

# Der Prototyp der Fabrik der Moderne Eröffnung der ersten Umbauetappe des Lingotto in Turin

Die «Ikone des Industriezeitalters», das «Symbol der Ästhetik der Geschwindigkeit» wird am ersten Maiwochenende mit einem Konzert der Berliner Philharmoniker «wiedergeboren». Es ist das alte, Lingotto (Barren) genannte Fiat-Werk in Turin, das sich zwischen seiner Fertigstellung in den Jahren 1922/27 und der 1979 erfolgten Schliessung mit diesen Attributen schmücken durfte und mit dessen Umbau in Turin das Kapitel «Industriearchitektur» eröffnet wurde. Die Einweihung des ersten, Kongresszentrum und Auditorium umfassenden Umbauetappe markiert einen neuen Höhepunkt in der Geschichte dieses Prototyps der Fabrik der Moderne.

Le Corbusier bewunderte in «Vers une architecture» den Bau und schrieb: «... die enorme Fiat-Fabrik: 500 Meter Fassade, wo auf fünf Geschossen sich die Fenster multiplizieren, wie in einem Gitter, kaum zu zählen.» Der Bau erschien ihm «wie ein Kriegsschiff», mit der gespannten Krümmung der Treppenstrecke, mit «rücklen, Schornsteinen, Höfen, Landungsstegen, Überführungen». Er sah in diesem Gebäude «eines der eindrucksvollsten Spektakel», welches die Industrie jener Zeit inszenierte: «Es ist die Fabrik des «Esprit nouveau».

Andere Zeitgenossen assoziierten den Lingotto mit einem Ozeandampfer. Noch weiter gingen die Verfasser des Katalogs, der die zwanzig Wettbewerbsprojekte dokumentiert, die 1964 für den Umbau eingereicht wurden, und interpretierten über das unmittelbare Erscheinungsbild hinaus den psychologischen Hintergrund: die kollektive Erfahrung der Italiener des 18. und 19. Jahrhunderts, als Millionen von Landulduen sich nach Amerika einschifften, in der Hoffnung, dort Arbeit zu finden. Nun waren es die USA, die gleichsam über den Po auf dem 378 000 Quadratmeter grossen Gelände Turins vor Anker gegangen waren.

### Prüfstein und Eskapade

Tatsächlich hatten die Ford-Werke von Highland Park in Detroit dem Lingotto Pate gestanden. Reyner Banham bezeichnet ihn in «Concrete Aulants» gleichsam als das «talismanic American building» Europas und sogar als Prüfstein der Moderne. Entsprechend erlangte der Lingotto-Erbauer Mattè Trucco schnell Berühmtheit, um danach in der Verzenkung zu verschwinden. Dies führte Banham zur Vermutung, dass Mattè Trucco bei der Projektierung amerikanische Designer konsultierte. Trotz möglicher amerikanischer Unterstützung erlaubte sich Mattè Trucco die «Eskapade», die Treppenstrecke auf dem Dach des Gebäudes anzulegen, was den Amerikanern nicht eingefallen wäre. Diese hätten, wie Banham schreibt, die Strecke «im Feld» platziert. Die Produktion bei Ford lief allerdings in umgekehrter Richtung von oben nach unten. In den Fiat-Werken wurden die Rohstoffe unten angeliefert, Stockwerk um Stockwerk verarbeitet, über die Auffahrtrampen aus Beton transportiert, bis die Wagen das Dach erreichten, um auf der Piste getestet und abschliessend über die Rampe entladen zu werden.

Trotzdem vermutet Banham, bei der Piste habe es sich um einen Spießens des Architekten gehandelt. Um die Höchstgeschwindigkeit der Wagen zu ermitteln, habe sie jedenfalls nicht dienen können, da mehr als sechzig Kilometer pro Stunde auf dem engen Radius kaum herauszuholen gewesen seien und damals einige der Fiat-Modelle bereits 70 bis 80 Kilometer pro Stunde erreichten. Die Tests wurden denn auch eingestellt – mit der Begründung allerdings, das Gebäude nehme der Vibrationen wegen Schaden. «Miss Europa bejubelte Erfindung industrieller Architekturs als Fehlschlag verbucht werden?» Trotz entmythologizierender Analyse gesteht Banham dem Lingotto zu, Symbol der Modernisierung Italiens zu sein, wie Maninetti frohlockte, die den Bau unter die Fittiche des Futurismus nahm. Er verpasste ihm allerdings auch das Etikett faschistischer Architektur: «In Italien wird der futuristische Stil, heute faschistischer Stil, durch den Lingotto-Fiat repräsentiert.» Der Kritiker Edoardo Persico

Gegner der Diktatur, attestierte dem Lingotto, ein Gebäude unvergleichlich klarer Formen zu sein, dessen einfacher Ausdruck die Prinzipien der Ordnung verkündete: «Diese Fabrik existiert in sich selber, wie ein moralisches Konzept.»

### Pioniere der Industriearchitektur

Heute ist die Auseinandersetzung um «faschistisch» oder «modern» in den Hintergrund getreten. Denn mit der dem Genueser Stadtarchitekten Renzo Piano anvertrauten Revitalisierung des Lingotto-Komplexes im Zeichen von Wirtschaft und Kultur eröffnete Turin in den achtziger Jahren ein neues Kapitel Industriearchitektur, das noch in den Umbauprojekten des Sulzer-Areals in Winterthur oder der ehemaligen BBC-Hallen in Baden nachklingt. Trotz der «schweren Erbschaft» will Piano als Architekt des von Fiat, der Stadt Turin, den italienischen Staatsbahnen sowie von Banken und Versicherungen finanzierten 600-Millionen-Franken-Umbaus das Industriegebäude nicht in ein «Mausoleum» verwandeln, sondern «wieder erubren und neu interpretieren».

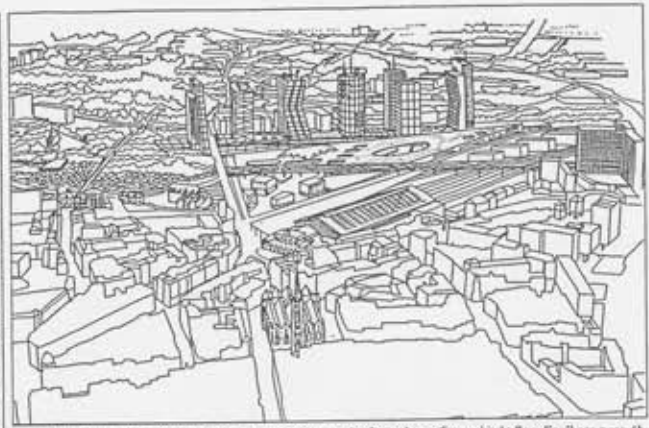
Trucco wollte einen Gesamtorganismus kreieren, ausgerichtet auf die Mechanik, die Technik und brachte dem Quartier damit ein «neues Universum», wie man im Katalog der zwanzig Umbauprojekte lesen kann. «Heute sind diese Industrieareale schwarze Löcher», sagt Piano. Denn zur Entstehungszeit lag der Bau, wie die meisten Fabriken jener Zeit, ausserhalb der Stadt. «Nun ist er von ihr eingekerkert, und doch ist er nicht Teil der Stadt.» Deshalb nimmt Piano den Gedanken des Organismus auf, will aber bei der Stoffwechselfung auf das angrenzende Arbeiterquartier und die Stadt ausdehnen. Das Gebäude, dessen Jalousien sich der Sonneneinstrahlung entsprechend automatisch öffnen und schliessen, soll wie ein Lebewesen wirken. Es wird seine Fühler nach dem Quartier ausstrecken: mit Grünstreifen auf den drei Hauptachsen zwischen Lingotto und Po.

Der Lingotto soll die Menschen anziehen. Diese werden nicht mehr – wie Edoardo Persico einst schrieb – in Reih und Glied einströmen, sondern sich auf die Suche nach Masse und Zerstreuung begeben. Aber, warnt Piano: «Man muss auf der Hut sein, dass das Gebäude nicht zum gigantischen Transvestiten wird. Es besitzt einen sehr starken Charakter, den man nicht veräussern darf. Seine industrielle Wildheit, seine Einfachheit, Robustheit und Härte darf man nicht verlieren, veredeln.» Piano will das Bild wahren: Auch die Menschen werden unten einströmen, eine Art Parcours durchlaufen, bis sie das Dach mit dem «Garten der Wunder» erreichen und wieder hinuntersteigen.

### Die Funktion der Maschine bewahren

Um die Potenz des Gebäudes zu erhalten, muss die ehemalige Funktion für den heutigen Gebrauch «übersetzt» werden. Der Lingotto soll eine Fabrik bleiben, eine «Maschine zur Produktion» von Kommunikation, Forschung und Wissenschaft. Universität und Inkubator im nördlichen Teil sollen diesen Geist verkörpern. Im Inkubator, für Piano die Schlüsselfunktion des Projekts, können sich kleine Firmen zu günstigen Preisen einmieten, um ihre Produkte zu entwickeln. «Wenn sie gross sind», ziehen sie in die Stadt. Von dort werden derzeit 7000 bis 8000 Studenten in den Lingotto strömen. Inkubator und Universität sollen den Stoffwechsel dieses Mikroorganismus, dieser Stadt in der Stadt, anheizen, den industriellen Geist Turins weiterspinnen. Auf diese Weise will Piano das Schiff im «kollektiven Bewusstsein der Geschichte der Arbeit» dieser Stadt verankern. Ihr 10 000 bis 12 000 Arbeitsplätze und täglich 15 000 bis 20 000 Besucher verschaffen. Finanziell wird der Anker in Richtung Geschäftshäuser, Büros, Restaurants, Kinos und Hotels ausgeworfen. Attraktion aber werden Ausstellungen, Kongresse, Konzerte und der Park sein, der mit 500 000 Quadratmetern einen Teil des angrenzenden ausgedehnten Geleisesareals überziehen wird.

Herzstück aber ist das Kongresszentrum. Auf dieses mit 1900 Plätzen, einer Länge von über 60



Gegenüber dieser kühnen Vision aus dem Jahre 1989 musste der Rotterdamser Stararchitekt Rem Koolhaas zwei Abstriche machen. Dennoch dürfte die Grossüberbauung Euralille nach ihrer Vollendung als einer der interessantesten Architekturkanplexe der neunziger Jahre gelten. (Zeichnung Rem Koolhaas)

# Euralille – das neue Zentrum Nordfrankreichs Eröffnung des TGV-Bahnhofs der «Stadt des 21. Jahrhunderts»

Am diesem ersten Maiwochenende wird in der nordfranzösischen Stadt Lille für den Kanaluntenverkehr errichtete neue TGV-Bahnhof eingeweiht. Er ist Teil der futuristisch anmutenden Grossüberbauung Euralille, mit der die wirtschaftlich angeschlagene Industriestadt im Ausstrahlungsbereich von Paris, Brüssel und (dank dem Kanalunten) bald auch London ihre kulturellen und wirtschaftliche Eigenständigkeit demonstrieren und zugleich um neue Unternehmen buhlen will. Zwar kommt der international umworben Rotterdamser Kularchitekt Rem Koolhaas, dem das gegen eine Milliarde Franc teure Grosseprojekt anvertraut wurde, seine kühne Vision von 1989 mit den sechs über der Bahnhofshalle tanzenden Türmen nicht ohne Abstriche verwirklichen: Doch bleibt genug Spektakuläres, um Euralille demnächst zu einem neuen Traumziel für Architektortouristen zu machen: etwa zwei exzentrisch aus der Perronhalle wachsende Hochhäuser und drei über dem benachbarten Flachbau schwebende Kuben. Sobald im Laufe des Jahres

das gigantische Einkaufs- und Vergnügungszentrum, die Hotels, Konzert- und Messehallen sowie der Kongresspalast vollendet sind, werden Grossveranstalter ebenso wie Shopping- und Unterhaltungssuchtige – diese vielleicht auch während eines verlängerten Umsteigeaufenthalts – ein Auge auf Euralille werfen. Das jedenfalls erwarten die Politiker und die von der Arbeitslosigkeit besonders heimgesuchten Bewohner der Grosseurille im Herzen des TGV-Spinnennetzes – nur wenige Zug-Minuten von drei internationalen Metropolen entfernt – soll aber auch Anleger und mehr noch international tätige Dienstleistungsunternehmen anlocken, die die dringend benötigten Arbeitsplätze in den Büroräumen schaffen. Kurz: während andere auf ihren Lorbeeren ausruhen, verwandelt sich das lange abgeschriebene Lille in Frankreichs «Stadt des 21. Jahrhunderts». – Ein ausführlicher Bericht über Euralille und Koolhaas' dortige Grossprojekte folgt in einer der nächsten Ausgaben.

und einer Breite von 27 Metern grösste Auditorium Italiens soll das Eröffnungskonzert der Berliner Philharmoniker unter der Leitung von Claudio Abbado aufmerksam machen. Denn der Tagungsort kann in einen Konzertsaal verwandelt werden, indem die Decke abgesenkt und die zuvor dem gesprochenen Wort angepasste Akustik an die klanglichen Bedürfnisse der Musik angepasst wird. Ein Instrument, um Musik zu hören, eben er schaffen wollen, sagte Piano: «Ich fühle mich ein wenig wie ein Lautenmacher.» Deshalb wurde der ganze Saal mit Kirschenholz ausgekleidet. «Es hat eine spezielle Frequenz, eine Art der Vibration, die nicht nur nötig ist, um ein Instrument herzustellen, auf dem gespielt wird, sondern auch für eines, in dem Musik gehört wird.» Stolz ist Piano daher, einen Nachhall von zwei Sekunden erreicht zu haben.

### Eingriffe in homöopathischen Dosen

Die Teststrecke auf dem Dach dagegen scheint ihm der wunde Punkt zu sein. Obwohl die Restaurierungsarbeiten an der Fahrbahn vor wenigen Tagen abgeschlossen wurden, ist für sie keine Eröffnungszereemonie geplant. Was könnte ihre adäquate Funktion sein in einer Zeit, da die Hymne auf die Geschwindigkeit verstummt ist? Heute liegt die Ästhetik der Geschwindigkeit in der Kommunikation, die im Lingotto über Satellit laufen wird und keiner Reanbahn bedarf. Der Bewegung immerhin soll die Piste dienen, dem Planieren und dem Jogging. Auch für Solarmobile dürfte die Strecke ausreichen. Sie jedenfalls sollen

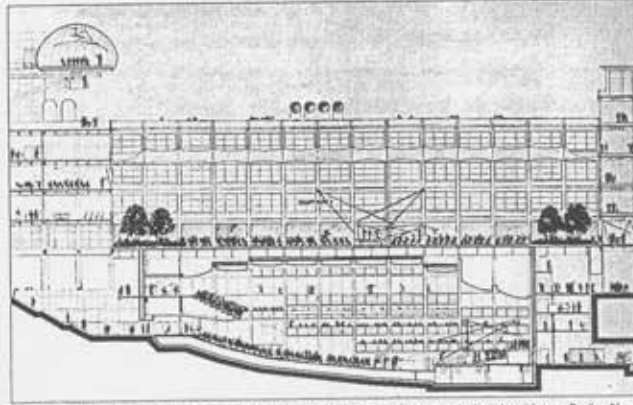
im Herbst in einem Rennen getestet werden. Zuvor schon wird im Juni eine Etappe des Giro d'Italia über die Strecke führen. Ausgeübt ist auf dem Lingotto-Gelände die Huldigung des Automobils nicht: Ende April fand in dem ans Fabrikschiff angegliederten Messezentrum der Autosalon statt.

Wied es gelingen, dieses Schiff auch im urbanen Kontext zu verankern? In Genua, wo Piano den Umbau des «Porto vecchio» plante, steht ein Grossteil der Flächen leer. Dort liegen die Dinge anders, sagt Piano: Die Politiker stritten sich immer noch über die adäquate Nutzung des Geländes: «Mindestens die Hälfte der Gebäulichkeiten ist leer, weil sie sich zanken, ob sie eine Universität einrichten wollen.» Ausserdem sei das Projekt auf die Kolumbus-Feiern hin terminiert gewesen, weshalb der Stadt die Zeit fehlte, die Veränderung, die der Eingriff bringen würde, mitzuziehen. «Die Stadt funktioniert wie der menschliche Organismus, sie hat eine lange Entwicklungszeit, weshalb Eingriffe in homöopathisch kleinen Dosen vorgenommen werden müssen.» In Turin wurde dieses Rezept vergeschrieben, der Umbau dem Rhythmus des urbanen Stoffwechsels angepasst: Es werden einetnhalf Jahrzehnte vergangen sein von der Schliessung des Werks 1979 bis zum Bezug von Inkubator und Universität in ein bis zwei Jahren. Diese sollen das «Labor der Moderne» zur Brutstätte der Zukunft machen. Oder werden diese zum Transplantat, das der Organismus abstoßen könnte?

Rahel Hartmann



Blick auf den von Mattè Trucco errichteten und nun von Renzo Piano umgebauten Lingotto, die links daran schliessende Messehalle, die Geländeanlagen und die ehemalige Arbeiteriedlung



Renzo Piano: Kongresszentrum Lingotto. Längsschnitt durch das Auditorium mit der abtrennbaren Decke. Überlebens sind die Aussparungen auf die Schiff-Metapher. (Bild: pd)