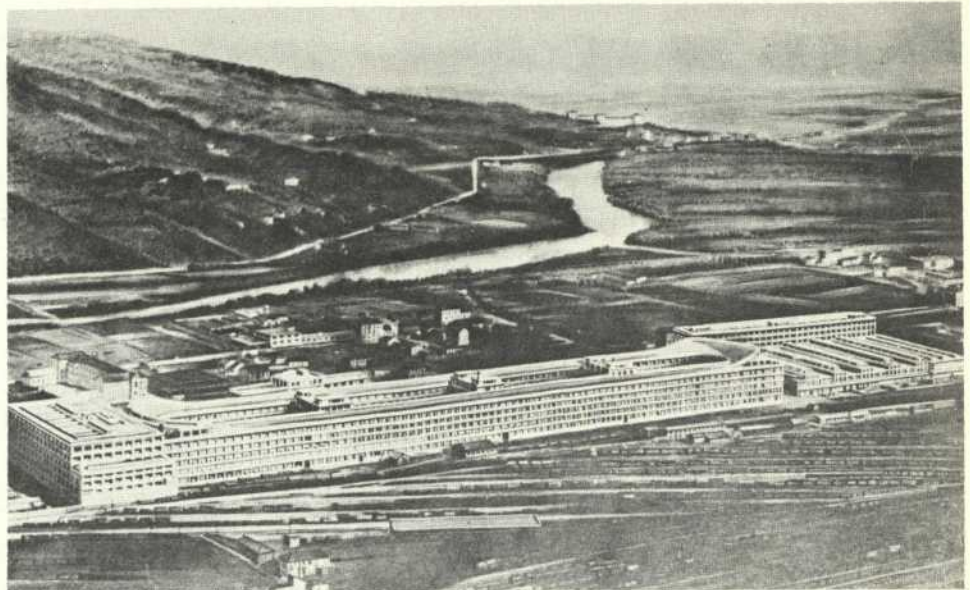


Lage der industriellen Großbetriebe von Turin in den 20-er Jahren, im Süden ist Lingotto angegeben (aus: Sica 1978).



Lingotto 1925 von Nordwest, das umliegende Gebiet ist noch kaum besiedelt, im Vordergrund sind die Anlagen der Eisenbahn zu sehen (aus: Pozzetto 1975)

In den Schubladen der Turiner Stadtverwaltung liegt seit 1980 ein Vorschlag für einen neuen Flächennutzungsplan (Piano regolatore generale), dessen Zielvorstellungen allerdings schon wieder überholt sind. Die seit 1975 amtierende kommunistisch-sozialistische Stadtregierung wurde - so scheint es - vom „System FIAT“ eingeholt. Dabei steht die Aktiengesellschaft, die sich die Stadt seit Beginn dieses Jahrhunderts nicht nur namentlich einverleibt hat - FIAT ist die Abkürzung für Fabbrica Italiana Automobili Torino - nicht nur für die weltweite Produktion von 1,275 Millionen Personenwagen, sondern vor allem für die Transformation von arbeitsintensive Produktionsformen und die Krise des Idealtypus der stets wachsenden Wirtschaft: Die Industrie produziert bei gleichbleibenden Produktionsziffern Arbeitslose.

Mit der technologischen Umwälzung ändert sich der Anspruch von FIAT an Turin: Der Automobilkoloss und die durch sein Wachstumspotential entstandenen übrigen Industrien haben in der Nachkriegszeit Raum und Unterkunft für 500.000 zusätzliche Bewohner verlangt; die Einwohnerzahl der Stadt Turin wuchs von 1951 bis 1974 von 720.000 auf 1,2 Millionen an, seither sinkt sie innerhalb der Stadtgrenzen kontinuierlich ab, um jedoch in den umliegenden Kommunen, die die „Area Metropolitana Torino“ bilden, weiter leicht anzusteigen. Die Stadt hat 1982 etwa 1,1 Millionen Einwohner, im gesamten Agglomerationsraum leben 1,9 Millionen Menschen.

Diese Arbeitsimmigranten kamen zum größten Teil aus dem Süden Italiens, und im Kultur-Konflikt zwischen bäuerlicher Herkunft, großstädtischer Anonymität und Armut sowie ungewohnter Fließbandproduktion waren sie es zuallererst, die ab Mitte der 60er Jahre die politischen Artikulationsformen und das Gewicht von Gewerkschaften und des Partito Comunista Italiano (PCI) zu verändern begannen und damit die Voraussetzungen für die Wahlsiege der PCI Mitte der 70er Jahre schufen. Daß Turin seit 1975 mit Diego Novelli einen kommunistischen Bürgermeister hat, ist mithin auch eine Folge der Veränderung der sozialen Strukturen der Stadt durch die innere Logik der Existenz von FIAT: stärker als alle anderen italienischen Städte blieb Turin eine „Arbeiterstadt“. Die regierende Kommunistische Partei blieb in Turin „Arbeiterpartei“. Eine „Modernisierung“ der wirtschaftlichen Grundlage, ein Übergang zur „Tertiärisierung“, konnte posi-

Harald Bodenschatz, Armando Kaczmarczyk

FIAT-Lingotto in Turin

Die Krise einer Arbeiterstadt -
Stadtplanung ratlos

tiv von dieser Partei nur sehr leise und allmählich vertreten werden: die proletarische und zugleich großbürgerlich-adelige Industrie-Kultur Turins wußte sich sehr wohl von der Angestellten-Kultur Mailands und den römischen Bürokraten abzusetzen. Eine solcherart kommunistisch geführte Stadtregierung kommt in kultur-politische Schwierigkeiten, je mehr die Industriebetriebe aus der Stadt verschwinden und je stärker Arbeiter durch Roboter ersetzt werden.

Der neue Flächennutzungsplan der Stadt Turin setzt, ohne die geänderten sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen zu diskutieren, unverholen weiter auf die Expansionslogik des Industrialismus: Der Verlust von 60.000 Arbeitsplätzen durch die Abwanderung der Industrie jenseits der kommunalen Grenzen, der Umstand, daß innerhalb der Stadt keine freien Industrieflächen mehr zur Verfügung standen, die nahezu lückenlose Bebauung des kommunalen Areal von 9.000 Hektar (die Halbmillionen-Stadt Bologna verfügt über ein Gebiet von 26.000 Hektar) bei gleichzeitigem Bedarf von 30.000 Wohnungen und entsprechenden Dienstleistungseinrichtungen in den kommenden 10 Jahren sowie die Knappheit an öffentlich verfügbaren (Grün-)Flächen waren die tragenden Elemente des Begründungszusammenhangs für den Flächennutzungsplan. Mit ihm sollte einmal mehr der „geordnete urbanistische Rückzug“ in Form einer Ausweitung des städtischen Agglomerationsraumes angetreten werden. Wohnungen, Industrie, öffentliche und private Dienstleistungsbetriebe sowie die Administration sollten in das Umland verlagert werden, in der werden Sprache des Flächennutzungsplanes hieß das: „dezentralisiert und depolarisiert“. Die Kommune hat hierzu eine Vereinbarung mit 60 umliegenden Gemeinden getroffen.

Doch mit der seit den 50er Jahren diskutierten und im März 1982 endgültig vollzogenen Schließung des FIAT-Werkes LINGOTTO verlieren nicht nur 9.000 Arbeiter endgültig ihre Stelle, sondern gleichzeitig wird der Plan

zur Makulatur, erweist sich sein Begründungszusammenhang als Apologie einer irreal gewordenen Wachstumshoffnung. Einmal mehr steuert FIAT die Stadtentwicklungsplanung.

Mit der Aufgabe von FIAT-Lingotto wird die Krise einer Industriekultur offensichtlich, die von den rationalistischen Architekten angebetet worden ist: die Kultur der Verherrlichung der Maschine, der Bewegung, der Geschwindigkeit oder konkretisiert: der Kult des Automobils. Die von Giacomo Mattè Trucco seit 1916 geplante und 1923 eingeweihte Anlage von Lingotto (Länge 507 m, Breite 80 m, Höhe 27 m, 5 Stockwerke, 153.000 m² Nutzfläche), eine vertikale, stockwerksweise Schichtung des gesamten Automobilproduktionsprozesses ist, so die Einschätzung von Anhängern des Rationalismus, der „göttliche“ architektonische Ausdruck dieser Kultur - ohne falsche Ästhetik, sogar ohne ästhetischen Anspruch, eine Kultur in „nacktem Stahlbeton“. Für Giovanni Agnelli senior, so wird überliefert, „war die Anlage einzig und allein ein Behälter der Produktion, daher mußte sie wie eine Maschine organisiert sein ... 'Keine ästhetischen Flausen', so seine Worte, 'im Bereich der Industrie'“. Bewundert wurden von den Architekten vor allem die Autoversuchspiste (Länge: über 1 km, Breite: 24 m, mögliche konzipierte Höchstgeschwindigkeit: 90 km) auf dem Dach des Fabrikgebäudes als „Monument einer sich bewegenden Zivilisation“ und die gewendelten Rampen in Formen, die später von Pier Luigi Nervi weiterentwickelt wurden. Le Corbusier (in „Vers une architecture“), Ludwig Hilbersheimer (in „Großstadtarchitektur“) u.a. begründeten den Ruhm von Lingotto gerade mit ihren Hinweisen auf das Dach. „Der eigentliche Bruch mit der Tradition“, so auch der Autor der Monographie über Lingotto, Pozzetto, liegt im Gebrauch des Daches“. Und was ist, wie Pozzetto weiter meint, schon die Turbinenhalle von Peter Behrens gegen die Anlage von Mattè Trucco? Das „einzig authentische, realisierte