

stadtrevue

köln im september kultur politik stadtleben

09

2014

veranstaltungen

28.8.–24.9.

3 euro

Ich bremse auch für Autos

Der »Tag des guten Lebens«
in Sülz und Ehrenfeld



weiter! Kurskompass zur Weiterbildung | **Photoszene** Fotografie ist keine Kunst

Cardinal Woelki Der nächste Dom-Falke

Ein anderes Veedel ist möglich...



Foto: Maren Wirts

... mit weniger Autos und mehr Basisdemokratie. Und nicht nur das: Dank Bevölkerungszuwachs und überlasteter Verkehrswege scheinen diese Forderungen auch angebrachter als je zuvor. Nur über das »Wie?« streiten Politiker, Mobilitätsforscher und Wirtschaftsvertreter schon lange. Christian Steigels hat sie deshalb in einem Roundtable-Gespräch zusammengeführt. Anne Meyer und Christian Werthschulte werfen einen Blick auf den »Tag des Guten Lebens 2014« in Sülz und Ehrenfeld, an dem bereits jetzt eine Zukunft jenseits des Autoverkehrs erprobt wird.

»Die Bürger sind weiter, als man denkt«

Welche Impulse können von einer Veranstaltung wie dem »Tag des guten Lebens« ausgehen? Wir haben den »Tag des guten Lebens«-Initiator Davide Brocchi, Mitveranstalter Ralph Herbertz vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), die verkehrspolitische Sprecherin der SPD, Susanna Dos Santos Herrmann, und den stellvertretenden IHK-Hauptgeschäftsführer Ulrich Soënius zur Diskussion gebeten.

Herr Brocchi, bei unserem ersten Gespräch vor zwei Jahren sagten Sie: »Wir benötigen eine umfangreiche Transformation der Stadt, und der autofreie »Sonntag der Nachhaltigkeit« soll dabei als Taktgeber dienen«. Hat das geklappt?

Davide Brocchi: Dieser »Tag des guten Lebens« war ja erst mal nur eine Idee. Umso erstaunter waren alle Beteiligten über das, was dann 2013 in Ehrenfeld tatsächlich passiert ist. Zwischen 80.000 und 100.000 Menschen haben nach Polizeischätzungen teilgenommen. In diesem Jahr werden wir zwei »Tage des guten Lebens« haben, in Ehrenfeld und in Sülz. Die Politik hat gemerkt, dass ein solches Konzept Potenzial hat: Zwei Bezirksvertretungen haben einstimmig dafür gestimmt, in Ehrenfeld mit einem rot-grünen Bündnis, in Lindenthal mit einem schwarz-grünen. Der *Kölner Stadt-Anzeiger*, nicht gerade als Umweltmagazin bekannt, hat geschrieben: Wir brauchen mehr Tage des guten Lebens. Und die Anwohner waren sowieso begeistert: In Ehrenfeld haben die Menschen schon im Oktober gesagt, dass sie den nächsten Tag selbst organisieren möchten.

Ralph Herbertz: Die Menschen haben es genossen, ihre Straße anders zu erleben. Das Problem in Köln ist ja nicht der fließende Verkehr, sondern vielmehr der ruhende. Der frisst die Flächen, die wir dann für anderes nicht mehr haben. Mehr freier Raum ermöglicht aber mehr Kommunikation. Das war an dem Tag sehr deutlich und erlebbar.

Susanna Dos Santos Herrmann: Der Erfolg ist aber vor allem durch den besonderen Charakter des Tages zu erklären. Man hat Gelegenheit, außerhalb des Alltags alternative Möglichkeiten zu proben, eine neue Sicht zu lernen. Das befördert Mobilitätsveränderung. Man kann Lehren daraus ziehen und schauen: Wie funktioniert das im Alltag? Trotzdem ist Alltag etwas anderes.

Spiegelt der »Tag des guten Lebens« also nicht eine Veränderung im Mobilitätsverhalten in der Großstadt Köln wieder?

Herbertz: Natürlich wird man an einem normalen Tag keine Fußballtore auf die Straße vor dem Haus stellen wie beim »Tag des guten Lebens«, Frau Dos Santos Herrmann. Aber es gibt einen spürbaren und belegbaren Wandel im Mobilitätsverhalten der Menschen. In den verdichteten, jüngeren Stadtteilen wie Ehrenfeld ist das natürlich stärker zu beobachten als anderswo. Aber die Bürger sind weiter, als man denkt. Beim Bürgerhaushalt 2008 betrafen über ein Drittel der Top-100-Vorschläge den Radverkehr. Wir haben Zuwachs beim ÖPNV und im Radverkehr, und in der Innenstadt sinkt der Autoverkehr.



Susanna Dos Santos Herrmann, Davide Brocchi, Ulrich Soënius, Ralph Herbertz (im Uhrzeigersinn)



Der »Tag des guten Lebens«
2013 in Ehrenfeld

*»Politik ist auch dazu da,
Krisen vorzubeugen, statt
nur darauf zu reagieren«*

Davide Brocchi

Dos Santos: Aber insgesamt steigen auch die Zahlen beim Autoverkehr in Köln. Ich gebe Ihnen Recht, wir haben eine Änderung im Mobilitätsverhalten. Aber wir dürfen uns da keinen Illusionen hingeben. Insgesamt haben wir einen Zuwachs bei allen Verkehrsträgern in Köln, auch beim Autoverkehr. Trotzdem: Wir haben ein anderes Mobilitätsbedürfnis als noch vor 20 oder 30 Jahren.

Ulrich Soénius: Vor allem steigt der Mix. Die Menschen entscheiden bei der Wahl der Verkehrsmittel selbst, und sie entscheiden manchmal sehr spontan, was zum Wetter passt, was zum Ziel passt. Manchmal ist das eben auch das Auto. Der Mix macht die Urbanität aus. Ich bin auch der Meinung, dass der ruhende Verkehr das Problem ist, gerade in Wohngebieten. Aber man kann den Leuten das Auto nicht verbieten. So ein »Tag des guten Lebens« ist ja toll, aber man muss das auch kritisch sehen dürfen: Dass eine Bezirksvertretung das beschließt, heißt nicht, dass alle Bürger es gut finden, wenn sie einen Tag lang ihr Auto weder benutzen noch vor der eigenen Tür parken dürfen. Man darf die Leute nicht fremd bestimmen.

Herbertz: Es geht ja nur um ein kleines Gebiet, und es gibt Ausweichparkplätze. Natürlich ist das für einige Anwohner ein gefühlter Nachteil. Aber das gilt für jedes Straßenfest und jede Filmproduktion. Ich wohne am Eigelstein, bei mir wird alle paar Tage gedreht. Diese Eingriffe für einen Tag sind von der Güterabwägung her völlig okay, immerhin ist das für nicht wenige Menschen sehr positiv.

Brocchi: Schon durch kleine Eingriffe, die den Alltag im öffentlichen Raum verändern, bekommt man die Herrschaftsverhältnisse dort zu spüren. Da ist das Auto dominant und diese Dominanz wird durch unzählige Vorschriften geschützt. Als ich das Projekt erstmals vorstellte, sagten viele Politiker: »Wir dürfen den Bürger nicht überfordern.« Der Bürger wird mit dem Autofahrer gleichgesetzt. Man darf dessen Freiheit nicht beschneiden, auch nicht an einem Tag im Jahr. Es gibt eben immer noch eine sehr verbreitete Autokultur in Deutschland.

Soénius: Für einen minimalen Teil der Bevölkerung ist das Auto vielleicht noch ein Statussymbol. Das kann man nachts auf den Ringen erleben – aber das ist nicht die Masse der Bevölkerung. Die Zeiten sind vorbei.

Hat das Auto als Fortbewegungsmittel Ihrer Meinung nach überhaupt noch eine Zukunft, Herr Brocchi?

Brocchi: Der motorisierte Verkehr ist fast zu 100 Prozent vom Erdöl abhängig. Die Ölvorkommen sind aber extrem begrenzt, die Ölförderung hat immer höhere Umweltkosten. Wir müssen unsere Abhängigkeit vom Öl deshalb senken. Benzin wird immer teurer werden, wir sollten uns darauf vorbereiten und den Autoverkehr schon jetzt reduzieren.

Soénius: Aber die Leute werden weiter Auto fahren, in Zukunft dann eben Elektromobile.

Brocchi: Auch für E-Autos benötigt man Strom und endliche Ressourcen, auch die werden ja nicht aus Luft gebaut. Wir müssen den Wandel aktiv vorantreiben. Politik ist auch dazu da, Krisen vorzubeugen, statt nur darauf zu reagieren. Der Markt allein wird es nicht richten. In einem Kontext der sozialen Ungleichheit bedeuten eventuelle Preiserhöhungen, dass sich nur eine bestimmte Schicht das Autofahren leisten kann. Wenn man die Benzinpreise nicht subventionieren will, dann muss man Alternativen bieten – und die wichtigste ist geteilte statt individuelle Mobilität: eine deutlich stärkere ÖPNV-Infrastruktur in der Region und eine andere Städteplanung. Bei der Finanzierung müssen wir auch die zur Kasse bitten, die weiter Auto fahren wollen und nicht die ÖPNV-Fahrpreise weiter erhöhen.

Dos Santos Herrmann: Das wird ja bereits reguliert. Seit Juli dürfen nur noch Autos mit grünen Plaketten in die Innenstadt.

Wie viele Autos betrifft das konkret?

Dos Santos Herrmann: Rund 20.000. Sicher, das ist angesichts von mehr als 400.000 Autos in Köln nicht viel, zeigt aber, dass etwas passiert. Ich gebe ihnen Recht, Herr Brocchi, wir müssen auf Ressourcen achten. Wir



»Wenn ich Bilder zu meinem Rahmenhändler transportiere, kann ich das nur mit dem Auto«

Ulrich Soénius

müssen schauen, dass wir andere Prioritäten setzen als in den 60er Jahren. Wenn die Pläne von damals umgesetzt worden wären, hätten wir jetzt auf dem Grüngürtel eine Stadtautobahn. Was Krisen und Konflikte anbelangt: Durch meinen Hintergrund kenne ich die Verhältnisse in Portugal ganz gut. Dort gibt es erhebliche soziale Unterschiede, aber gerade nicht so wohlhabende Menschen setzen auf das eigene kleine Auto. Einmal, weil das für sie ein Stück Freiheit bedeutet, aber auch, um einen entfernteren Arbeitsplatz gut zu erreichen.

Aber muss man die Menschen nicht auch ein wenig zwingen? Was ist zum Beispiel mit einer City-Maut nach Londoner Vorbild?

Soénius: Ich bin dagegen. Das ist nicht meine Vorstellung von Stadt, wenn der Zugang über das Portemonnaie geregelt wird. Wir müssen zudem auch an den Einzelhandel denken, der in vielen Fällen darauf angewiesen ist, mit dem Auto erreichbar zu sein. Köln muss als Einkaufsstadt jedem Verkehrsteilnehmer offen stehen. Vieles lässt sich eben nicht mit dem Rad oder zu Fuß bewerkstelligen. Wenn ich Bilder zu meinem Rahmenhändler transportiere, kann ich das nur mit dem Auto. Da muss ich auch heran fahren können. Und auch die Händler selbst müssen anliefern können. Auch da geht es mitunter nicht ohne das Auto. Zwei PCs kann ich mit dem Lastenrad transportieren, aber im Falle einer Buchhandlung sieht das schon anders aus. Man kann die auch nicht nachts beliefern, da gehen die Anwohner auf die Barrikaden.

Herbertz: Ich denke wie Herr Soénius auch, dass wir aktuell keine City-Maut brauchen, denn letztlich ist, abgesehen von größeren Baustellen, die Kölner Innenstadt im Vergleich zu Großstädten wie London nicht wirklich staugeplagt. Es sollten aber von Land und Bund Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit Kommunen sich in der Zukunft für diese Option entscheiden können.

Viele Verkehrsexperten plädieren für eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen auch auf Innenstädte. Könnte man nicht so auf den Autoverkehr einwirken?

Dos Santos Herrmann: Ich bin auch nicht dafür, den Autofahrern freie Fahrt mit Tempo 70 zu erlauben. Tempo 50 auf den Hauptverkehrsachsen ist absolut ausreichend. Und in Wohngebieten reicht Tempo 30 aus. Tempo 30 in der gesamten Innenstadt halte ich aber für falsch.

Herbertz: Ich fände Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt – mit der Option, die Hauptachsen mit Tempo 50 zu beschildern – sinnvoll. Auch verkehrspsychologisch. Das würde zu einer Annäherung der Verkehrsteilnehmer führen. Da sind wir beim Thema Mobilitätskultur, beim Umgang miteinander. In Kopenhagen etwa ist es sehr entspannt, weil es ein anderes Miteinander, eine andere Achtung des anderen gibt. Da werden auch weniger Radwege zugeparkt oder verbotenerweise Behindertenparkplätze genutzt. Das ist eine Frage der Kultur.

Kann der »Tag des guten Lebens« da helfen?

Herbertz: Ich sehe da sogar den größten Erfolg des Tags. Eine Anwohnerin hat mir erzählt, dass sie seither eine halbe Stunde braucht, wenn sie

zum Bäcker geht. Weil sie so viele Leute trifft, die sie jetzt mit Namen kennt. Die Nachbarschaften haben sich kennengelernt. Das ist ein Element, um Stadtteile zu festigen und Hilfsbereitschaft im Alltag zu fördern.

Brocchi: Auch bei der Mobilitätswende geht es darum, mehr zu teilen – und die Voraussetzung dafür ist Vertrauen unter den Menschen und eine stärkere Identifikation mit Stadt und Gemeinschaft. Genau das, was der »Tag des guten Lebens« fördert, zum Beispiel in den Nachbarschaften.

Ursprünglich sollte der »Tag des guten Lebens« in der Innenstadt stattfinden, doch die dortige Bezirksvertretung zögerte. Ist das noch immer ein Ziel?

Soénius: Das ist nicht so leicht zu machen. Die Zugänglichkeit muss gegeben sein, auch am Wochenende. Denken Sie an die Museen, an die Flaneure, die von außerhalb kommen. Die will ich auch hier haben.

Dos Santos: Auf der anderen Seite haben wir ja bereits zwei Tage, an denen die Innenstadt praktisch autofrei ist: Rosenmontag und Marathon. Auch beim Marathon kann man die Innenstadt anders erfahren. Man sollte den »Tag des guten Lebens« am besten in wechselnden Vierteln machen, damit die Menschen sehen, wo jeweils die Möglichkeiten der Nahmobilität liegen und wie man das in den Alltag übernehmen kann. Denn da gibt es viele relevante Fragen: In zehn Jahren werden wir einen deutlich höheren Anteil von Menschen über 70 Jahren haben, die möglichst selbstständig leben wollen. Da müssen wir die Nahmobilität und die Nahversorgung in den Stadtteilen genau unter die Lupe nehmen.

Herbertz: Völlig richtig, der Fußverkehr wird eine große Rolle spielen. Das wird bislang noch zu wenig diskutiert. Ich würde mir wünschen, dass die Stadt Köln nach dem Fahrradbeauftragten auch einen Fußverkehrsbeauftragten einsetzt.

Das Bündnis Agora Köln, das den »Tag des guten Lebens« organisiert, hat Anfang des Jahres einen regelmäßig stattfindenden Mobilitätsgipfel ins Leben gerufen und bereits ein Mobilitätskonzept für die Stadt erstellt.

Wollen Sie in Zukunft vermehrt als politischer Akteur auftreten?

Brocchi: Hinter dem Tag steht ein breites Netzwerk aus Kulturakteuren, Zivilgesellschaft, Umweltbewegungen und lokaler Ökonomie. Ohne diese Bewegung hätten wir die Bezirksvertretung Ehrenfeld 2013 nicht dazu gebracht, das zu wagen. Wir waren also immer schon ein politischer Akteur, der Druck von unten aufbaut. Politik braucht auch andere Orte und Formen als Parteien und Institutionen.

Herbertz: Es geht darum, Ideen zu formulieren und auf den Markt zu bringen. Das Thema Partizipation ist wichtig, da hat der Rat der Stadt im vergangenen Dezember ja auch einen Entschluss bezüglich früherer Bürgerbeteiligung gefasst. Da kann auch das Bündnis Agora Köln ein wichtiger Baustein sein.

Brocchi: Es gibt sogar Menschen in der Verwaltung, die hinter vorgehaltener Hand sagen: Wir wünschen uns mehr Druck von außen, sonst ändert sich nichts. Wir brauchen den Dialog mit der Zivilgesellschaft. Wider die Immobilität in den Institutionen.

Interview: Christian Steigels | Porträts: Manfred Wegener



»Das Ordnungsamt hat die Funktion des Blockwarts übernommen«

German May

»Wir wollen die Straßen für uns«

In Ehrenfeld ist der »Tag des guten Lebens« ein Tag der Nachbarschaftshilfe

In Ehrenfeld fand letztes Jahr die Premiere des »Tag des guten Lebens« statt. Zwischen Innerer Kanalstraße und Gürtel sowie zwischen Subbelrather und Vogelsanger Straße wurde der Autoverkehr aus dem Stadtteil verbannt und dort, wo normalerweise 12.000 Menschen wohnen, flanieren 80.000 Menschen durch die Straßen. Es sollte ein Experiment sein: Wie könnte ein autofreies Köln aussehen?

Dieses Jahr ist der Fokus kleiner. »Es geht uns darum, die Nachbarschaft anzusprechen, damit im Viertel mehr Miteinander entsteht«, erzählt German May. »Vor einem Jahr habe ich hier in der Wahlenstraße zehn Leute gekannt, heute kenne ich fünfzig.« Seit 2005 wohnt der schlaksige Österreicher mit der Jim-Jarmusch-Frisur in Ehrenfeld, betreibt dort den Laden »Inside Africa« und gehört zum engeren Kreis der Organisatoren des diesjährigen »Tag des Guten Lebens«.

Dass es soweit kommen würde, war eigentlich nicht vorgesehen. Denn der Verein Agora, Ausrichter des »Tag des Guten Lebens«, hat seine Aktivitäten dieses Jahr auf Sülz konzentriert. Also musste in Ehrenfeld jemand anders einspringen. »Wir wollten es unbedingt nochmal machen«, berichtet German May. Aus einem Kreis von fünf Personen wurde ein Organisationskreis von vierzig Leuten, der dieses Jahr über 170 Aktionen koordiniert hat. Die Aktionsformen sind dabei vielfältig. Direkt vor Mays Haustür soll der längste Strudel Ehrenfelds aufgetischt werden, woanders lernt man, wie man verpackungsfrei einkaufen kann. Im Repair Café werden praktische Tipps zur Reparatur von Haushaltsgegenständen und Gadgets vermittelt und in der Körnerstraße berichten ältere Ehrenfelder und Ehrenfelderinnen von den Veränderungen, die ihr Stadtteil nach dem Ende der Industrieproduktion durchgemacht hat.

Aber was für ein Ehrenfeld ist es eigentlich, das den »Tag des Guten Lebens« begeht? Schließlich gehören nicht nur die Cafés und Läden rund um die Körnerstraße zum Veedel, sondern auch die Großmoschee von DITIB, der »Arbeiterstrich« um die Hansemannstraße oder die Flüchtlingsunterkunft an der Auffahrt zur A57. »Wir maßen uns nicht an, ganz Ehrenfeld abzubilden«, entgegnet German May. Bei der DITIB-Gemeinde habe er am Fastentreffen den »Tag des Guten Lebens« vorgestellt und sie zur Teilnahme eingeladen. »Die Frage ist halt, wie sehr wollen die Leute sich miteinander verbinden oder nicht? Wenn nicht, ist das auch völlig in Ordnung.«

Die Haltung seiner Mitstreiter fasst German May so zusammen: »Wir genießen die Freiheit, aber sehen auch unsere Grenzen als Individuen.«

Vielleicht sind unverbindliche Formen wie der »Tag des Guten Lebens« schlicht angemessen für ein Milieu, das seine persönlichen Freiheiten nicht aufgeben will, wenn es politische Anliegen formuliert. »Sobald du in der Nachbarschaft aktiv wirst, übernimmst du auch Verantwortung«, meint German May. Aber gerade dem stünde die Gesetzgebung manchmal im Weg. »Das Ordnungsamt hat die Funktion des Blockwarts übernommen«, spitzt May zu und erzählt von einem Spielplatz in seiner Straße, der von den Anwohnern zum Grillen oder als Treffpunkt genutzt würde, weil halt sonst kein Platz sei. Hier komme es immer wieder zu Konflikten mit dem Ordnungsamt: »Wir wollen die Straßen für uns haben.« Konkret haben er und seine Mitstreiter das Ziel, im Viertel rund um die Körnerstraße eine Kurzparkzone mit Anwohnerparken einzurichten. Die Ehrenfelder Politik hat diese Forderung bislang nur zögerlich registriert, das neue Engagement im Stadtteil begrüße sie aber trotzdem: »Die sind froh, wenn Bürger sich selbst bestimmen.«

Text: Christian Werthschulte

Auch die *StadtRevue* ist beim »Tag des guten Lebens« dabei. An der Ecke Venloer Straße/ Geisselstraße präsentieren wir unser Bewegungsquiz »Unter dem Pflaster liegt der Strand«. Außerdem: Basteln, Lesen und Händeschütteln.

Info: ehrenfeld.tagdesgutenlebens.de





»Der Tag des guten Lebens«
ist ja kein Privileg irgend-
welcher Ehrenfeld-Hipster«

Pamela Hartmann

Stadtplanung mit Strickliesel

Der Sülzer »Tag des guten Lebens« lenkt den Blick auf aktuelle Konflikte bei der Freiraumplanung

Huch, ein »Tag des guten Lebens« in Sülz? Im Viertel der Lehrer und Kinderwagenschieber, im Refugium der leitenden Angestellten? Aber sicher, findet Mitorganisatorin Pamela Hartmann vom Verein Agora: »Der Tag des guten Lebens« ist ja kein Privileg irgendwelcher Ehrenfeld-Hipster.« Die Sülzer jedenfalls wissen das Experiment zu schätzen: Die Lindenthaler Bezirksvertretung stimmte geschlossen für den autofreien Sonntag in Sülz, und »die dort ansässigen Vereine, Gemeinden und Bürger haben die Idee sofort mitgetragen und sich an der Planung beteiligt.« Letzteres ist entscheidend, denn es gibt keine Eventmanagement-Agentur, die im Voraus planen würde, was am 21. September passieren wird. Wenn 35 Straßen zwischen Universitätsstraße, Sülzgürtel, Zülpicher und Luxemburger Straße für den Autoverkehr gesperrt werden, bestimmen allein Anwohner und Vereine, was an dem Tag geschieht und ob dies ein ähnlicher Erfolg wird wie die Premiere in Ehrenfeld.

Unter dem Motto »Freiraum/Gemeinschaftsraum« sind die Sülzer eingeladen, den öffentlichen Raum vor ihrer Haustür in Beschlag zu nehmen und mit eigenen Aktionen zu gestalten. Basisaktion ist ein großes Nachbarschaftsfrühstück im Freien, darüber hinaus haben weit mehr als 100 Bürger und Vereine Aktionen angemeldet. Man liegt nicht falsch, wenn man bei Sülz als erstes an ein großes Kinderspektakel denkt: Vom Kinderflohmarkt über Malaktionen bis zum generationenübergreifenden Stricklieseln reichen die von den Anwohnern angemeldeten Aktionen. Darüber hinaus gibt es aber auch Pflanzaktionen, Lesungen, Musik – und Sülzer Geschichtsforschung: Eine Gruppe von Anwohnern sucht Menschen, die alte Fotos, Postkarten und Bücher zur Verfügung stellen und am Tag des guten Lebens Geschichten von früher erzählen.

Wenn es nach den Veranstaltern um den Verein Agora geht, soll der 21. September aber nicht nur ein Straßenfest für Nachbarn sein. Es geht vielmehr darum, einen Anstoß zu geben, sich in Gestaltungsprozesse einzumischen: »Wir wollen aus dem Veedel herauszoomen und aktuelle, auch konfliktträchtige Prozesse der Freiraumentwicklung sichtbar machen«, so Hartmann. Die Organisatoren von Agora haben deshalb Bürgerinitiativen und Netzwerke aus ganz Köln eingeladen, sich am Tag des guten Lebens zu präsentieren. Auf Interesse dürfte da vor allem die Bürgerinitiative Innerer Grüngürtel am Eifelwall (BIGE) stoßen, die ihr alternatives Planungskonzept für das Eifelwall-Gelände vorstellt und die Sülzer dazu einlädt, ihre persönlichen Vorstellungen vom Eifelwall-Gelände der Zukunft aus Ton zu modellieren. Der Gründer der dort ansässigen

Bauwagensiedlung, Sri Ketan Rolf Tepel, plant außerdem eine Prozession von Sülz aus zu seinem »ParaDies« – wenn es bis dahin nicht von der Stadt geräumt wurde. Wo derzeit noch das Autonome Zentrum und das Bauwagenidyll angesiedelt sind, sollen in den nächsten Jahren das Stadtarchiv und ein Neubau des Justizzentrums entstehen.

Das Bürgernetzwerk Südliche Innenstadtweiterung (BÜSIE) wiederum will sich dem sperrigen Prozess der Bürgerbeteiligung über die werbewirksame Form des Speeddatings nähern: So sollen die Besucher auf dem Tag des guten Lebens in kürzester Zeit eine Idee davon bekommen, wie man die Stadt mitgestalten kann. Und natürlich sollen auch Kontakte geknüpft werden. Die Mitveranstalterin und Sülzerin Pamela Hartmann hofft, dass an diesem Tag möglichst viele Menschen aus möglichst unterschiedlichen Kontexten miteinander ins Gespräch kommen: die neu zugezogenen jungen Familien mit den alteingesessenen Sülzern zum Beispiel, oder mit den vielen im Viertel wohnenden Studenten. »Entgegen dem Klischee ist Sülz ist nämlich ziemlich vielfältig, und diese Vielfalt wollen wir sichtbar machen.«

Text: Anne Meyer

Auch der StadtRevue Verlag geht nach Sülz: Am Stand des Familienmagazins *kurzundklein* zwischen Redwitz- und Ägidiusstraße gibt's Bastelaktionen mit Altpapier. Aus alten Zeitungen und Büchern entstehen Papiergirlanden, Perlenketten oder auch Lesezeichen. Außerdem findet Ihr dort Leseproben der aktuellen *kurzundklein* und natürlich auch der *StadtRevue*.

Info: suelz.tagdesgutenlebens.de

