

Clemens-Brentano-Preis 2014

für Maximilian Probst

Der mit 10.000 Euro dotierte Clemens-Brentano-Förderpreis für Literatur der Stadt Heidelberg geht an Maximilian Probst. Er erhält den Preis für seinen Essay *Der Drahtesel. Die letzte humane Technik* (in: Die Philosophie des Radfahrens, Mairisch Verlag 2013).

Die Jury würdigte in ihrer Begründung für den Essay die kreative und gewagte Auseinandersetzung des Autors Maximilian Probst mit der Philosophie des Radfahrens: »Der Autor zeigt im ironischen Spiel mit der Sprache eine andere Haltung zur Welt in Fragen der Technik und Umwelt frei assoziierend auf.«

Der Clemens-Brentano-Preis der Stadt Heidelberg wird seit 1993 jährlich im Wechsel in den Sparten Erzählung, Essay, Roman und Lyrik an deutschsprachige Autorinnen und

Autoren vergeben, die mit ihren Erstlingswerken bereits die Aufmerksamkeit der Kritiker und des Lesepublikums auf sich gelenkt haben. Der Preis ist deutschlandweit einmalig, da die Jury sowohl mit professionellen Literaturkritikerinnen und -kritikern, als auch mit Studierenden des Germanistischen Seminars der Universität Heidelberg besetzt ist.

Der Preis wird am 15. Juli 2014 durch Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner in Heidelberg an Maximilian Probst überreicht. Die Laudatio hält Friederike Gräff. Eine öffentliche Lesung des Preisträgers findet am 16. Juli 2014 um 19.30 Uhr im Hilde-Domin-Saal der Stadtbücherei Heidelberg statt.

Die Jury

Markus Clauer

Literaturredakteur
(Ludwigshafen a. R.)

Eva-Maria Groß

Studentin (Heidelberg)

Katharina Grünke

Studentin (Viernheim)

Ina Hartwig

Literaturkritikerin
(Frankfurt a. M.)

Mareike Kotscha

Studentin (Heidelberg)

Felicitas von Lovenberg

Literaturkritikerin
(Frankfurt a. M.)

Hubert Winkels

Literaturkritiker (Köln)

Geleitwort des Oberbürgermeisters der Stadt Heidelberg



Mit dem Clemens-Brentano-Preis für Literatur leistet die Stadt Heidelberg seit 1993 einen bedeutsamen Beitrag zur Förderung der deutschsprachigen Literaturszene. Der mit 10.000 Euro dotierte Förderpreis wird im jährlichen Wechsel in den Sparten Erzählung, Essay, Roman und Lyrik vergeben. Er richtet sich an junge aufstrebende Schriftstellerinnen und Schriftsteller, die mit ihren Erstlingswerken auf sich aufmerksam gemacht haben und für ihre zukünftigen Projekte Unterstützung verdienen.

Wegen seiner außerordentlichen Jurybesetzung gilt der Brentano-Preis als deutschlandweit einzigartig: Zu gleichen Teilen sind professionelle Literaturkritikerinnen und -kritiker und Germanistik-Studierende der Universität Heidelberg an der Entscheidungsfindung beteiligt. Eigens zu diesem

Zweck wurde am Germanistischen Seminar der Universität Heidelberg die Lehrveranstaltung *Praxis der Literaturkritik am Beispiel des Brentano-Preises* eingerichtet, die jedes Wintersemester angeboten wird. Hier erhalten interessierte Studierende die Gelegenheit, sich an der Sichtung und Diskussion potentieller Brentano-Preisträgerinnen und -Preisträger zu beteiligen. Am Ende des Semesters werden drei studentische Vertreter von ihren Kommilitonen ausgewählt, an der Jurysitzung teilzunehmen. Die gleichwertige Zusammenarbeit von Studierenden und erfahrenen Profis bildet den Rahmen für eine konstruktive Form des Austausches und der Entscheidungsfindung. So erfahren die studentischen Teilnehmer eine praxisorientierte Förderung, die nicht selten die Weichen für eine künftige Tätigkeit im Literaturbetrieb stellt.

In diesem Sinne möchte ich der diesjährigen Jury herzlich für ihre engagierte Mitarbeit danken: den Studentinnen Eva-Maria Groß, Katharina Grünke und Mareike Kotscha sowie den Literaturkritikern Markus Clauer, Dr. Ina Hartwig, Dr. Hubert Winkels und Felicitas von Lovenberg. Mein besonderer Dank gilt zudem den beiden Dozentinnen Dr. Michaela Kopp-Marx und Dr. Friedericke Reents für die produktive Zusammenarbeit und die Leitung des Brentano-Seminars.

Der diesjährige Clemens-Brentano-Preis geht an Maximilian Probst für seinen Essay *Der Drahtesel. Die letzte humane Technik*, der in dem Band *Die Philosophie des Radfahrens* erschienen ist. In diesem anspielungsreichen Plädoyer für den *Drahtesel* als letztes Versprechen einer humanen Moderne, begründet der Autor eine ebenso kreative wie schlüssige

Verbindung zwischen Fahrrad und Revolution. Maximilian Probst, der Philosophie, Geschichte, Literatur und Politik studierte und nun als Autor für das Feuilleton der ZEIT tätig ist, entwickelt seinen Gedankengang hierbei mit anspielungsreichen Bildern und beeindruckender Tiefe.

Nach den bisherigen Preisträgern in der Sparte Essay Sven Hillenkamp, Stefan Weidner, Doron Rabinovici und Benjamin Korn gratuliere ich in diesem Jahr Maximilian Probst sehr herzlich zu dieser Auszeichnung und wünsche ihm weiterhin viel Erfolg und Aufmerksamkeit für sein schriftstellerisches Schaffen.



Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

»Der Essay sammelt das Zerstreute wieder ein und bringt es in eine fragile Form.«

Ein Gespräch mit Maximilian Probst

■ *Lieber Herr Probst, wir beglückwünschen Sie zuallererst herzlich zum Gewinn des Clemens-Brentano-Förderpreises der Stadt Heidelberg! Wie fühlt man sich mit solch einer Auszeichnung?*

Vor allem dankbar. Der Preis ermutigt und ermuntert mich, mein literarisches Schreiben fortzusetzen. Das ist ein großes Geschenk. Und wenn ich daran denke, dass ich die Leute, die mir dieses Geschenk machen, nicht kenne, dass sie mir nichts schulden und nichts von mir zu erwarten haben, dann schlägt meine Dankbarkeit um in Begeisterung.

■ *Haben Sie bereits eine Idee, was Sie mit dem Preisgeld anfangen werden?*

Erstmal gut essen gehen, mit allen, die am Zustandekommen des Essays auf irgendeine Weise beteiligt waren – und das sind viele. Den Rest dann vorerst auf die hohe Kante legen. Sigmund Freud schreibt irgendwo, wir tendierten meist dazu, ein Stück Glücksmöglichkeit gegen ein Stück Sicherheit einzutauschen. Als prekär Beschäftigter scheint mir allerdings auch ein Stück Sicherheit zur Abwechslung mal ein Glück zu sein.

■ *Ihr Essay »Der Drahtesel. Die letzte humane Technik« erschien zunächst in der deutschsprachigen Ausgabe des Sammelbandes »Die Philosophie des Radfahrens« und wurde danach auch in der ZEIT veröffentlicht. Wie kam es dazu?*

Zeit-Online hat den Text ins Netz gestellt, abgedruckt haben ihn zwei Sportmagazine. Das ist eine gängige Praxis im Journalismus, man kann sie durchaus mit gemischten Gefühlen betrachten. Die Abdrucke in den Medien bewerben das Buch und sorgen für eine größere Verbreitung – eine feine Sache, gegen die der Autor nichts einzuwenden hat. Weniger gut ist, dass die Zeitschriften genau auf diesen Werbeeffect verweisen und daraus den Schluss ziehen, kein Honorar zahlen zu müssen. Sie verkaufen dann Inhalte, für die sie nichts bezahlt haben, für den Autor fühlt sich das ein klein wenig wie Ausbeutung an.

■ *Sind Sie der Gattung Essay persönlich zugetan oder langweilt Sie als Journalist diese literarische Form?*

Ich schätze den Essay als Form sehr und erachte ihn für unsere heutige Zeit als besonders relevant. Wir leben ja seit langem mit einem stets anwachsenden Maß von Dezentralisierung und Zerstreuung. Der Essay geht den gegenteiligen Weg: Er sammelt das Zerstreute wieder ein und bringt es in eine fragile Form. Darin liegt für mich der Wert des Essays: Er befriedigt unser tief sitzendes Bedürfnis nach Einheit – ohne allerdings zu einer Einheit zu gelangen, die so fest gefügt wäre, dass jemand damit etwas anfangen, sich auf sie berufen oder auf sie bauen könnte. Pocht man auf die Wahrheit eines Essays, klappt er in sich zusammen. Aber er hilft, sich weiter durchs Leben zu tasten.

■ *Das Radfahren ist ja das Leitmotiv*

Ihres Essays. Sind Sie selbst ein leidenschaftlicher Radfahrer?

Ich fahre sehr viel Fahrrad, das ja. Manchmal aus Leidenschaft. Manchmal aus praktischen Gründen: Ich fahre kein Auto und die öffentlichen Verkehrsmittel verschlingen in Hamburg auf vielen Strecken mehr Zeit als ich mit dem Fahrrad dafür benötigen würde. Genügend bewegt habe ich mich durchs Fahrradfahren dann auch gleich und kann es meinen Mitbürgern und mir ersparen, schwitzend und keuchend durch Parks und entlang von Promenaden zu laufen.

■ *Sie schildern gleich zu Beginn die »Erfahrung des Umsturzes«. Welche Erlebnisse verbinden Sie damit?*

Ich erinnere mich, wie ich auf einem kleinen roten Fahrrad saß, in die Pedale trat, eine leicht abschüssige Rasenfläche entlangfuhr, während meine Mutter neben mir herlief und mich hinten an der Jacke gepackt hielt. Irgendwann ließ sie los, ich fuhr noch ein paar Meter gerade weiter, schlingerte und lag kurz darauf über der Lenkstange im Gras. Ein paar Tage später hatte ich es nahezu gelernt, Rad zu fahren, ich sauste in einem Park herum, ich weiß noch, wie mich dieses neue Gefühl der Freiheit berauschte, ein frischer Frühlingsfahrtwind im Haar, die Geschwindigkeit, in die Kurven legen, großartig! Hinter einer dieser Kurven verengte sich der Weg und führte knapp an einem metallenen Stützpfeiler vorbei, der einer alten, gebeugten Weide Halt

gab. Mich brachte dieser Pfosten zu Halt. Auf sehr schmerzliche Weise. Rückschläge gehören nun mal dazu.

■ *Halten Sie das Fahrrad tatsächlich für die letzte humane Technik und welche Konsequenzen hat diese Ansicht für Ihr Leben?*

Die Formulierung, das Fahrrad sei die letzte humane Technik, ist sicher etwas zugespitzt. Solartechnik könnte heute zum Beispiel als Fall von humaner Technik gelten, auch bestimmte Technikentwicklungen in der Medizin. Worauf ich aber mit der Formulierung hindeuten wollte, ist, dass in etwa bis zur Erfindung des Fahrrads vor 200 Jahren der Mensch über der Technik stand und sich dieses Verhältnis in der

Folge umzukehren begann. Man muss, um das zu sehen, gar nicht die Atomenergie und ihr für uns doch meist abstrakt bleibendes Zerstörungspotential bemühen. Man kann sich einfach die Tatsache vor Augen halten, dass dem städtischen Auto-Verkehr noch heute jährlich einige hundert Menschen unschuldig zum Opfer fallen. Es ist bekannt, dass sich diese Verkehrsoffer vermeiden ließen, indem man den öffentlichen Verkehr ausbaut, Geschwindigkeitsbegrenzungen einführt und dem Fahrradfahren innerstädtisch mehr Raum gibt. Aber das passiert nicht. Und warum? Weil eben nicht mehr das Leben, der Mensch den höchsten Wert bildet, sondern ganz andere Dinge: Effizienz, Geschwindigkeit, Steigerung der Produktivkräfte. Kurz, die kapitalistische

Maschinerie und ihr Weiterlaufen ist der höchste Wert, dem der Mensch sich unterordnen muss, wenn er ihm nicht gleich geopfert wird (zugegeben: wieder etwas zugespitzt formuliert).

■ *Wie gehen Sie in Ihrem Alltag mit Technik um?*

Ich schaue, dass ich mehr mit der Technik mache als die Technik mit mir. Es ist großartig, gelegentlich weit entfernten Menschen eine Nachricht zu schicken. Also habe ich eine Email-Adresse. Weil ich aber keine Lust habe, dass mir die moderne Nachrichtentechnologie das Eintreffen dieser Nachrichten mittels Vibration fortwährend in meiner Hosentasche vermeldet, besitze ich kein Smartphone.

■ *Halten Sie das Verhältnis von Mensch und Technik in unserer Gesellschaft im Allgemeinen für »gesund«?*

Ich halte es im Allgemeinen für fatal. Nicht, weil die Technik per se fatal wäre. Sie ist meist beides, Gift und Geschenk. Aber die toxische Seite der Technik wird oft erst dann erkannt, wenn die Schäden schon irreparabel sind. Das Fatale besteht also vor allem darin, dass Technik selbst weitgehend ein Automatismus ist: Was technisch gemacht werden kann, wird gemacht (im Zweifelsfall vom Militär).

■ *Sie selbst geben in Ihrem Essay Beispiele für eine misslungene – »ungesunde« – Auffassung dieses Verhältnisses und scheuen dabei*

auch nicht die Erwähnung der »ethnischen und politischen Säuberungen« des 20. Jahrhunderts. Man merkt dem Text an dieser Stelle ein gewisses Zögern an. Hat Sie Ihr familiärer Hintergrund darin bestärkt, dies dennoch – sogar fast beiläufig – zu thematisieren?

Ich glaube, man sollte immer zögern, bevor man den Nationalsozialismus und den Stalinismus außerhalb ihres eigenen Kontextes thematisiert. Die Verbrechen des 20. Jahrhunderts stehen einfach in ihrer Extremität so sehr hervor, dass wir dazu neigen, sie auf alles Mögliche zu beziehen, auch auf Dinge, mit denen sie nicht das Geringste zu tun haben. Das heißt: Entweder verzapfen wir Unsinn – oder wir sind nicht originell. Trotz dieser Bedenken

habe ich geglaubt, den Nationalsozialismus und Stalinismus doch wenigstens streifen zu müssen, auch weil ihre Nähe zu neuen Technologien ja bekannt und evident ist. Beiläufigkeit war geboten, da eine Vertiefung dieses schwerwiegenden Themas den Essay sofort aus dem Gleichgewicht gebracht hätte.

■ *Ihr Großvater war unter anderem gemeinsam mit den Geschwistern Scholl im Widerstand aktiv. Fühlen Sie sich in der Pflicht, ebenso für Ihre Ideale einzustehen?*

Pflicht empfinde ich in diesem Zusammenhang als das falsche Wort. Mein Großvater hat seinen Überzeugungen gemäß gehandelt, aufrecht gehandelt.

Er hat dafür sein Leben gegeben. Seine Tat begreife ich als eine Form der Gabe. Und diese Gabe geht über sein Leben weit hinaus. Mir gibt sie die Kraft, an das Leben zu glauben. Lässt sich eine größere Gabe denken, die man empfangen kann? Wohl nicht. Auch wenn es vielleicht eine unmögliche Aufgabe ist, dieser Gabe gerecht zu werden.

■ *Ihr Text ist ja recht kurz und schafft es dennoch, die verschiedensten Themen und Problematiken anzusprechen. Glauben Sie, dass genau das – alles halb und nichts erschöpfend zu behandeln – symptomatisch für Ihre Generation ist?*

Könnte sein. Da ist zum einen das Ende der großen Erzählungen, ein

Misstrauen gegenüber umfassenden Weltentwürfen. Und zum anderen Informationsüberfluss, Dezentralisierung, wachsende Komplexität, neue Unübersichtlichkeit. Beides zusammen favorisiert das Halbfertige und Kurzangerissene. Gerade das aber macht den Essay, wie ich schon angedeutet habe, heute so relevant. Er drängt sich auf als Form, um mit der anti-essentialistischen, multiperspektivischen Verfassung unserer zeitgenössischen Wirklichkeit zu Rande zu kommen.

■ *Verfolgen Sie schon Pläne für ein neues Projekt?*

Beim Mairisch Verlag, der den Radfahr-Essay verlegt hat, ist ein Buch geplant über die Philosophie des Kletterns,

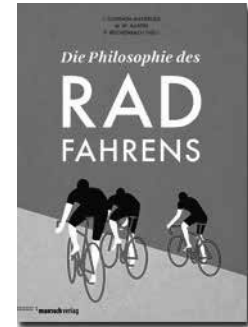
dazu werde ich ein Stück beisteuern. Hoch hinauf will ich die Gedanken dabei nicht schwingen. Ich will mich vielmehr fragen, als Kontrapunkt zum Thema, ob es nicht auch eine Ästhetik des Abstiegs geben könnte.

Das Interview mit Maximilian Probst führten die studentischen Jury-Mitglieder Eva-Maria Groß, Katharina Grünke und Mareike Kotscha per E-Mail-Kontakt

Textauszug aus *Der Drahtesel. Die letzte humane Technik.*

Fahrradfahren stand für mich immer in einem gefühlten Zusammenhang mit Revolution. Im Rückblick könnte ich es so erklären: Revolutionen sind Umstürze- und war es nicht diese Erfahrung des Umsturzes, der wir uns aussetzten, als wir lernten, Fahrrad zu fahren? Wir eierten los, stürzten um, es schmerzte, aber das schreckte uns nicht ab, wir schwangen uns zurück auf den Sattel und rollen seither fröhlich und gesund durchs Leben... Es gibt aber auch Leute, denen die Koppelung von Fahrrad und Revolution gar nicht einleuchten dürfte. Samuel Beckett zum Beispiel. In seinem Roman *Molloy* schrieb er: »Wie beruhigend ist es, von Fahrrädern zu sprechen« (und nicht über seine Mutter)! Wenn der Satz stimmen würde, könnten Fahrrad und Revolution unmöglich zusammenfinden, man hat ja der Revolution allerhand nachgesagt, aber dass sie beruhigend ist? Jedenfalls dann nicht, wenn Philoso-

phie für uns heißt, zu zweifeln oder zu staunen oder sich überraschen zu lassen, weil wir die Dinge mit der Philosophie plötzlich von ihrer Unter- oder Hinterseite sehen, im besten Fall auch mal von ihrer Schokoladenseite. Philosophie kann dann im Ergebnis beruhigend sein, aber eben nur als Ergebnis (selten als die *Errungenschaften für immer*, von der Thukydides spricht, meist nur als eine kurzlebige, momentane, flüchtige). Wäre es von vornherein beruhigend, über Fahrräder zu sprechen, würden wir nicht philosophieren. Dafür müssen wir das Fahrrad problematisieren. Das Problem sehen, das mit dem Fahrrad in die Welt gekommen ist. Und dann, im Durchgang der Problematisierung des Fahrrads, nach keuchendem Aufstieg, vielleicht, wenn's glückt, winkt ein entspanntes Hinabrollen.



© Mairisch Verlag

Der Preisträger



Maximilian Probst wurde 1977 in Hamburg geboren. Er studierte Philosophie, Geschichte, Germanistik und Politik in Hamburg und während eines Studienaufenthalts in Barcelona Spanische Literatur. Den Magister in der Philosophie schloss er 2003 mit der Arbeit *Spiel und Dialog: Hans-Georg Gadamers Kritik an der Subjektphilosophie* ab. Nach dem Studium arbeitete er in Wien für den Passagen Verlag und übersetzte zwischen 2004 und 2008 Werke von Paul Virilio, Alain Badiou und Slavoj Žižek aus dem Französischen und Englischen ins Deutsche. Ein Dissertationsprojekt, das in Weiterführung des Denkens von Hans-Georg Gadamer auf die Formulierung einer Theorie der Unterhaltung zielte, blieb unabgeschlossen.

Stattdessen begann Maximilian Probst seit 2006 für das Feuilleton der ZEIT zu schreiben, nach einer Hospitanz in der Redaktion als freier Autor. Eine zweijährige journalistische Ausbildung folgte ab 2008 als Volontär der taz nord, der nordweiten Regionalbeilage der tageszeitung in Hamburg. Im Anschluss daran arbeitete er für die taz nord als Redakteur, betraut mit den Themen Kultur und Stadtentwicklung. Seit 2011 schreibt er vorwiegend für das Feuilleton der ZEIT, gegenwärtig kümmert er sich in Vertretung um das Ressort Geschichte.

Der 2013 erschienene Beitrag von Maximilian Probst über die *Philosophie des Radfahrens* war seine erste Buchveröffentlichung. Im Herbst folgt von ihm ein weiterer Essay im Mairisch Verlag zum Thema Bergsteigen und Philosophie.

Die Laudatorin

Friederike Gräff, geboren 1972, studierte Vergleichende Literaturwissenschaft, Amerikanistik und Neuere Geschichte in Tübingen, Roskilde und Dublin. 2001/2002 machte sie eine Ausbildung an der Deutschen Journalistenschule in München, danach war sie freie Mitarbeiterin u. a. für die ZEIT, die taz und die Süddeutsche Zeitung. Seit 2006 ist sie Redakteurin bei der taz in Hamburg und zuständig für die Ressorts Justiz und Kultur.

2010 erhielt sie das Europäische Journalisten-Fellowship der FU Berlin. Ihre Erzählungen wurden 2012 mit dem Literaturförderpreis der Stadt Hamburg ausgezeichnet. Ihr Buch *Warten. Erkundungen eines ungeliebten Zustands* erschien 2014 im Ch. Links Verlag.



Die bisherigen Preisträger des Clemens-Brentano-Förderpreises

2013 | Erzählung

Philipp Schönthaler

Nach oben ist das Leben offen

2012 | Lyrik

Alexander Gumz

ausrücken mit modellen

2011 | Roman

Wolfgang Herrndorf

Tschick

2010 | Essay

Sven Hillenkamp

Das Ende der Liebe.

Gefühle im Zeitalter unendlicher

Freiheit

2009 | Erzählung

Andreas Stichmann

Jackie in Silber

Felicia Zeller

Einsam lehnen am Bekannten

2008 | Lyrik

Ann Cotten

Fremdwörterbuchsonette

2007 | Roman

Clemens Meyer

Als wir träumten

2006 | Essay

Stefan Weidner

Mohammedanische Versuchungen

2005 | Erzählung

Anna Katharina Hahn

Kavaliersdelikt

2004 | Lyrik

Raphael Urweider

Das Gegenteil von Fleisch

2003 | Roman

Andreas Maier

Klausen

2002 | Essay

Doron Rabinovici

Credo und Credit

2001 | Erzählung

Sabine Peters

Nimmersatt

2000 | Lyrik

Oswald Egger

Herde der Rede / Der Rede Dreh

Hendrik Rost

Fliegende Schatten

1999 | Roman

Norbert Niemann

Wie man's nimmt

1998 | Essay

Benjamin Korn

Kunst, Macht und Moral

1997 | Erzählung

Daniel Zahno

Doktor Turban

1996 | Lyrik

Barbara Köhler

Blue Box

Jörg Schieke

Die Rosen zitieren die Adern

1995 | Roman

Gabriele Kögl

Das Mensch

1993 | Erzählung

Günter Coufal

Am Fenster

Satzung über die Stiftung

des Clemens Brentano Förderpreises für Literatur der Stadt Heidelberg

(Heidelberger Stadtblatt vom 28. April 1994) ¹

Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 03. Oktober 1983 (GBl. Seite 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. November 1993 (GBl. Seite 657) hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg am 14. April 1994 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Die Stadt Heidelberg stiftet in Erinnerung an Clemens Brentano den Clemens-Brentano-Förderpreis für Literatur, der nach den Bestimmungen dieser Satzung vergeben wird.

§ 2

Der Brentano-Preis beträgt 10.000,00 € (zehntausend Euro). Er soll jährlich verge-

ben werden für die literarischen Gattungen: Erzählung, Essay, Roman, Lyrik.

§ 3

(1) Als Preisträger / Preisträgerinnen kommen Schriftsteller und Schriftstellerinnen in Betracht, die aufgrund ihrer bisherigen Arbeiten außergewöhnliche Leistungen auf dem Gebiet der Literatur erwarten lassen.

(2) Der Autor / die Autorin soll mindestens ein, aber nicht mehr als drei literarische Bücher in deutscher Sprache veröffentlicht haben.

Bei der Gattung Essay werden nicht nur Bücher, sondern auch Zeitungs- und Zeitschriftenveröffentlichungen berücksichtigt; es entfällt die Vorgabe, dass der Autor / die Autorin mindestens ein Buch veröffentlicht

haben muss. Bei Zeitungs- und Zeitschriftenveröffentlichungen sollten zwei weitere Texte entsprechender Qualität vorliegen.

(3) Bei den Gattungen Erzählung und Roman muss das auszuzeichnende Buch im Jahr vor der Preisvergabe erschienen sein. Bei den Gattungen Essay und Lyrik muss das auszuzeichnende Buch oder die auszuzeichnende Zeitungs- und Zeitschriftenveröffentlichung in den letzten beiden Jahren vor der Preisvergabe erschienen sein.

§ 4

(1) Über die Vergabe des Förderpreises entscheiden Persönlichkeiten, die von einer vom Kulturausschuss eingesetzten Kommission bestimmt werden. Diese Kommission besteht aus je einem/r Vertreter/-in der Fraktionen.

Der Förderpreis kann nur einmal an dieselbe Person verliehen werden.

(2) Der Förderpreis wird durch den/die gesetzliche/n Vertreter/-in der Stadt Heidelberg übergeben. Über die Verleihung wird eine Urkunde ausgehändigt.

§ 5 ²

Die Satzung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Satzung über die Stiftung des Brentano-Stipendiums der Stadt Heidelberg vom 13. August 1991 (HD-Amtsanzeiger vom 01. August 1991) außer Kraft.

¹ Geändert durch Satzung vom 5. April 2001

² Die Änderungssatzung vom 5. April 2001 tritt am 1. Juni 2001 in Kraft.

Impressum

Herausgeber

Stadt Heidelberg, Kulturamt

Redaktion

Franziska Schaub

Mitarbeit

Katharina Schönebeck

Layout & Satz

Caroline Pöll, Heidelberg

Druckerei

City-Druck Heidelberg

Bildnachweis

Maximilian Probst © Julia Krüger

Friederike Gräff © FU Berlin

Textnachweis

Text aus: *Der Drahtesel. Die letzte humane Technik* (in: *Die Philosophie des Radfahrens*, Mairisch Verlag 2013)

Weitere Informationen

www.heidelberg.de/kulturamt