die jüngere intensive über rein historische Forschung hinausgehende Beschäftigung mit Gamlebyen (=Alt-Oslo) passen zu diesem Reaktionsmuster. Wer das neuzeitliche Oslo verstehen will, muss das Bemühen der Emanzipation von der dänischen Kolonialzeit und der Konstruktion einer Norwegischen Nation als geistesgeschichtlichen Hintergrund beachten.

### 2.3 Hauptstadt

1814 war Christiania also zur Hauptstadt geworden, aber dem 10.000 Einwohner zählenden Städtchen fehlte alles, was eine Hauptstadt ausmachte. Deswegen standen die folgenden Jahrzehnte ganz im Zeichen der Hauptstadtwerdung. Die ersten nationalen Institutionen Parlament, Staatsverwaltung, Universität waren zwar in Provisorien untergebracht, aber allein ihre Existenz gab der Stadt schon einen Wachstumsschub. Zusätzlich zog auch verarmte Landbevölkerung in der Hoffnung auf bessere Lebensbedingungen in die Stadt. So wuchs Christiania bis 1850 auf etwa 30.000 Einwohner an (40.000 im Gebiet des heutigen Oslo).

Die bauliche Entwicklung jener Jahre prägt das heutige Bild der Stadt ganz entscheidend. Vorentscheidend dafür war 1822 der Entschluss, ein Schloss zu bauen. 1825 wurde der Grundstein auf Bellevuehøyden, einem Hügel westlich der Stadt, gelegt. Die Fertigstellung des Schlosses zog sich allerdings aufgrund von Geldmangel bis 1848 hin, und da war es auch eine gegenüber den ursprünglichen Planungen abgespeckte Variante geworden. Das Schloss wurde mit der alten Stadt seit den 1830er-Jahren über eine breite, schnurgerade Straße verbunden, die zunächst Slottsgate hieß und 1852 nach dem damaligen Unionskönig in Karl-Johans-Gate umbenannt wurde. An dieser neuen Straße und deren engstem Umfeld stellte sich der neue norwegische Staat auf. Hier finden sich das Parlament (erbaut 1861-66), die alte Universität (1841-54), das Nationaltheater (eröffnet 1899), als Bühne für das öffentliche Leben das Grand Hotel (eröffnet 1874, Neubau 1911-13), sowie weitere Bürgerhäuser. Seinen weitläufigen Charakter erhält das Ensemble durch den Eidsvoll Plass, der ab 1846

als Park angelegt wurde. Funktional war Oslo also schnell in die neue Hauptstadtrolle hineingeschlüpft, doch städtebaulich bedurfte es fast eines Jahrhunderts, um das heute das Stadtzentrum prägende Bild zu schaffen.

Könnte man die Zeit auf etwa 1840 zurückstellen, dann böte sich dem Besucher folgendes Bild: Der Bereich der Quadratur gleiche einem Landstädtchen mit ein- und zweigeschossigen Häusern aus Stein (ähnlich den Straßenzügen im städtischen Teil des Norwegischen Folkemuseums auf Bygdøy). Vom Egertorget, dem höchsten Punkt der Karl-Johans-Gate neben dem Storting, hätte man nach Westen einen Blick auf ein halbfertiges Schloss und weitere Baustellen, die die zukünftige Hauptstadt erahnen lassen. Im Bereich des heutigen Rathauses träfe man auf eine kleinteilige vorstädtische Wohnbebauung, in der Arbeiter der Werften an der Pipervika leben. Ähnlich sähe es aus, wenn man die Stadt nach Osten in Richtung Vaterland, Grønland und Unterlauf des Akerselv verlässt (d. h. den Bereich nördlich des heutigen Zentralbahnhofs). Weil diese Gebiete bei ihrer Bebauung außerhalb der Stadtgrenzen lagen, herrschte kein Zwang zum Bauen in Stein. Deswegen dominierte hier eine einfache Holzbebauung ohne stadtplanerisches Konzept. Damit ist der ganze bebaute Bereich der gut 25.000 Einwohner zählenden Stadt beschrieben.

#### 2.4 Industrieller Aufbruch und Stadtexpansion

Den nächsten Entwicklungsschub erhielt die Stadt durch die um 1850 einsetzende Industrialisierung, in der die Technologien aus England und Kontinentaleuropa zum Einsatz kamen. Zunächst mit Wasserkraft und dann auf Dampfmaschinenbasis entstanden und wuchsen Fabriken. Den Anfang machte die Textilindustrie, später folgte Eisen- und Metallverarbeitung, und ab 1880/90 kam die elektrotechnische Energie hinzu. Als Folge dieser neuen Ökonomie wuchs schon bis 1875 die Bevölkerung in Christiania und den kurz darauf eingemeindeten Vorstädten auf etwa 100.000 Einwohner, bis 1900 auf etwa 230.000 Einwohner an. Dass Christiania zum Ausgangspunkt der Industrialisierung in Norwegen wurde, hat einen einfachen Grund. Als größte Stadt des Landes mit einem vergleichsweise dicht besiedelten landwirtschaftlichen Umland war hier der Markt für Industrieprodukte am größten. Gleichzeitig war in der Hauptstadt hinreichend Investitionskapital verfügbar. Die neuen Industriebetriebe ließen sich entlang des Akerselv nieder, wo schon das protoindustrielle Gewerbe die Wasserkraft als Energiequelle genutzt hatte. Heute kann man entlang des Akerselv die industrielle Keimzelle Norwegens mit ihrer Industriearchitektur erwandern. Am Oberlauf des Flusses (Kjelsåsveien 143) wurde 1986 der Neubau des Norwegischen Technischen Museums eröffnet, in dem auch die Industriegeschichte am Akerselv gezeigt wird.

Mit der Industrialisierung wurde Christiania auch mehr und mehr zu einer Handelsstadt. Der traditionelle Holzexport hatte zwar an Bedeutung verloren, doch für die Industrien mussten die Rohstoff-, Zuliefer- und Absatzmärkte erschlossen werden. Deswegen entstanden zeitgleich auch vermehrt Großhandelsunternehmen, die zusätzliche Arbeitsplätze schufen und Kontorgebäude in der Stadt benötigten. Gleichzeitig wurden die Hafenanlagen erweitert, indem Bjørvika Bispevika ausgebaut und Pivervika (vor dem heutigen Rathaus) dem Hafen zugeschlagen wurde. In diesem Rahmen begann ab 1854 *Akers mekaniske Verksted*, die bis dahin am Akerselv kleinere Maschinen und Pumpen hergestellt hatte, mit der Produktion und Reparatur von Schiffen. 128 Jahre später wurde der Betrieb eingestellt und die ehemaligen Werkstatthallen in den neuen Büro-, Geschäfts-, Freizeit- und Wohnkomplex *Aker Brygge* integriert.

Etwa zeitgleich mit dem Ausbau der Hafen- und Seeverbindungen wurde landseitig die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut. 1854 bestand Norwegens erste Eisenbahnverbindung zwischen Oslo und Eidsvoll. Bezeichnenderweise wurden in Norwegen mit der Bahn zunächst nicht Städte verbunden, sondern ein landwirtschaftlich geprägter Produktions- und Absatzraum erschlossen. In den Folgejahren kamen weitere Strecken hinzu (Drammensbanen 1872, Østfoldbanen 1879, Gjøvikbanen 1900), wodurch die Erreichbarkeit der Hauptstadt weiter verbessert wurde. Christiania wurde bahntechnisch zum Knoten zwischen dem Ausland (Schweden, Dänemark, Deutschland) und dem nationalen Hinterland. Aus städtebaulichen und bahntechnischen Gründen waren bis 1980 das Ostnetz (Østfold, Ostnorwegische Täler, Trondheim) und das Westnetz (Vestfold, Sørland, Hallingdal, Bergen) getrennt. Erst dann wurden die beiden Netze mit einem Tunnel verbunden und neben dem alten Ostbahnhof der neue Zentralbahnhof etabliert. Für Oslo war der Ostbahnhof immer der wichtigere Bahnhof. Als Standort wählte man bewusst einen Ort, der günstig zum Stadtzentrum und zum Hafen an der Bjørvika lag, nämlich die Aufschüttungsflächen unmittelbar östlich der Quadratur am unteren Ende der Karl-Johans-Gate. Das Bahnhofsgebäude Østbanehallen, das um 1880 einen älteren Vorläuferbau ersetzte, wird heute als Markthalle genutzt, die jedoch mit dem neuen Zentralbahnhof verbunden ist.

Mit dem enormen Bevölkerungswachstum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand ein riesiger Wohnungsbedarf. Im Osten der Stadt, rechts und links der Industrieachse am Akerselv, wuchsen Stadtteile mit Mietwohnungsblöcken. Soweit die Gebäude im Stadtgebiet lagen, waren die Häuser aus Stein mit Decken und nichttragenden Wänden aus Holzbalken. Außerhalb des Stadtgebietes und damit außerhalb des Steinbauzwanges entstanden Häuser aus Holz. Der heute bekann-

teste gründerzeitliche Stadtteil mit Mietskasernen ist Grünerløkka östlich des Akerselv. Das Gebiet lag zu Beginn der Industrialisierung vor der Stadt und befand sich im Privateigentum (Hans Grüner). Teile wurden parzelliert und mit Holzhäusern bebaut, von denen es nur noch sehr wenige Reste gibt. Nach der Eingemeindung 1858 wurde der nördliche Teil vom Handelsmann Thorvald Meyer übernommen, der das Gebiet einer geordneten Entwicklung zuführte und vermarktete. Meyer baute Straßen aus, gab Grundstücke für Park, Kirche und Schule an die Kommune und ließ den Rest äußerst dicht bebauen. Nach wenigen Jahren lebten hier 20.000 Menschen, zwar in einem städtisch geordneten Umfeld, doch insgesamt in beengten und schlechten Wohnverhältnissen. Schon in den 1930er-Jahren gab es Vorschläge zur Sanierung des Geländes (zeitgleich mit den Sanierungen im Bereich des heutigen Rathauses), und in den 1970er-Jahren sah die Stadtplanung den flächenhaften Abriss vor. Die erste Teilsanierung weckte jedoch großen Widerstand bei der Bevölkerung, und so wurde eine behutsame Stadterneuerung eingeleitet. Man erhielt die Blockrandbebauung und modernisierte die Gebäude. Grünerløkka mutierte binnen weniger Jahre zu einem äußerst beliebten Stadtteil und wurde gentrifiziert.

Den Gegenpol zu Grünerløkka bildet Homansbyen im Westen der Stadt (Inkognitogata, Oscars Gate), wo sich in der Nachbarschaft des Schlosses ein attraktives Villenquartier für wohlhabende Kaufleute, Industrielle und Staatsbeamte errichten ließ. Auch hier vollzogen sich Planung und Entwicklung des Gebietes in privater Regie. Die Brüder Homann hatten die Fläche 1853 erworben und begannen 1858 mit der Entwicklung eines einheitlichen Gebietes mit individuellen Villen. Die Häuser wurden bis 1862 vom Architekten G. A. Bull entworfen, danach bis 1868 von anderen renommierten Architekten. Dabei hatten sie einem einheitlichen Plan zu folgen, der dem Gebiet trotz aller Individualität eine für die damalige Zeit ungewöhnliche gestalterische Einheitlichkeit gab. Die Prinzipien privater Entwicklung wirkten sich in diesem Falle sehr positiv auf die Stadt aus. Trotz seiner Attraktivität und seines städtebaulichen Wertes drohte dem Gebiet in den 1960er- und 1970er-Jahren mehrfach ein Ende. Geplant waren unter anderem Abrisse zugunsten eines verdichteten Wohnungsbaus sowie zur Schaffung einer Durchgangsstraße. Schließlich wurde der Stadtteil jedoch 1978 unter Denkmalschutz gestellt. In den Folgejahren nahm die Beliebtheit des Stadtteils wieder zu, und zwar sowohl für das Wohnen wie auch für Büros in ungenutzten Villen.

Die beiden genannten Stadtentwicklungen - Grünerløkka und Homansbyen - bilden nur einen kleinen Ausschnitt aus dem enormen Bauprogramm, das die Stadt seit etwa 1850 enorm rasch expandieren ließ. Aber es sind zwei bemerkens- und besuchens-

werte Stadtteile, die einen Einblick in das Christiania des späten 19. Jahrhunderts geben und gleichzeitig die extreme soziale Polarisierung zwischen Oslo-Ost und Oslo-West illustrieren. Obwohl in Luftlinie nur etwa 2 km voneinander entfernt, repräsentieren die Stadtteile vollkommen unterschiedliche soziale Welten - Wohlstand und Geräumigkeit im Westen, Armut und Enge im Osten. Auch in den nachfolgenden Ausbauphasen „weiter draußen“, die durch die Anlage der Straßenbahnen (Pferdebahnen ab 1875, elektrische Bahnen ab 1894) und die Vorstadtbahnen (Holmenkollenbahn, zunächst mit Straßenbahnprofil ab 1899) möglich wurden, blieb das West-Ost-Muster erhalten. Im Westen findet sich die Villenbebauung von Holmenkollen, während im Osten immer neue Arbeiterquartiere bis hin zu den Großsiedlungen der 60er-Jahre entstanden. Und auch die ausländischen Zuwanderer ballen sich heute im Osten, z. B. in Grønland nordöstlich des Hauptbahnhofs.

## 2.5 Sozialdemokratisierung und Wohlfahrtsstaat

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts nahmen die Unstimmigkeiten zwischen Norwegen und Schweden zu, und im Jahre 1905 wurde schließlich die Union mit Schweden aufgelöst. Ein armes, aber nationalbewusstes Land, das mehr und mehr zur fordistischen Industrienation wurde und die Industriegesellschaft politisch gestalten musste, bildete den Rahmen für die Stadtentwicklung der nächsten Jahrzehnte. Einerseits hielten die Industrialisierung und der Zuzug vom Lande in die Stadt an. Andererseits prägten die Arbeiterbewegung und soziale Reformen die gesellschaftliche Entwicklung der ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts.

Der Selbstfindungsprozess der jungen norwegischen Nation markierte sich auch im Bemühen, historische Kontinuitäten ins Mittelalter und die Wikingerzeit aufzuzeigen. In diesem Sinne wurde 1925 Christiania in Oslo umbenannt oder in der norwegischen Lesart rückbenannt. Dazu gehört auch die rückbezügliche ornamentale und skulpturale Ausschmückung moderner Gebäude, wie z. B. des Rathauses.

Städtebaulich schlugen sich die neuen Herausforderungen in umfassenden Wohnungsbauprogrammen nieder, wobei sowohl der Neubau am Stadtrand (auch außerhalb der kommunalen Grenzen) wie auch die Sanierung von Slums und Schlichtwohngebieten angegangen wurden. Mengenmäßig dominierte zwar die Entwicklung am Stadtrand, denn fast das gesamte Bevölkerungswachstum Oslos in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts konzentrierte sich auf die Kragenkommune Akershus, die dann 1948 vollständig eingemeindet wurde. Aber für die Stadtentwicklung waren auch die Sanierung des heutigen Rathausbereiches und der Bau von politischen und kulturellen Gebäuden der Arbeiterschaft

im Bereich Torggata/Youngtorget von Bedeutung. Aufgrund der öffentlichen Armut, der wirtschaftlichen Depression der 30er-Jahre und der Besetzung in den Kriegsjahren zogen sich viele Entwicklungen, die schon um 1920 geplant waren, bis in die 1950er- und frühen 1960er-Jahre hin. Die Sanierung des Bereichs Pipervika/Rathaus ist hierfür ein gutes Beispiel.

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm der Staat mehr und mehr die Verantwortung für das Wohl des Einzelnen in der Gesellschaft. Unter der Führung der *Arbeiderpartiet* wurden die strengen wirtschaftlichen Restriktionen der Kriegsjahre zwar in den 50er-Jahren zurückgenommen, aber durch vielfältige Regulierungen wurde die Wirtschaft weiterhin indirekt gesteuert. In Form von staatlichen Banken und Staatsbetrieben übernahm der Staat vielfach auch unternehmerische Aufgaben. Parallel wurde die norwegische Variante des Wohlfahrtsstaates aufgebaut. Obwohl Norwegen im europäischen Vergleich weiterhin zu den ärmsten Ländern zählte, waren die 50er- und 60er-Jahre von einem stetigen Wirtschafts- und Wohlfahrtswachstum geprägt, das sich wiederum in politischer Stabilität und weitgehender gesellschaftlicher Zufriedenheit ausdrückte.

Im Stadtbild von Oslo schlug sich die Aufbau- und Stabilisierungsphase in vielfältigen Neubauten für staatliche Behörden, staatstragenden Institutionen, Verbände und Hauptsitzen von Staatsbetrieben und Kulturbauten nieder. Im Halbkreis um die City – etwa markiert durch den heutigen teils unterirdischen Henrik-Ibsen-Ring – entstanden die Neubauten der späten 60er- und 70er-Jahre. Es dominierten großmaßstäbige Bauten mit viel Beton und einer geringen Sensibilität gegenüber den gewachsenen Stadtstrukturen (vgl. Exkursionsabschnitt 4). Wenn alle Abriss- und Neubauplanungen realisiert worden wären, sähe Oslo heute erheblich anders aus. Aber Geldmangel und Widerstand aus der Bevölkerung ließ manche großflächige Sanierungen scheitern und erzwang später kleinteiligere stadtverträglichere Lösungen. Die bereits genannten Beispiele Grünerløkka und Homansbyen stehen für ein solches Umdenken.

## 2.6 Deregulierung und Stadtumbau

In den späten 60er- und frühen 70er-Jahren stieß das Wirtschafts- und Gesellschaftsmodell der Nachkriegsjahre an Grenzen. Mit zunehmender Integration der Wirtschaft in internationale Kontexte wurde auch der Wettbewerb schärfer. Norwegens Handelsflotte, die Wertindustrie und auch die verschiedenen energiebasierten Grundstoffindustrien gerieten unter Konkurrenzdruck. Gleichzeitig veränderte sich die Gesellschaft, z. B. durch die Studentenunruhen, Diskussionen über Frauenrechte, und natürlich auch die Friedens- und Umweltbewegung. Die Entwicklungsbedingungen für Wirtschaft und Gesellschaft wandelten sich schnell und brachten

das bisherige Staats- und Wirtschaftssystem in die Defensive. Fast zwei Jahrzehnte lang waren die Einwohnerzahlen von Oslo rückläufig. Die Stadt schrumpfte auf etwa 450.000 Einwohner.

So war Oslo Ende der 70er-Jahre im internationalen Vergleich wenig attraktiv. Einerseits spürte man allerorten staatliche Regulierungen und Normierungen (z. B. bei der restriktiven Vergabe von Schanklizenzen für Restaurants oder der ständigen Präsenz von Polizei in der abendlichen Fußgängerzone). Andererseits fehlte es an einer nach vorne weisenden Vision. Das änderte sich aber grundlegend im Zuge der Deregulierung und Liberalisierung ab 1982, die das Kreditwesen, Steuergesetze, Ladenschlusszeiten, Schanklizenzen u. a. m. betrafte. Die neue politische Orientierung zog einen einzigartigen Konsum-, Gründer- und Bauboom nach sich und begünstigte im Raum Oslo die Transformation zur postindustriellen Dienstleistungsökonomie. Seit Mitte der 80er-Jahre wächst die Einwohnerzahl in Oslo wieder und zwar in einem ähnlichen Tempo wie zur Zeit der Industrialisierung.

Die Deregulierung und Liberalisierung wäre ohne ein neues Staatsverständnis kaum denkbar gewesen. Während der Staat in den Nachkriegsjahrzehnten eher ein distanziertes Verhältnis zur Privatwirtschaft pflegte und eher auf eigenes unternehmerisches Handeln setzte, wurde am Anfang der 80er-Jahre ein eher partnerschaftliches Verhältnis betont. Für die städtische Planung lautet ein Credo nun PPP (public-private-partnership). Im Zuge von Verhandlungsplanungen wurde auf öffentliche Vorgaben öfter verzichtet und stattdessen ein Aushandlungsprozess zwischen öffentlichen und privaten Interessen angestrebt. So entstand eine neue Planungskultur. Mit der Implosion der ökonomischen Blase zu Ende der 80er-Jahre brach zwar das private Engagement kurzfristig vollständig ein, und es zeigten sich die Risiken des privatwirtschaftlichen Engagements, doch inzwischen haben sich die Verhältnisse längst wieder stabilisiert.

Die Transformation Oslos in den letzten 25 Jahren, die aus einer verschlafenen Stadt in der europäischen Peripherie eine international wahrgenommene Metropole machte, hat ihren baulichen Niedergang in einer Vielzahl von Stadtentwicklungsprojekten und einer umfassenden Hebung des Attraktivitäts-, Einkaufs- und Freizeitniveaus im ganzen inneren Bereich gefunden. Den Auftakt der vielen Maßnahmen machte das Vorzeigeprojekt der Yuppiezeit, das *private waterfront-Development* Aker Brygge. Aber dies wäre nur ein isoliertes Projekt geblieben, wenn nicht gleichzeitig erhebliche öffentliche Investitionen in Angriff genommen worden wären. Zu nennen ist die Verlegung der Hauptverkehrsstraßen in Tunnellage und die Verknüpfung der westlichen und östlichen Bahnsysteme im Nah- wie im Fernverkehr. Damit wurde die City einerseits entlastet und andererseits besser erschlossen. Viele

private Aufwertungs- und Neubaumaßnahmen waren die Folge, was man besonders deutlich an der Ausweitung und Differenzierung der Einzelhandels- und Bürostandorte sieht. Hier sind neue Zentren und Passagen entstanden und unter dem Wettbewerbsdruck ist auch die Qualität im Bereich Karl-Johans-Gate wieder besser geworden. Weitere öffentliche Maßnahmen haben zu einer Renaissance

### 3 Exkursionsroute

#### 3.1 Teilabschnitt 1: Schwerpunkt Überblicke/Akershus Festung

Wir beginnen die Exkursion auf der Ostseite der Akershus-Halbinsel beim Astrup Fearnley Museet, um uns einen ersten räumlichen Überblick verschaffen. Der Blick geht nach Osten über die Bjørvika, wo man am gegenüberliegenden Ekeberg die markante viertürmige ehemalige Seemannsschule sieht. Etwas weiter links, an der Einmündung eines kleinen Flusses in die Bjørvika/Bispevika, lag das mittelalterliche Oslo (Gamlebyen). Von unserem Standpunkt ist dieser Platz nur wenige Kilometer entfernt. Da die Strandlinie vor 1000 Jahren etwa 5 m höher als heute lag, waren der Weg von der Festung und die Bucht zum mittelalterlichen Oslo viel weiter als heute.

Die Bucht Bjørvika/Bispevika ist das „traditionelle“ Hafengebiet der Stadt Oslo. Die zentrumsnahen Kaianlagen der Bjørvika dienen jedoch nicht länger als Frachtschiffhafen bzw. Warenumschiagplatz. Hier prägen heute Fährschiffe und im Sommer auch Kreuzfahrtschiffe das Bild. Seit Jahren läuft in Oslo eine Hafendebatte, bei der es um die Frage geht, ob sich der Hafen weiter aus den zentrumsnahen Bereichen zurückziehen soll, um die Flächen für urbane städtische Nutzungen zu gewinnen (vergleichbar der Entwicklung auf Aker Brygge). Bereits in den 80er Jahren wurden die links von uns liegenden markanten Lagergebäude (erbaut 1916-20) in Büros umgewandelt. Zu dieser Diskussion passt auch der Beschluss aus dem Jahre 1999, am innersten Ende der Bjørvika in Bahnhofsnähe ein neues Opernhaus zu bauen. Viele Fragen der Umnutzung sind aber noch offen.

Unmittelbar vor unserem Standort fließt (oder steht) der Verkehr auf einer mehrspurigen Autobahn, die rechter Hand in einen Tunnel führt. Dies ist die Einfahrt zu einem zentralen Verkehrsbauwerk aus der Stadtbauphase der 80er- und 90er-Jahre. Der Festungstunnel ist ein zentraler Teil des mautfinanzierten Straßenausbauprogramms, das den Autoverkehr auf eine weitgehend in Tunnellage geführte Uferautobahn und drei Ringe konzentriert.

Wir gehen nun durch die Myntgata, biegen links in die Kirkegata ein, gehen an Verwaltungsgebäuden des „militärischen Teils“ von Akershus vorbei und biegen dann über einen weitläufigen Platz nach

der Kvadratur-Keimzelle, der *waterfront* am Rathausplatz, dem *Miljøpark* am Akerselv und der Sanierung im Bereich Vaterland/Zentralbahnhof geführt. Ungeachtet mancher Kritik und einigen Fehlern, die bei einem so massiven Umbau nicht ausbleiben, hat sich Oslo im letzten Vierteljahrhundert äußerst attraktiv entwickelt.

rechts ab. Eine Brücke über die Kongensgate führt in die Festung Akershus, wo einige Museen (z. B. die Festung mit Renaissancesaal und das Widerstandsmuseum) auch den touristischen Besuch lohnen. Wir beschränken uns aber auf einen Rundgang durch die Anlage. Dazu wenden wir uns auf dem Festungsgelände zunächst nach links, wo wir dann auf den Bastionen ankommen und einen hervorragenden Blick auf den Oslofjord haben. Die beeindruckende Lage Oslos am innersten Ende des Fjordes wird hier besonders gut deutlich. Wir gehen nun weiter an der Außenseite der Festungsgebäude entlang, einen Weg bergauf durch einen Torbogen und kommen wieder in den Innenbereich. Wir halten uns links und kommen auf die nach Westen orientierten Bastionen. Hier verschaffen wir uns erneut einen umfangreicheren Lageüberblick.

Die Bucht im Vordergrund heißt Pipervika. Das markanteste Gebäude an der Bucht ist das zweitürmige Rathaus, mit dessen Bau der ganze Bereich der ehemaligen Vorstadt und des Hafenuartiers flächensaniert wurde. Hinter dem Rathaus erstreckt sich die heutige City von Oslo, die in etwa durch die Raute Zentralbahnhof - Akershus Festung - Schloss - St. Olavs-Platz begrenzt wird.

Weit oben am Berg erkennen wir die Holmenkollen-Skisprungschanze. Fast bis zu dieser Höhe erstreckt sich die Wohnbebauung von Oslo. Die Entwicklung dieser höher gelegenen Gebiete - im Westen eher bürgerliche Villen, im Osten mehr Etagenwohnungsbau wurde ab Beginn des 20. Jahrhunderts durch den Bau der Vorstadtbahnen ermöglicht. Bis 1948 lagen diese Gebiete aber noch weit vor der Stadt. Erst dann wurde die umgebende Landkommune Aker eingemeindet. Hinter einer Linie, die in etwa durch die Schanze angedeutet wird, beginnt die Nordmarka, ein weitläufiges Wald- und Seengebiet, das heute vor allem der Naherholung dient. Eine planerisch festgelegte „Markagrenze“ trennt potenziellen Siedlungsraum vom Freiraum.

Konzentrieren wir uns zum Schluss wieder auf den Vordergrund. Auf der gegenüberliegenden Seite der Pipervika liegt Aker Brygge, der in den 80er-Jahren entstandene Büro-, Einkaufs-, Wohn- und Freizeitkomplex. Dort wird unsere Exkursion später enden. Markant hebt sich bei Aker Brygge die ehemalige Maschinenhalle von den umgebenden Neubauten ab.

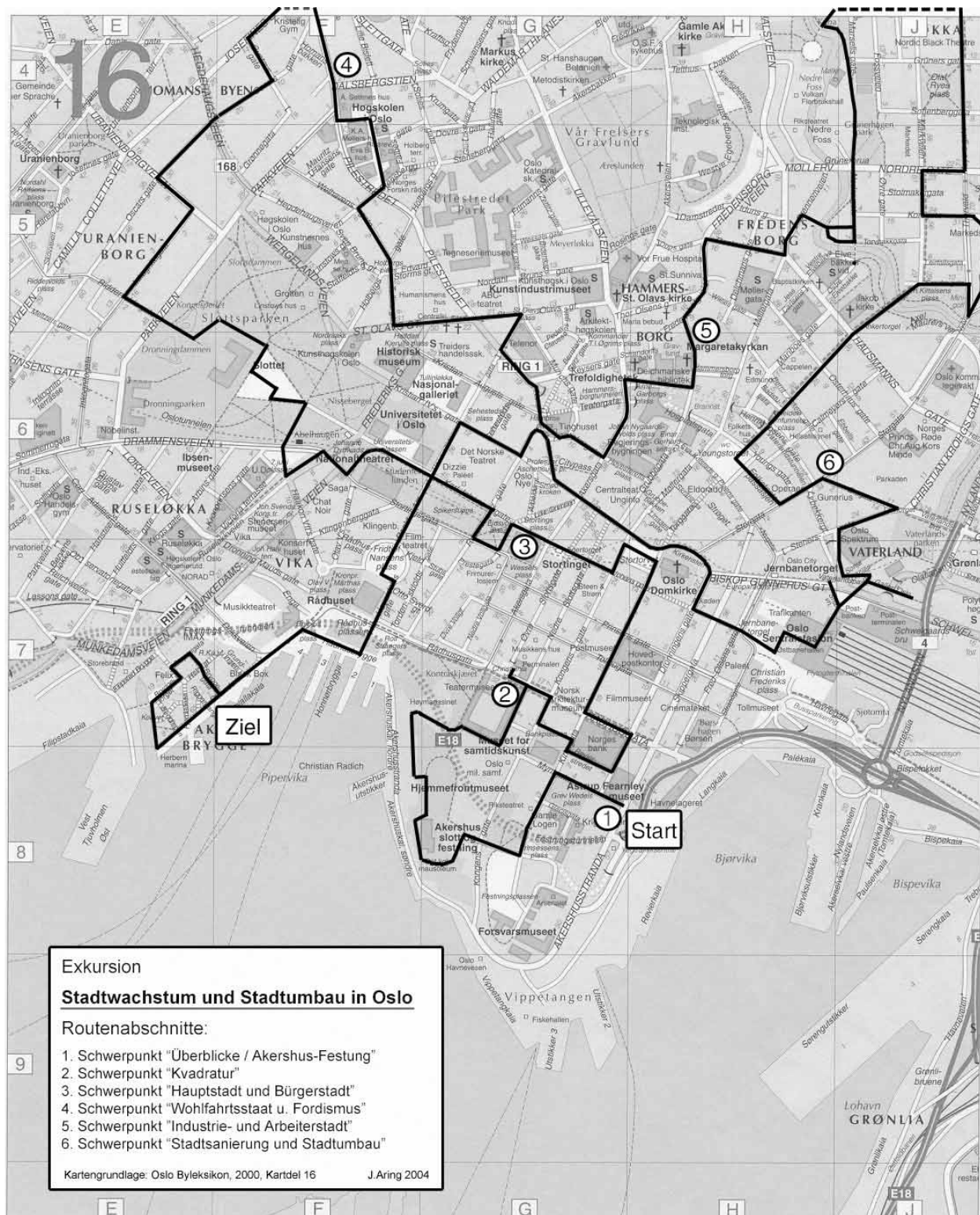


Abb. 2: Karte der Exkursion zum Stadtwachstum und Stadtumbau in Oslo

Wir verlassen nun die Bastion und das Gelände der Festung Akershus über kleinere Wege in Richtung Innenstadt und kommen auf die Rådhusgata, wo wir uns je nach gewähltem „Abstieg“ rechts oder links halten müssen, um zum Christiania Torv zu kommen. Zur Vorbereitung der nächsten Etappe bietet es sich aber an, innerhalb der Festung Akershus das Høymagasinet aufzusuchen. Hier kann ein Stadtmodell besichtigt werden, das

Christiania im 17./18. Jahrhundert zeigt. Die Öffnungszeiten der „Scheune“ sind allerdings im Vergleich zu vielen Museen ziemlich eingeschränkt.

### 3.2 Teilabschnitt 2: Schwerpunkt „Kvadratur“

Unmittelbar nördlich an die Festung Akershus schließt die Stadtgründung des dänischen Königs Christian IV. an, die an ihrem regelmäßigen, schach-



brettförmigen Grundriss im Stadtbild unschwer auszumachen ist. Am heute Christiania Torv genannten Platz befand sich ein Zentrum der Stadt. Hier war zunächst der Marktplatz (der dann 1736 zum heutigen Stortorvet verlegt wurde), hier war ein öffentlicher Brunnen, hier befand sich der Pranger, und am Platz stand eine Kirche und steht noch das erste Rathaus (Nedre Slottsgate 1), an dessen Wand die Jahreszahl 1641 festgehalten ist. Das markanteste Gebäude des Platzes ist jedoch ein zweigeschossiges Ziegelsteingebäude mit Giebelverzierungen aus dem Jahre 1626 (Rådhusgata 19). Dieses Gebäude wird *Garnisjonsykehuset* genannt, weil es zwischenzeitlich als Militärkrankenhaus diente. Mit seinen ein- und zweigeschossigen Gebäuden gibt Christiania Torv einen ganz passablen Eindruck vom kleinstädtischen Charakter Oslos im 17. Jahrhundert. Das moderne Oslo besann sich erst in der Stadtumbauphase der 80er- und 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts wieder auf den Bereich der Kvadratur und den ersten Marktplatz. In den Jahrzehnten zuvor war die Kvadratur eher zu einem düsteren Cityrandbereich geworden und der Christiania Torv stark verkehrsbelastet. In den 90er-Jahren wurde der Bereich saniert und als historisch wertvoller Raum für die Stadt zurückgewonnen. Das Denkmal „Der Handschuh von Christian IV.“ wurde 1997 errichtet. Es erinnert an die Gründung Christianias im Jahre 1624 und das persönliche Engagement des Königs, dem der Satz „Hier soll die Stadt liegen“ zugeschrieben wird.

Wir folgen der Rådhusgata stadtauswärts und biegen an der Kongens Gate rechts ein. Hier passieren wir ein Gebäude von 1640 (Kongens Gate 1), das später als Waisenhaus genutzt wurde. Nach wenigen Metern biegen wir links ein und queren den Bankplassen, an dem wir das erste Gebäude der Norwegischen Staatsbank (Bankplassen 3, von 1828), den repräsentativen Erweiterungsbau (Bankplassen 4, erbaut 1899-1906), und den modernen Neubau (eingeweiht 1986) finden. Norges Bank hatte ursprünglich seinen Hauptsitz in Trondheim. Die ersten Gebäude in Oslo beherbergten nur Filialen. Erst 1897 wurde der Hauptsitz nach Oslo verlegt. Am Bankplassen befindet sich auch das traditionsreiche Engebret Café (gegründet 1857).

Wir gehen nun weiter um den modernen Block der Norwegischen Bank durch die Revierstredet und dann links in die Dronningens Gate, und kommen so wieder auf die Rådhusgata, der wir wieder stadteinwärts folgen. Auf der nun rechten Straßenseite passieren wir zwei alte Hofkomplexe. Das rote Gebäude Garmannsgården (Rådhusgata 7) war der Hofkomplex eines wohlhabenden Landkommissars, der das Haus 1647 übernahm und umbaute. Später diente es auch als Rathaus. Ein weiteres interessantes Objekt aus der Gründungszeit ist der Stattholdergården (Ecke Rådhusgata/Kirkegate). Über die Kirkegate gehen wir nun weiter stad-

einwärts. Wir kommen durch den Bereich der Kvadratur, der gegen Ende des 19. Jahrhunderts und im 20. Jahrhundert fast durchgehend neu und damit viel höher bebaut wurde. So hat das Stadtquartier im Vergleich zur Gründungszeit einen baulich viel dichteren Charakter bekommen. An vielen Tagen des Jahres, wenn die Sonne niedrig steht und Regen und Wind durch die schnurgeraden Straßen pfeifen, macht das Quartier einen ziemlich ungemütlichen Eindruck. Wohl auch deshalb ist es im Laufe der Jahre zu einer City-Randlage geworden. Erst durch die Entlastung vom Straßenverkehr dank der Tunnelführung der E18 und der städtebaulichen Aufwertungsaktivitäten in den späten 80er- und 90er-Jahren wurde das Gebiet wieder attraktiver.

Im Bereich der Domkirke treffen wir auf die Karl-Johans-Gate, die hier ursprünglich anders hieß und den nördlichen Rand der Kvadratur markiert. Blicken wir nach rechts, die Straße hinunter, so sehen wir am Ende die *Østbanehallen*, das ehemalige Bahnhofsgebäude für die östlichen Bahnen (erbaut 1882). Zur Zeit der Stadtgründung konnte man bei diesem Blick noch aufs Wasser der Bjørvika schauen. Wo heute der Bahnhof liegt, war früher Meer. Die Flächen wurden erst später aufgeschüttet. Östlich der Kvadratur findet sich eine Straße mit dem Namen Strandgate. Dieser Name hatte durchaus einmal seine Berechtigung. Hier im innersten Bereich der Bjørvika gingen die Handelsschiffe vor Anker, die vor allem im Holzexport tätig waren.

Wir kreuzen nun die Karl-Johans-Gate und machen einen Abstecher zur Domkirke und zum Stortor. Trotz der Bestimmungen zum Brandschutz (Steinhauszwang und relativ breite, rechtwinklige Straßen) war die Stadt im 17. Jahrhundert nicht vor Bränden gefeit, aber sie waren nicht mehr ganz so verheerend. Nach einem großen Stadtbrand 1686 wurde beschlossen, die Kirche am Christiania Torv und einige weitere Gebäude unmittelbar vor den Festungsmauern von Akershus nicht wieder aufzubauen. Stattdessen zog man einem kleinen Bereich nördlich der Stadtwälle in das Stadtgebiet ein und verlagerte dorthin den Markt (Stortorvet) und die Hauptkirche des seit dem frühen Mittelalter bestehenden Osloer Bistums. 1697 wurde die neue Domkirke eingeweiht, die verglichen mit den großen Domen, Münstern und Stadtkirchen in Mitteleuropa klein und unauffällig ist. In gewisser Weise repräsentiert dieser Bau recht gut die bescheidenen finanziellen Mittel, die in Norwegen zu Beginn des 18. Jahrhunderts für öffentliche Bauprojekte zur Verfügung standen. Vor dem Dom befindet sich der Stortorv, der sowohl in seiner Funktion als Marktplatz wie im Hinblick auf sein städtebauliches Erscheinungsbild absolut unspektakulär ist. Trotzdem gehört ein Abstecher auf den Stortorv zum Kernprogramm eines Rundgangs durch das historische Oslo, weil hier seit 1880 ein Denkmal des Stadtgründers steht, an dem Generationen von Schülern lernen mussten, wer die Stadt auf welche Wei-

se gegründet hat. Unmittelbar nördlich des Stortorget verläuft eine Straße mit Namen Grensen, denn hier befand sich für lange Zeit die Stadtgrenze. Noch um 1840 gab es nördlich des Marktplatzes nur eine Häuserreihe, und dahinter war man schon im Grünen.

Wir kehren zurück auf die Karl-Johans-Gate, wenden uns nach rechts, und folgen der leicht aufwärts führenden Straße. Am höchsten Punkt (Egertorget) verändert die Straße geringfügig die Richtung und ganz extrem ihren Charakter. Hier kommen wir in den Bereich der hauptstadtbedingten Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts.

### 3.3 Teilabschnitt 3: Schwerpunkt „Hauptstadt und Bürgerstadt“

Der Blick vom Egertorget nach Westen zählt zu den beliebtesten Postkartenmotiven in Oslo. Mit der westlichen Karl-Johans-Gate haben wir die wichtigste stadtprägende Achse vor uns. Hier finden sich die Schlüsselgebäude der norwegischen Staatswerdung im 19. Jahrhundert, das Parlament (Storting), die erste Universität Norwegens, das Nationaltheater, die Nationalgalerie (in einer Querstraße) und das Königsschloss. Den Rahmen für diese zentralen Gebäude bilden repräsentative Bürger- und Geschäftshäuser sowie Parks. Die städtebauliche Wirkung der Achse wird durch die Topographie unterstrichen. Vom Egertorget verläuft die Karl-Johans-Gate zunächst abwärts, um dann wieder anzusteigen. So wird das die Achse abschließende Schloss besonders hervorgehoben. Für die Wirkung ist die Standortwahl bedeutender als die Architektur selbst. Aber nicht nur städtebaulich sondern auch im Gebrauch ist die westliche Karl-Johans-Gate von besonderer Bedeutung. Mit den rot-weiß-blauen Nationalfahnen geschmückt dient sie als Paraderaum an nationalen Festtagen (wie dem Nationalfeiertag 17. Mai) oder bei Ehrungen (wie z. B. bei der Friedensnobelpreisverleihung im Dezember).

Wir gehen nun weiter über die Karl-Johans-Gate zum Eingangsbereich des Parlamentsgebäudes (Storting), das auf seiner Schauseite ebenfalls die Hanglage zur städtebaulichen Hervorhebung ausnutzt. Das mit gelbem Ziegelstein verblendete Gebäude wurde 1861-1866 erbaut. Zuvor hatte das Parlament kein eigenes Gebäude und musste als Gast an anderen Orten logieren, u. a. einige Jahre im Festsaal der Universität. Angesichts des zentralistischen Staatsaufbaus in Oslo hat das nationale Parlament einen entscheidenden Einfluss auf die Investitionen und damit die Entwicklung in den Regionen. Damit der Blick für das Land und die Peripherie nicht verloren geht, sitzen die Abgeordneten nicht nach Parteien gruppiert sondern nach Regionen. Durch diese Sitzordnung sind die Regionen im Parlament implizit mit vertreten. Überparteiliche regionale Gruppenbildungen sind bei Abstimmungen mit regionalen Wirkungen durchaus üblich.

Vom Eingangsbereich des Stortinggebäudes schaut man auf den Eidsvoll Plass, der nach dem Ort benannt ist, an dem 1814 das norwegische Grundgesetz erarbeitet wurde. Wir gehen an der Südseite des Platzes entlang und kommen über die Rosenkrantz-Gate zurück zur Karl-Johans-Gate, der wir weiter in Richtung Schloss folgen. Auf der rechten Seite liegen bürgerliche Wohnhäuser und Geschäftshäuser. Besondere Aufmerksamkeit verdient das Grandhotel, das im ausgehenden 19. Jahrhundert ein wichtiger Treffplatz der norwegischen Künstlerelite (u. a. Ibsen und Munch) war. In einem großen Wandgemälde aus den 30er-Jahren wird an diese Historie erinnert. Beachtenswert in diesem Bereich der Karl-Johans-Gate ist auch das Geschäftszentrum Paleet, das Ende der 80er-Jahre mit rekonstruierten Fassaden neu entstand. Wir werden in einem späteren Teil der Exkursion hier noch einmal vorbeikommen und den Bereich unter dem Blickwinkel des jüngsten Stadtumbaus betrachten.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Prachtstraße setzt sich der Park des Eidvoll Plass fort. Die in den 50er-Jahren eingebauten Spiegelteiche werden inzwischen im Winter als beleuchtete Eislaufflächen benutzt und dienen so der Belebung der Innenstadt. Mit der Roald-Amundsens-Gate/Universitetsgate kreuzen wir eine weitere interessante Blickachse, die durch den Bau des Rathauses entstand. Auf diese Achse und das Rathaus werden wir ebenfalls später zurückkommen. Weiter geht es über die Karl-Johans-Gate vorbei am Nationaltheater (eröffnet 1899), in dessen Fries die Namen der drei großen Nationaldichter Björnson, Holberg und Ibsen verewigt sind. Gegenüber liegt das im klassizistischen Stil 1841-1851 erbaute Hauptgebäude der Universität (erbaut 1841-1851). Die alten Universitätsgebäude mit der später hinzugefügten Aula, die mit einem großen Wandgemälde von Edvard Munch ausgeschmückt wurden, dienen heute der juristischen Fakultät sowie Repräsentations- und Festzwecken. Eine neue heutige Universität wurde seit den 30er-Jahren als Campus „Blindern“ einige Kilometer nördlich des Zentrums entwickelt.

Nun biegen wir links ab und queren den Platz zwischen der Rückseite des Theaters und dem Eingang zur T-Bahn-Station „Nationalteatret“. Wir kreuzen die Stortingsgata und halten uns rechts in Richtung Drammensveien. Wir biegen in die zweite Straße links ein, den Ruseløkkveien. Nach wenigen Metern geht es rechts eine Treppe hoch, und man kommt auf den Platz des 7. Juni, der nach dem Datum der Unionsauflösung mit Schweden (7. 6. 1905) benannt ist. Zurück über die Treppe schaut man durch die Håkon-VII.-Gate, die im 20. Jahrhundert im Kontext mit der Sanierung des Quartiers Pipervika und des Rathausbaus angelegt wurde. Dabei entstand eine neue Sichtachse zwischen dem Schloss und der Festung Akershus.

Auf dem Platz des 7. Juni findet sich eine Statue des Königs Håkon VII., des ersten norwegischen Königs nach der Unionsauflösung mit Schweden. Da es nach der langen Phase der Abhängigkeit von Dänemark und Schweden keinen norwegischen Adel mehr gab, wurde ein dänischer Prinz auf den norwegischen Thron gerufen. Er nahm den Namen Håkon VII. an, um die neue Nation in eine historische Kontinuität zu stellen. Der Namensvorgänger Håkon VI. war der letzte König Norwegens im Mittelalter und starb 1380. Obwohl der aus dem Ausland stammende neue König Zeit seines Lebens kein richtiges Norwegisch sprach sondern Dänisch, hat er enorm viel zur nationalen Identitätsbildung beigetragen. Größtes Ansehen erwarb er sich im Zweiten Weltkrieg, als er im Gegensatz zum damaligen dänischen König sich nicht den deutschen Besatzern unterwarf, sondern nach England ins Exil flüchtete und dort zum Symbol eines freien Norwegens wurde. Das Denkmal auf dem Platz erinnert an die Rückkehr des Königs 1945 ins befreite Norwegen. Die Statue bildet den König in der Haltung ab, in der er vorn auf dem Schiff stehend in den Hafen von Oslo einlief und dort mit Begeisterung empfangen wurde.

Wir queren nun den Drammensveien, gehen durch den Park zurück zur Zentralachse und wenden uns dem Schloss zu. Auf der Anhöhe mit Blick auf die Stadt findet sich das Reiterstandbild des Unionskönigs Karl-Johan, auf dessen Wunsch oder Anweisung es überhaupt zu einem Schlossbau in Oslo kam und der auch entscheidend Einfluss auf den Standort nahm. Das Schloss wurde in den Jahren 1825-1848 im Empirestil erbaut. Aus Geldmangel zog sich der Bau lange hin und fiel letztlich deutlich kleiner aus als ursprünglich geplant. Der erste König, der das Schloss nutzte, war der Unionskönig Oscar I., Nachfolger von König Karl-Johan. Dauerhafter Wohnsitz des Königs wurde das Schloss erst nach der Unionsauflösung 1905. Wie die Karl-Johans-Gate hat auch das Schloss eine besondere symbolische Bedeutung. Vom Balkon des Schlosses beobachtet die Königsfamilie jedes Jahr den Festumzug zum 17. Mai. Vor dem Schloss zeigten die Norweger 1991 ihre Trauer nach dem Tod von König Olav V., indem sie tausende Kerzen und Blumen im Schnee des Schlossplatzes aufstellten. Damals waren sie über sich selbst erstaunt ob ihres „katholischen Verhaltens“ im nüchternen nordischen Staatsprotestantismus. Auf dem Balkon zeigte sich nach der Beerdigung auch der neue König Harald und Tausende sangen spontan die Nationalhymne „*Ja, vi elsker dette landet*“ („Ja, wir lieben dieses Land“). Wie Deutschland und Italien zählt Norwegen zu den verspäteten Nationen des 19. Jahrhunderts. Angesichts seiner geringen Größe musste es aber weniger aggressive Formen finden, um sein Bedürfnis nach Nationalismus zu befriedigen. Das macht den norwegischen Nationalismus und die Selbstzufriedenheit der Norweger erträg-

lich, wenn nicht gar liebenswert.

Am Schloss mit seinen Wachen geht es nun rechts vorbei. Durch den Schlosspark kommt man zu den bürgerlichen Wohnbereichen, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelt wurden. In Uranienborg und Homansbyen finden wir eine vielseitige Villenarchitektur, deren Attraktivität für Wohnen oder Büronutzung hoch ist. Wir queren den Parkveien, gehen in die Riddervolds Gate und biegen rechts in die Incognitogata ein. Am Ende biegen wir links in den Hegdehaugsveien ein und dann wieder rechts in die Josefines Gate. Am Ende der Straße sehen wir das Bislett Stadion, das über Jahrzehnte für Sommer- und Wintersportwettkämpfe genutzt wurde. Seit 1988 ist das Stadion jedoch außer Betrieb. Vor dem Stadion wenden wir uns rechts auf die Pilestredet und gehen wieder stadteinwärts.

### 3.4 Teilabschnitt 4: Schwerpunkt „Wohlfahrtsstaat und Fordismus nach 1950“

Wir kommen nun in einen City-Randbereich, der wesentlich im 19. Jahrhundert bebaut, aber in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entscheidend ergänzt und überformt wurde. Hier stehen viele größere Gebäude, in denen sich der Wohlfahrtsstaat und die Führungsebene der fordistischen Industriegesellschaft manifestiert haben. Man stößt beim Rundgang auf Regierungsstellen, leitende und nachgeordnete Behörden, Verwaltungen von Staatsbetrieben, öffentliche Wohnungsbaugesellschaften, Interessenverbände und einige große Hotels. Angesichts des Erscheinungsbildes vieler Gebäude könnte man diesen City-Randbereich auch als „Betonring“ bezeichnen.

Dabei ist der Begriff „Ring“ allerdings etwas irreführend, weil man dabei an eine große Erschließungsstraße denkt. Einen solchen nördlichen City-Rand-Ring hat es in Oslo bis in die jüngste Vergangenheit nicht gegeben, weil es keine zu schleifenden Befestigungsanlagen gab. Vielmehr ist die Stadt vom Zentrum aus tortenstückartig entwickelt worden und die Querverbindungen zwischen den Quartieren sind eher zufälliger und nachgeordneter Natur. Erst mit den Straßenausbaumaßnahmen um 1990 entstand mit den Henrik-Ibsen-Ring (= Ring 1) ein nördlicher Innenstadtring, der allerdings zu großen Teilen in Tunneln geführt wird. Insgesamt macht der nördliche City-Randbereich mit seiner funktionalen Mischung aus Verwaltung, einfachem Wohnen und neuen Verkehrsbauwerken einen ausgesprochen unstrukturierten und oft unwirtlichen Eindruck. Obwohl unmittelbar an die Laufmeilen der Touristen angrenzend, verirrt sich hierhin nur selten ein Besucher.

Wir folgen der Pilestredet stadteinwärts und treffen nach kurzer Strecke links auf den Neubaukomplex „*Høgskolen i Oslo*“. Dabei handelt es sich um eine Fachhochschule mit berufsorientierten Studiengän-

gen, z. B. Gesundheitswesen, Krankenpflege, Lehrerausbildung, Journalistik, Bibliothekswesen und Kommunalverwaltung. Bis in die 1980er-Jahre befand sich auf dem Gelände *Frydenlunds Bryggeri*, eine der bekannten Brauereien Oslos. Im Zuge der Standortkonversion wurde ein Teil der alten Brauereigebäude bewahrt und in den Neubaukomplex integriert.

Es geht nun in den Komplex hinein, und wir folgen der Mittelachse abwärts in Richtung Stadt. Am unteren Ende erreicht man die Stensberggata, der man rechts folgt, wobei man wieder die Pilestredet quert. An der Wellhavens Gate geht es links ab in Richtung Hollbergs Plass und dann weiter durch die Tullins Gate bis zur St. Olavs-Gate, wo sich ein kleiner Platz auftut. Das Quartier wird überragt vom SAS-Hotel, das 1975 unter dem Namen Scandinavia Hotel als Norwegens größtes Hotel mit 967 Betten eröffnet wurde. Nach dem Architekturwettbewerb 1969 kam es zu öffentlichen Diskussionen über die städtebaulichen Auswirkungen des Hochhauses. Angesichts der Nähe zum Schloss und der kleinteiligen Baustruktur in der Umgebung wurde die Höhe dann auf die gebauten 21 Etagen reduziert. Trotzdem sprengt das Objekt, das mit seinen Sockelgebäuden einen ganzen Block einnimmt, die bis dahin kleinteiligen Dimensionen des Quartiers.

Der St. Olavs-Gate folgen wir nun links und treffen auf die typischen City-Randbereichsstrukturen mit Bürogebäuden, kleinen Geschäften in den Erdgeschosszonen und auch einigen der vielen Freikirchen, auf die Hans Magnus Enzensberger in seinem Essay „Norwegische Anachronismen“ pointiert eingegangen ist. An der Kreuzung der Pilestredet treffen wir auf den öffentlichen Administrationskomplex St. Olavs Kvartalet, der das Wahrnehmungsbild vom Betonring eindrucksvoll bestätigt. Wir gehen an dem Komplex entlang bis zu seiner Nordspitze und kommen auf den kleinen St. Olavs Plass. Hier ergeben sich verschiedene interessante Blickachsen. Aufwärts nach Nordosten und Nordwesten zeichnet sich der Übergang zu den anschließenden Wohnquartieren ab. Abwärts nach Süden blickt man auf das Rathaus. Der Versuch, das Rathaus wie das Schloss in eine markante Blickachse zu stellen, ist offensichtlich. Allerdings ist die Wirkung nicht so beeindruckend.

Vom St. Olavs-Plass führt der Weg nun abwärts zwischen den Administrationsgebäuden hindurch. Am Pilestredet wechseln wir noch die Straßenseite und halten uns dann links Richtung Tunnel. An dieser Stelle wird die Wirkung der Straßenbaumaßnahmen der 90er-Jahre besonders gut deutlich. Einerseits entstand ein nördlicher Cityrandring, andererseits sind aber gerade die Einfahrtbereiche zu den Tunnelabschnitten extrem unwirtlich.

Vor dem Tunnel biegen wir nun rechts in eine kleine Fußgängerstraße ein und kommen dann auf den Hambros Plass, einen typischen Platz des City-

Randbereiches. Hier fällt das wuchtige Gebäude „Oslo Tinghus“ auf, das in den Jahren 1992-1994 entstand. Das Gebäude beherbergt Gerichtssäle und Justizverwaltungen sowie einen Trauungssaal. Der Kontrast am Hambross Plass zwischen den kleinteiligen älteren Gebäuden und dem Neubau des Tinghuset ist gewaltig, markiert aber ganz plastisch den aktuellen Modernisierungsprozess in den Randbereichen der City.

Durch die Apotekergata geht es nun zur Akersgata, wo wir links abbiegen und zum Komplex „Regjeringkvaratalet“ kommen, in dem die meisten norwegischen Ministerien lokalisiert sind. Der Gesamtkomplex entstand in fünf Bauabschnitten von 1958 bis 1996 und stellt so ein Ensemble mit vier Jahrzehnten Architekturgeschichte dar (R1 1958 / R2 1970 / R3 1978 / R4 1988 / R5 1996). Zu den markantesten Objekten im Regierungsviertel zählt aus dem zweiten Bauabschnitt der 1970 erbaute Y-Block, ein teilweise aufgeständertes viergeschossiges Gebäude mit strenger vertikaler Fassadengliederung. Typisch für die Architektur bei öffentlichen Gebäuden dieser Zeit ist die funktionale Trennung der Auto- und Fußgängerebene, der Beton als dominierendes Baumaterial und der großflächige moderne Wandschmuck (hier entworfen von Pablo Picasso).

Nördlich des Y-Blockes biegen wir noch vor der Kirche nach rechts ab und gehen eine Treppe hoch und dann zwischen Y-Block und Deichmannscher Bibliothek hindurch. Sie ist die bekannteste öffentliche Bibliothek Oslos, die schon 1785 als Stiftung entstand. Das Gebäude stammt aus den 1930er-Jahren.

In der Gubbegata biegen wir links ab und verlassen zunächst den City-Randbereich mit seiner heterogenen Struktur und den vielfältigen Gebäuden aus der Hochzeit des Fordismus und des Wohlfahrtsstaates, zu der auch das äußerst schlichte Obos-Gebäude (Osloer Wohnungsbaugesellschaft) zählt, das wir hier passieren. Auf kurze Distanz verändert sich nun der Eindruck von der Stadt, weil wir in den Bereich der industriellen Keimzelle der Stadt und der (ehemaligen) Arbeiterquartiere vorstoßen.

### 3.5 Teilabschnitt 5: Schwerpunkt „Industrie- und Arbeiterstadt“

Entlang des Flusses Akerselv entstanden im 19. Jahrhundert viele Industriebetriebe. In unmittelbarer Nähe des Flusses wuchsen rechts und links die Arbeiterquartiere hervor, so z. B. in Fredensborg und Grünerløkka.

Wir gehen nun zunächst zügig durch Fredensborg. Dazu folgen wir der Gubbebgate bis zum Fredensborgveien, folgen diesem abwärts und biegen rechts in die Rosteds Gate ein. An der Hausmannsgate geht es kurz nach links und dann sofort wieder rechts in den Brenneriveien, an dem Mitte des 19. Jahrhunderts verschiedene Industriebetriebe la-

gen, u. a. Baumwollweberei, Maschinenbau und Brauerei. Vom Brenneriveien führt ein kleiner Weg nach rechts hinunter zum Akerselv. Es geht über eine Fußgängerbrücke an ehemaligen Industriegebäuden vorbei, die heute für Kulturzwecke, Büros und Ausstellungen genutzt werden. Die dem Verlauf des Flusses angepassten Industriegebäude wurden 1899 fertiggestellt und in den letzten Jahren für neue Nutzungen hergerichtet und renoviert. Der Akerselv und seine Umgebung machen heute einen angenehmen Eindruck. Am Ufer kann man herrlich in Ruhe spazieren, im Fluss lassen sich wieder Fische fangen, und am Oberlauf gibt es Badeplätze. Das war zu Zeiten der Industrialisierung ganz anders. Binnen weniger Jahrzehnte wurde ab etwa 1850 aus einem sauberen Lachsfluss eine industrielle Abwasserklöake, die den Fischen keinen Lebensraum mehr ließ. Erst seit Ende der 1970er Jahre konnte die Wasserqualität durch den Bau von Kläranlagen und eine Reduktion der Verschmutzungen sukzessive verbessert werden. Ab den 1980er Jahren setzte man wieder Fische in den Fluss ein. Aber noch von 1987 bis 1990 wurden 50 Gifteinträge in den Akerselv gezählt, und 1990 starben nach einer Schwefelsäureverunreinigung alle Fische im Fluss. Der ökologische Durchbruch für den Akerselv kam erst zu Beginn der 1990er-Jahre mit der Einrichtung eines Umweltparks (*Akerselv Miljøpark*). Zum Umweltpark zählt ein 200-600 m breiter Streifen entlang des Flusses. Im Zusammenspiel von Behörden, Umweltorganisationen und Betrieben wurde die ökologische Qualität und der Erholungswert massiv verbessert. So konnte das ganze Areal zu einem viele Kilometer langen Flusspark ausgebaut werden.

Es geht nun flussaufwärts unter der Grünerbrua hindurch. Der Flussabschnitt oberhalb der Brücke nennt sich Nedre Foss, d. h. Unterer Wasserfall. Hier entstand schon vor Jahrhunderten eine erste Sägemühle, die die Wasserkraft ausnutzte. Insgesamt hat es am Fluss um 1820 insgesamt 24 solcher Anlagen gegeben. Nach 1850 wurde eine Sägemühle nach der anderen aufgegeben, und moderne Industrien nahmen den Platz ein. Dazu zählt z. B. der Industriebetrieb „*Vulkan Jernstøberi og Mekaniske Verksted*“ (1873), an dessen ehemaligem Standort auf der anderen Seite des Flusses ein Gebäude für Konzerte, Ausstellungen und Theater entstand. Etwas weiter flussaufwärts, unmittelbar vor der úmot-Hängebrücke finden sich die Gebäude der ehemaligen Segeltuchfabrik (1856). *Christiania Seildugsfabrikk* zählte um die Wende zum 20. Jahrhundert mit etwa 1.000 Beschäftigten zu den größten Industriebetrieben der Stadt. Lange Zeit war die Fabrik nach dem Schloss das zweitgrößte Gebäude der Stadt. Mit dem endgültigen Niedergang der gewerbsmäßigen Segelschiffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Nachfrage nach Segeltuch zurück, sodass in den 1960er-Jahren die Segeltuchfabrik ihren Betrieb einstellen

musste. Mit der Kunsthochschule, die 2003 in einen Neubau neben der alten Fabrik eingezogen ist, hat die postindustrielle Umstrukturierung des Akerselv-Bandes einen weiteren Impuls erhalten.

Von den umfangreichen Resten der Industrieachse Akerselv haben wir auf dieser Exkursion nur einen kleinen exemplarischen Teil gesehen. Man kann den Fluss viele Kilometer aufwärts wandern und sich so einen umfassenden Einblick verschaffen. Wir verlassen hier aber den Fluss und wenden uns dem ehemaligen Industriearbeiterstadtteil Grünerløkka zu. Die Geschichte dieses Quartiers wurde bereits im allgemeinen Teil des Exkursionsführers ausführlich beschrieben, sodass nachfolgend nur eine kurze Wegbeschreibung gegeben wird, die uns einen Eindruck von den ehemaligen Wohnverhältnissen der Industriearbeiter und der Gentrifizierung der letzten Jahrzehnte vermittelt. In Grünerløkka gehen wir zunächst bis zur Hauptstraße, der Thorvald-Meyers-Gate. Im Grunde können wir dieser Straße nun nach rechts stadteinwärts folgen, aber man kann auch um einige Blöcke gehen. An der Kreuzung Thorvald-Meyers-Gate/Nedre Gate können wir links in einen Blockinnenbereich einbiegen. Hier kommen wir auf das Gelände der ehemaligen Brauerei *Schou*, die 1981 nach verschiedenen Fusionen aufgegeben wurde. Das Gelände wurde dann 1982 bis 1988 für Büro- und Ausbildungsnutzungen umstrukturiert. Dabei wurde teils neugebaut und teils die alte Bausubstanz umgenutzt. Wir verlassen das Brauereigelände am Südtor durch das ehemalige Haupttor, gehen einige Meter nach rechts die Thorvalds-Meyers-Gate aufwärts und biegen dann links in die Søndre Gate ein. Auf der Anker Brua queren wir den Akerselv und verlassen Grünerløkka.

Damit ist jedoch der Schwerpunkt „Industrie- und Arbeiterstadt“ noch nicht abgeschlossen. Wir gehen nun nämlich nun geradewegs über die Torggata zunächst zum Arbeidersamfunnets Plass und dann weiter zum Youngstorget. In diesem Bereich der Stadt hat sich das politische und kulturelle Zentrum der Osloer Arbeiterklasse herausgebildet hat. In gewisser Weise findet man hier die dritte politische Achse der Stadt – neben der der Karl-Johans-Gate, an der sich der Staat aufgestellt hat, und dem Bereich Fridjof-Nansens-Plass und Roald-Amundsens-Gate, an dem sich die Kommune in Szene gesetzt hat.

Am Arbeidersamfunnets Plass findet sich das Samfunnshuset (Haus der Gesellschaft), das man heute schnell als schlichtes Allerweltsobjekt übersieht. Als es von 1934 bis 1941 für die Osloer Arbeiterschaft erbaut wurde, zählte es zu den modernsten und funktionalistischen Gebäuden in der Stadt. Anders als beim etwa zeitgleich konzipierten Rathaus wurden hier keine nationalromantischen Elemente integriert und keine Ornamentik zugelassen. Das Samfunnshuset ist purer Funktionalismus im Geiste Le Corbusiers. Es beherbergte einen Ver-

anstellungssaal, Besprechungsräume und ein Kino. Um diesen Kern sind Büros, Geschäfte und Lokale gruppiert. Inzwischen ist die Zeit über das Kulturobjekt Samfunnshuset hinweggegangen. Es passt nicht zum Postfordismus. So wurde das Gebäude 1997 von Oslo Arbeidersamfunn verkauft und zu einem gewöhnlichen Büro- und Geschäftsgebäude. Der Youngstorget wird auch als das „Wohnzimmer“ der Arbeiterklasse bezeichnet. Hier hatte die norwegische Arbeiterpartei (Arbeiderpartiet) ihre Büros, die Zeitung der Arbeiterschaft (Arbeiderbladet) bis 1989 ihre Redaktion, die Gewerkschaften (Landsorganisasjon) ihren Hauptsitz, und hier befand sich bis 1959 das Volkstheater (Folketeatret), das nicht als Volksbühne sondern ursprünglich als linke Alternative zum bürgerlichen Nationaltheater zu sehen ist. Dominiert wird der Youngstorget durch das Folketeatret-Bygningen, in dem das Theater (heute die Oper), Büros und Geschäfte untergebracht sind. Ursprünglich war im obersten Geschoss auch eine alkoholfreie Bar untergebracht, die sicherlich auch als ideologisches Symbol gedacht war. Das Volkstheater-Gebäude wurde Ende der 1930er-Jahren entworfen und 1958-1962 erbaut. Seine politische und kulturelle Bedeutung für die Arbeiterklasse hat der Youngstorget jedoch spätestens in den 80er-Jahren verloren. Die neo-liberale Wende, mit der auch in Norwegen der Übergang vom Fordismus zum Postfordismus politisch flankiert wurde, hat in Oslo einen strukturellen Umbruch eingeleitet, auf den im letzten Exkursionsabschnitt noch mehrfach hingewiesen wird.

Wir verlassen den Youngstorget durch die Passage im Volkstheater-Gebäude und gehen auf der Storgata nach links und biegen kurz darauf rechts in die Brugata ein.

### 3.6 Teilabschnitt 6: Schwerpunkt „Stadt-sanierung und Stadtumbau“

Im letzten Teil der Exkursion geht es wieder in die City. Während zum Beginn der Exkursion der Schwerpunkt aber auf den frühen Phasen der Stadtentwicklung lag, steht nun der Stadtumbau im Fokus. Eine Kehrseite eines raschen Stadtwachstums sind städtebaulich ungeordnete Gebiete, wenn nicht gar Slums. Ein Ergebnis des wirtschaftlichen Strukturwandels sind dysfunktionale, untergenutzte Räume. Beides hat in Oslo an vielen Punkten zu Stadt-sanierungs- und Umbaumaßnahmen geführt. Das begann bereits in den 1930er-Jahren im Bereich des heutigen Rathauses. Es prägte jedoch vor allem die Entwicklung der 1980er- und 1990er-Jahre. Aker Brygge und Vaterland sind davon nur die bekanntesten Beispiele.

In diesen Sanierungsbereich Vaterland führt nun die Exkursionsroute. Der Name des Stadtteils soll vom niederländischen „*waterland*“ stammen und darauf verweisen, dass hier einmal das Meer bzw. feuchte Uferbereiche lagen. 1839 wurde Vaterland zu Oslo

eingemeindet und im Zuge der Industrialisierung rasch bebaut. Der funktionale Verfall setzte nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Während Grünerløkka seit den 1970er-Jahren saniert und dann gentrifiziert wurde, entwickelten sich die Randbereiche von Vaterland und vor allem das dahinterliegende Grønland zum Ausländerstadtteil. Hiervon gewinnt man schon in der kleinen Fußgängerstraße Brugata einen Eindruck. Das eigentliche Vaterland wurde aber seit Mitte der 70er-Jahre schrittweise abgerissen und großmaßstäbig neu bebaut. Hier entstanden das Postgirogebäude (1975), der Zentralbahnhof (ab 1980), die Geschäftshaus Oslo City (1988), die Galerie zum Busbahnhof Oslo Galleri (1989), die Veranstaltungshalle Oslo Spektrum (1990), das Hotelhochhaus Plaza (1990) und schließlich das Einkaufszentrum Byporten am Bahnhof (1999).

Wir gehen durch die Brugata und dann rechts in die Steners Gate. Der Weg führt um die Veranstaltungshalle Spectrum und dann eine Ebene höher. Auf der Fußgängerebene machen wir einen Abstecher in die Galleri Oslo. Der dadurch erreichbare Busbahnhof hat sich zwar funktional bewährt, doch die Verkaufsräume der Galleri und auch die Büros werden vom Markt nicht recht angenommen. Allerdings konnte durch den Einzug öffentlicher Verwaltungen zumindest eine gewisse Stabilisierung erreicht werden. Vor dem Eingang der Galleri findet man eine kleine Bar mit dem bezeichnenden Namen Cafe Fiasko. Auch so kann man Kritik an der Stadtentwicklung ausdrücken. Von der Galleri geht es über Fußgängerbrücken weiter zum Bahnhof. Wer möchte, kann von hier aus über eine weitere Fußgängerbrücke einen Abstecher in das Geschäftshaus Oslo City machen. Ansonsten führt der Weg weiter durch den Zentralbahnhof auf den Bahnhofsvorplatz.

Wir gehen durch die Karl-Johans-Gate und biegen an der Dronningens-Gate rechts ab. Es geht weiter im Bogen um den Dom und dann auf Grensen, die ebenfalls eine Einkaufsstraße ist. Am Prof.-Aschehougs-Plass folgen wir den Straßenbahnschienen nach rechts in Pilestredet und kommen noch einmal auf den Hambross Plass, wo wir schon vorher auf das Tinghuset aufmerksam wurden. Diesen Platz sollten wir nun unter dem Thema Stadtumbau noch einmal neu betrachten.

Wir biegen in die Rosenkrantz Gate ein und dann rechts in Christian-IV.-Gate. Die nächste Querstraße ist die Universitetsgata, durch die wir auf das Rathaus blicken können. Das ist unser übernächstes Ziel. An der Kreuzung mit der Karl-Johans-Gate sollte man aber noch einmal einen kurzen Abstecher nach links machen. Hier findet sich die Einkaufspassage Palleet. Der Eindruck, hier eine historische Fassade vor sich zu haben, täuscht. In den 80er-Jahren wurden hier mehrere Häuser großflächig abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Die Fassadenseite wurde jedoch kleinteilig im his-

torischen Stil nachempfunden. Beim Gang durch die Passagen kann man den Unterschied zwischen innerer Struktur und äußerem Erscheinungsbild deutlich erkennen.

Wir gehen nun zurück zur Roald-Amundsens-Gate und dann in Richtung Rathaus. Schon unmittelbar hinter der Stortingsgata beginnt der große Sanierungsbereich Pipervika, der von den 1920er- bis 1960er-Jahren im Focus der Stadtentwicklung stand. Wie auch in Vaterland wurde hier eine kleinteilige Bebauung flächendeckend abgerissen und sukzessive durch einen neuen Stadtraum mit Blockrandbebauung ersetzt. Das Quartier wird vom Rathaus dominiert, aber man muss sich vor Augen halten, dass auch die Roald-Amundsens-Gate, der Fridjof-Nansens-Platz, die Olav-V.-Gate, die Haakon-VII.-Gate und die Dronning-Mauds-Gate zum Sanierungsbereich gehörten.

Das Rathaus wurde 1950 nach einer Projektierungs- und Bauzeit von nahezu 30 Jahren fertig gestellt. Es ist aus Beton gebaut und mit Ziegelstein verkleidet und umfasst etwa 40.000 qm Geschossfläche. Entsprechend seiner Funktion beherbergt es sowohl großzügige Repräsentationräume wie auch den Ratssaal und viele Büros. Die Idee für das heutige Rathaus stammt bereits aus den Kindertagen des 1905 unabhängig gewordenen Norwegens. Schon 1916 (!) wurde ein Architekturwettbewerb ausgelobt, dessen Sieger Arneberg und Poulsen dann die Rathausplanung übertragen bekamen. Bis zum Baubeginn in den 30er-Jahren wurden die Pläne allerdings noch vielfach überarbeitet. Das Erscheinungsbild des fertigen Rathauses lässt die unterschiedlichen Ansprüche deutlich werden, die in dem jungen Staat an dieses repräsentative Bauprojekt in der Hauptstadt gestellt wurden. Einerseits sollte das Objekt modern sein. Schon beim Wettbewerb 1916 fiel hierfür eine Vorentscheidung als ein konkurrierender Entwurf im Stile des Historismus mit Zinnen und Turm nur auf den zweiten Platz kam. Beim letztlich gebauten Rathaus repräsentieren aber die klaren kubischen Formen mit den beiden Türmen und dem flacheren Zwischenbau deutlich eine moderne Architekturauffassung. Insbesondere beim Blick von der Seeseite kommt dieser Eindruck zum Tragen. Neben dem Anspruch „modern“ zu sein, sollte das Gebäude aber vor allem auch „norwegisch“ sein. Beim Versuch, zeitgenössische Architektur mit alten norwegischen Stilelementen zu verknüpfen, hatte man bereits beim Aufbau der Jugendstilstadt úlesund Erfahrungen gemacht. Und in ähnlicher Weise wurde beim Rathaus die Moderne norwegisiert. So ist

das Rathaus mit Skulpturen und Ornamenten geschmückt. Zum Fridjof-Nansens-Platz hin symbolisiert das Gebäude sogar die norwegische Natur. Es wirkt wie ein Gebirge, aus dem ein Wasserfall herabstürzt und zu Tal fließt. Auch im Inneren spiegelt die Ausschmückung des Rathauses die Auseinandersetzung mit der eigenen Nation in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ein Besuch des Rathauses ist empfehlenswert, allerdings weniger unter einer kunstgeschichtlichen sondern unter einer kulturgeschichtlichen Perspektive.

Wir gehen nun auf die Seeseite des Rathauses und kommen auf den Rådhusplassen und die davorliegenden Kaianlagen mit Traditionsseglern und Ausflugschiffen. Lange Jahre ist der Platz bei weitem nicht so attraktiv gewesen. Zwischen Wasser und Rathaus verlief nämlich die E 18 als meistbefahrene Durchgangsstraße. Mit dem Ausbau des Straßenverkehrsnetzes in den 80er-Jahren verschwand der Autoverkehr im Tunnel. Damit konnte der Rathausplatz als attraktiver Stadtraum zurückgewonnen werden. Gleichzeitig wurde die Hafengrenze verlegt und das neue Stadtquartier Aker Brygge entwickelt.

Wir gehen nun zu diesem Quartier, dessen Entstehung durch die Einstellung der Werftaktivitäten von *Akers Mekaniske Werft* 1982 möglich wurde. Im Bauboom der 80er-Jahre (die Norweger sprechen immer noch von der Yuppie-Zeit) wurde dann binnen weniger Jahre ein neuer Stadtbereich mit Geschäften, Restaurants, Büros, Wohnungen und Kultureinrichtungen erbaut. Die alten Werkstatthallen wurden in das Objekt integriert, und schon 1985/86 wurden erste Teilabschnitte eröffnet. Im Gegensatz zu dem zeitgleichen Sanierungsvorhaben Vaterland in öffentlicher Regie, wurde Aker Brygge privat geplant, entwickelt und vermarktet. Der konjunkturelle Einbruch am Ende der Yuppie-Jahre traf Aker Brygge aber genauso wie die öffentlichen Vorhaben. Inzwischen ist das Quartier aber wirtschaftlich stabilisiert, doch eine besonders attraktive Einkaufslage ist Aker Brygge nicht geworden. Ganz anders stellt sich die Freizeitqualität dar. Besonders im Sommer hat sich die Kailinie des neuen Quartiers zu einem äußerst beliebten Aufenthaltsraum für Touristen und auch Einheimische entwickelt. Von hier hat man einen herrlichen Blick auf das Rathaus und *Akershus Festning*. So ist die einst am Rande liegende Bucht Pipervika nun zu einem äußerst attraktiven stadtpprägenden Raum der norwegischen Hauptstadt geworden. Mit diesem Blick endet die Exkursion durch die Innenbereiche von Oslo.

## 4 Literatur

ARING, J. & PRIEBS, A. (19..): Boom und Krise - Stadtentwicklung in Oslo 1980-1990. – Nordica II (= Schriftenreihe des AK NORDEN Bd. 10), S. 165-186.

ARING, J. (1993): Der Mautring in Oslo - eine Zwischenbilanz. – In: Internationales Verkehrswesen 7+8/1993, S. 411-413.

ENZENSBERGER, H.-M. (1987): Norwegische Anachronismen. – In: Ach Europa. Suhrkamp-Verlag, Frankfurt a. M., S. 235-314.

GLÄßER, E., LINDEMANN, R. & VENZKE, J.-F. (Hrsg) (2003): Nordeuropa. – Wissenschaftliche Buchgesellschaft Darmstadt, (darin: S. 34 ff.)

Oslo Byleksiko (2000). - Fjerde Utgave. Kunnskapsforlaget, Oslo.

PETTERSEN, J. R. (2001): Bli kjent med Oslo. – Gyldendal-Verlag, Oslo.

PRIEBS, A. (1994): Die Hafenanlagen in Oslo. – In: Die alte Stadt 4/94, S. 300-317.

TORSTENSON, J. F., METCLAF, M. F. & RASMUSSEN, T. F. (1985): Urbanization and Community Building in Modern Norway. – URBANA PRESS, Oslo.