

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (1998-1999)

Artikel: Mailand : Exklaven der Produktion. Industrieareale im Kontext der Stadt
Autor: Franchini, Ado
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072614>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ado Franchini

Mailand. Exklaven der Produktion Industriearale im Kontext der Stadt

Die aktuellen Berichte aus Mailand, der norditalienischen Metropole der Arbeit und des Kapitals, des Strukturwandels, der *alta moda* und des Designs sind paradox: der Wirtschaft der Stadt geht es gut – und schlecht zugleich. Der technische Fortschritt verhindert seit langem, daß der Aufschwung zugleich die Strukturen der Stadt erneuert. Der Prozeß der Deindustrialisierung, der alle europäischen Industriemetropolen trifft, hat auch in Mailand schwerwiegende Folgen für die städtebauliche und soziale Wirklichkeit: Tausende von verlorenen Arbeitsplätzen, mehr als zweihundert Hektar aufgegebenen Industriegeländes prägen das Erbe der raschen wirtschaftlichen Veränderungen der letzten zwanzig Jahre. Viele Gelegenheiten zu Kurskorrekturen wurden verpaßt: Gelegenheiten zur Stärkung eines effizienten Netzes von Verbindungen auf internationaler Ebene, sowohl zwischen den sich verändernden Ländern als auch zwischen den großen Städten Europas. Aber auch auf der Ebene des Lebens der Metropole selbst, zwischen den verschiedenen kulturellen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Institutionen Mailands. Der daraus folgende Rückgang der Wettbewerbsfähigkeit hat enorme wirtschaftliche Kosten verursacht. Tatsächlich erlebt Mailand seit längerem eine Identitätskrise, aus der sich die Stadt gerade zu befreien beginnt. Der Wandel trifft die Metropole sowohl in ihrem Selbstbild als produktive, gebildete, großzügige, auch ein wenig strenge Stadt des zwanzigsten Jahrhunderts – als auch in ihrem internationalen Flair, das man aufgrund des Prunks ihrer Modeschöpfer und Designer kennt. Nach zwanzig Jahren politischer, produktiver

und kultureller Verarmung hat sich Mailand, in der Gewißheit, nicht so bleiben zu können, wie es war, auf die Suche nach einem neuen Profil gemacht.

Strukturbrüche als Folge sozialer Verwerfungen

Das Mailand der fünfziger Jahre gründete auf drei Säulen: den mächtigen industriellen Familiendynastien, einer funktionierenden Verwaltungsstruktur als Institution und einer traditionsbewußten Beamtschaft. Von all dem ist seit langer Zeit kaum etwas geblieben. Die siebziger Jahre der Arbeitskämpfe und des Terrorismus, die achtziger Jahre der allzu engen Verflechtung von Wirtschaft und Politik, die in einem Strudel von Korruption und Gewalttätigkeit mündeten, und schließlich die Zeit der politischen Leere der neunziger Jahre, die den Untersuchungen der Staatsanwälte und dem Zusammenbruch der Partei-Lobbies folgten, haben eine Phase allgemeiner Betäubung, ein Gefühl tiefen Mißtrauens hervorgerufen. Ein wachsendes Gefühl der Entfremdung hat sich entwickelt, das auch an einem starken Rückgang der Einwohnerzahlen ablesbar ist.

Gerade die vielstimmige Berufung auf das antike *Mediolanum*, die „Stadt an der Straße der Völker“, läßt einen Ort erwarten, der offen für neue Ideen und Unternehmungen ist, der der Stadt und ihrem Umland heute erlaubt, sich den Veränderungen anzupassen und die eigenen unternehmeri-

Mailand. Industriebrache des ehemaligen Alfa Romeo-Areals
(Messe-Erweiterung)
Fotos: Reinhart Wustlich



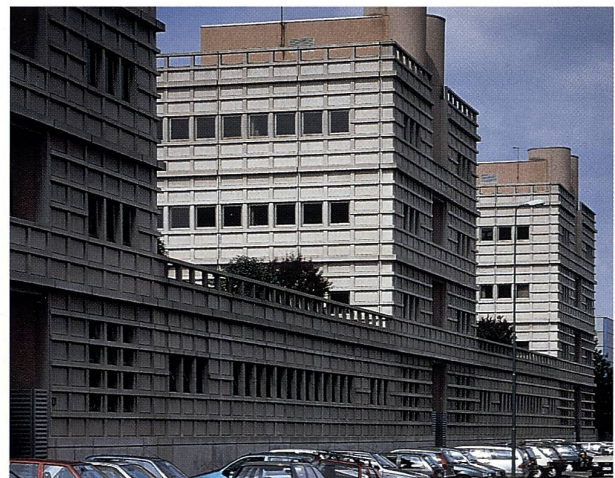
schen Fähigkeiten, auch die eigene Identität in pragmatischer Weise zu erneuern. Die wirtschaftliche Umgestaltung, die von den produktiven Kräften der Stadt getragen wird, orientiert sich auf Finanzdienstleistungen, auf den sekundären Sektor und den Bereich der Dienstleistungen in neuen Unternehmen. Es gibt mithin bereits eine erste Antwort auf die politische Leere und das Fehlen von Strategien im vergangenen Jahrzehnt. Jedoch, obgleich die Wirtschaftskraft der Stadt allein neun Prozent des Bruttosozialprodukts Italiens garantiert, gibt es zu diesem ökonomischen Potential kein politisch-administratives Pendant. Die strukturelle Veränderung seit den siebziger Jahren hat die sozialen Ungleichgewichte verstärkt, die Lebensqualität verschlechtert. Die fehlende zielgerichtete Gestaltung der öffentlichen Angelegenheiten verursacht auf mittlere und längere Sicht enorme Kosten. Die neue, erst vor einem Jahr gewählte Führung der Stadt (eine Mitte-Rechts-Koalition) versucht, die verlorene Zeit wieder aufzuholen. Bürgermeister Albertini und seine *Giunta* haben im Juni 1998 die Tagung „Stati Generali di Milano“ veranstaltet, eine Erörterung der „Allgemeinen Lage Mailands“, an der die Verwaltungsspitzen von Madrid, Lyon, Birmingham, Manchester, Glasgow, Berlin und Frankfurt teilnahmen, um über Erfahrungen und Programme der Stadtentwicklung zu beraten. Das Ziel, Ideen und Vorschläge für die Stadt zu sam-

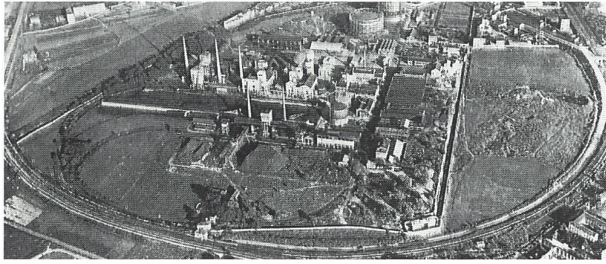
meln, alle wichtigen Institutionen des öffentlichen und privaten Lebens, die Unternehmen und städtischen Vereinigungen einzubeziehen und einen positiven Geist der Zusammenarbeit zu begründen, wurde durch die Teilnahme des italienischen Regierungschefs unterstützt. Mailands neue Rolle als Wirtschafts- und Finanzmetropole Italiens und Südeuropas erfordert die Wiederentdeckung der Stadt als Feld nationaler Politik.

Die Potentiale, die es zu entwickeln gilt – in die beträchtliche Mittel zu investieren sind, wenn die Stadt die Rolle einer wirtschaftlichen Metropole zwischen Mitteleuropa und dem Mittelmeer-Raum spielen will –, liegen: in den *Strukturen der Universitätsausbildung* und der *angewandten Forschung*, deren Grundlage die fünf öffentlichen und privaten Universitäten der Stadt bilden; in den *Finanzaktivitäten* und den Aktivitäten des ökonomischen Austauschs, die beachtliche Ausmaße erreichen durch die jüngst erweiterten und erneuerten Institutionen der *Börse* und der *Messe*; in der regen Präsenz der Bereiche der *Mode* und des *Designs*, die von einer starken produktiven – in der gesamten Region verbreiteten – Struktur unterstützt werden, in der *Differenzierung des Transportsystems* für Güter und Personen, das Mailand als ausgesprochen bedeutenden Knotenpunkt nutzt, gestärkt durch Um- und Ausbau der



Traditioneller Stadtkern (Kuppel der Galleria Vittorio Emanuele)
Technologiezentrum, Architekt: Mario Bellini Associati





Bovisa. Ehemaliges Industriegelände als Standort des Politecnico

Infrastruktur und des neuen interkontinentalen Flughafens Mailand-Malpensa.

Die wiedergewonnene Idee der Stadt ist, sich selbst und Europa Kontinuität zu beweisen, ihre beständige Vergangenheit an die vielfältige Wirklichkeit von heute anzupassen: Mailand als Metropole, in der Kapital und Wissenschaft auf neue Weise korrespondieren, die Dreh- und Angelpunkt wird für die europäische Integration des italienischen Südens – die bedeutsam wird in bezug auf die soziale und ethnische Integration des Mittelmeerraums.

Städtebau und Architektur als strukturschaffende Kräfte

Wo sind heute die großen städtebaulichen Pläne der Stadt? Gibt es Ansätze, die den historischen Utopien, etwa der des historischen *Foro Bonaparte* entsprechen, die Giovanni Antolini im Jahre 1802 entworfen hat: dem Modell einer Stadtregion?¹

Vom architektonischen Standpunkt aus fehlte es in den vergangenen Jahren nicht an Ideen und Vorschlägen, den zeitgenössischen Strukturwandel der Stadt zu begleiten. Aber in der öffentlichen Perspektive war leicht vorhersehbar, daß die vergangenen Planungsdebatten keine „klaren Angaben über die laufenden Veränderungen der Stadt“ liefern konnten, daß diese Debatten damit endeten, daß sich die gesamte städtebauliche Perspektive Mailands in einer Reihe unzusammenhängender Initiativen verlor (P. Nicolini, *Lotus 54*, 1987). Der größte Teil der städtebaulichen Projekte entstand auf dem Papier, mit Ausnahme derjenigen, die ei-

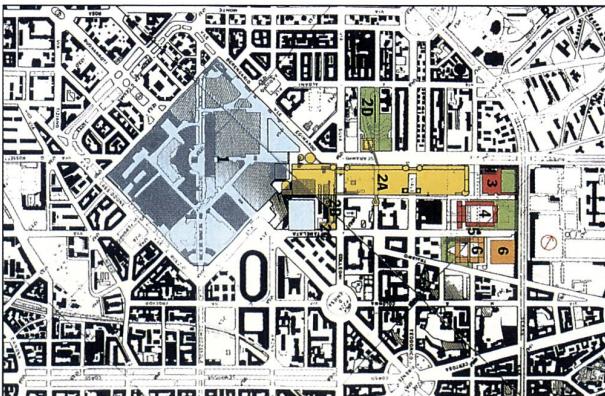
ne solide wirtschaftliche und politische Struktur zur Voraussetzung hatten. Zu ihnen gehörte das Projekt *Bicocca* auf dem Gelände der ehemaligen Pirelli-Fabriken nordöstlich Milano-Centrale oder das 1997 eingeweihte Projekt der Erweiterung der Mailänder Messe auf einem alten Fabrikgelände von Alfa Romeo.

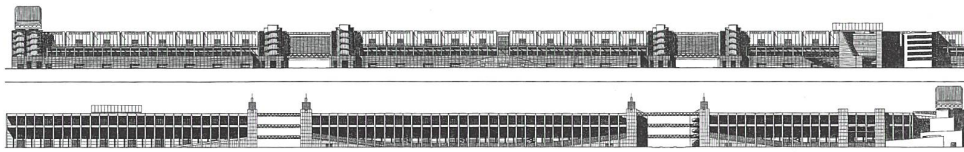
Stadt-in-der-Stadt: Neues Polytechnikum

An der nordwestlichen Flanke des *Passante Ferroviario*, der neuen Querspange der Eisenbahn durch die Stadt, welche die Ringtrasse aus dem neunzehnten Jahrhundert ersetzen soll, haben die Arbeiten für die Umgestaltung der Industriebauten begonnen, die für die ersten Abteilungen des Polytechnikums verwendet werden sollen. Die vor 135 Jahren gegründete Institution sucht lange schon nach Lösungen, nach einem Standort eines umfangreichen Integrationsprojekts: einer „Stadt-in-der-Stadt der Wissenschaft und der Technik“ (*Bovisa*).

Ein erstes Projekt, 1990 von Antonio Monestiroli koordiniert und von einer Gruppe von Dozenten und Forschern gemeinsam weiterentwickelt, nimmt ein System gruppierter

Lageplan. Messe-Standort (1), Erweiterung (2A, 2B), Messe-Dienstleistungen (3–6). Quelle: Domus





Höfe aus dem fünfzehnten Jahrhundert als Analogie auf (*Ospedale Maggiore* von Antonio Averlino, genannt *Filarete*) und entwickelt daraus eine leistungsfähige typologische Anlage. Gegenwärtig ist ein beschränkter internationaler Wettbewerb ausgeschrieben, der, auf den Spuren des Projekts Monestiroli, die endgültige Antwort für die zukünftige Form des neuen Polytechnikums geben soll, das in den nächsten zehn Jahren verwirklicht werden wird.

Erweiterung der Mailänder Messe

Im vergangenen Jahr wurde die Erweiterung der Mailänder Messe fertiggestellt, das Projekt von *Mario Bellini*, das für einen Teil des von Alfa Romeo aufgegebenen Industrieareals in direktem Anschluß an das bestehende Messegelände entworfen wurde. Es handelt sich, vergleichbar dem *Bicocca*-Projekt, um eine der größten Baustellen Mailands. Das Projekt ermöglicht eine Ausdehnung der Messeaktivitäten und der wirtschaftlichen Repräsentation Italiens. Eine strukturelle Ergänzung der Messe und der zugehörigen Dienstleistungseinrichtungen (Kongreßzentrum, Hotelkapazitäten, Handelszentrum, TV-Studios etc.) ist auf den direkt anschließenden Brachflächen der Montedison-Industriegelände entlang der nordwestlichen Achse zum Flughafen Mailand-Malpensa geplant.

Mailand. Messe-Erweiterung auf dem ehemaligen Alfa Romeo-Areal,
Architekt: Mario Bellini Associati
Fotos: Reinhart Wustlich

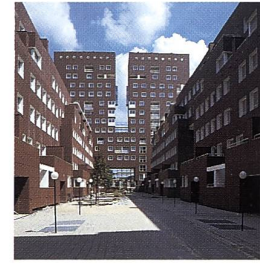
Aufgegebene Industrieareale

Zweihundert Hektar aufgegebenen Industriegeländes, das Erbe der raschen wirtschaftlichen Veränderungen der letzten zwanzig Jahre, sind für den Städtebau nutzbar zu machen. Nicht alle sind wiederherstellbar: unzählige Wiederaufbau- und Konversions-Maßnahmen erlauben die Ansiedlung neuer Produktions- und Handelsfunktionen, neuer Wohnflächen und Aktivitäten von Handwerksbetrieben in der Stadt, ohne daß der Flächenanspruch der Metropole vergrößert würde.

Historische Industriearchitektur großer Qualität könnte für neue Nutzungen gewonnen werden, ohne daß die Struktur ganzer Viertel des ersten Mailänder Industriegürtels radikal verändert werden müßte: gesicherte Standorte haben eine eigene Qualität im Geflecht der Metropole. Folglich sind auf den großen privaten und öffentlichen Arealen der Pirelli- und Fiat-Fabriken, der Stahlwerke Breda und Ansaldo, der Alfa Romeo-Gelände etc. die bedeutendsten Veränderungen im städtebaulichen Maßstab vorgesehen. Zumeist herrscht dabei noch die Philosophie des „Freimachens“ der Flächen vor.

Bereits in der Durchführungsphase befindet sich das Projekt *Bicocca* auf dem Gelände der ehemaligen Pirelli-Fabriken, entlang der nord-östlichen Bahn- und Industrieachse zum Kopfbahnhof Milano-Centrale. Gewinner eines 1985 von Pirelli ausgeschrieben Wettbewerbsprojekts waren *Gregotti Associati*, deren Entwurf große Teile der Stadtstruktur wiederaufnimmt und neue hinzufügt, etwa die





Ansiedlung von Siemens und anderen Firmenniederlassungen, die Einrichtung privater und nationaler Forschungszentren (Pirelli-Forschung, Nationales Forschungskomitee), die neuen Abteilungen der staatlichen Universität, Wohn- und Dienstleistungsviertel, Plätze und Grünzonen – und ein Opernhaus-Projekt. Eine Komposition großer städtischer Gebäudeblöcke wird zusammengefügt.

Vittorio Gregotti, Architekt und Dozent mit internationalem Ruf, hat mit dieser Aufgabe die heute seltene Möglichkeit, einen ganzen Stadtbezirk, eine große multifunktionale Struktur zu realisieren, die den Charakter und die Entwicklung dieser nachindustriellen Peripherie nachhaltig verändert. Diesem beeindruckenden Projekt gegenüber bestehen jedoch auch einige, nicht leicht zu nehmende Zweifel. Die Ansiedlung der zweiten staatlichen Universität im Projekt *Bicocca*, die ursprünglich an der südöstlichen Flanke des *Passante Ferroviario* erfolgen sollte, verhindert eine im Hinblick auf die laufenden verkehrstechnischen Maßnahmen logischere Lösung (Polytechnikum im Nordwesten, Universität im Südosten der Stadt). Bei dieser Ausrichtung hätte das Projekt *Bicocca* die Rolle eines Technologieparks übernommen, der mehr an der angewandten Forschung als an der allgemeinen Universitäts-Ausbildung und Didaktik orientiert ist.

Die zweite, gegenwärtig diskutierte Perspektive betrifft das Projekt von Gregotti Associati für ein neues, 2.600 Besucher fassendes Opernhaus, das anfangs „La Scala 2“ heißen sollte, nun als „Teatro degli Arcimboldi“ geführt wird, abgeleitet vom Namen einer alten Mailänder Familie, der Eigentümerin des Geländes. Das Projekt sollte ursprünglich

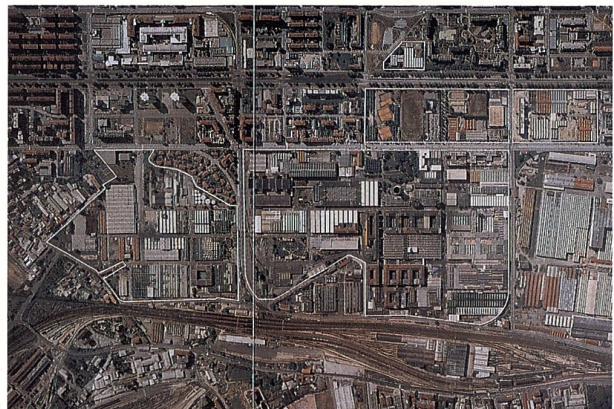
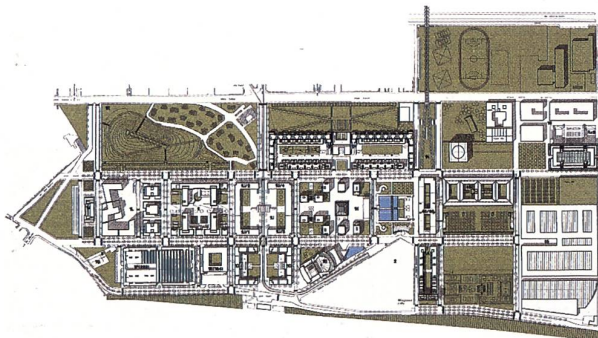
nur das historische Theater *La Scala* für die Dauer von zwei Jahren entlasten, dessen umfangreiche Restaurierungsarbeiten den Spielbetrieb behindern.²

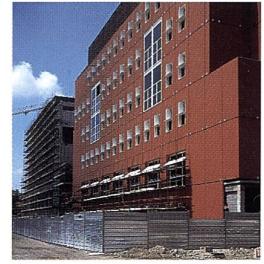
Für das nördlich an das Projekt *Bicocca* anschließende Gelände, die Areale der Stahlwerke Breda und Ansaldo, sind die Vorbereitungen für ein zweites Großprojekt eingeleitet, das auch die benachbarte Gemeinde Sesto San Giovanni betrifft. An diesem Projekt ist, neben Gregotti Associati, auch das Büro *Renzo Piano Building Work Shop* beteiligt, ein Gutachter-Wettbewerb ist in Vorbereitung.

Es wäre wichtig, wenn die *Maestri* sich tatsächlich als solche zeigten, für Teile des von ihnen entwickelten *Masterplans* auch jüngere Kollegen einzubeziehen (wie J. P. Kleihues im Rahmen der Berliner IBA). Ein wenig Großzügigkeit würde den bestehenden Generationenkonflikt in der Architektur Italiens mildern (zum größeren Ruhm der *Maestri*, der Auftraggeber und der Städte selbst).



Lageplan. Konversions-Gebiet Bicocca, Technologiepark und Universitätsstandort – ehemaliges Pirelli-Areal, Architekt: Gregotti Associati





Die Bahnareale des neunzehnten Jahrhunderts

Seit der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ist Mailand von einem Bahnring umgeben. Sieben große Bahnhofs- und Güterbahnhofsgelände gliedern den Ring. Die Areale der Güterbahnhöfe, deren Nutzung aufgegeben wurde, sind zu Infrastrukturbrachen verkommen. Die im Bau befindliche Querspange der Bahn, der *Passante Ferroviario*, vereinfacht die Struktur und sorgt dafür, daß die Bahnhöfe des Personenverkehrs entlang des *Passante* in den kommenden Jahren beträchtliche Erweiterungen erfahren werden.

Seit langem werden Verhandlungen über den Erwerb der Gelände geführt zwischen der Stadt, der Region Lombardei und der Staatsbahn (FFSS), konkrete Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor, die auf eine Einigung hoffen ließen.

Die bis heute untersuchten Projekte, die städtebaulichen Projektstudien, sind nicht weiter gediehen als bis zur Theorie- und Modellebene (Triennale 1987, Dissertationen und Planungsseminare der Fakultät für Architektur des Polytechnikums). Sie haben jedoch das enorme Potential dieser Gelände aufgezeigt.

Bicocca. Hof der Wirtschafts- und Rechtswissenschaftlichen Fakultät
Architekt: Gregotti Associati
Fotos: Reinhart Wustlich

Das Tunnelprojekt des *Passante Ferroviario*, das bereits in den sechziger Jahren entwickelt wurde, ist bisher von einem Konsortium der Stadt, der Region, der Staatsbahn und der Metro Mailands zur Hälfte realisiert worden. Entlang der Strecke, die auch von der dritten Linie der Metro genutzt wird, liegen wichtige strategische Gebiete. Nicht nur das Gelände des neuen Polytechnikums in *Bovisa*, sondern auch der Bahnhof *Favini*, das ungenutzte Gelände von *Varesine* oder der ehemalige Bahnhof von *Porta Vittoria*. Städtebau ist nicht nur eine Art politisch-wirtschaftlicher Verhandlung, er ist ein *Regelsystem*, das die Auswahl gestaltet: die „Vorstellung einer Stadt“, die sich in den Formen der Architektur ausdrückt.

Anmerkungen

- 1 Große Ringstruktur, in neoklassizistischen Formen entworfen, die alle repräsentativen öffentlichen Einrichtungen (Börse, Theater, Zollbehörde, Museum, acht öffentliche Schulen, Thermen, Pantheon) einbezieht, private Wohn- und Geschäftsbereiche integriert, versorgt von schiffbaren Kanälen, die an das Flußsystem der Ebene anschließen.
- 2 Das Gregotti-Projekt wurde von der Architektenkammer der Provinz Mailand angefochten, die für ein Projekt dieses Ausmaßes einen Architekten-Wettbewerb für erforderlich hält. Die Logik eines privat finanzierten Projekts wird als nicht ausreichend betrachtet, da das neue Theater Programme und öffentliche Subventionen in Anspruch nähme, die für die Scala bestimmt sind.

