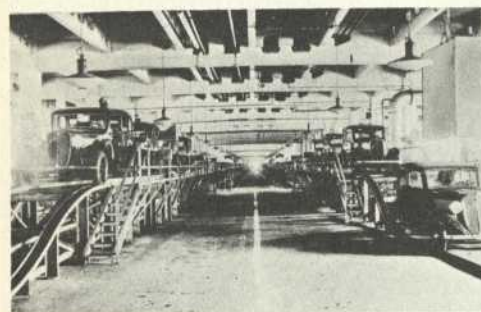
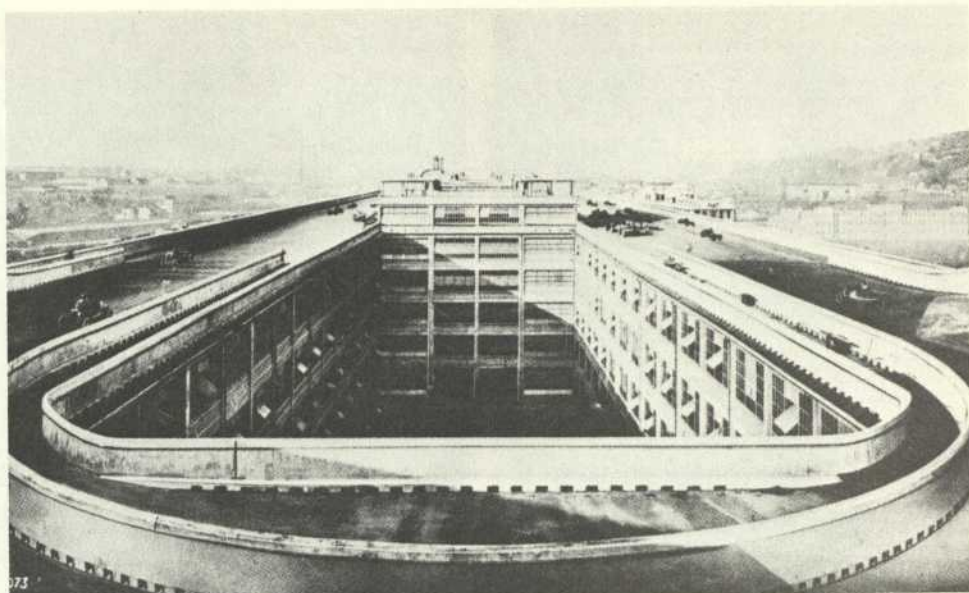




Le Corbusier macht eine Probefahrt mit einem Balilla Spider in der Version Coppa d'Oro, 1934



Lingotto: Halle des fünften Stockwerks des Fabrikgebäudes mit einer Länge von 506,5 m, 1934 (aus: Pozzetto 1975)



Gesamtansicht der Dachpiste, 1923 (aus: Pozzetto 1975)

Werk des Futurismus in Italien“ (Michel Ragon in „Historie mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes“) wurde auch vom italienischen Faschismus propagandistisch vereinnahmt. „In Italien“, so Marinetti, „wird der faschistische Stil u.a. von FIAT-Lingotto repräsentiert“.

Aber Lingotto ist nicht nur gepriesener Tempel der modernen Architektur, „einer der bedeutendsten Industriebauten unseres Jahrhunderts“ und der „größte Beitrag, den Italien zur modernen Architektur geleistet hat“ (so Pozzetto), sondern auch präziser Ausdruck historischer kapitalistischer Produktionsverhältnisse. Die vertikale Stapelung der Produktionsabschnitte war als Herausforderung an die amerikanische Automobilindustrie konzipiert, die innere Organisation - eine Anwendung des Taylor-Systems auf Italien - ist als Versuch der Erhöhung der Produktivität und der Disziplinierung der Arbeiter zu interpretieren. Auch die Lage entsprach voll den Erfordernissen der Produktion: Das Werk lag außerhalb der nicht rational organisierten historischen Stadt, aber direkt an der Quelle der modernen Produktion von Raum: an der Eisenbahn.

Das Turin der Gründungsjahre von Lingotto war auch das Turin des modernen Industrieproletariats, der Fabrikrätebewegung, der Aktivitäten Antonio Gramscis. Insbesondere der politische Generalstreik im Jahre 1920 erschütterte das politisch-soziale Gleichgewicht der Stadt. Das Angebot des aus der innerstädtischen Konkurrenz als Sieger hervorgegangenen FIAT-Werkes (Turin wurde erst in diesen Jahren zur FIAT-Stadt) an die protestierenden Arbeiter war Lingotto: die Verheißung der grenzenlosen Ausdehnung der Produktion, die von einem ständig steigenden Wohlstand der Massen begleitet wurde. Baulich wurde dieses Wachstumsversprechen am klarsten im ersten Entwurf für Lingotto organisiert, in dem Matté Trucco drei beliebig wiederhol- und erweiterbare Gebäudeeinheiten vorsah. Das Werk von Matté Trucco, so Tafuri/Dal Co in „Architektur der Gegenwart“ (1977), schien daher auch „die Ankündigung der vom Faschismus geschaffenen 'neuen Industrieordnung' zu sein“.

Die kapitalistische Weltmarktkonkurrenz war nicht nur der Geburtshelfer, sondern auch der Totengräber von Lingotto. Nach der Überzeugung der FIAT-Führung konnte die vertikale Organisation der Produktion den neuen amerikanischen Methoden nicht mehr Paroli bieten. Die Konsequenz: die Vorberei-

tung des Baus von FIAT-Mirafiori etwas weiter westlich von Lingotto. Der Bau von Mirafiori wurde bereits 1926 erwogen und nach einer Detroit-Reise von Agnelli (1934) im Jahre 1938 begonnen. Der neue, von Vittorio Bonadé-Bottino projektierte Komplex in Flachbauweise organisierte den Produktionsprozeß auf horizontaler Ebene, die Autoversuchsstrecke wurde neben den Hallen angelegt. Mirafiori ist heute mit nominal 45.000 Beschäftigten das Stammwerk von FIAT und eine der größten Automobilproduktionsstätten der Welt überhaupt. Vor allem Mirafiori förderte die Expansion der Stadt nach Süden, wodurch Lingotto wie Mirafiori zu innerstädtischen Industrieblöcken wurden. Lingotto selbst sollte schon in den 30er Jahren abgestoßen werden. Entsprechende Verhandlungen mit der Stadt Turin, Militärbehörden, dem Polytechnikum und der Staatsbahn scheiterten allerdings. Lingotto blieb eine - allerdings zweitrangige - Produktionsstätte. Die (1980 rund 10.000) Beschäftigten dieses Nebenwerkes konnten nur noch die Karosserien für bestimmte kleinere Autoserien zusammensetzen, die schweren Maschinen für weitergehende Produktionsvorgänge hat die Etagebauweise nicht mehr tragen können.

Während die produktionstechnische Rückständigkeit von Lingotto für das FIAT-Management schon seit langem Anlaß war, über eine Aufgabe des Werkes zu diskutieren, d.h. die „Idee“ der Maschine der maschinellen Realität anzupassen, entwickelte sich der Standort von Lingotto immer mehr zu einem städtebaulichen „Filetstück“. Zusammen mit dem zum nicht ausgelasteten Turiner Hauptbahnhof Porta Nuova führenden Eisenbahngelände und den ebenfalls unmittelbar angrenzenden riesigen Flächen für die Zollgüterabfertigung sowie die Lager und Markthallen (Mercati generali) bietet die Aufgabe der 300.000 Quadratmeter umfassenden bisherigen Produktionsfläche von Lingotto die Chance einer städtebaulichen Neustrukturierung eines Areals von 2 Millionen Quadratmeter, d.h. der gesamten, bis ins Zentrum hineinreichenden Südstadt. Bedenkt man, daß FIAT-Lingotto bei weitem nicht die einzige große industrielle Produktionsanlage Turins ist, die aufgelassen wird - Firmen wie Nebiolo, die CEAT und die Venchi Unica werden ebenfalls geschlossen - dann stehen also gleichzeitig mit der Vorlage eines Flächennutzungsplanes, der von der These der Unmöglichkeit weiterer baulicher Veränderungen innerhalb des

Stadtgebietes ausgeht, 25% der Stadtfläche erneut zur Disposition: genug Raum sicherlich, um die Verlagerung von Wohnungen und Industriebetrieben nach draußen zumindest noch einmal zu überdenken.

Doch das setzt voraus, daß die zukünftige Nutzung dieser disponibel gewordenen Flächen und Industriegebäude geklärt wird. Turin ist mit der Entscheidung FIAT's auf eine industrielle Produktion im Werk Lingotto zu verzichten, endgültig vor die Problematik gestellt, über eine Transformation der Arbeiter- und Industriestadt nachzudenken. Weil der urbanistische Apparat der Stadtverwaltung mit seinen administrativ-technischen Problemlösungsstrategien jedoch den Mythologien der Turiner Industriekultur zu stark verhaftet ist, und einen gesellschaftlichen Diskussionsprozeß mit dem Ziel einer Neudefinition sozialer Zielsetzungen für die Stadt nicht erlaubt, verordnet die Kommunalregierung den nächsten „geordneten urbanistischen Rückzug“: Sie bereitet einen großangelegten städtebaulichen Wettbewerb vor für die gesamte Fläche von 2 Millionen Quadratmetern, die vom Turiner Hauptbahnhof bis zur Via Ventimiglia im Süden reicht.

An den Konditionen dieses Wettbewerbs arbeitet zur Zeit eine vom Bürgermeister eingesetzte Kommission. Daß man über deren Arbeitsweise bislang kaum etwas erfahren kann, liegt nicht nur an der städteplanerischen Ratlosigkeit der Kommune, sondern auch an FIAT und dem Versuch des Automobilkonzerns über ein Gutachterverfahren, in dem geladene Architekten Hypothesen für eine zukünftige Nutzung des Lingotto-Gebäudes erarbeiten sollen, den „Wert“ - der sich dann banalerweise im von der Kommune an FIAT zu entrichtenden Verkaufspreis niederschlagen wird - neu (höher!) zu bestimmen. Die Liste der von FIAT-Chef Agnelli eingeladenen Architekten ist ebenso international wie illustriert: Aulenti, Böhm, Fehling und Gogel, Gabetti, Gregotti, Halprin, Hollein, Johansen, Lasdun, R. Meier, Pellegrin, Pelli, G. Pesce, R. Piano, Roche, A.L. Rossi, Sartogo, Schein, Sottsass und Stirling.

FIAT stellt den Gutachtern keine konkreten Bedingungen. Klar ist nur, daß die Architekten sich einerseits mit der noch aus der Spätzeit des italienischen Faschismus stammenden Idee einer Verlagerung des Bahnhofs nach Süden - z.B. auf das Lingottogebäude (?) - auseinandersetzen werden und daß sie andererseits über die Nutzung der ehemaligen Fabrik als Ort der Kultur, des Theaters und