

Nachruf für Univ.-Prof. Dr.-Ing. em. Franz Krauss (1928–2021)	457
Besser kleben im Leichtbau: Projekt GOHybrid optimiert	
Hybridverbindungen	458
Porsche Museum Stuttgart	458
Physical Models: Their historical and current use in civil and building engineering design	459
BMI vergibt erstmals Bundespreis Koop.Stadt	461
Veranstaltungskalender	462

PERSÖNLICHES

Nachruf für Univ.-Prof. Dr.-Ing. em. Franz Krauss (1928–2021)



Foto: Familienbestand

Prof. Dr.-Ing. em. Franz Krauss

Prof. Dr.-Ing. em. Franz Krauss ist am 20.4.2021 von uns gegangen. Wir, er und meine Person, haben uns erst in seinem Ruhestand 2005 kennengelernt, nachdem ich die Nachfolge von Wilfried Führer auf den Lehrstuhl „Tragkonstruktionen“, der zuvor noch „Baukonstruktion I“ hieß, angetreten hatte. Franz Krauss war wie ich ein „Stuttgarter Gewächs“, ein Schüler der „Stuttgarter Schule“, zu deren berühmtesten Repräsentanten wie Fritz Leonhardt, Jörg Schlaich und Frei Otto auch Krauss' Lehrer Curt Siegel (1911–2004) zählte. Siegel hatte an der TH Stuttgart – wie sie damals noch hieß – die technische Ausbildung der Architekturstudierenden im Fach Statik revolutioniert, indem er den rein analytischen Ansatz der Lehre der Statik in Gestalt von allerlei Berechnungsverfahren um einen synthetischen Ansatz erweitert hatte, der die Konzeption und den Entwurf tragender Strukturen miteinbezog. Diese neue Lehrform der „Tragwerklehre“, wie sie inzwischen an den meisten Hochschulen im deutschsprachigen Raum und an vielen europäischen Hochschulen und Fakultäten für Architektur etabliert ist, hatte Franz Krauss mit nach Aachen gebracht. Er verfügte bereits über eine umfangreiche Lehrerfahrung, die er zuletzt als

Oberingenieur in Stuttgart an Siegels Institut gesammelt hatte. Die Verbindung von technisch-analytischer Lehre mit dem synthetischen Ansatz des Entwurfs von Tragwerken führte dazu, dass mit Franz Krauss' Berufung nach Aachen der Lehrstuhl „Baukonstruktion I“ zu einem Entwurfslehrstuhl aufgewertet wurde. Die Gespräche, die ich mit Franz Krauss führte, hatten natürlich auch das Stuttgarter Umfeld zum Thema: der Ort Münklingen, in dem Krauss damals wohnte. Dort gibt es ein Naturschutzgebiet, der „Büchelberg“, den wir beide, unabhängig voneinander, kannten und schätzten. Franz Krauss engagierte sich zeitlebens für den Naturschutz und bevorzugte eine naturverbundene Lebensweise. Oder wir sprachen über sein Ingenieurbüro, das er als ausgebildeter Architekt zusammen mit Ingenieuren in Stuttgart gegründet und betrieben hatte, damals ein absolutes Novum.

Franz Krauss hatte an der TU Graz Architektur bis zum Vordiplom studiert. Er wechselte 1954 an die TH Stuttgart und machte dort 1958 sein Diplom. Nach Ende des Studiums nahm er eine Assistenz bei Curt Siegel auf und wirkte u. a. an dessen berühmter Monografie „Strukturformen der modernen Architektur“ mit. 1969 wurde Franz Krauss von Curt Siegel als Hauptreferent und Walter Pelikan von der Bauingenieurfacultät als Koferent mit dem Thema „Hyperbolisch parabolische Schalen aus Holz“ mit dem Prädikat „sehr gut“ promoviert. 1972 folgte er schließlich dem Ruf an die RWTH-Aachen an den Lehrstuhl Baukonstruktion I, um dort als Ordinarius zu wirken.

Franz Krauss war bei den Studierenden sehr beliebt und stets bestrebt, die eher trockene Materie der Statik durch anschauliche Vergleiche und mithilfe von Modellen zu vermitteln. „Holz ist ein Röhrenbündel“, mit dieser Umschrei-

bung fasste er die mechanisch komplexe, anisotrope Materialbeschaffenheit des Holzes in einem einfachen, aber absolut zutreffenden Bild zusammen. Sein ausgeprägter Deklamationsstil und der koronal gesprochene Buchstabe „r“, eine Reminiszenz an seine Prager Herkunft, taten ein Übriges, sodass der Lehrstoff bei den Studierenden gar nicht in Vergessenheit geraten konnte. Seine Mission für die Tragwerklehre manifestiert sich in den Büchern „Grundlagen der Tragwerklehre I+II“ einschließlich eines Tabellenbuches. Die Bücher sind bis heute ein großer Erfolg und haben sich an vielen deutschsprachigen Hochschulen als Lehrbuchstandard verbreitet.

Zu seinen wissenschaftlichen Interessengebieten zählten die Schalen und Gewölbe und die graphostatische Analyse, zu welchen auch Forschungsarbeiten und Promotionen entstanden sind. Viele von Franz Krauss' Assistentinnen und Assistenten wurden promoviert, einige sind uns noch bekannt, weil sie an der RWTH Aachen tätig sind oder bis vor Kurzem tätig waren. Noch mehr seiner Assistentinnen und Assistenten haben Stellen als Professorinnen oder Professoren übernommen und seine Lehr- und Forschungsideale an andere Hochschulen weitergetragen.

Franz Krauss hat unsere Fakultät in vielfältiger und nachhaltiger Weise geprägt. Er war ein streitbarer Charakter für seine berufliche Botschaft und ein Idealist, dem der Naturschutz eine Herzensangelegenheit war. Franz Krauss wirkte mit seiner Ausstrahlung und seinem Wissen und legte keinen Wert auf Hoffärtigkeiten. Wir verabschieden uns von ihm in großer Dankbarkeit und sprechen seiner Ehefrau Marianne und seinen Kindern Max, Susanne und Wolfgang unser tiefes Mitgefühl aus.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Trautz

Besser kleben im Leichtbau: Projekt GOHybrid optimiert Hybridverbindungen

Der Leichtbau ist insbesondere aus der Mobilitätsbranche nicht mehr wegzudenken. Im Zuge der Mischbauweise mit Leichtmetallen und Faser-Kunststoff-Verbunden rücken nun hybride Klebverbindungen in den Fokus. Aufgrund der unterschiedlichen Wärmeausdehnungen der Materialien kann es dort bei großen Temperaturdifferenzen zu hohen Eigenspannungen und somit zum Versagen im Klebstoff kommen. Vor allem bei Verbindungen unter hohen strukturellen Lasten lassen sich diese Eigenspannungen nur bedingt durch die Wahl des Klebstoffs ausgleichen. Daher ist es notwendig, die Gestaltungsparameter der Verbindung und der Fügepartner gesamtheitlich zu betrachten. Das Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit LBF untersucht dies gemeinsam mit Partnern in dem im Frühjahr 2020 gestarteten Forschungsprojekt GOHybrid.

Ziel des Projektes ist es, durch Gestaltung, Materialauswahl und -aufbau die Beanspruchungen in der stoffschlüssigen Hybrid-Verbindung aus Aluminium und faserverstärkten Kunststoffen (FKV) so zu reduzieren, dass hierdurch ein relevantes Leichtbaupotenzial erschlossen werden kann. „Als Ergebnis dieses Projektes erwarten wir eine signifikante Steigerung der Marktdurchdringung und der industriellen Anwendung von Hybridverbindungen bei sicherheitsrelevanten Komponenten, da sich die gewonnenen Erkenntnisse nicht nur auf andere automobile Komponenten, wie beispielsweise Querlenker und Achsen übertragen lassen, sondern insbesondere auch im Aerospace-Bereich und in weiteren Branchen

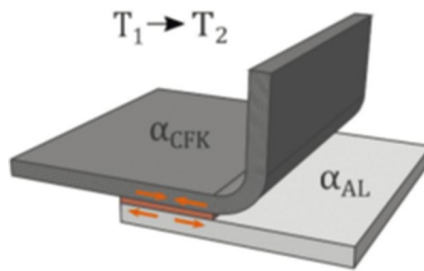


Bild 1 Beispielhafte Abbildung einer hybriden Klebverbindung

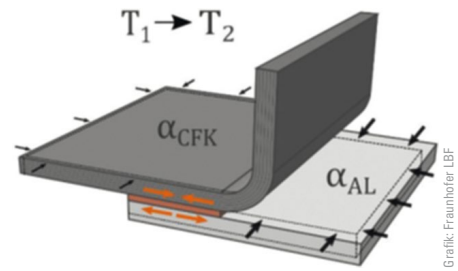


Bild 2 Beispielhafte Abbildung einer hybriden Klebverbindung unter Temperaturänderung

angewendet werden können“, betont Jens-David Wacker, der das Projekt GOHybrid am Fraunhofer LBF betreut.

In dem Projekt passt das Forscherteam prinzipiell bestehende, jedoch noch nicht großserientaugliche, stoffschlüssige Verbindungstechnologien vor allem durch gestalterische Maßnahmen an hybride Werkstoffsysteme an, um unterschiedlichste Einsatzbereiche zu erschließen. Die Umsetzbarkeit und Zuverlässigkeit von Klebverbindungen unter hohen Betriebslasten und Temperaturen soll an einem PKW-Hybridrad mit einem Radstern aus Aluminium und einer Felge aus FKV demonstriert werden. Insbesondere bei Rädern gibt es solche Klebverbindungen noch nicht. Üblicherweise werden Räder in hybrider Bauweise mit CFK-Felge und Aluminium-Stern mit mechanischen Elementen wie Schrauben gefügt.

Im Rahmen des Forschungsprojektes GOHybrid stehen beim Fraunhofer LBF die Entwicklung von Gestaltungslösungen der Hybridverbindung und die experimentelle Untersuchung im Fokus.

Dazu sollen unterschiedliche Verbindungsproben unter thermischen und zyklischen Beanspruchungen geprüft werden. Die Expertise des Darmstädter Instituts basiert auf langjähriger Erfahrung der Lösungsfindung und Prüfung von strukturellen Komponenten wie dem Rad, welches hohen Betriebslasten und thermischen Einflüssen durch die Temperatur der Bremsen ausgesetzt ist. Als Ergebnis von GOHybrid erhoffen sich die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler verkürzte Entwicklungszeiten, effizientere Fertigungsprozesse, günstigere Produkte und eine verbesserte Ressourceneffizienz bei gleichbleibender Sicherheit. „Schlussendlich geht es um die Entwicklung von großserientauglichen, stoffschlüssigen Verbindungstechnologien für hybride Werkstoffsysteme, die in unterschiedlichen Einsatzbereichen Anwendung finden können, und das mit hohem Individualisierungsgrad und hoher Variantenvielfalt“, so Wacker.

Weitere Informationen: www.lbf.fraunhofer.de

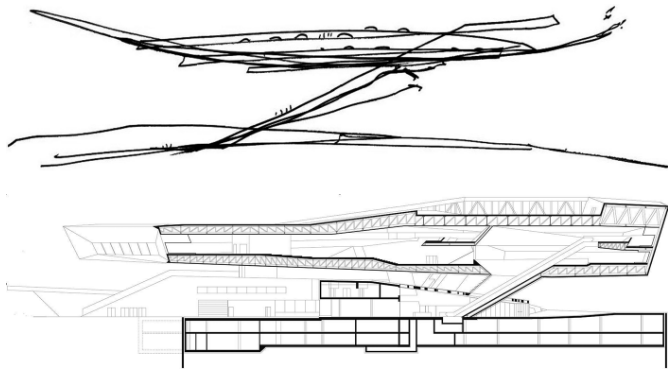
EINEN BESUCH WERT

Porsche Museum Stuttgart

Zwischen Bahngleisen, Hauptstraße und Industriegebiet erhebt sich selbstbewusst das Porsche Museum aus der Stuttgarter Vorstadt (Bild 1). Dieses Emporheben und Feiern der Sportwagenikone ist die evidente architektonische Idee und gibt der technischen Meisterschaft des Sportwagenbauers ein sichtbares bauliches Zeichen (Bild 2). Vom ebenerdigen Foyer, vorbei an der transparenten Klassik-Werkstatt, führt die Inszenierung nach oben in den sich aufweitenden Ausstellungsraum von beeindruckender Dimension.



Bild 1 Das Porsche Museum Stuttgart



Zeichnungen: Delugan Meisl

Bild 2 Architektur-Skizze und Längsschnitt durch das Porsche Museum

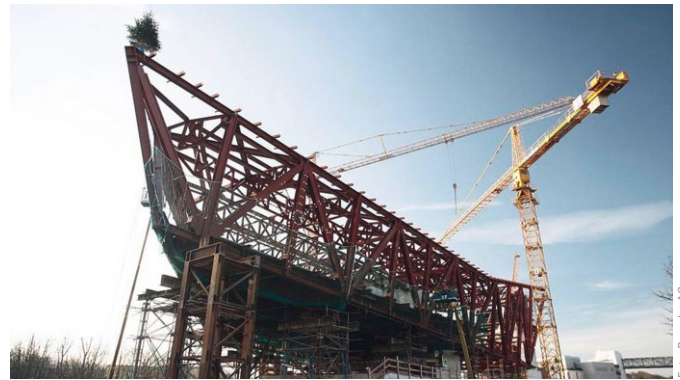


Foto: Porsche AG

Bild 3 Das 160 m lange Raumfachwerk des schwebenden Baukörpers lagert auf 3 Kernen

Ein dreidimensionales Stahlfachwerk in Verbund mit Ortbetondecken bildet die tragende Struktur des 160 Meter langen schwebenden Baukörpers, der von 3 Kernen mit insgesamt 5 vertikalen und schrägen Stützen getragen wird (Bild 3). Die Lasten an den drei Eckpunkten betragen jeweils ca. 34 GN. Spannweiten und Auskragungen, die sonst eher im Brückenbau vorkommen, ermöglichen ein stützenfreies Raumvolumen für die Ausstellung. Die Stahlkonstruktion ermöglichte eine optimale Adaptierbarkeit von Primärstruktur, Fassadenanschlüssen und Haustechnik

in der Abstimmung zwischen Tragwerk und Architektur. Die Beherrschung von Verformungen und Zwangskräften der hochgradig statisch unbestimmten Konstruktion war anspruchsvoll. Mit kleinteiliger Fugenausbildung bei Fassade und Verkleidung sind Verformungen aufnehmbar und doch erscheinen die Flächen homogen. Die Untersicht des Museumskörpers reflektiert mit hochpoliertem Edelstahl und erzeugt mit Spiegelungen künstlerische Effekte zum Eingang hin (Bild 4). Das monochrome Weiß beschichteter Metallelemente, welche den Korpus sonst ummanteln,

setzt sich im Inneren fort und erlaubt so eine Fokussierung auf die Automodelle.

Das Porsche Museum in Stuttgart ist einen Besuch wert, weil der spektakuläre Museumsbau mit avantgardistischer Formensprache Erlebnisarchitektur und bautechnische Höchstleistung in einem ist. Und nebenbei, die Ausstellung mit rund 80 Sportwagen ist auch wunderbar in Szene gesetzt.

Porsche Museum Stuttgart
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart-Zuffenhausen
www.porschemuseum.de

Architektur: Delugan Meisl, Wien
Ausführungsplanung: Wenzel + Wenzel Architekten
Bauleitung: Gassmann + Grossmann Baumanagement
Ausstellungsgestaltung: HG Merz Architekten Museumsgestalter
Tragwerk: Leonhard, Andrä und Partner, Stuttgart
Brandschutz: Halfkann + Kirchner, Erkelenz
Projektsteuerung: Dress & Sommer
Stahlbau: stahl und verbundbau, Dreieich; Queck Stahlbau, Düren
Bauherr: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

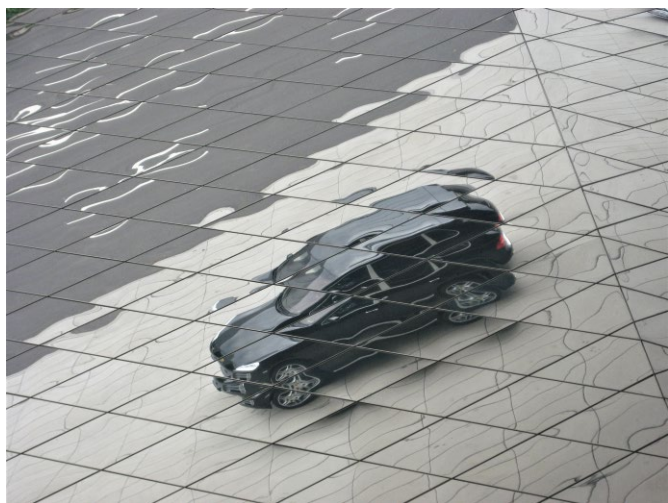


Foto: Bernhard Hunkle

Bild 4 Die Untersicht des Museumskörpers aus hochpoliertem Edelstahl

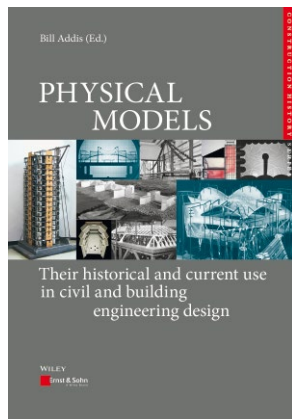
REZENSIONEN

Physical Models: Their historical and current use in civil and building engineering design

Addis, B. [Hrsg.] (2021) *Physical Models: Their historical and current use in civil and building engineering design*. Berlin: Ernst & Sohn.
1114 Seiten, 896 Abb., 14 Tab.
22 x 28,5 cm, Hardcover, Geb.
ISBN: 978-3-433-03257-2: Print, 139,00 €
ISBN: 978-3-433-03305-0 eBundle, 229,00 €

Bill Addis ist eine der prägenden Persönlichkeiten der neuen Disziplin Bautechnikgeschichte. Ausgezeichnet mit einem Abschluss der Philosophie und des Bauingenieurwesens sammelte er in seinem Berufsleben Erfahrungen auf forschender und praktizierender Seite. Ein bedeutendes und tiefgreifendes Schriftenverzeichnis ging daraus hervor. Nur zwei Jahre

nach seiner Doktorarbeit präsentierte Addis 1988 der internationalen Öffentlichkeit [1] auf der IABSE-Konferenz in Helsinki 1988 erste Arbeitshypothesen zum Verhältnis forschendem zu planendem Ingenieur und deren Beiträge zum Bauwesen. Messungen an maßstabgerechten Modellen könnten helfen, die unterschiedlichen Tätigkeiten, Methoden



und Ziele von Ingenieuren, Wissenschaftlern oder auch Konstrukteuren (im Sinne von Bauausführenden) bei Auswahl und Verwendung von mathematischen und physikalischen Verfahren zu überwinden. Dieser Dreiklang unseres Berufes und seine Verknüpfungen durch Messungen an maßstabsgerechten Modellen ließ Bill Addis nicht mehr los.

Mit seinem nun als Herausgeber vorgelegten Buch „Physical Models“ schließt Addis den Kreis seiner wesentlichen Veröffentlichungen [2], [3] und [4] zu Forschung, Entwurf und Konstruktion im Bauingenieurwesen.

Das Werk unterteilt sich in fünf Teile. Die ersten drei widmen sich der chronologischen Entwicklung (bis 1880, 1890–1930, 1940–1980) von Modellen im Bauingenieurwesen bis zu deren Niedergang, ausgelöst durch die Finite-Elemente-Methode (FEM). Es folgt ein Kapitel, das den Übergang der Modellmethodik auf nicht-konstruktive Themenbereiche wie Wasserbau, Strömungsmechanik und Windkanäle, Erdbeben, Geotechnik und Raumakustik beschreibt. Abgeschlossen werden die rund 1050 Seiten durch Informationen zu aktuellen Anwendungsgebieten und Akteuren.

Addis vermeidet, sein Werk allein zur Vollendung zu bringen, und portioniert jeden der fünf Teile geschickt in 39 gut lesbare „papers“. Aussagekräftige und mit dem Segment langjährig vertraute Autoren oder gar Zeitzeugen bringen einzelne Puzzlesteine herbei, die Addis am Anfang eines jeden Teils in einer kurzen Einführung zu einem Ganzen zusammenfügt. So ist das Buch überraschend gut lesbar und erlaubt chronologisch die Entwicklung der Versuchsmodelle zu erleben oder kapitelübergreifend sich einer Konstruktion oder Disziplin zu widmen.

Einige Aufsätze seien subjektiv herausgegriffen:

Die Einführung des Maßstabsfaktors und erste Schritte, Tragwerksentwürfe durch Modelle messbar zu bestätigen, bringt Andreas Kahlow dem Leser in seinem Beitrag zu „Leonhard Euler (1707–1783) und einer 300-Meter-Holzbrücke“ näher. Ausdrücklich würdigt er die vorausgehenden Leistungen von Pieter van Musschenbroek (1692–1761) und Ivan Petrovich Kulibin (1735–1818). Das erste große Projekt, das von Messmodellen profitierte, die Britannia-Brücke (1845–50), behält sich Bill Addis selbst vor.

Beeindruckend beschreibt Santiago Huerta den Weg der Mauerwerksgewölbe von der Bruchtheorie hin zum elastischen Bogen und, Jacques Heyman und seiner aus dem Stahlbau abgeleiteten Plastizitätstheorie sei gedankt, wieder zurück zur Bruchlinientheorie. Verhaltens- und Messmodelle zeigten den Weg.

Mit Amusement habe ich innerhalb des Beitrages von Denis Smith zu „Modellanwendungen beim Entwurf von Hängebrücken im frühen 19. Jahrhundert“ den Streit zwischen James Dredge (1794–1863) und Thomas Motley (vermutl. 1787–ca. 1851) zur Schrägseilbrücke mit gestaffelter Tragkette gelesen, die anhand von Modellen ausgetragen wurde.

Der italienische Sonderweg des italienischen Architektur-Ingenieur-Ansatzes wird transparent durch die Beiträge Mario Alberto Chiorinos und Gabriele Neris zu Modellversuchen in der Zeit vor und nach 1945 mit Schwerpunkt Gründung, Zenit und Niedergang des Istituto Sperimentale Modelli e Strutture (ISMES) beschrieben. Der Modellmethodik zu Dämmen des ISMES sind Aufsätze von Mike Chrimes und Bill Addis zur historischen Entwicklung von Entwurf und Bemessung an mehreren Beispielen, so dem Asuan Damm (Ägypten, um 1900) und Hoover Damm (USA, 1930–1936), vorgelegt. Die epochemachenden Hochhausmodelle des Pirelli-Gebäudes (Mailand), von Pier Luigi Nervi vom ISMES untersucht, finden ihre Fortsetzung im nicht chronologischen Teil des Buches zu historischen Windkanälen von Addis und deren heutigen Anwendung unter Berücksichtigung von Grenzschichten von Francesco Dorigatti.

Bernard Espion und Bill Addis bieten in dem Beitrag zu Techniken der Strukturmodellierung und der spannungsoptischen Analyse Grundlagen zur Spannungs-Dehnungsmessung am Modell. Eine breite Anwendung fand Beggs Deformometer in den 1930er-Jahren. Die Kräf-

te in vielfach statisch unbestimmten Systemen, z. B. Eisenbeton-Bogenviadukte, erlaubte der Deformeter über Messdorne in Zelluloid eingeprägte Verformungen zu quantifizieren und die Konstruktionen sicher und wirtschaftlich zu bemessen, was Karl Schaechterle seinen Projektgenieuren ans Herz legte [5].

Mich als „konstruktiven Holzkopf“ hat natürlich das facettenreiche Beleuchten der Form- und Kraftflussfindung der Schalen besonders interessiert. Pepa Casinello Beschreibung des Einflusses von Heinz Hossdorf (1925–2006) zur Weiterentwicklung und Übergang maßstabsgetreuer, messbarer Modelle in die Zeit von FEM ist sicherlich weniger bekannt als die Schalenmodelle und Prototypen Dischingers, Torrojas oder Islers, die kompetent beschrieben werden.

Fasziniert hat mich schon im Studium das „Wasserbaulabor“ meiner Hochschule in Darmstadt. Eine riesige Flusslandschaft mit Schiffen war aufgebaut. In „Der historische Einsatz von physikalischen Modellversuchen im Freispiegelwasserbau“ erkenne ich die hohe Komplexität von laminarer Strömung, Wirbel, Wind und Bodenrauigkeit. Den heutigen Stand schildert James Sutherland, nicht ohne auf die Entwicklung hin zum kombinierten Einsatz vom digitalen (CFD = Computational Fluid Dynamics) und messbaren Modell hinzuweisen. Der Klimawandel und seine Komplexität wird den „Physical Models“ neue Anwendungen geben.

Mit dem Werk „Physical Models“ wird erstmals eine Gesamtschau der Modelle vorgelegt. Es lenkt den Blick auf den Wagemut entwerfender Ingenieure, die Bauwerke über maßstabsgetreue Modelle mit ausreichender Sicherheit schaffen, wenn die bestehende Ingenieurwissenschaft und ihre Theorien nicht ausreichen oder unzulänglich sind. Die Eigenständigkeit des weder Größe noch Projekt kennenden Modells des Ingenieurwissenschaftlers zur Entdeckung von theoretischen Zusammenhängen oder Überprüfung seiner Theorien, deduziert der mündige Leser rasch selbst. Dazu gibt Addis dem Prototyp des bauausführenden Ingenieurs seinen Platz als projektrealisierendes Werkzeug. Im Analogon zu Kurrers Triade „Wissenschaft – Industrie – Entwerfer (Verwaltung)“ [6] spannt Addis damit das Dreiecksnetz der „Modell“-Triade „Theorie – Prototyp – Versuchsmodell“ auf, was den Einfluss der Ingenieurschaffenden untereinander und den Zug zum jeweils dominierenden Modell als Vollendung seiner

Helsinki-Thesen in [1] fassbar werden lässt.

Gemeinsam mit seinen 29 Koautoren gelingt Bill Addis, ein Standardwerk vorzulegen, das lange Zeit Bestand haben wird. Unterstützt wird der Leser durch die gewohnt feine Aufbereitung des Buches durch den Verlag Ernst & Sohn mit umfangreichem Bildmaterial, vertiefenden Anhängen und Quellengaben nach jedem Beitrag.

Das Buch kann praktizierenden Ingenieuren als Wissensspeicher für fordernde Projekte im nicht normierten Raum und allen (Bau-)Technikgeschichtlern zur

Neujustierung von Horizont und Raum ihrer Disziplin wärmsten empfohlen werden.

- [1] Addis, B. (1988) *Models in Engineering Science and Structural Engineering Design*. IABSE Congress Report 13, S. 769–774.
- [2] Addis, W. (1990) *Structural Engineering – the Nature of Theory and Design*. Chichester: Ellis Horwood.
- [3] Addis, W. [Ed.] (1999): *Structural and Civil Engineering Design*. Studies in the History of Civil Engineering 12. Aldershot: Ashgate (Variorum).

- [4] Addis, B. (2007) *Building: 3000 years of Design, Engineering and Construction*. London & New York: Phaidon.
- [5] Schaechterle, K. (1930) *Anleitung zur Ermittlung der inneren Kräfte von beliebig belasteten, statisch unbestimmten Tragwerken mit Hilfe des Begg'schen Gerätes*, Beton und Eisen 30, H. 22, S. 406–410.
- [6] Kurrer, K.-E. (1997) *Stahl + Beton = Stahlbeton? Stahl + Beton = Stahlbeton!* Beton- und Stahlbetonbau 92, H. 1, S. 13–18 u. H. 2, S. 45–49.

Dipl.-Ing. Eberhard Pelke, Mainz

WETTBEWERBE

BMI vergibt erstmals Bundespreis Koop.Stadt

Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat hat gemeinsam mit den Partnern der Nationalen Stadtentwicklungspolitik aus Ländern und kommunalen Spitzenverbänden zum ersten Mal den Bundespreis kooperative Stadt vergeben.

Mit rund 80 Wettbewerbsbeiträgen war die erste Runde des neuen Bundespreises ein großer Erfolg. Aus den eingereichten Beiträgen wählte die Jury 13 Preisträger, sieben Kommunen erhielten eine Anerkennung. Prämiert wurden große, mittlere und kleine Kommunen mit mindestens 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Anne Katrin Bohle, Staatssekretärin im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat: „Ich freue mich über die vielen guten Projekte und die entwickelte Kooperationskultur in den Städten und Gemeinden. Mit dem Bundespreis Koop.Stadt wollen wir das damit verbundene Engagement würdigen und anerkennen. Der Preis soll die Städte und Gemeinden sowie ihre Kooperationspartner darin bestärken, den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen.“

Der Bundespreis kooperative Stadt ist mit einem Preisgeld von insgesamt 200.000 Euro dotiert, das unter den Preisträger-Kommunen aufgeteilt wird. Die Verwendung des Preisgeldes soll kreativ für die Beförderung von kooperativer Stadtentwicklung eingesetzt werden.

Die ausgezeichneten Kommunen arbeiten auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlichen Fachbereichen mit zivil-



Foto: Laura Siegal/Unsplash

gesellschaftlichen Akteuren zusammen. Der Bundespreis rückt das Engagement der Beteiligten in das Blickfeld der Öffentlichkeit und gibt innovativen Stadtmachern eine Bühne.

Gesucht wurden Kommunen, die hohe Standards der Kooperation zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft etablieren, um neue „Möglichkeitsräume“ zu eröffnen und so die Akteursvielfalt in Städten aktiv in Prozesse der Stadtentwicklung einzubinden.

Zum Bundespreis wird eine Publikation zu Preisträgern, Instrumenten und Praxistipps entstehen. Diese soll Mitte September dieses Jahres veröffentlicht werden.

Als kooperative Städte ausgezeichnete Kommunen:
Wittenberge (Brandenburg), Eltville am Rhein (Hessen), Dinslaken (Nordrhein-

Westfalen), Tübingen (Baden-Württemberg), Schwerte (Nordrhein-Westfalen), Landau (Rheinland-Pfalz), Dessau-Roßlau (Sachsen-Anhalt), Kiel (Schleswig-Holstein), Aachen (Nordrhein-Westfalen), Mannheim (Baden-Württemberg), Halle/Saale (Sachsen-Anhalt), Berlin-Mitte (Berlin) und Nürnberg (Bayern).

Mit einer Anerkennung gewürdigte Kommunen:

Swisttal (Nordrhein-Westfalen), Flensburg (Schleswig-Holstein), Coburg (Bayern), Wuppertal (Nordrhein-Westfalen), Krefeld (Nordrhein-Westfalen), Frankfurt am Main (Hessen) und München (Bayern).

Weitere Informationen:
www.koop-stadt.de
www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de