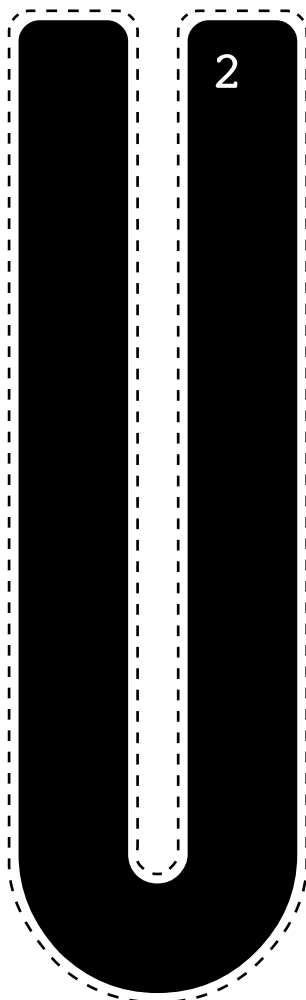
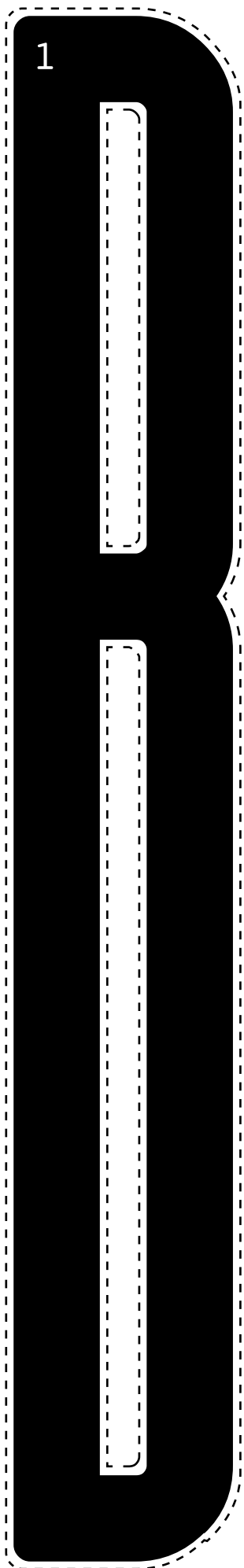
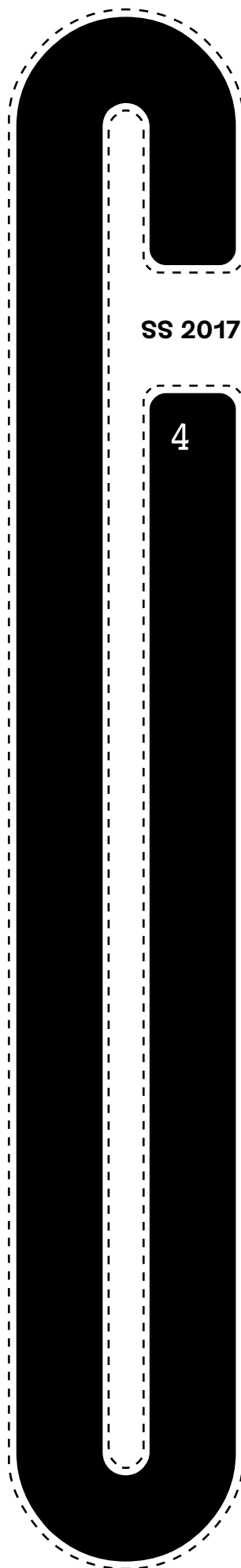
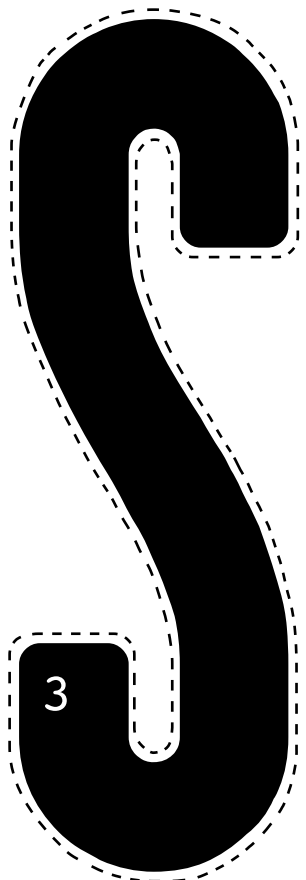
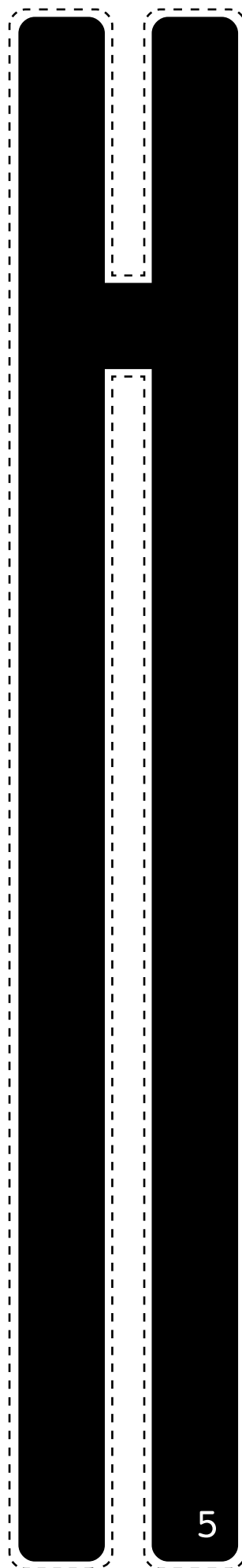




Ich bin mein Auto
I am my car



SS 2017







Impressum / Imprint
© 2018, Prof. Folke Köbberling
IAK – Institut für Architekturbezogene Kunst
Department Architektur / Institute for Architecture-related Art
TU Braunschweig

Herausgeberin / Publisher
Folke Köbberling
Redaktion / Editorial
Alice Goudsmit, Folke Köbberling
Lektorat / Proofreading
Alice Goudsmit, Jessica Höfinger
Übersetzung / Translation
Alice Goudsmit, Agnes Wener
Design
studio lindhorst-emme, Berlin
Druck / Print
Laserline
Bilder / Photos
Die Bildrechte liegen beim IAK und den jeweiligen UrheberInnen.
The image rights are owned by the IAK and the respective authors.

Trotz sorgfältiger Nachforschung konnten nicht alle UrheberInnen des verwendeten Bildmaterials ausfindig gemacht werden. Wir möchten auf diesem Wege die RechteinhaberInnen bitten, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

ISBN: 978-3-927115-80-4



Editorial

Folke Köbberling

Das Auto ist Kultobjekt und Symbol für individuelle Freiheit, Ausdrucksträger für Lifestyle und Luxus. Gerade in Niedersachsen wird das Auto vor allem mit dem Hersteller VW verbunden, für viele Arbeitgeber und Sponsor. Gleichzeitig steht das Auto für die Gefährdung unseres Planeten: Raubbau an Ressourcen, Umweltzerstörung, Verkehrsinfarkte, Unfälle und Krankheiten. In ihrem Text **Rasender Stillstand** verdeutlicht Dr. Ing. Saskia Hebert vom Studiengang Transformation Design der HBK Braunschweig, dass es dringend Zeit ist umzudenken und einen anderen Weg als den der Autoindustrie einzuschlagen.

Das Semesterthema **Ich bin mein Auto** eröffnete den Studierenden des Grundstudiums eine andere Sicht auf das Thema Auto und Automobilismus. Ein alter roter Kleinwagen diente als Ausgangspunkt unterschiedlichster künstlerischer Überlegungen und Übungen. Die Studierenden arbeiteten in Gruppen, die mit verschiedenen Material-Schwerpunkten das Automobil zerlegten, erforschten, zeichneten und performative Übungen machten.

Das Semester begann mit einer Gruppenarbeit. Auf dem Weg ins IAK schoben 240 Studierende ihr Auto mit eigener Muskelkraft. Der Weg von der Bevenroder Straße durch den Wald zum IAK ist prädestiniert dazu. Statt in einer Metallhülle zu sitzen wurde geschwitzt und gesprochen und der Weg und der Wald wurden anders wahrgenommen. Auch in der Hausaufgabe mit dem Titel **Mapping** ging es um die Wahrnehmung der eigenen Wege. Die Studierenden visualisierten ihren

Weg von zu Hause bis ins Institut individuell und nach ihren eigenen Regeln.

Wie können die Materialkreisläufe der Zukunft aussehen? Und wie kann die Kunst und die künstlerische Lehre dazu beitragen eine dringend notwendige Veränderung unseres verschwenderisch-zerstörerischen Umgangs mit Material anzustoßen? Wie kann man – ausgehend von gebrauchtem Material – Formen entwickeln und künstlerisch arbeiten? Diese Fragen beschäftigten uns grundsätzlich und fortwährend. Darum ist es wichtig, dass wir am IAK Arbeitsmaterialien vor Ort haben, die frei zur Verfügung stehen um damit zu experimentieren und Ideen und Entwürfe zu erproben. Dafür haben wir ein **Materiallager** angelegt, das wir ständig erweitern. Das Ziel ist, keine Materialien mehr neu kaufen zu müssen, sondern stattdessen das zu nutzen, was schon produziert und in Umlauf gebracht wurde.

*The car is a cult object symbolising individual freedom, embodying life-style and luxury. In Lower Saxony the automobile is primarily connected to the manufacturer VW, employer and sponsor of many people. At the same time, automobiles represent a danger to our planet: overexploitation of natural resources, ecological destruction, traffic infarction, accidents and illness. In the text **Racing Standstill** Dr. Ing. Saskia Hebert from the degree program Transformation Design at the HBK Braunschweig emphasizes that it is time to think anew and find ways beyond those predefined by the automobile industry.*

With the semester theme **I am my car** we blazed a trail for the students

to develop a new view of the automobile and automobilism. An old red compact car was starting point for a range of different artistic considerations and exercises. The students worked in groups, disassembling the automobile studying, drawing and making performative practice in sections classified by the specific core material.

*The semester began with a collaborative group work. On the road to the IAK 240 students pushed their cars with their own muscular strength. The road from Bevenroder Straße through the forest to the IAK is predestined for that. Instead of sitting in a casing of metal, we sweated and talked, taking note of the road and the forest in a completely different way. The perception of the routes we took was also the subject of a homework entitled **Mapping**. The students visualised their commute from their homes to the institute individually, following their own rules.*

How can the circulation of material be organised in the future? And how can art and the teaching of art contribute to a necessary change in our lavishly destructive use of materials? How can we take a starting point in recycled material to create new forms and work artistically? These are questions that occupy us fundamentally and continually. This is why it is so important to have working materials at hand and on-site at the IAK to experiment with it and try out ideas and designs. For that reason we have established a materials store, which is growing continuously. It is the goal to no longer have to buy materials, but to use only what has already been produced and circulated.

Index

2	Impressum / Imprint
2 – 3	Editorial / Folke Köbberling
4 – 31	Gestalten 2: Ich bin mein Auto / Design 2: I am my car
4 – 9	Saskia Hebert — Rasender Stillstand Saskia Hebert — Racing Standstill
10 – 11	Kabel, Schläuche, Leitungen, Kanister, Tanks Cables, hoses, wires, canisters, tanks
12 – 13	Windschutzscheibe, Fenster, Spiegel, Lenkrad und Armaturen / Windshield, windows, mirrors, steering wheel and dashboards
14 – 15	Knautschzone / Crush zone
16 – 17	Scheinwerfer, Lichtanlage / Headlights, lighting system
18 – 19	Sitze, Airbags, Gurte / Seats, air bags, seat belts
21 – 21	Karosserie / Car body
22 – 23	Parkraum / Parking Space
24 – 27	Reifen / Tyres
28 – 31	Mapping
32 – 33	Materiallager / Materials Store
32	Paletten / Pallets
33	Tischlerplatten / Wood core boards
34 – 45	Seminare / Seminars
34 – 35	post-fossil mobile / mobile sculpture
36 – 37	Wohnquartier IAK / Residential District IAK
38 – 41	Die Harzreise / Trip to Harz
32 – 45	Out of Site
46 – 51	Bilder und Namen / Pictures and Names

RASENDER STILLSTAND

Saskia Hebert
Racing Standstill

Wir leben im Zeitalter der Großen Beschleunigung: Immer mehr wird immer schneller möglich und erreichbar. Und obwohl die technische Beschleunigung eigentlich reduzierten Zeiteinsatz, sogar „Zeitwohlstand“ ermöglichen soll, stellt sich heute eine fast paradox erscheinende „Gegenwertschrumpfung“ ein: Denn nicht nur die Erreichbarkeit wird größer, sondern auch das vermeintlich Erreichbare, wodurch im Ergebnis der Status quo erhalten bleibt.

Derzeit erleben wir, so beschreibt es der Soziologe Hartmut Rosa, durch Digitalisierung und Mobilität eine „soziale Akzeleration“ (Rosa 2005), die zur Desynchronisation von Erfahrungen und Erwartungen führt: Was die eine Generation gelernt hat, ist für die andere kein verwertbares Wissen mehr. Veränderte Lebens- und Verhaltensweisen erzeugen soziale Bruchlinien. Immer kürzere Rhythmen und Aufmerksamkeitsspannen erschweren es, das Erlebte in den Kontext der eigenen Geschichte einzuordnen und es da zu verankern. Weil wir so viel erleben, könnte man sagen, erfahren wir nichts mehr – und haben das

Gefühl, dass eigentlich gar nichts passiert. Wir werden zu Opfern und Protagonisten eines Phänomens, das Paul Virilio als „Rasender Stillstand“ bezeichnet hat (Virilio 1997). Während wir immer weitere Strecken immer schneller zurücklegen, bewegen wir uns gesellschaftlich gesehen nicht von der Stelle und haben keinen Ort mehr, für den wir uns engagieren.

Mobilität ist heute ein mächtiges kulturelles Paradigma, fast ein Mythos: Sie erscheint den meisten Menschen gleichbedeutend mit Freiheit. Bewegung steht für Fortschritt, eine bessere Zukunft und das Versprechen einer individuellen Autonomie. Stillstand oder, noch schlimmer, Rückschritt, steht für innovationsfeindliches Verharren auf unhaltbar gewordenen Positionen, für „Gestrigkeit“ und Tod.

Diese kulturellen Zuschreibungen gelten mehr oder minder auch für den Verkehr, der einen wichtigen Teil heutiger Mobilitätspraktiken ausmacht: Eine „Schubumkehr“ in Richtung Nachhaltigkeit (Rammler 2014) erscheint ebenso nötig wie

unerreichbar. Denn auch wenn aktuelle Trends zeigen, dass der Peak im Individualverkehr bald erreicht sein könnte, nimmt die Beschleunigung von Flug- und Güterverkehr immer weiter zu. Selbst umweltbewusste Wochenmarktbewohner*innen haben oft kein Problem damit, bei ihrer Rückkehr das Zalando- oder Amazon-Paket zu Hause vorzufinden, das der Prime-Lieferdienst gerade gebracht hat. Die kognitive Dissonanz, die durch widersprüchliche Handlungsmuster und Überzeugungen entsteht, wird sublimiert und Teil des „ökologischen Versteckspiels“ (Paech 2016), in dem sich vegan lebende Biokonsumenten ab und zu mit einem Flug nach Thailand für ihr umweltbewusstes Verhalten belohnen.

Ein Problem sind auch die sogenannten Anteludialeffekte, die Wirkmächte des Faktischen und schon Gebauten. Suburbanisierte Sprawls und Siedlungen lassen einem im Verbund mit fehlenden ÖPNV-Angeboten oft kaum eine andere Wahl, als sich für Konsum, Arbeit oder Bildung ins Auto zu setzen.

Im „Verkehrsbild Deutschland“ des BBSR – dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung – das die sogenannten Pendlerverflechtungen untersucht, zeigt sich, dass bereits 60% der versicherungspflichtigen Arbeitnehmer*innen nicht da wohnen wo sie arbeiten – Tendenz steigend (Pütz et. al. 2015). So werden die Innenstädte zu Kampfzonen, in denen Verkehrsflächen gegen Wohn- und Erholungsflächen stehen – oder manchmal auch übereinander angeordnet werden.

Doch der Kampf um die Fläche ist nicht das einzige Problem, das uns beschäftigen sollte. Denn egal ob Mobilität, Wasser- oder Papierverbrauch: alle steigen rasant an, pa-

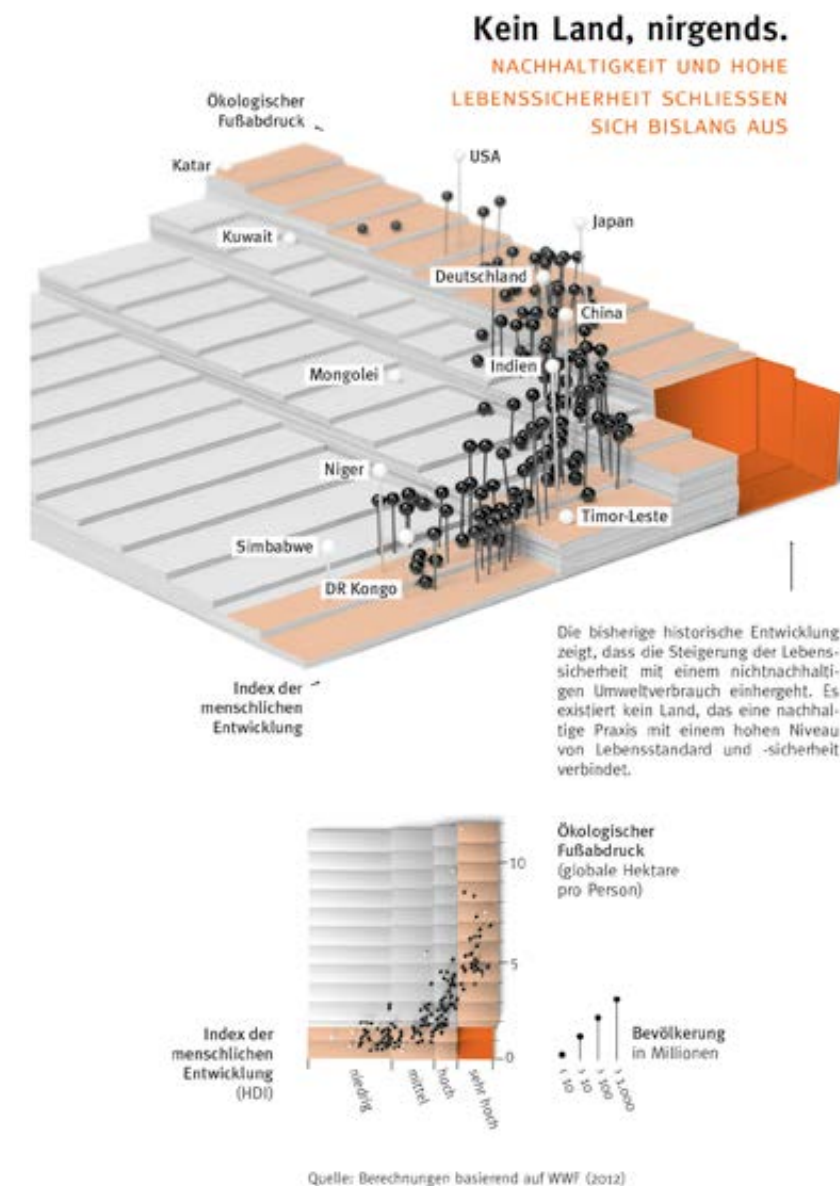
rallel natürlich zur zunehmenden Weltbevölkerung. Diese Grafik aus dem Futurzwey Zukunftsalmanach (Giesecke et. al. 2016) veranschaulicht das. Der im Vordergrund befindliche orangene Bereich markiert einen vertretbaren ökologischen Fußabdruck, also einen „Weltverbrauch“, der insgesamt als maßvoll oder nachhaltig gelten kann. Der hintere orangene Bereich dagegen markiert eine wünschenswerte „menschliche Entwicklung“, die also zum Beispiel Grundrechte wie Freiheit und Demokratie umfasst, die Freiheit von Hunger und Verfolgung und dergleichen mehr. Die Länder, die hier als Stecknadeln dargestellt sind, verteilen sich einerseits (im Vordergrund) in einem ökologisch

vernünftigen, aber gesellschaftlich nicht erstrebenswerten Bereich (Armut, Hunger, Verfolgung), die im hinteren Bereich haben es gut, verbrauchen aber zu viele Ressourcen. Im einzigen Feld, in dem beides gegeben wäre – in dem dunkelorange-genen ganz rechts – befindet sich leider gar kein Land, deswegen ist diese Stufe hier herausgeschnitten.

Der „Earth Overshoot Day“, der Tag an dem der jährlich erneuerbare Vorrat an Ressourcen schon aufgebraucht ist, rückt jedes Jahr ein wenig weiter nach vorn.

Die Urbanisierung, die in den Ländern des Nordens weitgehend abgeschlossen ist, betrifft vor allem die Bewohner*innen der südlichen Hemisphäre. Städte sind hier Verursacher und zugleich Opfer von Klimakrisen, sozialen und politischen Katastrophen, gelten aber auf der anderen Seite auch als die Orte, die sich durch Dichte und Kreativität noch am besten selbst helfen können. So beschwört der WBGU – der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung. Globale Umweltveränderungen – in seinem aktuellen Gutachten die „Transformative Kraft der Städte“ (WBGU 2016) und hofft, dass diese lokal regeln können, was in internationalen Verträgen nicht erreicht wird.

Rasender Stillstand entsteht jedoch nicht nur im komplexen Feld von Flucht und Migration, sondern auch im ganz banalen Alltag. Das Phänomen des Staus findet immer öfter seinen Weg in die Abendnachrichten, und zwar unter dem Aspekt der Zeit- und damit – in guter kapitalistischer Logik – Geldvergeudung. Mit der „Traffic Scorecard“ der privaten Beratungsgesellschaft „INRIX“ (INRIX 2016) kann man errechnen, wie viel Stau in welcher Stadt wie viel Geld kostet: die durchschnittliche Staustehzeit wird hier einfach als Verdienst- und Steuerausfall von Bürger*innen bzw. Autofahrer*innen gerechnet, die in dieser Zeit ja leider nicht arbeiten können.



Grafik / Graphic: La Loma, laloma.info

Das ergibt für Braunschweig, das deutschlandweit an 31. Stelle des Staurankings steht, ein Defizit von 155 Mio. € – was könnte man dafür nicht alles Schöne bauen!

Doch kommen wir kurz auf die Flächenkonkurrenz zurück, denn die ist es ja, was den Stau verursacht: Zu wenig Platz auf den Straßen. Dabei ist noch keine Rede von den Flächen, die nicht durch Fahr-, sondern durch „Stehzeuge“ verbraucht werden – denn bekanntlich sind Autos im Schnitt nur 1 Stunde pro Tag in Bewegung, den Rest der Zeit stehen sie auf versiegelten Flächen mitten in unseren Städten meist kostenlos herum. Und das leisten wir uns – eigentlich verrückt, oder?

Noch verrückter wird es, wenn man die Mobilität auf die Gesundheit bezieht. Die WHO, die World Health Organisation, führt regelmäßig Erhebungen zur Sicherheit der Straßen in der Welt durch (WHO 2015). Weltweit rechnet man derzeit mit ca. 1,3 Mio. Verkehrstoten pro Jahr, und in der Gruppe der 15–29-Jährigen sind Verkehrsunfälle sogar die häufigste Todesursache – gefolgt von Suizid. Die ärmsten 12 % der Weltbevölkerung stellen 16 % der Verkehrstoten, verfügen aber nur über 1 % der Fahrzeuge. Nicht die Rede ist dabei übrigens von denen, die an Verkehrsfolgen wie der Feinstaubbelastung oder zu hohen Stickoxidwerten sterben.

Was bedeutet das nun für uns als Planer*innen, Architekt*innen und Transformationsgestalter*innen? Ich habe drei verschiedenen Szenarien gezeichnet, die für eine zukünftige Mobilität möglich, aber unterschiedlich wahrscheinlich erscheinen. Das erste Szenario heißt „Need for Speed“, es ist technik- und geschwindigkeitsgetrieben und schließt kompetitive und testosteronabhängige Verhaltensweisen ebenso ein wie Macht- und Statusdemonstrationen. Zu diesem Szenario gehören die neuerlichen Versuche, das Weltall zu besiedeln – wie zum Beispiel im SpaceX Projekt von Elon Musk – ,

aber auch illegale und legale Autorennen und das seltsame Phänomen, dass in Zeiten der näherrückenden Öl- und Benzinknappheit heute fast jeder dritte verkaufte Wagen ein SUV ist, also ein schweres, panzerähnliches Gerät mit großem Motor, das vom Ein-Liter-Auto so weit entfernt ist wie der Elefant von der sprichwörtlichen Mücke. Dieses Szenario lässt gewissermaßen „die Muskeln spielen“ und sagt, ganz im Sinn von „America First“, auch „Nach mir die Sintflut“.

Das zweite Szenario ist schon etwas wünschenswerter – zumindest wird es medial derzeit massiv so kommuniziert, vor allem hier in der „Automobilkompetenzregion Südostniedersachsen“. Ich habe es „Green Transport“ genannt, und es ist im Wesentlichen die Idee, dass alles so weiter geht wie bisher, nur smarter, grüner und mit erneuerbaren Energien. Teil dieser Vision sind heute allgemein autonom fahrende Fahrzeuge, die auch nicht mehr besessen, sondern wie Taxis geteilt oder herbeigerufen werden könnten. Interessant ist hier, dass Internetfirmen wie Google oder Apple die altehrwürdige Fahrzeugindustrie vor sich her treiben – und damit stärker zu einem (disruptiven) Kulturwandel beitragen als jede Förderpolitik. Zu Green Transport gehört auch ein leistungsstarker Öffentlicher Verkehr, zum Beispiel Hochgeschwindigkeitszüge wie der Hyper Loop von Tesla oder auch aktualisierte, grün schattierte Versionen von Archigramms „Walking City“ als Ausdruck einer kompakten und durchgrünten „Stadt der kurzen Wege“, wie sie 2007 in der Leipzig Charta als europäisches Leitbild festgeschrieben wurde.

In der Verbindung von Technologie und Ökologie liegt tatsächlich ein enormes Potenzial, die Umweltverträglichkeit des Verkehrs in unserer Hemisphäre zu erhöhen, ohne auf Komfort verzichten zu müssen – und zusätzlich der Bundesrepublik noch ihren Status als „Exportweltmeister“ zu sichern. Allerdings wird hier nicht das globale Problem der Ressourcen- und Zugangsgerech-

tigkeit gelöst, denn natürlich sind diese „sauberen“ Lösungen eher teurer als die schmutzigen und damit für die meisten Menschen auf der Welt schlicht unerschwinglich. Weiterhin könnten autonome Fahrzeuge in Konkurrenz zum ÖPNV treten – und am Ende, wie bei den derzeitigen Carsharing-Modellen, sogar mehr Menschen Auto fahren als vorher, oder weniger Autos unaufhörlich. Solche Rebound-Effekte gehören zu jeder Effizienzsteigerung unweigerlich dazu.

Kommen wir daher zum letzten Szenario, das ich „Slow Motion“ genannt habe. Zu Slow Motion gehören natürlich Aktionen wie das „Auto schieben“, während derer Sie Ihre Fahrzeuge per Muskelkraft zum Institutsgebäude bewegt haben, der Vortrag von Folke Köbberling und Lucius Burckhardts Windschutzscheibenspaziergang, aber auch der dringliche Appell an Städtebauer und Architekten, von der Autogerechten wieder zur Menschengerechten Stadtplanung zurückzukehren, zu den „Cities for People“, wie Jan Gehl das nennt (Gehl 2015). Zu Städten also, die in Maßstab und Materialität dem Menschen und seiner physischen Grundausstattung gerecht werden.

Es ist möglich und sogar relativ gesund, sich ausschließlich per Muskelkraft fortzubewegen, wenn die Wege kurz sind und die Luft, die man einatmet, einigermaßen sauber ist. Zu dieser langsamen Mobilität gehört natürlich auch ein veränderter Lebensstil, einer, den wir älteren noch gekannt haben: Reisen braucht Zeit, ist dafür aber auch etwas besonderes; Arbeit muss nahe am Wohnort sein, Waren müssen möglichst regional besorgt und konsumiert werden – und dafür bekommt man leisere, sauberere und dauerhaft friedlichere Lebensbedingungen für sich selbst und künftige Generationen.

Dieses letzte Szenario wäre aus der Sicht unserer Enkel sicher das bevorzugte, würde aber, anders als die ersten beiden davor, Ärger mit all jenen bedeuten, die sich an

den schnellen Easyjetset-Lebensstil schon gewöhnt haben. Denn es würde nichts weniger als einen Kulturwandel bedeuten: Hin zu den „Immobile Cultures“, wie wir sie im Studiengang Transformation Design zum Beispiel schon einmal im Rahmen eines Projektes in Kooperation mit der Stadt Salzgitter untersucht haben (WS 2015/16).

Denn darum geht es vor allem: Um die wünschenswerten Zukünfte, die wir dringend erschließen müssen, wenn wir aus der vermeintlichen Alternativlosigkeit des „rasenden Stillstands“ herauswollen. Egal in welche Richtung.

–

We live in the age of great acceleration: more and more is possible at faster speeds. And even though the technical acceleration was meant to make „time prosperity“ possible, an almost paradox „shrinking of the presence“ is happening: As the accessibility grows, so is the seemingly accessible, resulting in a status quo.

Currently, by means of digitalisation and mobility, we experience, what the sociologist Hartmut Rosa describes as a „social acceleration“ (Rosa 2005), leading to the desynchronisation of experiences and expectations: What one generation has learned, might no longer be useful knowledge for the next. Changes in ways of life and behaviour generate lines of social rupture. Increasingly shorter rhythms and attention spans make it difficult to integrate and anchor the experience within the context of one’s own history. One could say, because we do so much, we don’t experience anything anymore – and develop the sensation, that actually nothing is happening. We become victims and protagonists of a phenomenon that Paul Virilio called “Racing standstill” (Virilio 1997). While we cover increasingly long distances faster and faster, we stand still socially and end up with no place we want to engage in.

Mobility today is a powerful cultural paradigm, almost a myth: it implies

freedom to most people. Movement stands for progress, a better future and the promise of individual autonomy. Standstill or, even worse, regression stands for persisting on indefensible standpoints, adverse to innovation, yesterday’s news and death.

These cultural ascriptions can also be applied to the traffic, which today represents an important part of today’s practices of mobility: A “thrust reversal” toward sustainability (Rammler 2014) seems just as necessary as unreachable. Even if current trends show that the peak in individual traffic could be reached soon, the acceleration of air traffic and transport of goods is still increasing. Even the environmentally aware visitors of farmer’s markets often have no concerns finding the Zalando or Amazon parcel at home, just delivered by the Prime-delivery service. The cognitive dissonance arising from contradictory patterns of action and beliefs is sublimated and becomes part of the “ecological hide-and-seek” (Paech 2016), in which vegan-living, ecological-consumers reward themselves for their environmental awareness with a flight to Thailand.

Another problem arises from the so called anteludial-effect, the power of the factual and already built. Suburban sprawls and settlements, in combination with missing public transportation often leave no choice but to get into the car for consumption, work or education.

The publication „Verkehrsbild Deutschland“ by the Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development, examining the so called commuter-interdependencies, shows that already 60 % of the obligatory insured employees do not live where they work – Tendency increasing (Pütz et al. 2015). This way the inner cities become war zones in which traffic-space stand against living- and recreational space – or sometimes are arranged in layers.

But the battle for space is not the only problem we should worry about. Because no matter if speaking of the use of mobility, water or paper: all are increasing at a tearing pace, paralleling the growing world population. This is illustrated in the chart on page 5 taken from the Futurzwei Zukunftsalmanach (Giesecke et al. 2016). The orange area in the front marks a justifiable ecological footprint. That means a demand of nature, which can count as modest or sustainable. In contrast the orange field at the back marks a desirable “human development” encompassing for example basic rights like freedom and democracy, freedom from hunger, from persecution and the like. The countries here shown as pins are on the one hand (in the front part) spreading in an ecological sensible, but societally not desirable area (poverty, hunger, persecution). The countries in the back area, are well off but wasting too many resources. The only area where both could be found, the dark orange in the right corner, is empty, which is why this field is cut out.

The „Earth Overshoot Day“, the day on which each year the renewable reserve of resources is used up, lies a bit earlier every year. Urbanisation, which has largely been completed in the countries of the North, affects the inhabitants of the southern hemisphere in particular. Cities are both the cause and victims of climate crises, social and political disasters, but on the other hand they are also regarded as the places that can still best help themselves through their density and creativity. In its latest report, for example, WBGU, The German Advisory Council on Global Change, evokes the “Transformative Power of Cities” (WBGU 2016) and hopes that they can regulate locally what is not achieved through international treaties. Racing standstill however, does not only arise in the complex field of flight and migration, but also in the banality of everyday life. The phenomenon of traffic jams is increasingly finding its way into the evening news under the aspect of time and



thus – in good capitalist logic – as waste of money.

With the “Traffic Scorecard” of the private consulting company “INRIX” (INRIX 2016) you can calculate how much congestion in which city costs how much money: the average congestion time is simply calculated as a loss of earnings and taxes for citizens, that is drivers, who unfortunately cannot work during this time. This results in a deficit of 155 million € for Braunschweig, which ranks 31st in the ranking of traffic jams in Germany – imagine all the good things we could build with that money!

But let us return briefly to the competition for space, because that is what causes the traffic jam: too little space on the roads. Not to mention the areas that are not used by moving vehicles, but by standing vehicles. It is a well known fact that cars are on average only moving for 1 hour a day, the rest of the time they stand around on sealed areas in the middle of our cities, usually free of charge. And that we can afford –

crazy, isn’t it?

It gets even crazier returning to the relation between mobility and health. The WHO, the World Health Organisation, conducts regular surveys on road safety around the world (WHO 2015). Worldwide, approximately 1.3 million traffic deaths are currently expected every year, and traffic accidents are the most frequent cause of death among the 15–29 year-olds – followed by suicide. The poorest 12% of the world population represent 16% of road deaths, but dispose only of 1% of the vehicles. And we are not talking about those who die from the consequences of traffic such as fine dust pollution or excessive nitrogen oxide levels.

What does this mean for us as planners, architects and transformation designers? I have drawn three different scenarios for future mobility, all possible but with a varying degree of probability.

The first scenario is called “**Need for Speed**”, it is technology and speed driven and includes competitive and

testosterone-dependent behaviour as well as demonstrations of power and status.

Recent attempts to colonise space – such as Elon Musk’s SpaceX project – also count to this scenario, but also illegal and legal car racing and the strange phenomenon, that in times of approaching oil and gasoline shortages, almost one in three cars sold today is an SUV, i.e. a heavy, armor-like machine with a large engine, as contrary to the one-litre car as is the elephant to the proverbial mosquito. One could say, this scenario “flexes muscles” and, in line with “America First”, also says “After me, the flood”.

The second scenario is somewhat more desirable – at least it is currently being massively communicated in this way, especially here in the “Automobile Kompetenzregion Südniedersachsen” (Region for Automobile Competence, South-East Lower Saxony). I called it “**Green Transport**”, and it is essentially the idea that everything should continue like before, only smarter, greener

and with renewable energies.

Today autonomous vehicles are generally part of this vision. Cars which we do not possess, but share or book like taxis. What is interesting here is that internet companies like Google or Apple are pushing the time-honoured automotive industry forward – and thus contribute more to a (disruptive) cultural change than any funding policy. Green Transport also includes high-performance public transport, for example high-speed trains such as Tesla’s Hyper Loop or updated, shaded green versions of Archigram’s “Walking City” as an expression of a compact and green “city of short distances”, as laid down in the Leipzig Charter as a European model in 2007.

The combination of technology and ecology actually offers enormous potential for increasing the environmental compatibility of transport in our hemisphere without having to forego comfort – and also for securing the Federal Republic’s status as “world export champion”. However, this does not solve the global problem of a resource and access justice, because of course these “clean” solutions are more expensive than the dirty ones and thus simply unaffordable for most people in the world. Furthermore, autonomous vehicles could compete with public transport – and in the end, as with the current car sharing models, even more people drive cars than before, or fewer cars incessantly. Such rebound effects are inevitably part of any increase in efficiency.

Let us therefore move on to the last scenario which I have called “**Slow Motion**”.

Slow motion naturally includes what happened when, you moved your vehicles by muscle power to the institute, the lecture by Folke Köbberling and Lucius Burckhardt’s wind-screen walk, but also the urgent appeal to urban planners and architects to return from car-friendly urban planning to “Cities for People”, as Jan Gehl calls it (Gehl 2015). In other words, cities that do justice to human beings and their basic phys-

ical equipment in terms of scale and materiality.

It is possible and even relatively healthy to move exclusively by muscle power if the distances are short and the air that you inhale is reasonably clean. Of course, this slow mobility also involves a change in lifestyle, one that the older ones among us have lived: travelling takes time, but it’s also something special; work must be close to home, goods must be procured and consumed as regionally as possible – and in return you get quieter, cleaner and permanently more peaceful living conditions for yourself and future generations.

This last scenario would certainly be the preferred one from our grandchildren’s point of view, but unlike the first two, it means trouble for all those who have become accustomed to the Easyjet-set-lifestyle. It means nothing less than a cultural change: To the “Immobile Cultures”, as we have already examined them in the Transformation Design course, for example, as part of a project in cooperation with the City of Salzgitter (winter semester 2015/16).

Because that’s what it’s all about: the desirable futures that we urgently need to develop if we want to get out of the supposed lack of alternatives of the “Racing Standstill”. No matter in which direction we chose to move.

—

Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin: jovis Verlag.

Giesecke, Dana; Hebert, Saskia; Welzer, Harald (Hrsg.) (2016): FUTURZWEI Zukunftsalmanach 2017/18. Frankfurt / M.: S. Fischer Verlag.

Inrix (2016): Global Traffic scorecard, abgerufen am 01.02.2018 unter www.inrix.com/scorecard

Paech, Niko (2016): Befreiung vom Überfluss: auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie. 9. Auflage. München: oekom Verlag.

Pütz, Thomas; BBSR; BBR (Hrsg.) (2015): Verkehrsbild Deutschland. Die BBSR-Analysen KOMPAKT 15/2015. Bonn: BBSR, BBR.

Rammler, Stephan (2014): Schumbkehr. Die Zukunft der Mobilität. Frankfurt / M.: Fischer Taschenbuch Verlag.

Rosa, Hartmut (2005): Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft).

Virilio, Paul (1997): Rasender Stillstand: Essay. 5. Aufl. Frankfurt am Main: FISCHER Taschenbuch.

WBGU (Hrsg.) (2016): Der Umzug der Menschheit – Die transformative Kraft der Städte. o.V.

WHO (2015): GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2015, abgerufen am 01.02.2018 unter http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/189242/1/9789241565066_eng.pdf

Kabel, Schläuche, Leitungen, Kanister, Tanks

Benjamin Menzel

**Cables, hoses, wires,
canisters, tanks**

Die gesamte Welt lässt sich als ein System von Netzwerken begreifen, in denen Energie- und Kommunikationsströme sich überlagern, verstärken oder auch kurzschließen. In Diagrammen und Collagen werden Kabel, Schläuche, Leitungen, Kanister und Tanks narrativ untersucht und als Zeichnung im Raum zu einer Installation verbunden.

The whole world can be understood as a system of networks in which streams of energy and communication overlap, intensify or short out. Cables, hoses, wires, canisters and gas tanks are investigated narratively in charts and collages and joined into a spatial installation.



Yu Guangyuan

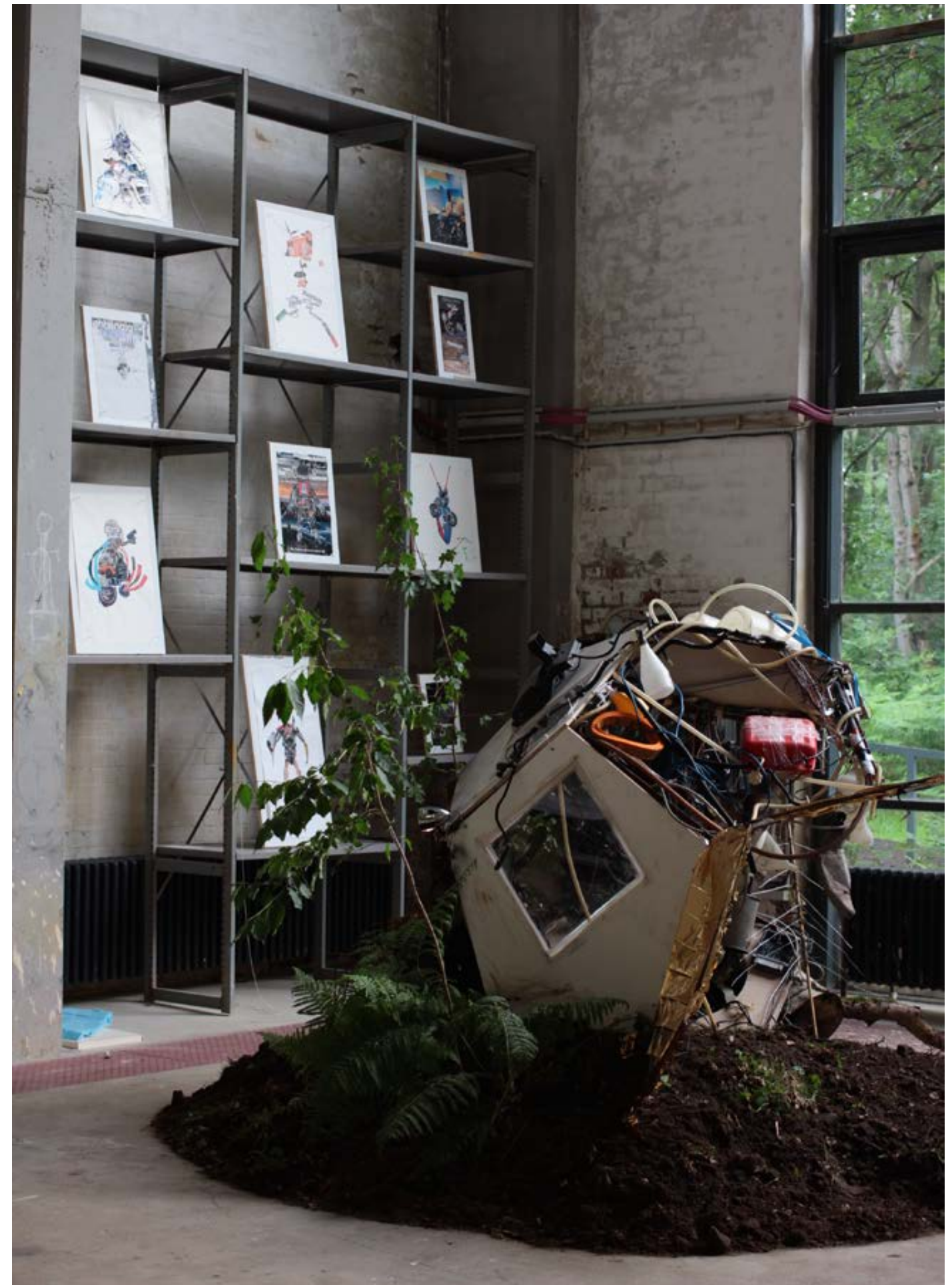


Caspar von Villebois



Janik Ginter

Präsentation der Collagen und der gemeinsamen Installation zum Rundgang im IAK
Presentation of the collages and the jointly created installation at the IAK



Windschutzscheibe, Fenster, Spiegel, Lenkrad und Armaturen

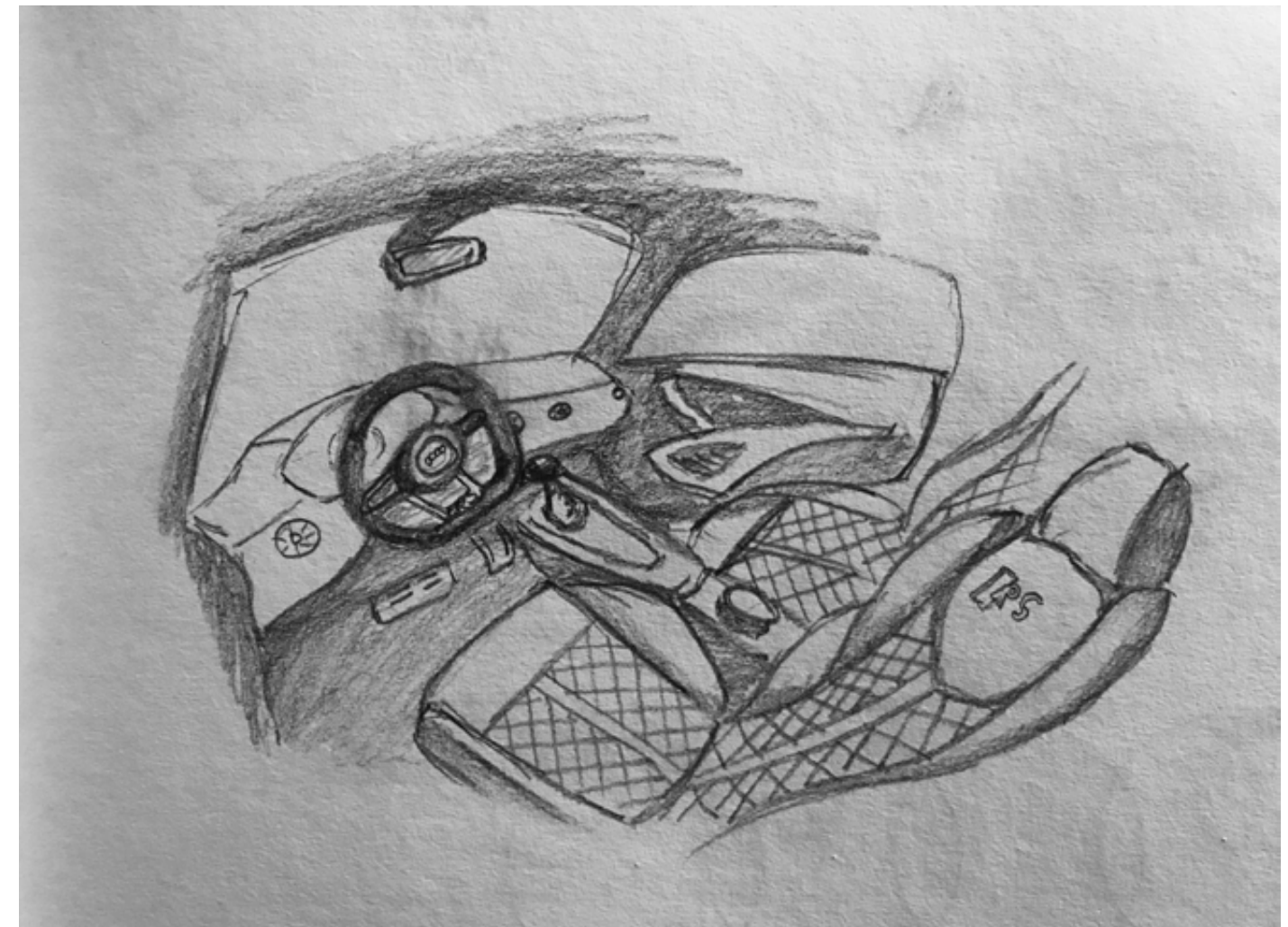
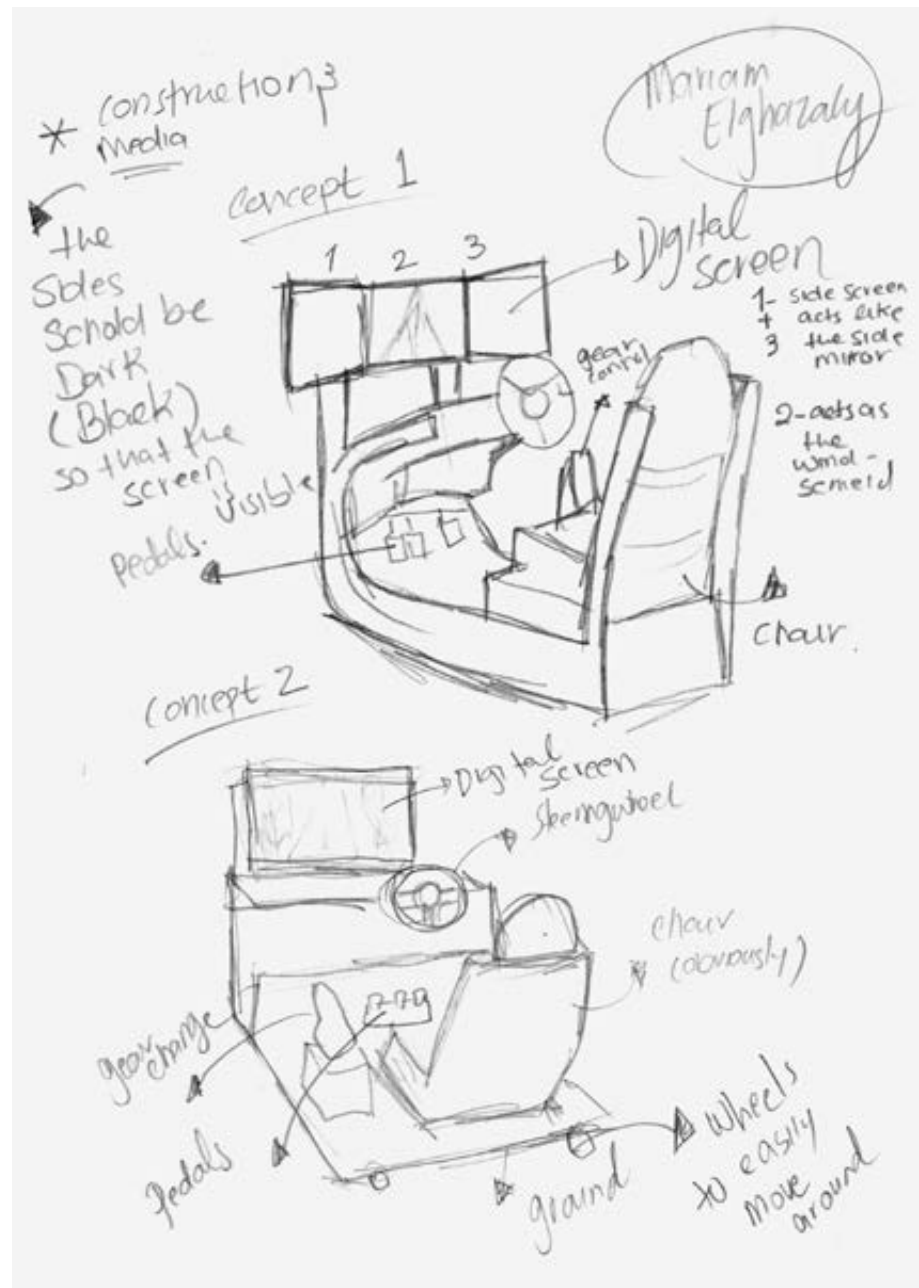
Alan Prohm

Windshield, windows, mirrors, steering wheel and dashboards

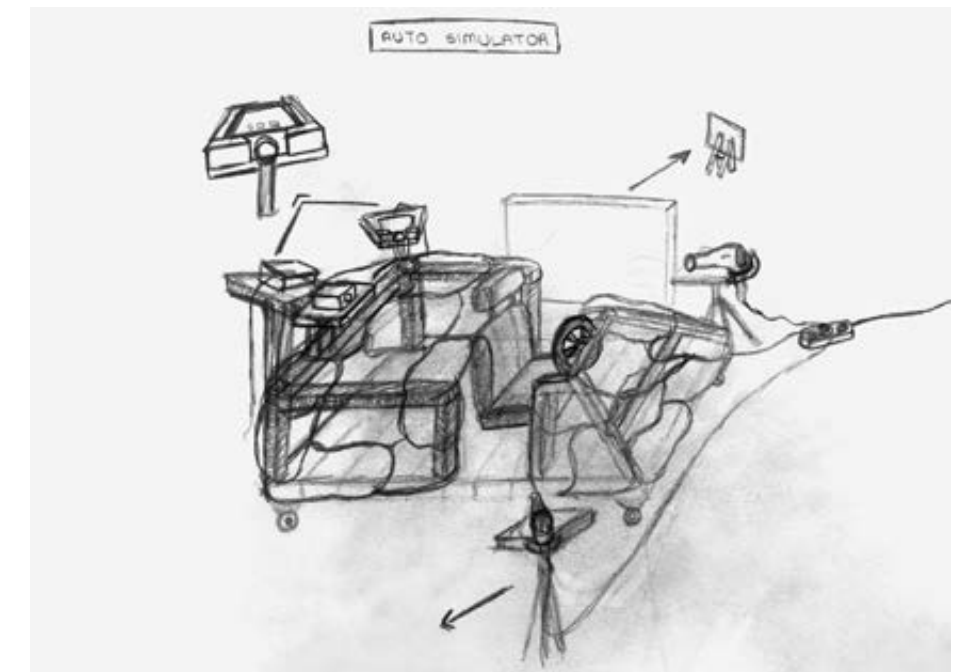
Anhand der sogenannten phänomenologischen Anlage eines Autos: Windschutzscheibe, Fenster, Spiegel, Lenkrad und Armaturenbrett, wurde untersucht, wie das Auto die menschliche Wahrnehmung spiegelt und erweitert. An einem Modell einer solchen Anlage wurde experimentell erprobt, wie unser Wahrnehmungssystem erweitert werden kann.

Examining the so-called phenomenological complex of a car: windshield, windows, mirrors, steering wheel and dashboards, we investigated how a car mirrors and broadens human perception. A model of such a system was used to experimentally test how our perception system can be expanded.

Maryam Elghazaly



Beatrix Heider



Melis Yildiz



Carolina Groß, Meda Mikalonis

Knautschzone

Alexa Kreissl

Crush zone



Für die Dauer von 30 Minuten laufen 26 Studierende über den kleinen roten Ford Fiesta. Das Dach wird immer weiter eingedellt
 For the duration of 30 minutes 26 students walk on the little red Ford Fiesta. The roof becomes more and more dented

Als Knautschzone bezeichnet man die Bereiche eines Fahrzeugs, die sich im Falle einer Kollision verformen. Durch ihre Beschaffenheit, Form und ihr Material wird die Energie, die Kraft eines Aufpralls, zum Schutz der Insassen abgefangen oder abgeschwächt. Verformungsprozesse wurden visualisiert und Kollisionen performativ nachvollzogen, um den Unfall, der in der Gestalt eines Autos in der Sache bereits angelegt ist, erfahrbar zu machen.

The crush zone is defined as the parts of a vehicle that deform in the event of a collision. Due to its condition, form and material the energy and force of an impact is intercepted or alleviated to protect the passengers. Processes of deformation where visualised and collisions re-enacted in performances to experience the accident, always inherent in the automobile.



Julius Maichle, Nicolai Carl

Scheinwerfer, Lichtanlage

Bernd Schulz

Headlights, lighting system

Wird das Licht eines Automobils als Material oder Volumen verstanden, können Begriffe wie **Lichtkegel** oder **lichtdurchflutet**, unter skulpturalen Gesichtspunkten betrachtet, Form werden. Die skulpturale Formung von Licht und Lichtbewegungen wurde erforscht und in verschiedenen Materialien umgesetzt.

*If the light of an automobile is understood as material or volume, terms like **light cone** or **light-flooded** can become forms, when looked upon sculpturally. The shaping of light and the movement of light in sculptures was examined and implemented in different materials.*



Paul Dörsam beschäftigt sich in seiner Arbeit mit der Form, die der Lichtkegel eines Autoscheinwerfers in Buschwerk hinterlässt. Der Lichtkegel ist nicht mehr da, aber die Lichtreflexionen sind mit Kalkfarbe auf die Blätter der Sträucher gemalt und zeigen die einmal vorhandene Form.

Paul Dörsam's work focuses on the form left behind by the cone of light of a car headlight in the bushes. The cone of light is no longer there, but the reflections of light are painted with lime paint on the leaves of the bushes and show the form once present.

Ausstellungsansicht.
Rundgang im IAK
Exhibition view.
Tour of the IAK



Sitze, Airbags, Gurte

Natalija Miodragovic

Seats, air bags, seat belts

Gewebe, Fäden und Vliese lassen uns unsere Umgebung sehr direkt und auf eine sehr persönliche Weise erfahren. Nicht nur Airbags, Gurte und Sitze, sondern auch Autodächer, Karosserie, Reifen und Verkleidungen werden heute aus technischen Textilien hergestellt. Diese erweitern und beschützen unsere **rasenden Körper, die still sitzen**. Wie aus dem Sitz-Raum ein Kollektiv-Raum entstehen kann, wurde in adaptiven Strukturen experimentell erprobt. Gewebe wurden erforscht, nicht nur als technisches Verfahren, sondern auch als Verflochtenheit unseres zeitgenössischen Lebens. Ich bin mein Auto – Wir sind unser Auto.

*Textiles, threads and non-woven fabrics allow us to experience our environment in a very direct and very personal way. Not only air bags, seat belts and seats but also car roofs, car bodies, tyres and panels are nowadays made out of technical textiles. These expand and protect **our racing body, sitting still**. How a **sitting-space** can develop into a **collective-space** was tested experimentally in adaptive structures. Fabrics were examined, not only as a technical procedure, but as the interlacement of our contemporary lives. I am my car – We are our car.*



Jonas Fangmann



Von Körper-Raum bis Kollektiv-Raum:
Wahrnehmung Kartoffelnetz / Demokratie-
Übung
*From body-space to collective-space:
Perception potato net / exercise in democ-
racy*



Verpackung/Packaging
Charlotte Liebig
(Modell: Mareike Finnern)



Schutzschuh/Protective Shoe
Mareike Finnern
(Modell: Charlotte Liebig)

Car body

Das Auto wurde in seiner Beschaffenheit hinterfragt und neu interpretiert. Die Form wurde zerlegt, segmentiert und es entstanden neue Hüllen, Häute, Teilstücke in Abformungen aus Papier aus denen neuartige Gewänder und Schutzrüstungen wurden.

The nature of the car was scrutinised, interpreting it anew. The form was dismantled, segmented and new shells, skins, pieces in paper moulds were created, from which novel garments and protective armour were made .



Maren Brugmann, Catharina Böhm, Dunia Alvanian,
Merle Oldenburg, Nadjeschda Scharf, Celine Nguyen



Abformung auf dem Gelände der Firma AS-Lesum GmbH
Moulding on the premises of the company AS-Lesum GmbH



Parking Space

Die Mindestgröße für einen PKW-Stellplatz ist 12,5 m². Multipliziert man diese Größe mit den 41,5 Millionen zugelassenen PKWs in Deutschland (Stand 2016) ergibt sich eine Fläche von 51,9 km². Im Seminar **Parkraum** haben wir die materiellen, räumlichen und ideellen Ressourcen dieser potentiellen Fläche untersucht. Neben Zeichnungen, Fotografien, Video und Interventionen im Außenraum wurde eine temporäre Architektur gebaut. Eine Neuinterpretation des Parkraums fand statt.

*The minimum size of a parking space is 12,5 m². Multiplied by the 41.5 Millions of cars registered in Germany (as of 2016) this results in an area of 51.9 km². In the seminar **Parking Space** we examined the material, spatial and imaginary resources of this potential space. Besides drawings, photographs, videos and interventions in public space, a temporary architecture was erected and a reinterpretation of the parking space took place.*



Lukas Heselhaus, Leander Nass und Osman Zihri: Nachbau eines Smart Kleinwagens als Tischtennisplatte und Platzhalter auf einem Parkplatz
Recreation of the Smart small car as a table tennis table and place holder in a parking lot



Eine temporäre Struktur aus Styropor (→ S. 30, Wildnis) wurde auf einem Parkplatz errichtet
A temporary structure made of polystyrene (→ p. 30, Wilderness) was erected on a parking lot



Dominic Wenkel, Marlon Dina, Jannes Beyer, Jason Mayer und Julius Wehrkamp bauten ein 12,5 m² grosse Fussballarena auf einem Parkplatz auf
A 12.5 m² football arena on a parking lot



Jedes vor dem IAK stehende Auto (→ S. 46) wurde von den Studierenden vermessen
Every car standing in front of the IAK (→ p. 46) was measured by the students

Reifen

Michael Zwingmann

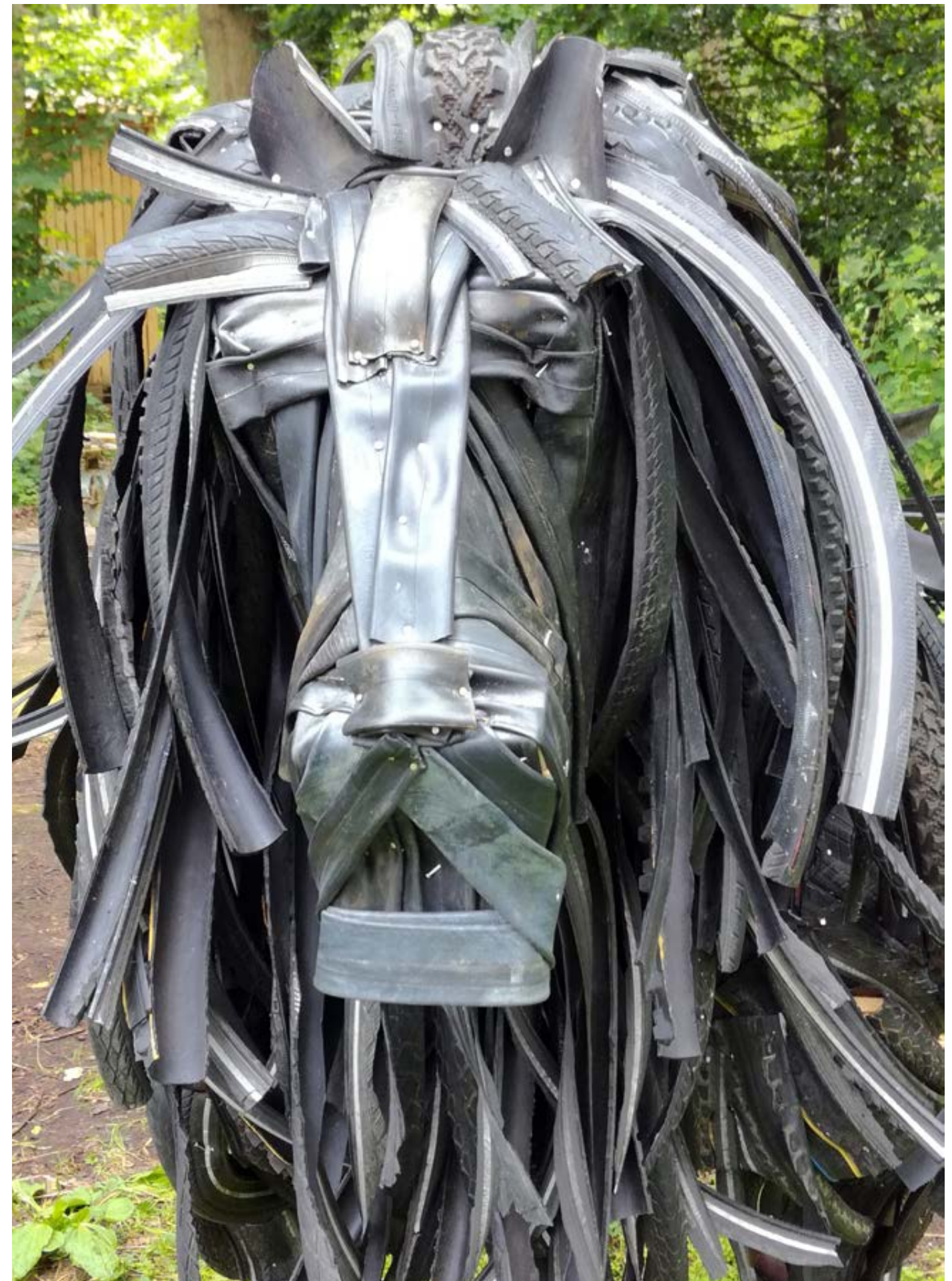
Tyres



Das Rad mit seiner kreisförmigen Kontur ist eine der wichtigsten Erfindungen der Menschheitsgeschichte. Große Lasten können spielend bewegt werden. Das heutige Autoreifen ist ein Hightech-Produkt mit einer fast endlosen Lebenserwartung. Der Autoreifen wurde als Form und Material untersucht und neue Gestaltungsmöglichkeiten wurden daraus entwickelt.

The wheel with its circular outline is one of the most important inventions in the history of mankind. Heavy loads can be moved effortlessly. The car tyre of today is a high-tech product with an almost endless lifespan. The form and material of the tyre were examined and new scopes for design developed.

Adrien Haase, Timo Koppelman, Valerie Dittrich und Janna Vollrath konstruierten einen (Braunschweiger) Löwen aus Reifen
A (Braunschweig) lion out of tyres





Ein mythisches Fortbewegungsmittel
A mythical means of transportation



Ahmed Abdelmeguid, Leon Buttmann, Leonie Hecker, Dinah Lützen,
 Robin Künnecke, Fabian Wohlgemuth, Da Yu



Robin Künnecke



Katharina Mann

Mapping

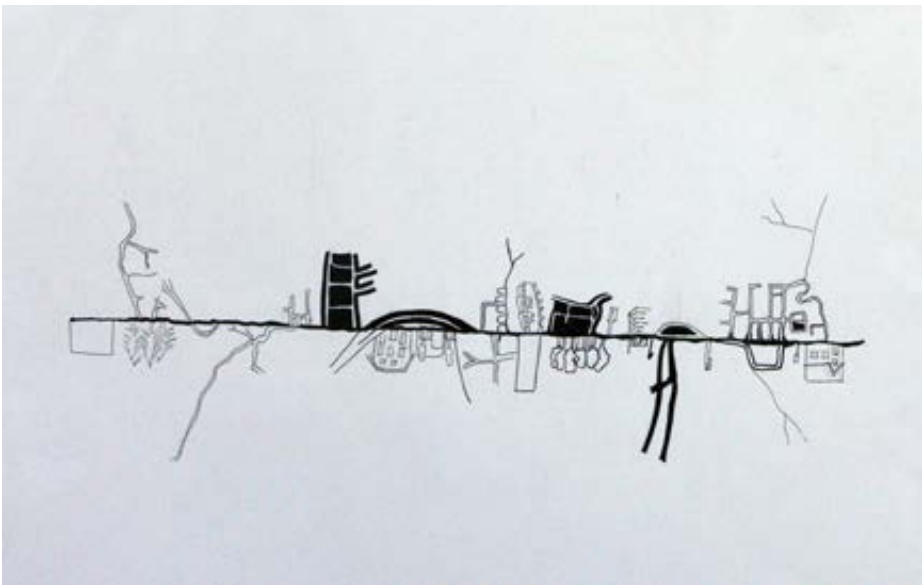
Im künstlerischen Mapping, dem Transponieren von Strategien der Kartografie und der Geodäsie in die Kunst, werden Bewegungen und Räume zwischen konkreter Verortung und abstrakter Narration skizziert. Im Rahmen der Forschungsvision der TU Braunschweig **Stadt der guten Wege** untersuchten Studierende im zweiten Semester ihr Mobilitätsverhalten. Sie zeichnen ihre Wege zum Institut und in der Stadt auf und setzten ihre Aufzeichnungen visuell um, mit dem Ziel den Blick für die eigenen Bewegungsmuster und Fortbewegungsarten zu schärfen.

In the artistic mapping, the transposition of cartographic and geodetic strategies into art, movements and spaces are delineated shifting between concrete placement and abstract narration.



Guangyuan Yu

Within the framework of the research vision **Stadt der guten Wege (City of good roads)** developed by the TU Braunschweig, the students in the second semester studied their own mobility behaviour. They sketched their way to the institute and throughout the city and transferred their notes visually, with the aim of sharpening the view of their own patterns and ways of movement.



Angela Trocka



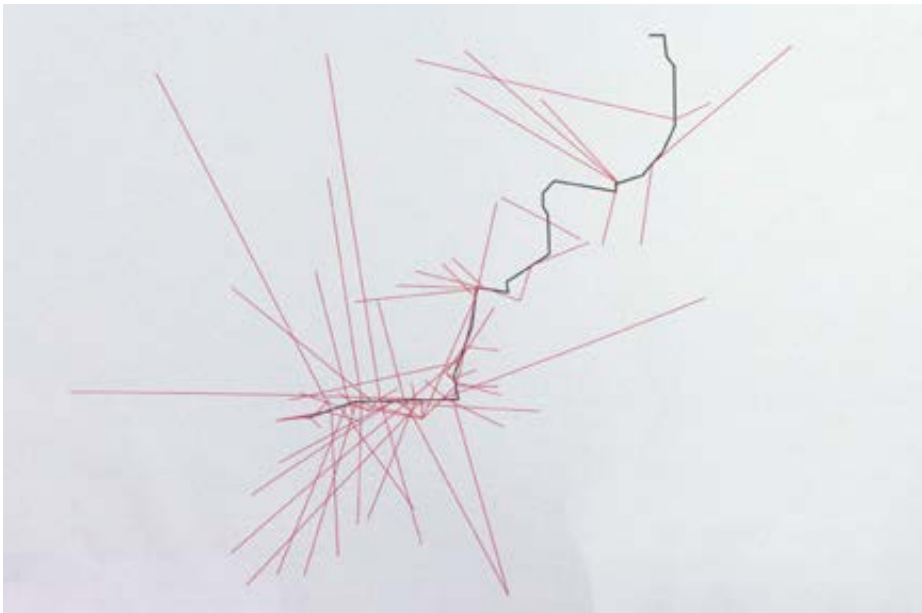
Valentina Leifried



Leon Kremer

Marleen van de Valk und Caroline Brandenburg
Der schwarz gekennzeichnete Fußweg vom Institut in die Braunschweiger Innenstadt wurde gekreuzt von PassantInnen, deren Wege mit roten Line vollzogen wurden

The black marked footpath from the institute to downtown Braunschweig was crossed by pedestrians whose paths were completed with a red line





Marius Lauer beschreibt seinen Weg zum IAK mit einer blinkenden Fahrrad-Rückleuchte. Die Arbeit ist aus den einzelnen Wegabschnitten zusammengesetzt, die die Fotokamera optisch erreichen kann. Vom Zebrastreifen zur Bushaltestelle, von der Bushaltestelle zur Wegbiegung usw. So entstand eine Fotostrecke von 80 Bildern

Marius Lauer describes his route to the IAK with a flashing bicycle taillight. The work is composed of the individual sections that the camera can optically reach. From the zebra crossing to the bus stop, from the bus stop to the bend in the road, etc. The result is a photo series of 80 pictures

Materiallager

Paletten

Pallets

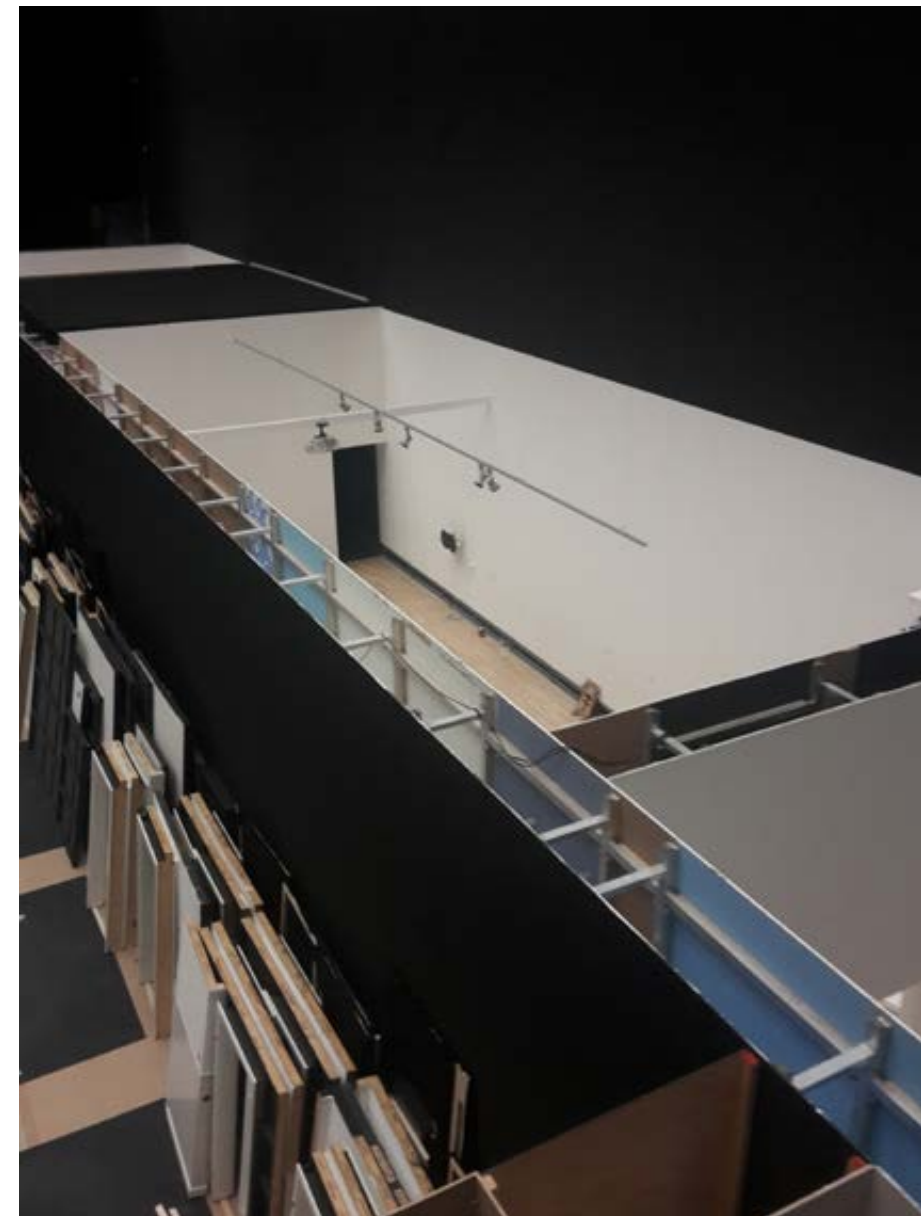
Auf Paletten werden Güter von A nach B transportiert. Es gibt die genormte Europalette, die gegen ein Pfand genutzt wird, und die Einwegpalette, die umsonst ist. Paletten sind ein hervorragendes Baumaterial. Sie sind so konstruiert, dass sie in sich stabil sind. Bei den Entsorgungsunternehmen türmen sich die Einwegpaletten und laden zu Bauvorhaben ein. Dieses Semester haben wir am IAK aus Paletten eine Hütte gebaut (→ S.36).

Goods are being transported from A to B on pallets. There is the standardised Euro pallet, which is used against a deposit, and the one-way pallet, which is free of charge. Pallets are a splendid construction ma-

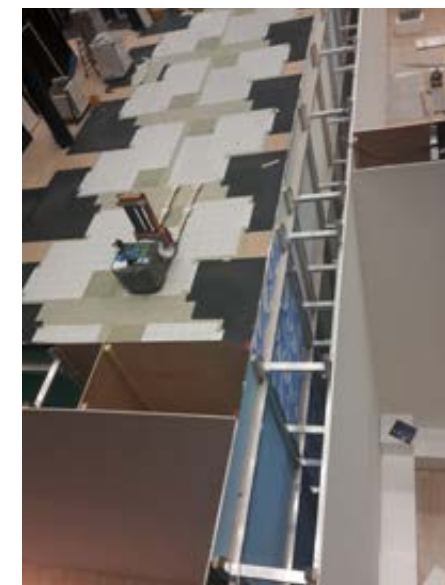


Einwegpaletten bei einer Braunschweiger Entsorgungsfirma
One-way pallets at a waste disposal company in Braunschweig

terial. They are constructed in such a way that they are stable in themselves. One-way pallets are piling up at waste management companies, inviting us to start new building projects. This semester we have built a cabin out of pallets. (→ p. 36).



Abbau der Tischlerplatten im Kunstmuseum Wolfsburg
Dismantling of the wood core boards at the Kunstmuseum Wolfsburg



Materials Store

Tischlerplatten

Wood core boards

Nach jedem Umbau einer großen Ausstellung fällt im Kunstmuseum eine große Anzahl ausgemusterter Tischlerplatten an. Diese Platten wurden bisher von einem Entsorgungsunternehmen abgeholt und vernichtet. Nach Absprache mit dem Kunstmuseum können diese Platten nun vom IAK abgeholt werden. Dadurch erhalten wir nahezu kostenlos ein großartiges Materialangebot für unsere Studierenden. Für 200 m² Tischlerplatten und mehr bezahlen wir lediglich die Kosten eines Miet-LKWs.

After each reconstruction of big exhibitions at the Kunstmuseum Wolfsburg a great number of discharged block boards accrue. So far these boards were destroyed by a waste disposal company. In agreement with the museum they can now be picked up by the IAK. This way we can offer our students great material almost for free. 200 m² boards and more cost only as much as the rental fee for a truck.

postfossil mobil/ mobile sculpture

Folke Köbberling

in Kooperation mit/in cooperation with Frauke Hehl, dem Berliner Lastenradnetzwerk Christophe Vaillant und Detlef Schmitz (Werkbox3)

Nach Open-Source-Anleitungen und aus wiederverwendeten Materialien bauten wir zwei funktionstüchtige Lastenräder: ein Dreiradfrontlader mit E-Motor/ein **Pedelec** sowie einen einspurigen Mittellader, ein sogenanntes **Long-André**. Im Seminar wurde sowohl Theorie und Herangehensweise an DIY-Projekten vermittelt, als auch der konkrete Bauprozess, inklusive Metallbearbeitung und Fahrradmechanik, sowie die abschließende Gestaltung der Räder, in der Zusammenarbeit aller realisiert.

*Following DIY-instructions and using recycled materials only, we built two functioning cargo bikes: a front load three-wheeler with an electric motor/a **pedelec** and a single-lane bike, also known as a **Long-André**. The seminar communicated both theory and methods of DIY-projects, as well as the whole process of construction. Including the metalwork and bike mechanics and the final design of the bikes, everything was realised in collaborative work.*



Die erste Fahrt mit dem selbstgebauten Long-André
The first ride with the self-built Long-André



Die erste Testfahrt mit dem Dreirad. Auf dem breiten Frontlader können sogar Europaletten transportieren werden
The first test ride with the tricycle. Even Euro pallets can be transported on the wide front loader

Schweißen lernen
Learning to weld



Wohnquartier IAK

Sina Heffner
Michael Zwingmann

Residential District IAK

In dem Seminar **Wohnquartier IAK** nutzten wir die besondere Lage des Instituts für Architekturbezogene Kunst im Querumer Forst und bauten eine Forschungsstation aus recycelten Paletten. Von hier aus kann man geschützt und ohne zu stören Tiere beobachten, und sie bietet Fledermäusen, Vögeln und Insekten Lebensraum.

*In the seminar **Residential District IAK** we used the extraordinary location of the Institute of Architecture-related Art in the forest of Querum to build a research station out of recycled pallets: A shelter for observing animal life without disturbing the animals and it offers a habitat for bats, birds and insects.*



Das IAK Wohnquartier aus Einwegpaletten (→ S. 32)
The IAK Residential District built of pallets (→ p. 32)



Harzreise — Gehen und Zeichnen

Ilka Raupach

Trip to Harz — Walking and Drawing



Aufstieg zum Brocken
Ascent to the Brocken

„So wenig als möglich sitzen; keinem Gedanken Glauben schenken, der nicht im Freien geboren ist und bei freier Bewegung, in dem nicht auch die Muskeln ein Fest feiern.“

*Friedrich Wilhelm Nietzsche: Ecce homo.
Wie man wird, was man ist (1888)*

Zu Fuß unterwegs zu sein, ist ein Weg, um Orte und Landschaften zu erfahren und zu verstehen. Verbindungen zwischen Geographie und Körper, Zeit und Materie entstehen. In diesem Seminar wanderten wir fünf Tage durch den Harz. Von Thale aus entlang der Bode bis hinauf zum Brocken. Unsere Eindrücke haben wir in situ zeichnerisch wiedergegeben: auf Papier oder als Spurenlegung in der Landschaft. Beim Gehen sammelten wir Objekte wie Moose, Gestein und Erde, die wir gezeichnet haben und aus denen wir Pigmente und Zeichenmaterial herstellten. Wir dokumentierten unseren Wanderweg kartographisch und zeichnerisch, in Texten, Tonaufzeichnungen und Fotografie.

“Remain seated as little as possible, put no trust in any thought that is not born in the open whilst moving freely about— nor when the muscles are not in festive mood.”

*Friedrich Wilhelm Nietzsche: Ecce Homo.
How One Becomes What One Is (1888)*

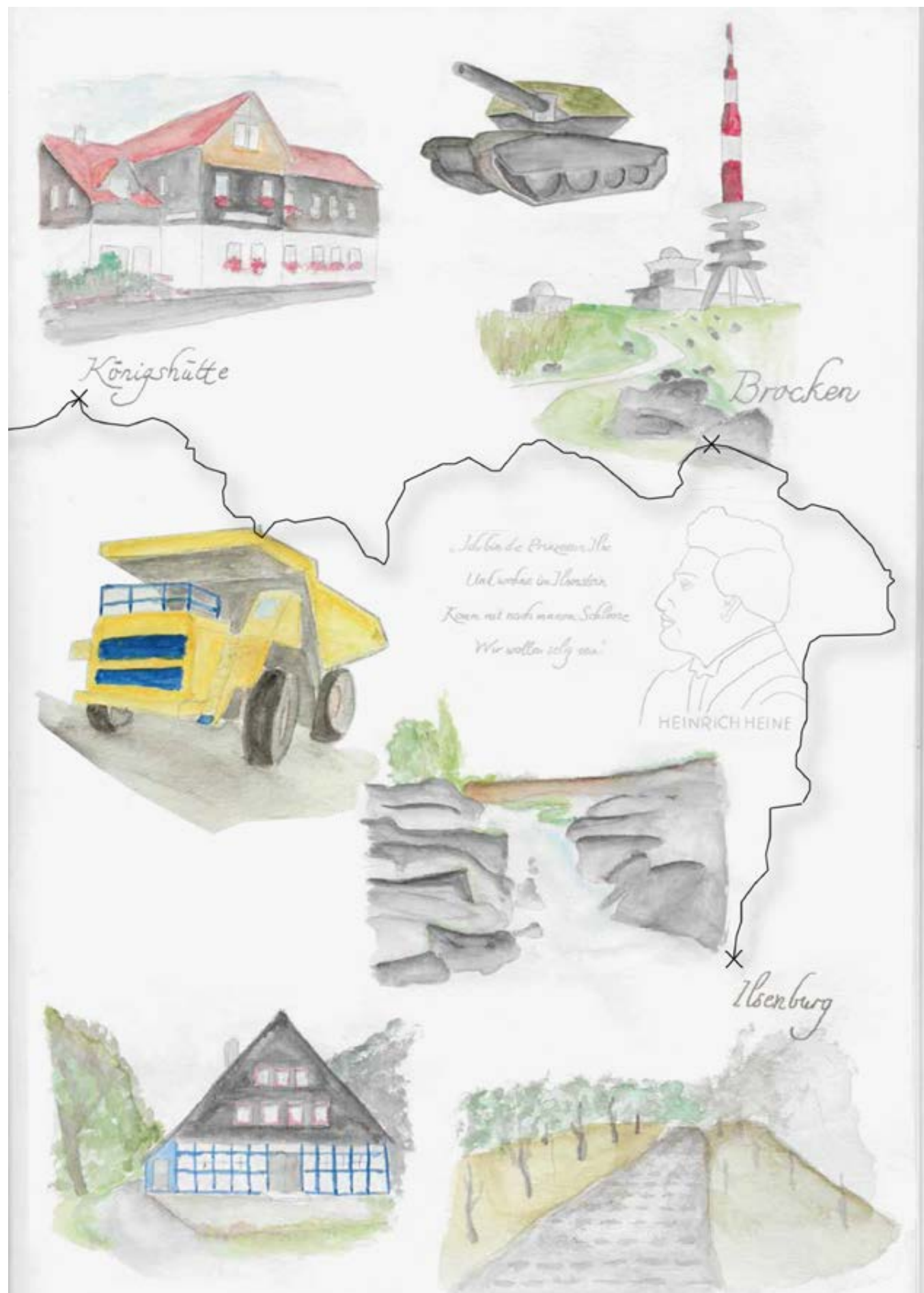
Walking is a way of experiencing and understanding places and landscapes. Connections between geography and body, time and matter arise. In this seminar we took a five days hike through the mountainous Harz. Following the river Bode from Thale to the Brocken peak.

We reflected our impressions in situ, drawing on paper or leaving traces in the landscape. While walking we collected objects like moss, rocks and earth, which we drew and of which we produced pigments and drawing materials. We documented our hiking trail cartographically and in drawing, writing, photography and sound recordings.

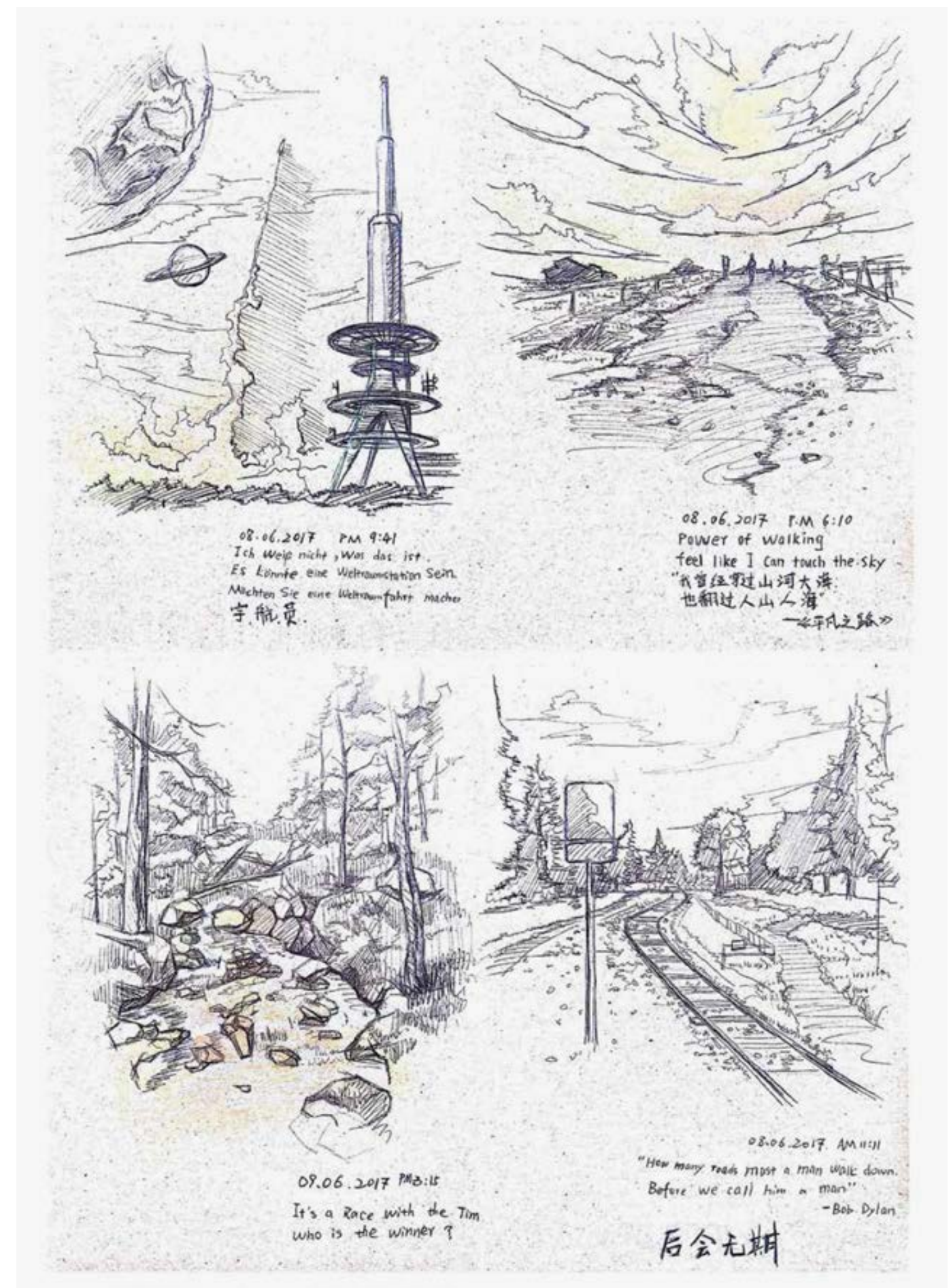


Abstieg vom Brocken durch das Ilsetal mit Zeichenstop
Descent from Brocken through the Ilsetal with a drawing stop





Calvin-Todd Schwenke



Sun Zhengyu



Paula Vicent Santonja, Menschen in Braunschweig
People in Braunschweig

Out of Site

Folke Köbbeling
Natalija Miodragovic

Das Seminar **Out of Site** beschäftigte sich mit ortsgebundener bzw. ortsbezogener Kunst im öffentlichen Raum und fragte nach ihrer Funktion und Wirkweise. Was bedeutet konkrete, räumliche Verortung in einer Zeit die zusehends in medialen und digitalen Welten verbracht wird? Im Kunstsommer 2017 gingen wir auf Reisen zur **documenta 14** nach Athen und Kassel und nach Münster, wo wir die Ausstellung **Skulptur Projekte Münster** besuchten. Diese Städte nutzten wir als Ausgangsorte unserer Arbeit. Wir untersuchten im Konkreten das Konzept der Site Specificity, dem ortsbezogenen

Arbeiten, und entwickelten mobile künstlerische Arbeiten, die in diesen drei Städten eingesetzt wurden.

*The seminar **Out of site** focused on site-specific art in public space and asked about its function and mode of action. What does concrete, spatial positioning mean in an era where we spend increasing amounts of time with media and in digital worlds? During the art summer 2017 we visited the **documenta 14** in Athens and Kassel and travelled to Münster to visit the exhibition **Skulptur Projekte Münster**. We used these cities as starting points for our work. We practically investigated the concept*

of site-specificity by developing mobile works of art that were deployed in these three cities.



Menschen in Athen
People in Athens

Sind wir gleich oder verschieden? Menschenmassen und Individuen in globalisierten, urbanen Gesellschaften. In welcher Weise werden wir von unserer Umwelt beeinflusst, wenn wir uns physisch definieren? In Anlehnung an die künstlerische Arbeit von Hans Eijkelboom fotografiert Paula Vicent Santonja Menschen im öffentlichen Raum, in verschiedenen Ländern, indem sie Ähnlichkeit und Differenz untersucht.

Are we all the same or are we different? Crowds and individuals in globalised, urban societies. In which way are we influenced by our environment when physically defining ourselves? In reference to the artistic work by Hans Eijkelboom, Paula Vicent Santonja takes photographs of people in public spaces, in different countries, examining likeness and difference.



In Athen / In Athens: Markus Gamm, Sebastian Eduardo Carbonell, Arias Adrian Ammon, Gianluigi Di Lillo, Jaroslaw Makarchuk

Das Ziel unseres Eingriffes war es private Räume und Barrieren im öffentlichen Raum in Braunschweig, Athen und Kassel zu schaffen. Die teleskopische Struktur und die transparente Leinwand reisten mit uns als tragbare Unterkunft. Die vier mobilen „menschlichen Säulen“ unserer Struktur gaben uns die Flexibilität, eine stationäre Installation in eine dynamische leichte Membran zu verwandeln, die sich von einem Gehäuse in eine Trennwand verwandeln könnte.

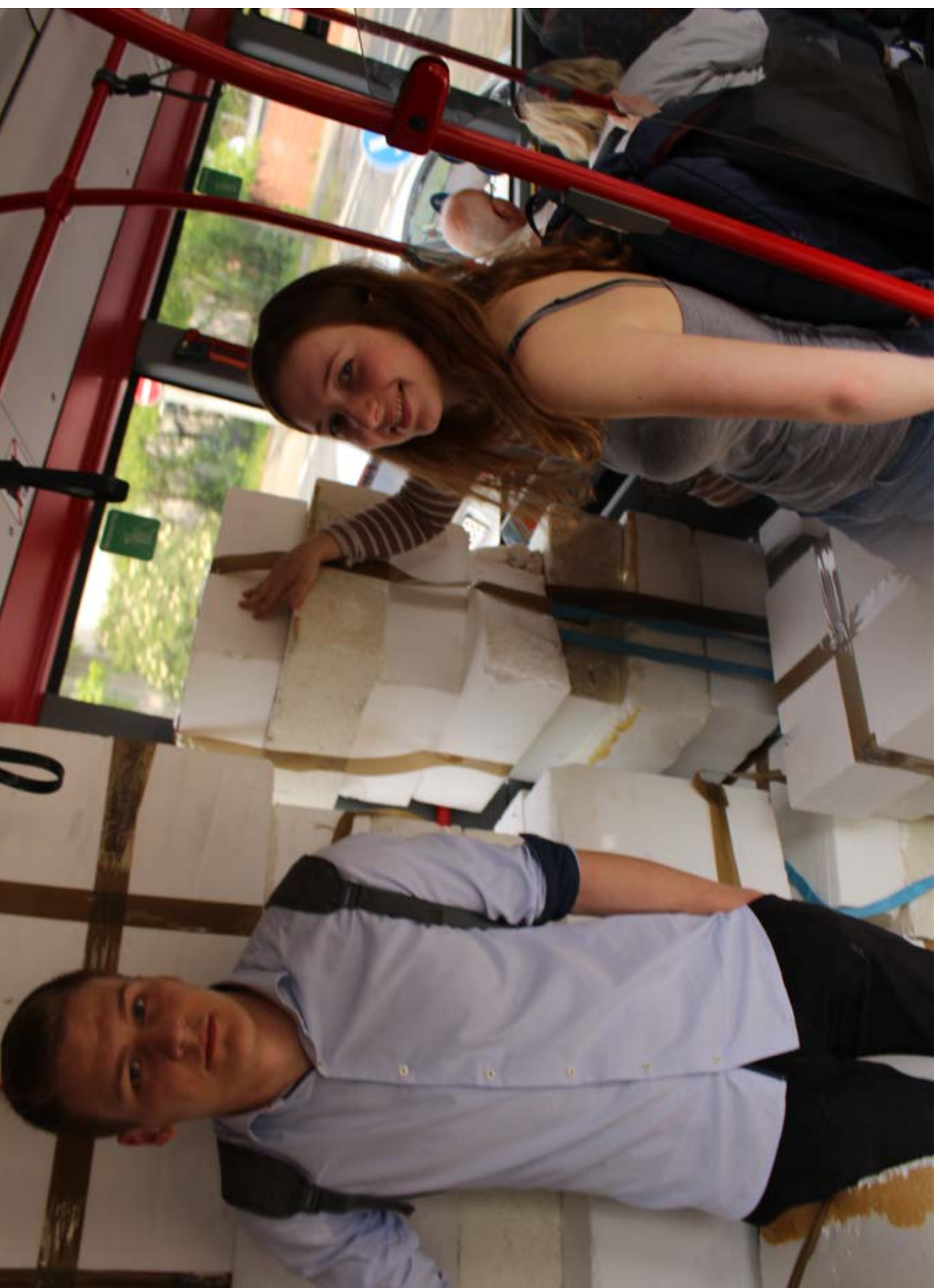
The objective behind our intervention was to create private spaces and barriers within the public realm in Braunschweig, Athens and Kassel. The telescoping structure and translucent screen traveled with us as a portable shelter. The four mobile 'human pillars' of our structure would give us the flexibility to turn a stationary installation into a dynamic lightweight membrane that could change from enclosure to partition.



In Braunschweig

Am 7. April 2017 schoben 200 Studierende der TU Braunschweig 44 Fahrzeuge von der Hauptstraße Bevenroder Straße zum Institut für Architekturbezogene Kunst.





Sommersemester

Harzreise Gehen und Zeichnen

Mariana Alvarez Morales
Joseph Bolinger
Lisa Hageroth
Niklas Klünker
Phuong Ly Ly
Nina Prochowski
Calvin-Todd Schwenke
Zhengyu Sun
Valeria Woithe

Out of Site

Adrian Ammon
Sebastian Eduardo Carbonell Arias
Monika Dauksaite
Gianluigi Di Lillo
Markus Gamm
Sophia Heinen
Laura Kursvietyte
Jaroslaw Mararchuk
Paula Vicent Santonja

Gestalten 1 + 2 Ahmed Abdelmeguid, Intisar Ahmed Fadel Ali Hassanin, Sümeyye Akyürek, Ibrahim Al Shoeb, Clara Albert, Elif Imran Altinisik, Felix Altkemper, Linnea Altrogge, Dunia Albanian, Qusay Awad, Nora Azadi, Alexander Bahr, Mélusine Balke, Luiza Barbosa Martins, Johanna Bartels, Till-Lennart Bartsch, Erik Batzel, Alexander Bechtold, Henrike Bergmann, Nino Bergner, Jannes Beyer, Anne Catharina Bock, Catharina Boehm, Karolina Brandenburg, Maren Bruggmann, Leon Jakob Buttmann, Rita Cachi, Qiaoyan Cai, Vedat Cakabay, Tugba Cakmak, Hans Christian Nicolai Carl, Haotian Chen, Can Ciftci, Melisa Coban, Nice Conrad, Paula Cordes, Lena Dandyk, Marla David, Alena Deiters, Marlon Dino, Dominic Dittrich, Thomas Dittrich, Valerie Dittrich, Paul Oskar Dörsam, Léon Dräger, Klemens Drews, Nadine El-Ashi, Mats Ellerbusch, Justus Erb, Jonas Fangmann, Alisa Feldt, Estefania Ferra Escriva, Mareike Finnern, Britta Fischer, Evelina Frei, Maximilian Fricke, Caroline Gabka, Vytautas Galvanauskas, Julia Giesecke, Cleo Kristin Giesemann, Janik Ginter, Svea Graszat, Carolina Groß, Yu Guangyuan, Mia Gutschalk, Sibylle Gütter, Adrien Haase, Jessica Hahn, Sophie-Marie Haux, Leonie Hecker, Beatrice Heider, Vincent Hellmuth, Leon Hengemühle, Lukas Hertwig, Lukas Michael Heselhaus, Lena Hielscher, Jakob-Fabian Hillert, Sandra Hinrichs, Angelina Hubrich, Maryam Hussam Saad Elghazaly, Linda Tran-Chau Huynh, Eicke Janas, Miles Jamal Jastram, Shijun Jiang, Rabea Jungenkrüger, Bestan Karim, Anton Kaufmann, Ioannis Kefalas, Daniel Keim, Bahar Kirbaci, Linda Klemm, Hannah Nele Kluge, Jakub Knorr, Nick Kobert, Finn Felix Köntopf, Timo Köppelmann, Ellen Krahel, Felix Kramer, Leon Kremer, Robin Künnecke, Luisa Lange, Marius Lauer, Oliver Laugwitz, Valentina Leifried, Julian Leineweber, Franziska Lemke, Joel Leupin, Charlotte Liebig, Zijun Lin, Tim Lötters, Lea

postfossil mobil

Dimitri Braun
Georg Flotho
Simon Fischer
Hauke v. Flottwell
Ann-Kathrin Lepke
Dian Luo
Annahita Meshkini
Antonia Suthoff
Lena Werkmeister

Wohnquartier IAK

Elena Bernstein
Patrick Ernst
Esra Ertual
Christopher Freier
Janine Ide
Julia Paul
Marvin Wagner
Merlin Waßmann
Anja Widderich

Wintersemester

Fill the Gap

Larissa Brüsehafer
Tabea Büsing
Junseok Choe
Zhenhua Gao
Ha My Nguyen
Robert Henrik Huffmann
Quynh Huong Ngo
Fikret Kaplanoglu
Didem Mutlu

Ressource BS

Simone Michaela Josephine Andretzky
Golnaz Abedi
Gianna Degen
Yasaman Najjari Ghazaani
Yuzhe Jia
Dian Luo
Michael Müller
Markus Mönch
Xi Peng
Lisa Sperlich
Xinyu Zhang

Löwe, Antonia Ludwig, Ting Luo, Dinah Lützen, Julius Maichle, Katharina Mann, Till Maruschek, Lorina Mattick, Jason Mayer, Svetlana Mazurova, Annika Marlène Meier-Holst, David Richard Messerschmidt, Annika Michael, Meda Mikalonis, Malte Nannen, Leander Nass, Celine Hien Luong Nguyen, Duc Tuan Nguyen, Wan Anh Nguyen, Büsra Mira Öcal, Merle Oldenburg, Galip Ormanci, Fionna Orszagh, Zihni Osman, Björn Oswald, Feyza Özbilen, Deborah Palm, Jan Erik Penning, Francisco Perez, Simon Pfeffer, Dustin Pfehr, Yasemin Pinar, Louisa Plenge, Marike Postel, Fanni Aurelia Rau, Keven Reimchen, Paul Reimers, Hai Ren, Julia Riechers, Phillip Roßbach, Sophia Rotermund, Janik Rückemann, Lara Sophie Runge, Dunia Saddiq Khaled, Jad Safa, Nadjeschda Scharf, Pia Schätzle, Stefan Schenkel, Freia Schierloh, Lukas Schivelbein, Thilo Schlinker, Paul Schlinkert, Jerome Schloh, Leni Schmitz, Carolin Schnevoigt, Sarah Schober, Tim Schönborn, Elisabeth Schormair, Senta Schrewe, Robert Schröder, Tim-Frederic Schulze, Giuliano Scollo, Sabrina Seidel, Mishale Senft, Richard Spenst, Tiark Spille, Katharina Splitt, Saskia Steinlandt, Heiko Stielau, Marco Stöck, Antonia Stöcker, Isabelle Stünkel, Daniel Sucka, Gesa Teichert, Tobias Thiel, Zhenan Tian, Ann-Christin Timke, Janin Töpperwein, Muhammed Torun, Ayse Tosun, Angela Trocka, Nina Luise Trümper, Büsra Tüfekci, Franziska Tusch, Marleen Van de Valk, Janna Vollrath, Antonia Elisabeth Von Arnim, Laura von der Lippe, Caspar von Villebois, Kira Wagner, Viktor Waldleben, Julius Wehrkamp, Sophie Wenderoth, Dominic Wenkel, Lars Werner, Hanna Friederike Willenbockel, Fabian Wohlgemuth, Thore Wübben, Da Xu, Pinar Yalin, Melis Yildiz, Pauline Zahn, Carlos Zamora González, Caroline Zessack, Dong Zhang, Katharine Ziegner, Nele Zimmermann, Felix Zintel, Bastian Zipp, Niklas Zmuda Trzebiatowski

Territorien

Anneken Groß
Ida Hasenfuß
Tobias Klose
Ayat Tarik Kamil
Charity Lampthey
Julia Paul
Sophia Ros
Merve Yerlikaya
Esra Özek

Villmark

Nils Aschemann
Isabel Dohle
Jan Leonard Goldenbaum
Jessica Golombek
Nadine Grabiger
Johanna Hamel
Daniel Ilunga Matthiesen
Silke Keihe
Anna-Lisa Lignow
Jan Schellhorn
Tilman Schumacher
Allison Smith
Yu Zhang
Xingyu Zhu

Max Dörsam, Sina Heffner, Jessie Höfner,
Folke Köbberling, Alexa Kreissl, André Mangad,
Benjamin Menzel, Natalija Miodragovic, Alan Prohm,
Ilka Raupach, Bernd Schulz, Michael Zwingmann

IAK Team