Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich

Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich

Band: - (2009)

Heft: 15

Artikel: CIAM X : Mobilität und mobile Architektur in den Architekturdebatten der Nachkriegszeit

Autor: Stalder, Laurent

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-918929

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: 10.12.2025

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

Laurent Stalder

CIAM X

Mobilität und mobile Architektur in den Architekturdebatten der Nachkriegszeit

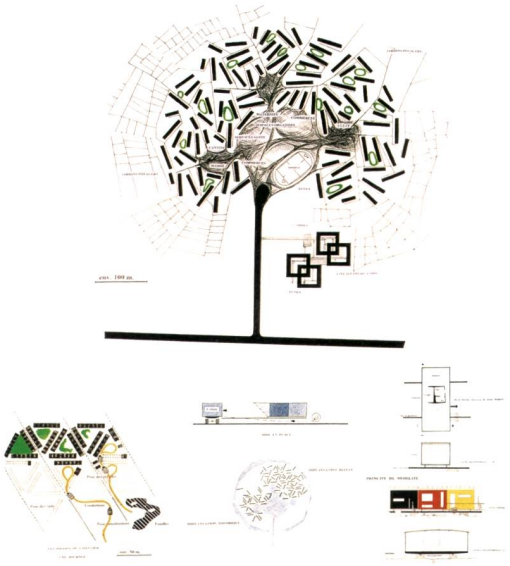


Abb. 1: Charles Péré Lahaille und Guy Rottier, *Cité Mobile*, 1956. Aus: Véronique Willemin, *Maisons mobiles*, Paris: Editions Alternatives 2004, S. 39.

Die Ergebnisse des 10. CIAM-Kongresses in Dubrovnik, darin stimmten alle Berichterstatter überein, waren zumindest auf den ersten Blick enttäuschend. Die seit dem neunten Kongress geplante Charte de l'Habitat, explizites Ziel des Kongresses, war nicht über den Stand der von Sigfried Giedion verfaßten Prolegomena herausgekommen, die vier mit den Themen ‹Cluster›, ‹Mobility›, ‹Growth and Change› und ‹Urbanism and Habitat› betrauten Kommissionen hatten kaum mehr als zweiseitige Berichte über die einzelnen Themen verfasst, die einflussreichsten Gründungsmitglieder, Le Corbusier und Gropius, hatten sich endgültig zurückgezogen und auch die bewährte Struktur der *CIAM*, die bis anhin aus einzelnen nationalen Delegationen bestand und von einem starken, von Giedion geführten Sekretariat geleitet wurde, war aufgelöst worden, ohne daß eine klare neue Struktur hätte bestimmt werden können.[1]

Sicherlich, die vermeintlich aufgebrochene Ordnung lässt sich in weiten Bereichen mit dem von den Gründungsmitgliedern, allen voran Le Corbusier, erwünschten Generationenwechsel erklären.[2] Doch die von allen Seiten festgestellte Konfusion war durchaus auch Programm, war doch der fehlende systematische Ansatz, der von unterschiedlicher Seite auch bemängelt wurde,[3] geradezu gesucht worden: Das was das Leben ausmache, so in einer vorbereitenden Dokumentskizze, liege außerhalb des analytischen Denkens. Entsprechend sollten am zehnten Kongress nicht Diagramme oder analytische Studien, welche, wie es an anderer Stelle hiess, die Probleme – wie in der *Charta von Athen* – in einzelne Bestanteile zerpflückten, vorgestellt, sondern einzelne vorbildliche «architektonische Lösungen» gesucht werden, die dem Anspruch die «wechselnden Beziehungen zwischen den unterschiedlichsten Gemeinschaften» zu studieren und die «Grenzen der ‹Disziplinen›» zu erforschen, besser entsprachen.[4]

Und auch in der Unterkommission «Mobilität» scheint jeder systematische Ansatz explizit vermieden worden zu sein: So hatten sich die Autoren ausdrücklich nicht auf «dictionary definitions» abgestützt, um aus «der Diskussion der unterschiedlichen Aspekte [der Mobilität], im Studium der Grilles und im Aufdecken von wichtigen Beispielen von Mobilität als Teil des menschlichen Habitats» heraus zu einem Resultat zu gelangen.[5] Doch, wenn auch in jener Kommission der Anspruch auf ein geschlossenes theoretisches System zu fehlen scheint, widerspiegeln die am 10. CIAM-Kongress aufgezeichneten Themen, und vor allem die in den Projekten der Protagonisten formulierten und durch die damalige Kritik aufgegriffenen Thesen, einen präzisen konzeptuellen Rahmen, der 1956 ansatzweise angerissen, in den folgenden Jahren den architektonischen Diskurs jedoch nachhaltig prägen sollte. Dieser konzeptuelle Rahmen soll hier dargestellt werden, erlaubt er doch einige zentrale Fragestellungen der Architektur der Nachkriegszeit zu erklären.

1 John Voelcker, «CIAM 10 in Dubrovnik, 1956», in: *Architects' Yearbook* (1957), Nr. 8, S. 43–52.
«Xe Congrès des C.I.A.M. à Dubrovnik, Yougoslavie, août 1956», in: *L'Architecture d'Aujourd'hui* (1956), Nr. 27, S. XXI.
Jean Chemineau, «Le Xe Congrès C.I.A.M. à Dubrovnik», in: *Aujourd'hui. Art et Architecture* (1956), Nr. 10, S. 3.

2 Siehe: «Message of Le Corbusier to the X Congress CIAM at Dubrovnik», in: ETH Zürich / gta Archiv / CIAM Archiv, 42-X-115A, S. 23 ff.

3 Günther Kühne: «Mobiles Planen, mobiles Bauen», in: *Bauwelt* (1958), Nr. 49, S. 491.

4 Draft Framwork 5, «CIAM X. December 1954», zitiert in: John Voelcker, «TEAM X», in: *ARENA. Architectural Association Journal* (1965), Nr. 81, S. 13–14.
Vgl. ebenfalls: John Voelcker, «CIAM 10 in Dubrovnik, 1956», in: *Architects' Yearbook* (1957), S. 43.

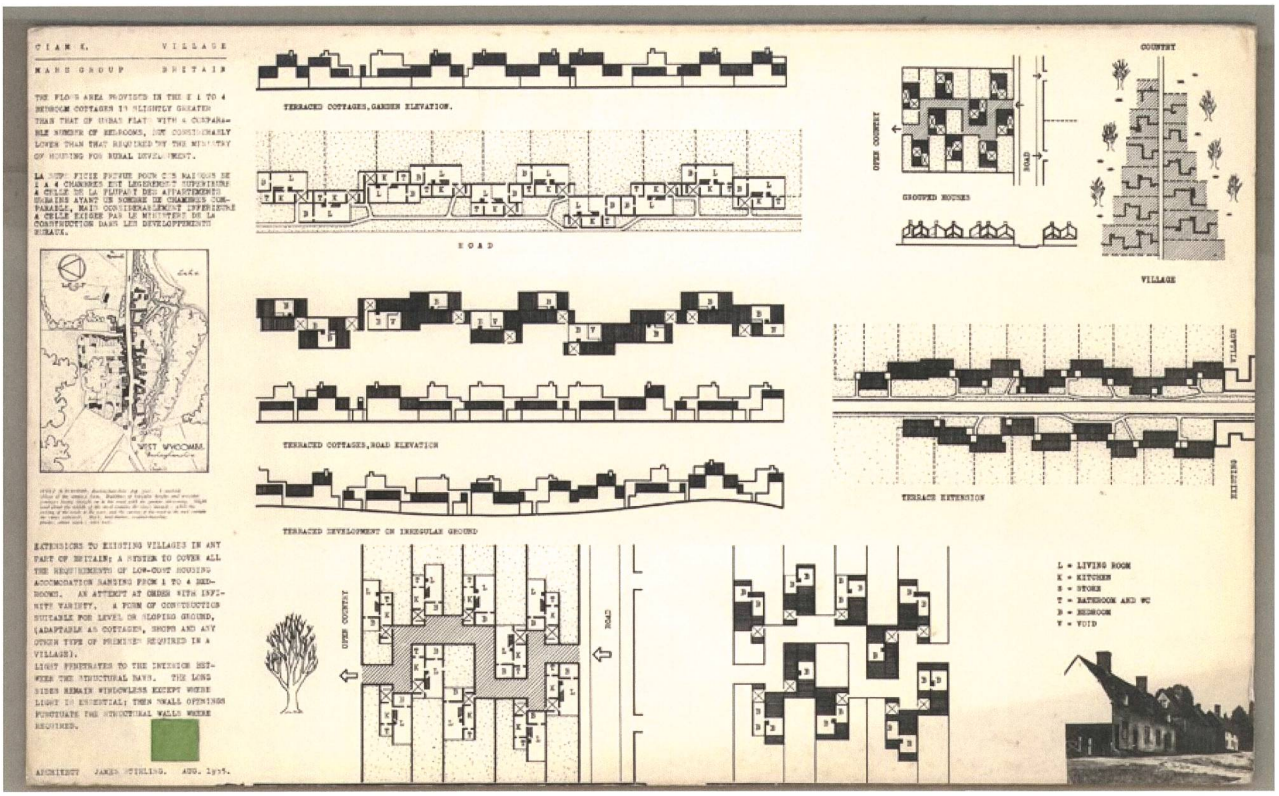


Abb. 2: James Stirling, *CIAM X. Village*, 1956. Aus: gta Archiv / ETH Zürich / CIAM Archiv.

Explizit auf den Begriff der Mobilität selber griff 1956 lediglich ein Projekt zurück: Die *Cité Mobile* der französischen Architekten Charles Péré Lahaille und Guy Rottier (Abb. 1). Bei der *Cité* handelte es sich um den Entwurf für eine provisorische Arbeitersiedlung, die für sieben Infrastrukturbauten entlang des Rheines konzipiert worden war. Im Fünf-Jahres-Rhythmus hätte die Stadt, mit Ausnahme einiger öffentlicher Anlagen, die dem Unterhalt dienten, komplett abgebaut, mit Lastwagen zur nächsten Baustelle verschoben werden können, um dort wieder aufgestellt zu werden. Die Auseinandersetzung mit der Mobilität ging jedoch über ein wörtliches Verständnis des Begriffes hinaus: In der Tat, wenn nicht mobil, so doch flexibel wäre auch die sich immer wiederholende Planung der Stadt gewesen, da sie aus einzelnen, zu dreieckigen Höfen frei kombinierbaren Wohnzeilen bestanden hätte. Flexibel waren ebenfalls die Zeilenlängen gedacht, indem sie aus einzelnen, auf Schienen gelagerten, addierbaren Wohnzellen zusammengesetzt werden sollten. Flexibel schließlich waren auch die Wohnungsgrößen, konnten doch einzelne Zellen je nach Familiengröße an- oder abgekoppelt werden.

Dieses umfassende Verständnis von Architektur war durchaus nicht selbstverständlich und gerade in Frankreich in offiziellen Kreisen verpönt. 1955 als Diplomprojekt an der Ecole des Beaux-Arts eingereicht, war die *Cité* von der Jury mit der abschätzenden Bemerkung abgelehnt worden, dass es sich ja lediglich um eine «Eisenbahnarchitektur» handle.[6] Bezeichnenderweise war gerade dieser Aspekt des Projektes in den Protokollen des Kongresses als hervorragend und gar identitätsstiftend hervorgehoben worden: «The core of the settlement [of the *Cité Mobile*] is relatively permanent, the temporary habitat clusters round it, changes, and moves away; the function of the core itself changes, but it remains as a point of identity.»[7]

5 ETH Zürich / gta Archiv / CIAM Archiv, 42-JT-15-449.

6 Véronique Willemin, *Maisons mobiles*, Paris: Editions Alternatives 2004, S. 38–39.
Vgl. dort auch das Interview der Autorin mit Charles Péré Lahaille.
Vgl. ebenfalls die Beschreibung des Projektes bei Michel Ragon, *Prospective et Futurologie* [Histoire mondiale de l'architecture et l'urbanisme moderne, Bd. 3], Tournai: Casterman 1978, S. 228.
Sowie ders.: *Michel Ragon. Les cités de l'avenir* [Encyclopédie planète, Bd. 20], Paris: Ed. Planète 1966, S. 160–161.

7 ETH Zürich / gta Archiv / CIAM Archiv, 42-X-115A, S. 95.

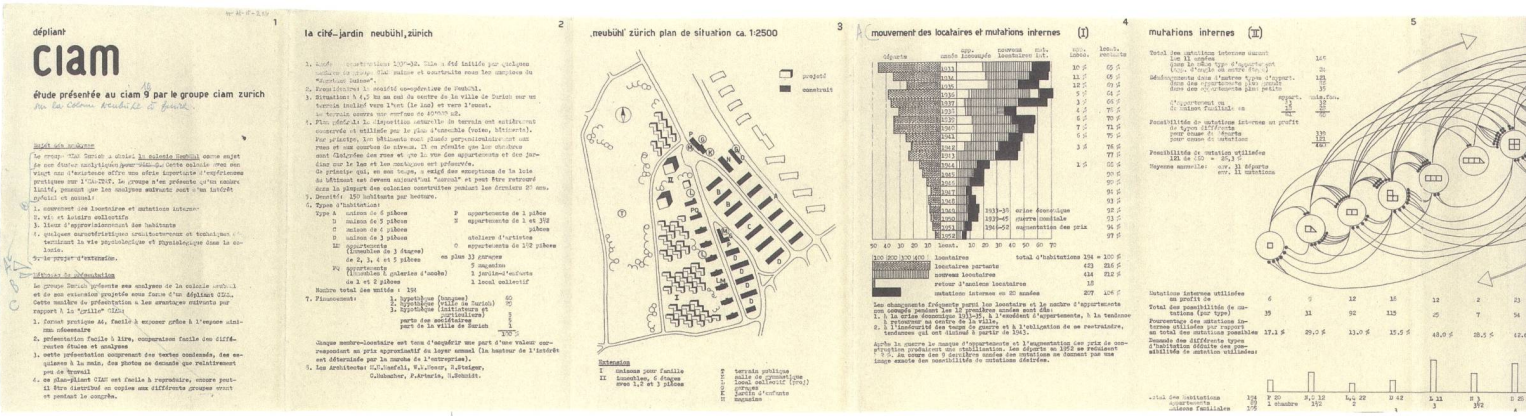


Abb. 3: Alfred Roth, «Étude présentée au CIAM 10 par le Group CIAM de Zurich sur la colonie de Neubühl à Zurich», 1956. Aus: CIAM Archiv, ETH Zürich, Institut gta.

Der Begriff der Mobilität war also ein umfassender und ging weit über das in der *Charta von Athen* 1942 funktional ausgelegte Schlagwort «Transportation» hinaus.[8] So heißt es im Abschlussbericht des Kongresses von Dubrovnik unter der Rubrik «Mobilität»: Die Frage der Mobilität sei während der Gespräche in drei Aspekte unterteilt worden: 1. «Circulation of men, good, and machines», 2. «movement of different families, sections of the population, etc.» sowie 3. «reanimations caused by the factor of Mobility». Während unter Letzterem der Einfluss konkreter Eingriffe im städtischen Gefüge behandelt worden war – nur «briefly», wie es im Abschlussbericht heißt –, war unter Ersterem die Frage der Mobilität aus der Perspektive der Technik und ihrem Einfluß auf Gebrauch und Wahrnehmung der Umwelt untersucht worden, unter dem zweiten Punkt die Fragen der soziale Bewegungen unter dem Gesichtspunkt von Veränderungen in Bezug auf Familiengröße, Status, Geld, etc. ...[9]

Dieser konzeptuellen – und nicht funktionalen – Auslegung der Mobilität, bei der die Architektur auf ihre performativen Eigenschaften untersucht wurde, folgten eine Reihe weiterer Projekte, die in Dubrovnik zur Diskussion standen: von konkreten städtebaulichen Entwürfen, wie einer neuen Seebrücke in Genf zur Entlastung des Stadtzentrums oder einer Schnellverkehrsstrasse zur Umfahrung von Oslo, über Erweiterungs- oder Erneuerungsszenarien, wie die Dorf- oder Stadtstudien von John Voelcker, James Stirling (Abb. 2), Alison und Peter Smithson oder Bill Howell, zu Neuplanungen, wie das *Alexanderpolder* von Bakema und Opbouw, wo Architektur, Bewegung und Wahrnehmung aufeinander abgestimmt waren, bis hin zu Szenarien für flexible Wohnformen, sei es durch Wohnungstausch, wie in den Studien Alfred Roths zur *Werkbundsiedlung Neubühl* in Zürich (Abb. 3) oder sei es umgekehrt durch flexible Wohnungsgrößen, wie in den Vorschlägen der portugiesischen Delegation.[10]

Und was dies für die Architektur bedeuten könnte, sollten zahlreiche Protagonisten des Kongresses im Laufe der folgenden Jahre, in der detaillierten Ausformulierung zwar unterschiedlich, in der Denkrichtung hingegen vergleichbar, formulieren. Zwei Ansätze können unterschieden werden:

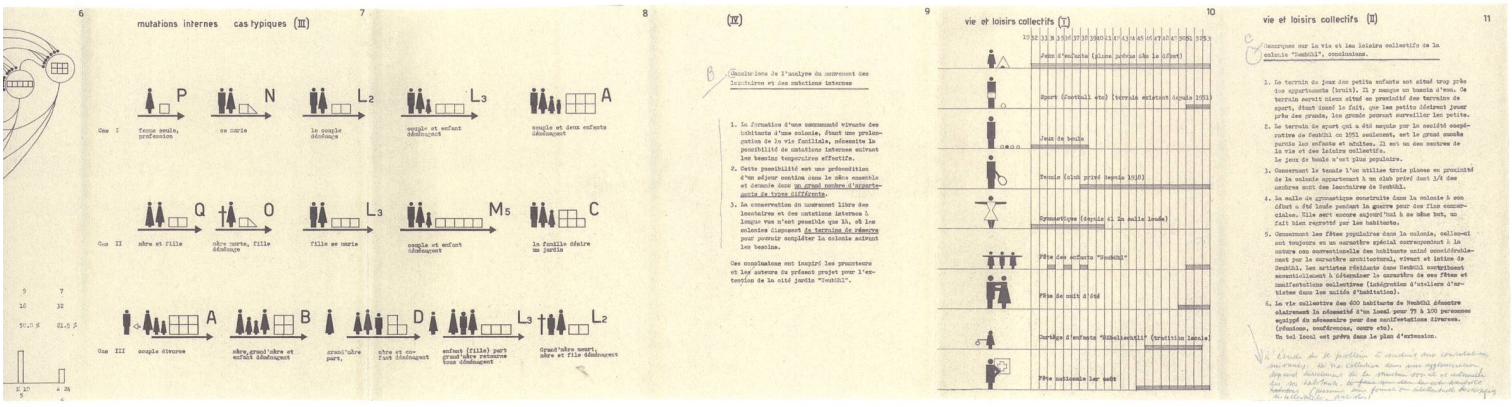
Der eine entsprang einem eher technisch-konstrukiven Verständnis der Disziplin, wie in den Arbeiten der 1957 gegründeten *Groupe d'étude de l'Architecture Mobile* [*GEAM*], dem unter anderen die CIAM-Teilnehmer Yona Friedman, Jerzy Soltan und der Journalist Günther Kühne angehörten.[11] Unter dem Titel «Mobiles Planen. Mobiles Bauen» hatte Günther Kühne die Qualität der Projekte der *GEAM* – «räumliche Tragwerke und folienartige Häute» – in der sauberen Trennung von Konstruktion und räumlichem Gebilde gesehen. Man spräche so oft von Funktionalismus, doch gehe es zunächst darum, die Funk-

8 Le Corbusier, *La Charte d'Athènes (avec un discours liminaire de Jean Giraudoux)*, Paris: Editions de Minuit 1957, Pkt. 51–64.
Vgl. ebenfalls: José Luis Sert, *Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions*, Cambridge/ Mass.: The Harvard University Press, 1943, S. 155–181 und S. 248.

9 ETH Zürich / gta Archiv / CIAM Archiv, 42-JT-15-449-450.

10 Vgl. dazu: Eric Mumford, *The CIAM Discourse on Urbanism. 1928–1960*, Cambridge / Mass.: MIT Press 2000, S. 9, bzw. S. 254–255.
Annie Pedret, «Dubrovnik 1956», in: Dirk van der Heuvel und Max Risselada (Hrsg.), *Team 10. 1953–1981. In search of a utopia of the present*, Rotterdam: NAi Publishers 2005, S. 53.
Michel Ragon, *Prospective et Futurologie* [Histoire mondiale de l'architecture et l'urbanisme moderne, Bd. 3], Tournai: Casterman 1978, S. 228–229.
Sowie: Yona Friedman, *L'architecture mobile, suivi de la théorie des systèmes compréhensibles* [Cahiers du Centre d'Etudes Architecturales, 3.1], Brüssel: Mignot 1968, S. 3.
Ebenfalls: ETH Zürich / gta Archiv / CIAM Archiv, 42-X-115A, S. 90.

11 Michel Ragon, *Prospective et Futurologie* [Histoire mondiale de l'architecture et l'urbanisme moderne, Bd. 3], Tournai: Casterman 1978, S. 228.



tionen im Bauwerk voneinander zu trennen: «Die Funktionen des Tragens und des Lastens, der Wärme- und der Schallisolierung von denen des Wohnens».[12] In diesem Sinne hatte auch Yona Friedman in seiner Schrift «Architecture Mobile» argumentiert, deren Thesen – was von der CIAM-Geschichtsschreibung geflissentlich und mit Nachdruck ignoriert worden ist – er in Dubrovnik zumindest informell präsentiert hatte (Abb. 4).[13] Der Begriff «architecture mobile» würde keineswegs eine komplette Mobilität der Konstruktionen bedeuten, sondern ihre Verfügbarkeit für die Bedürfnisse einer mobilen Gesellschaft. Die «architecture mobile» sei Ausdruck der strukturellen Veränderungen in der Gesellschaft.»[14] Und wie dies zu bewerkstelligen war, hatte Friedman in seiner «ville spatiale» illustriert und im «Résumé» seiner Schrift abschliessend formuliert: Die Konstruktionen, welche die Städte formen, müssten Skelettkonstruktionen sein, die beliebig auffüllbar seien und deren Einrichtung der Initiative der Bewohner frei stünde.[15] Ein konstruktives Raster stand also hier im Dienste einer mobilen Gesellschaft.

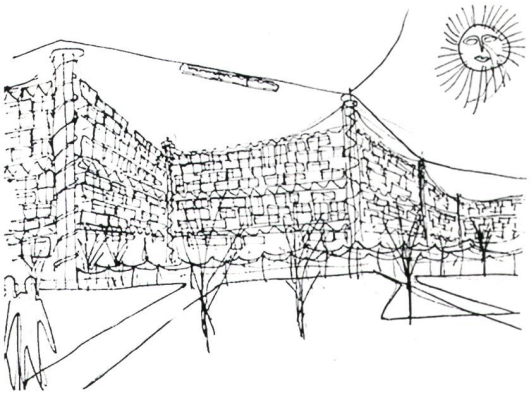


Abb. 4: Yona Friedman: «Mobiles Planen, mobiles Wohnen», 1958. Aus: *Die Bauwelt* (1958), Nr. 491, S. 21.

Der andere Ansatz entsprang eher einem technisch-infrastrukturellen Zugang, wie etwa in den Modellen des «Stem» and «Web», welche Candilis, Josic and Woods in den späten 1950er-Jahren entwickeln sollten, oder des «Permance» and «Transcience», welche Alison und Peter Smithson zur gleichen Zeit formulierten. Das Stem, so Woods 1961, müsse nicht nur als «link» zwischen den unterschiedlichen Zellen der Behausung verstanden werden, sondern viel umfassender als «generator of habitat» (Abb. 5). Es umfasse entsprechend alle «servant of homes» sowie auch «all the prolongement du logis», wie Läden oder kulturelle Einrichtungen, aber auch «roads, walkways, and services».[16] Der Rückgriff auf den Begriff des Stems, als Träger der Verkehrs- und Versorgungslemente, war der Versuch die Bewegung – soziale und infrastrukturelle – als strukturierendes Element in Architektur und Städtebau einzuführen und dabei den traditionellen Plan de Masse, wie er etwa in der *Charta von Athen* verkörpert zu sein schien, zu hinterfragen.[17] Ganz ähnlich sollten Alison und Peter Smithson in ihrem Aufsatz «Fix. Permanence and Transcience» argumentieren (Abb. 6): «With a few things fixed and clear, the transcient elements of the city no longer menace the sense of urban structure or the citizen's sanity but can uninhibitedly reflect short-term needs and moods.» Und was unter «Transcient» zu verstehen war, hatten sie einige Zeilen weiter umschrieben: «The architectural transcients are the small buildings, particularly the shops and houses, that are added to, altered or completely rebuilt on a short-term cycle of change.» Unter zeitgenössischen «Fixes» war konsequenterweise das «road system» bezeichnet worden und dort insbesondere die «big motorway intersections», die sich mit den traditionellen «Fixes», den historischen Monumenten und großen Infrastrukturbauten, vergleichen liessen.[18]

12 Günther Kühne, «Mobiles Planen, mobiles Bauen», in: *Bauwelt* (1958), Nr. 49, S. 493.
13 Michel Ragon, *Les cités de l'avenir* [Encyclopédie planète, Bd. 20], Paris: Ed. Planète 1966, S. 161.
14 Yona Friedman, *L'Architecture Mobile suivi de la théorie des systèmes compréhensibles, Cahier du Centre d'études architecturales 3.1*, Brüssel: Mignot 1968, S. 17.
15 Ebda., S. 33.
16 Shadrach Woods, «Stem», in: *Architectural Design* (1960), Nr. 30, S. 181. Der Aufsatz fehlt in der Zusammenstellung von Oscar Newman zum CIAM-Kongress in Otterlo. Vgl.: Oscar Newman (Hrsg.), *CIAM 59 in Otterlo. Arbeitsgruppe für die Gestaltung soziologischer und visueller Zusammenhänge* [Dokumente der modernen Architektur, Bd. 1], Zürich: Girsberger 1961.
17 Zum Begriff des Stems, vgl.: Tom Avermaete, *Another Modern. The Post-War Architecture and Urbanism of Candilis-Josic-Woods*, Rotterdam: NAi Publishers 2005, S. 238–246.
18 Alison und Peter Smithson, «Fix. Permanence and transcience», in: *The Architectural Review* (1960), Nr. 128, S. 437–439.

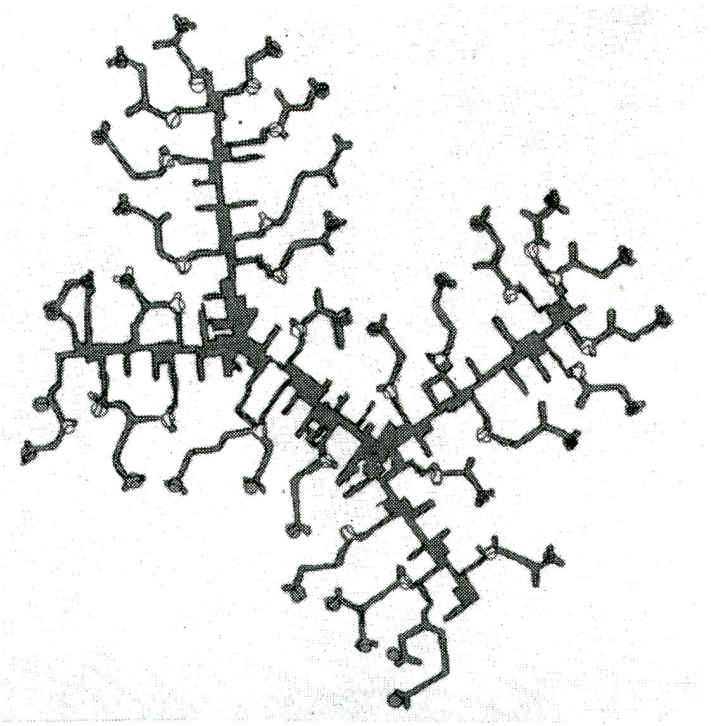


Abb. 5: Georges Candilis, *Grouping of Dwellings*, 1962. Aus: Alison Smithson, «Team Ten Primer. 1953–1962», in: *Architectural Design* (1962), Nr. 32, S. 596.

Der hier postulierte und in Projekten, wie dem Wettbewerb Hauptstadt Berlin von Alison und Peter Smithson mit seinen doppelten Verkehrsebenen und seinen austauschbaren Türmen, oder dem Entwurf für Toulouse le Mirail von Candilis Josic und Woods mit seinen dominierenden Erschliessungswege, oder der *Cité Mobile* von Péré-Lahaille mit seinen Schienensträngen, ausformulierte Paradigmenwechsel war beachtlich, stellte er doch dem tradierten, vitruvianischen Verständnis der Architektur als festes, dauerhaftes Konstrukt, ein Verständnis menschlicher Bebauung als ein sich ständig wandelndes Habitat gegenüber.

In jener umfassenden sozialen und technischen Auslegung des Mobility-Begriffes, wie sie in der «Cité Mobile» thematisiert, in den Arbeiten der verschiedensten CIAM-Mitglieder getestet und schließlich im Abschlussbericht der Kommission formuliert worden war, trafen sich zwei Genealogien der Moderne, die das Verständnis der Architektur der Nachkriegszeit nachhaltig prägen sollten: Die eine soziale, welche die Architektur als Gegenform sozialer Strukturen verstand, deren Ursprung im Interesse der Architekten an den Sozialwissenschaften gegründet war, etwa der Ethnologie Sociale in Frankreich oder der städtischen Anthropologie in England, und mit Begriffen wie «Gegenform» (etwa bei van Eyck), «Human Association» (bei den Smithsons) oder «Social Relationship» (bei Bakema) umschrieben wurde.[19] Die andere technologische, welche auf eine komplette – technische und infrastrukturelle – Kontrolle der gebauten Umwelt zielte, und die in Begriffen wie «Appliance House» (bei den Smithsons), «controlled environment» (im CIAM-Bericht) oder etwas später in der Idee der Megastruktur (u.a. bei Banham) ihren Niederschlag fand.

Doch wie wurde diese neue Welt bewohnt? Im Abschlussbericht der vierten von Georges Candilis geleiteten Unterkommission des Kongresses in Dubrovnik, die unter dem Thema «Habitat» stand, waren die Unterschiede zwischen dem «Man-Made Environment» der Vergangenheit und demjenigen der Gegenwart folgendermassen umschrieben worden: Für Ersteres: Sesshaftigkeit in «Village, Town, and City», für Letzteres «Nomadic Tendencies».[20] Hatte also der mobile Mensch dank den neuen Errungenschaften der Technik zu einem Zustand zurückgefunden, der es ihm erlaubte, dem Tier oder der Pflanze

19 Z.B. bei Candilis und Woods zuerst in den anthropologischen Studien der «atelier ambulant» in Nordafrika und später in der «ethnologie sociale», bei den Smithsons in den soziologischen Studien im Londoner Eastend, bei Van Eyck in seinem Interesse für aussereuropäischen Kulturen.
Vgl. dazu: Tom Avermaete, *Another Modern. The Post-War Architecture and Urbanism of Candilis-Josic-Woods*, Rotterdam: NAi Publishers 2005, S. 74–83, 222–234.
Victoria Walsh, *Nigel Henderson. Parallel of life and art*, London: Thames & Hudson, S. 17.
Francis Strauven, *Aldo van Eyck. The Shape of Relativity*, Amsterdam: Architectura & Natura 1998, S. 380–393.
Yona Friedman wird den sozialen Rahmen seiner Studien unter anderem über Johan Huizinga, *Homo ludens. Versuch einer Bestimmung des Spielelementes der Kultur*, Amsterdam: Pantheon 1939, begründen.
Vgl. dazu: Yona Friedman, *L'Architecture Mobile suivi de la théorie des systèmes compréhensibles*, Cahier du Centre d'études architecturales 3.1, Brüssel: Mignot 1968, S. 9–10.

20 Columbia University / Avery-Library / Shadrach Woods Archive, Avery Location: Box 8, Folder 5.

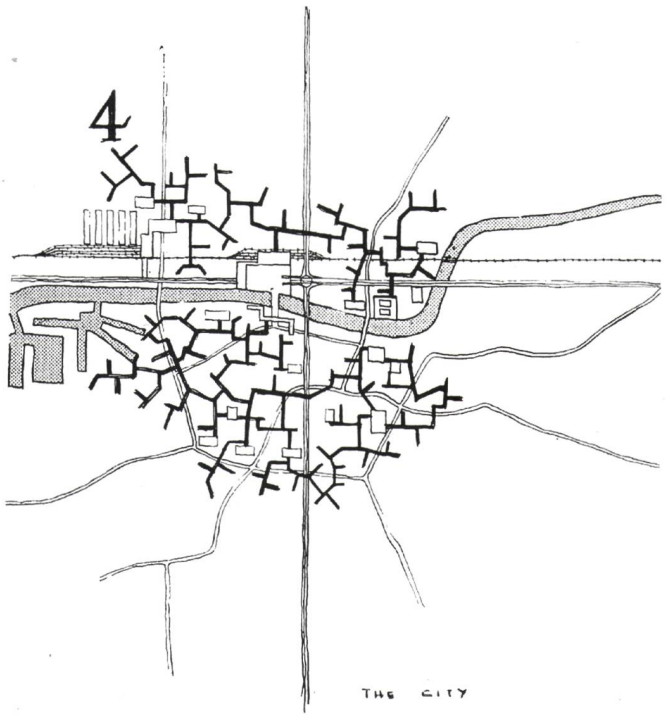


Abb. 6: Alison und Peter Smithson, *Urban Infrastructures*, 1962. Aus: Alison Smithson: »Team Ten Primer. 1953–1962», in: *Architectural Design* (1962), Nr. 32, S. 575.

gleich, sein «Habitat» in seiner gesamten Ausdehnung ausserhalb aufgesetzter Gesetzmässigkeiten frei zu erleben? Hatte also das Nomadentum die Sesshaftigkeit, die Topologie als Ordnungsprinzip die Geometrie,[21] die Strategie den Plan, das Prinzip der Verteilung dasjenige der Setzung abgelöst?[22] War Befreiung des Menschen, welches die Moderne in immer unterschiedlichen Formen postuliert hatte, nun endlich eingetreten?

Nicht ganz. Nicht zufällig sollten die Smithsons an unterschiedlicher Stelle immer wieder auf William Whytes *Organizational Man* von 1956 verweisen. Auch der «organizational man», den Whyte als «dominant member of our society» bezeichnet hatte, war auf seine Weise Nomade. Er war «psychisch und physisch» entwurzelt, wie es Whyte gleich von Anfang an festgehalten hatte,[23] eingebunden in einem «organizational life», das weit mehr als seine Arbeit im «organizational complex» umfasste. Technische und bürokratische Abläufe beherrschten längst sein gesamtes Leben, sein Handeln wie sein Wohnen.[24] Aus dieser Perspektive heraus erscheint jene CIAM-Debatte um die Frage der Mobilität weniger als Sehnsucht nach einem grenzenlosen nomadischen Raum, sondern vielmehr als Versuch – darin dem Programm der Moderne aufs Engste verpflichtet – mit den Mitteln der Planung jene neuen Bewegungsflüsse zu kanalisieren und zu kontrollieren.

Ironischerweise hatten diese Organisationsstrukturen, welche die jüngeren CIAM-Mitglieder zu sezieren sich verpflichtet hatten, auch die *CIAM* selbst schon längst infiltriert. 1956 waren die *CIAM* nicht mehr jene stark hierarchisch von wenigen respektierten Protagonisten geführte Gruppe von 24 befreundeten Teilnehmern aus acht europäischen Ländern, sondern ein weltweit umspanntes Grossunternehmen mit 250 Mitgliedern aus 15 verschiedenen Nationen.[25] Das ursprüngliche Programm hatte sich verselbständigt und damit auch verflüchtigt. Dies mag auch die von den Berichterstattern notierte Konfusion in weiten Bereichen erklären. Der einzige Ausweg war, den in der Architektur festgestellte Paradigmenwechsel auch in der Organisationsstruktur der *CIAM* zu vollziehen. Dies sollten die Mitglieder des *TEAM X* mit der Liquidierung der *CIAM*, 1959 in Otterlo, dann auch drei Jahre später tun.

Laurent Stalder ist Professor für Architektutheorie an der ETH Zürich.

21 Reyner Banham, «The New Brutalism», in: *The Architectural Review* (1955), Nr. 118, S. 361.

22 Gilles Deleuze und Félix Guattari: «Traité de Nomadologie. La machine de guerre», in: dies., *Capitalisme et schizophrénie*, Bd. II: *Mille Plateau*, Paris: Les Editions de Minuit 1980, S. 471–481.

23 Bezeichnenderweise finden sich beide Ausdrücke auch im Abschlussbericht der Kommission Mobility: ETH Zürich / gta Archiv / CIAM Archiv, 42-JT-15-449.

24 William H. Whyte, *The Organization Man*, New York: Simon & Schuster, 1956. Vgl. weiter für eine kurze Kritik der von Whyte erhofften vermeintlichen Humanisierung: Reinhold Martin, *The Organizational Complex. Architecture, Media, and Corporate Space*, Cambridge / Mass.: MIT 2003, S. 121.

25 Eric Mumford, *The CIAM discourse on urbanism. 1928–1960*, Cambridge / Mass.: MIT Press 2000, S. 9 und 247.