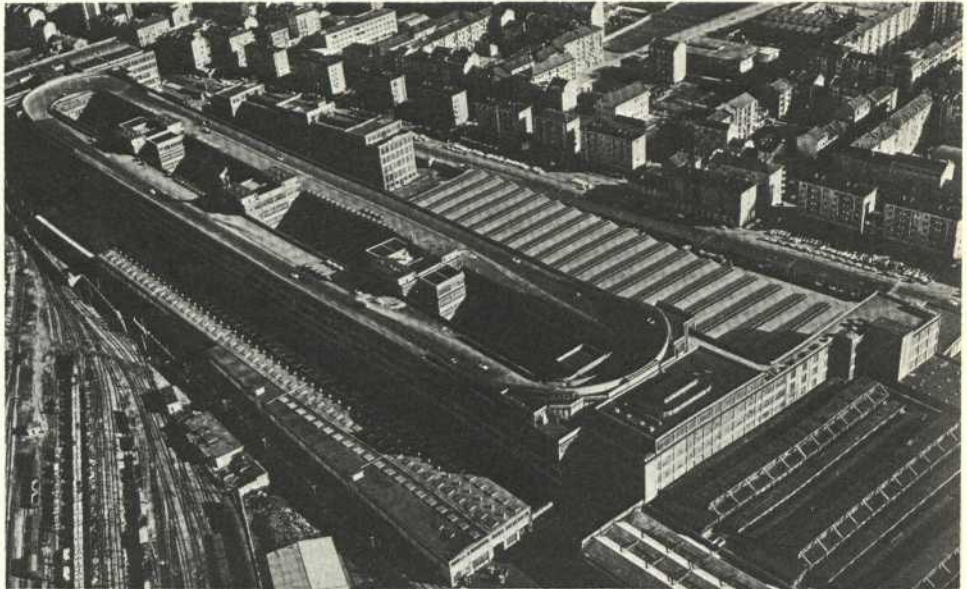




Lingotto: südliche gewendelte Rampe 1982 (Foto: Stimmann)



Lingotto heute, links neben dem Hauptgebäude mit der Dachpiste das Verwaltungsgebäude (1919-21 erbaut) (aus: Casabella 1982)

der Museen nachdenken werden. Eugenio Battisti, Präsident der italienischen Vereinigung für Industriearchäologie, hat bereits vorgeschlagen, das Gebäude unmittelbar nach dem Verlassen durch den letzten Arbeiter abzuschließen und es erst in 20 Jahren wieder zu öffnen: Aus dem Dornröschenschlaf würde dann die „sixtinische Kapelle der Industriegesellschaft“ zum Leben erweckt. Leider wurde die Maschinenausrüstung des Werkes mittlerweile bereits entfernt.

Mit etwas mehr Realismus verbunden scheint die FIAT-Hypothese, im Werk von Lingotto ein „Technologielaboratorium“ einzurichten. FIAT befindet sich mit dieser Hypothese in Übereinstimmung mit dem „Modernisierungsflügel“ der PCI und ihrem sozialistischen Koalitionspartner in der Stadtregierung. Ziel der verstärkten technologischen Anstrengungen soll die Überwindung der Krise der tradierten Großindustriestrukturen sein: Die „elektronische Modernisierung der Volkswirtschaft“ soll dem Abbau der industriellen Arbeitsplätze entgegensteuern. Der Dienstleistungssektor soll sich stärker produktionsbezogen entwickeln, die neuen Kommunikationstechnologien werden für fähig gehalten, das stillstehende Wirtschaftswachstum wieder anzukurbeln. Das früheste italienische Symbol eines industriellen Arbeitsprozesses soll durch seine neue Nutzung zum Symbol des Übergangs in den Post-Industrialismus werden. Dieser ganz unkritische und gutgläubige Übergang von der industriellen zur elektronischen Fortschrittsgläubigkeit hat auf der Ebene der regionalplanerischen Innovation seinen Ausdruck bereits im Projekt „MI-TO“ erhalten. Milano und Torino sollen über großangelegte Verkehrs- und Kommunikationsachsen stärker als bisher verbunden werden, um so in einer gemeinsamen Kraftanstrengung und einer besseren Ausnutzung der jeweiligen Ressourcen die Krise der Ökonomie zu überwinden. MiTo steht auch für ein italienisches Wortspiel: Das Verbundprojekt Mi-To ist ein „Mythos“ (ital.: mito).

Diese offensichtliche Flucht vor einer wirklichen Auseinandersetzung mit der sozialen Realität Stadt ist nur eine Seite der Schwierigkeiten der Turiner Stadtplaner im Umgang mit der Krise der Industrie. Die planungsmethodische Defensive der Stadtverwaltung und insbesondere des Stadtbaurates bildet die andere.

Dabei war die neugewählte Linksregierung Mitte der 70er Jahre mit ihren ersten städte-

baulichen Reformschritten durchaus auf einem erfolgreichen Weg. Im Zentrum der Auseinandersetzung stand auch damals bereits FIAT. Der immer noch gültige Flächennutzungsplan von 1958 hatte den Bau eines riesigen neuen „Direktionszentrums“ für Management und produktionsbezogene Dienstleistungseinrichtungen am Rande der Innenstadt vorgesehen. FIAT wollte seine zentralen Leitungseinrichtungen vom Corso Marconi ursprünglich dorthin verlagern, plante dann aber ab 1970 die Konzernspitze in das Gebiet der Turiner Vorortgemeinde Candiolo umzusiedeln. Die neue Linksregierung hat nun erfolgreich versucht, diese Standortwahl FIATs zu revidieren; eine derartige Ausweitung des Agglomerationsraum sollte nicht zugelassen werden. FIAT ist deshalb eine Vereinbarung mit der Stadt eingegangen, derzufolge die Konzernleitung künftig an drei Standorten dezentralisiert wird: Der alte Hauptsitz am Corso Marconi wird beibehalten, zusätzlich entstehen in halbpipherer Lage zwei weitere FIAT-Standorte in Borgo San Paolo sowie am Flughafen in der Gemeinde Colegno. FIAT bezahlt die „Urbanisierungskosten“ für diese Gebiete und stellt der Kommune Turin Bodenflächen für die Einrichtung von sozialen Dienstleistungen zur Verfügung. Dieses Verhandlungsergebnis ist in der Geschichte der Beziehung zwischen Stadt und Konzern einmalig.

Die Kommune konnte dies erreichen, weil sie zum einen sehr genau wußte, was ihr Ziel war, zum anderen konnte FIAT diese Dezentralisierung mit einer Reorganisation der innerbetrieblichen Kommunikation in Einklang bringen. Das Verhandlungsergebnis sicherte die Kommune in entsprechenden Bebauungsplänen ab. Für die zukünftige Nutzung des Lingotto-Geländes ist eine derartige präzise Zielvorstellung jedoch nicht vorhanden. Der den geänderten sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen völlig unangemessene Vorschlag für einen neuen Flächennutzungsplan hat darüber hinaus die Schwächen des vorhandenen Planungsinstrumentarismus einmal mehr deutlich werden lassen. Es genügt nicht, wie es im Planvorschlag heißt, den Plan als „ein System von Beziehungen“, als ein System von „Verhaltensregeln“ zu bezeichnen und ihn gleichzeitig am „grünen Tisch“ entstehen zu lassen.

Die Problematik, den sozialen Auseinandersetzungsprozess als Teil des Planungsprojektes zu verstehen, bei dem alle Interessen miteinbezogen werden müssen, versucht die

Kommune nun über den „städtebaulichen Wettbewerb“ zu lösen. Sie will damit die Gefahr entgehen, Planung nur noch als Vollstreckung eines zwischen den mächtigen Interessensvertretern ausgehandeltes Ergebnis zu praktizieren.

Der Wettbewerb erscheint so als verzweifelter Versuch, gegenüber den Pressionen der eigentlichen Herren der Stadt (wie FIAT) die Planungskompetenz der öffentlichen Hand aufrechtzuerhalten. Die Idee der öffentlichen Bestimmung der Entwicklung der Stadt - einer der Grundsätze der „modernen“ Planung - ist allerdings in der italienischen Planungskultur längst nicht mehr unumstritten. Im Dezember-Heft 1982 von Casabella wird gefordert, sich „ein für allemal“ von den sicher unzulänglichen aktiven urbanistischen Eingriffsmöglichkeiten „zu befreien“ und auf „neue Instrumente“ wie die Verhandlungen mit den Herren der Stadt zu setzen. Das „Planungs-Projekt“ wird damit auf ein „wichtiges Element einer formalen Kontrolle bereits anderswo abgesicherter ökonomischer und prozeduraler Vorgänge“ reduziert. Mit einem solchen Verfahren, so die postmoderne Planungslogik, kann die Entwicklung zur postindustriellen Stadt entchaotisiert werden. Noch ist diese fatale Alternative nicht Realität. Ob den Turiner Kommunisten die Idee eines „Städtebaulichen Wettbewerbs“, der die Diskussion über den Sinn und Weg einer Transformation der Arbeiterstadt nicht explizit mit einschließt, wirklich hilft, die unzureichenden Planungsinstrumente gegen die spitzen und pseudo-pragmatischen Pfeile der postmodernen Inkrementalisten (man betrachte die Liste der von FIAT eingeladenen Architekten) zu verteidigen und zu verbessern, muß einstweilen abgewartet werden.

Die in diesem Beitrag vermittelten Informationen und Einschätzungen sind u.a. Frucht einer Exkursion, die Mitarbeiter des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin im Oktober 1982 nach Bologna, Turin und Neapel unternommen haben. Ohne die Hinweise und Mitteilungen des Turiner Architekten Stefano Hutter hätte der Artikel nicht geschrieben werden können. Wir danken ihm dafür.

Folgende Literatur wurde für den Beitrag herangezogen:

- Casabella dicembre 1982
- Comune di Torino. Piano Regolatore Generale, Progetto preliminare, März 1982
- Le Corbusier, Ausblick auf eine Architektur (1922), Gütersloh 1969
- Pozzetto, Marco, La Fiat-Lingotto, Un'architettura torinese d'avanguardia, Turin 1975
- Radicioni, R. Riuso e riorganizzazione dell'assetto metropolitano: l'esperienza torinese. In: Celada u.a. Riuso urbano? Programmi, Progetti, Interventi Pubblici, Mailand 1982
- Ragon, Michel, Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Tournai 1972
- Sica, Paolo, Storia dell'urbanistica. III, 2. Il Novecento, Bari 1978
- Tafuri, Manfredo und Dal Co, Francesco, Architektur der Gegenwart, Stuttgart 1977