

REFEREED

## Charrette-Verfahren zur Reurbanisierung

The area around Halle and Leipzig is one of the regions of Germany that are strongly characterized by sprawl. In the 1990s, the largest shopping mall in East Germany, an entertainment park, spacious areas with detached family houses, shopping and business centres as well as extensive infrastructures were all settled in this "gap". This process was connected with a devaluation of the town centers, especially the smaller towns. Merseburg, which is situated 30 km west of Leipzig, is one of those smaller towns with 35,000 inhabitants and is thus a typical example. It had been an old royal seat and was nearly destroyed during World War II. Subsequent reconstruction during the period of the German Democratic Republic changed the town into a "slab-urb" residential area for the workers of the nearby chemical industry. Merseburg became a "non-place". Beginning in the middle of the 1990s, the town started little by little to redevelop the remaining structures. The historical marketplace remained and became the "backyard" of the city. In 2003 and 2004, the town administration commissioned a Charrette procedure, which was a successful attempt to revitalize the town center as a part of a strategy against suburbanization. This explorative systematic participation process was successful in finding a solution to the problem. The constructional solution, which was developed with the municipal public, including representatives of the investors, administration and inhabitants, and which will be put into effect in 2005, offers a practical example for revitalizing historical centers in the context of regional development for the maintenance of European city culture.

### Zur Lage: «Urban Sprawl» in Mitteldeutschland

Der Raum zwischen Leipzig, Halle und Merseburg, das historische Mitteldeutschland, entwickelt sich seit 1990 im wahrsten Sinne des Wortes zu einer «Zwischenstadt» [1]. Während die Grossstädte Leipzig und Halle sowie die Industriearbeiterstadt Merseburg beträchtliche Einwohnerverluste hinnehmen mussten, wuchsen in diesem suburbanen Zwischenraum die Einfamilienhausgebiete, die Gewerbe- und Einkaufsparks. Die bedeutendste Ansiedlung erfolgte am Rande der kleinen Gemeinde Günthersdorf. Vorbereitet wurde diese bereits im Sommer 1990, also noch zu DDR-Zeiten. Hier entstand im Umfeld von zwei Autobahnen mit über 140 000 Quadratmeter Verkaufsfläche die grösste Shopping-Mall in Ostdeutschland [2]. Mit dem Flughafen, der neuen Messe und Verteilzentren der grössten deutschen Versandhäuser entstanden weitere Ankerpunkte für die Suburbanisierung.

In diesem Raum entstanden innerhalb eines Jahrzehnts 400 000 Quadratmeter Verkaufsfläche «auf der grünen Wiese» und insgesamt 7000 Hektar Baugebiete (Gewerbe- und Wohnflächen). «Die Wohnsuburbanisierung erreichte in der Stadtregion Leipzig eine Dynamik, wie sie selbst in Hamburg oder München in der Hochphase der Suburbanisierung (1960er-/1970er-Jahre) nicht erreicht wurde.» (a.a.O. S. 152) In der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre hatte diese Entwicklung ihren Höhepunkt. Die Kernstädte waren die grossen Verlierer. Sie hatten dramatische Einwohnerverluste zu verzeichnen. Diese beruhten einerseits auf der Abwanderung in die alten Bundesländer und andererseits auf der Abwanderung ins Umland. Hier zeigt sich die Besonderheit der gegenwärtigen Situation. Die Dekonzentration von Bevölkerung sowie Funktionen und die damit rasant einsetzende Suburbanisierung erfolgt in einer insgesamt demografisch schrumpfenden Region. Die in den letzten zehn Jahren durch Abwanderung und eine geringer werdende Fertilitätsrate reduzierte Gesamtbevölkerung hatte sich verstärkt im Raum zwischen den Städten verteilt.

Dies ist eine besondere Form des Sprawl: der Schrumpfungssprawl. Diese Zwischenstadt begann auch auf die Kernstadt übergreifen und höhle sie teilweise aus. Dies schlug sich besonders in den Gründerzeitgebieten und den historischen Zentren nieder, so auch im Kernbereich von Merseburg. Dieser Trend hat sich jedoch in den letzten drei Jahren verlangsamt. Es scheint eine gewisse Stagnation bei der Abwanderung einzutreten.

Aber nicht nur Abwanderung und Bevölkerungsrückgang haben die Kernstädte geschwächt. Die zurückgehende Investitions- und Kreditierungsbereitschaft hat zu einem Desinvestment in den Innenstadtbereichen der kleineren und mittleren Städte geführt. Was die grösseren Städte noch an Investitionen an sich ziehen können, bleibt den Mittelstädten im Kernbereich versagt. Dies liegt vor allem an der schnelleren Realisierbarkeit von Investitionen im Einzelhandelssektor «auf der grünen Wiese» mit entsprechender Rendite und einer damit einhergehenden investiven Stigmatisierung der Kernstadt. Öffentliche Förderungen versuchen hier teilweise gegenzusteuern – der revitalisierende Erfolg stellt sich aber nicht automatisch ein.

### Das Fallbeispiel: Merseburg in Mitteldeutschland

Merseburg, eine Stadt mit noch ca. 35 000 Einwohnern, steht mitten in einem gravierenden Umbruch. Vor etwa 100 Jahren begann der «Aufstieg» von einer Residenz- zur Industriestadt. Merseburg wurde Standort der grössten und seinerzeit modernsten Chemiebetriebe Deutschlands, ja Europas. Die Leuna- und später Bunawerke entstanden hier im Zusammenhang mit der Kriegswirtschaft des Ersten und Zweiten Weltkrieges. Im Gefolge dieses Umbaus der über 1000 Jahre alten Stadt, die mit Schloss und Dom über ein bemerkenswertes Ensemble deutscher Kulturgeschichte verfügt, wurde die Stadt auf den Bedarf der Industrie als Wohnstätte für Industriearbeiter und Angestellte «zurechtgebaut». Dieser Prozess erlangte vor allem seit den 1950er- und 1960er-

Jahren hypertrophe Formen. Die gesamte Stadt wurde als Arbeiterwohngebiet mit Schnellstrassenverbindungen zu den im Norden und Süden der Stadt gelegenen Industriebetrieben bzw. zu den im Westen erschlossenen Braunkohlgruben geformt. Im Zweiten Weltkrieg waren die Industriebetriebe und auch die Stadt Ziel von Bombenangriffen, denen grosse Teile der Innenstadt zum Opfer fielen. Die Kahlschlagsanierung der 1960er- und 1970er-Jahre sorgte für weitere Zerstörungen, insbesondere im zentrumsnahen Bereich am Marktplatz. Grossplattenblöcke, Erschliessungsstrassen, verrohrte Stadtbäche und ein «Ensemble» von Resten alter Bebauung kennzeichneten das Resultat: eine fragmentierte Stadt. 1954 wurde Merseburg ausserkoren, eine Hochschulstadt zu werden. Im Westen der Stadt entstand ein Campus für eine Technische Hochschule, in der Ingenieure für die Chemieindustrie ausgebildet wurden. Damit war, aus heutiger Sicht, der Stadt auch ein Entwicklungspotenzial zugewachsen, das mehr als nur ein Element des arbeitsteilig organisierten Raumes der Industrielandschaft darstellen konnte.

Nach der politischen und ökonomischen Wende in Ostdeutschland 1990 erlebte Merseburg, wie viele andere Städte Ostdeutschlands, einen radikalen Bruch. Die einstmalige arbeitskräfteextensive Industrie wandelte sich zu einer High-Tech-Branche, in der nur noch ein Bruchteil der ehemaligen Zahl an Arbeitskräften benötigt wurde. Obwohl der Standort mit Dow-Chemical und ELF bedeutende Ansiedlungen zu verzeichnen hatte, konnte die dauerhafte Arbeitslosigkeit von 22% nicht gesenkt werden. Damit ging eine relativ geringe Kaufkraft der Bewohner einher, was wiederum eine begrenzende Wirkung auf die Entfaltung des innerstädtischen Einzelhandels hatte. Zugleich wirkten die erwähnten Ansiedlungen von grossflächigen Einzelhandelseinrichtungen in der näheren Umgebung kontraproduktiv auf die Innenstadtentwicklung. Dazu entstanden Einfamilienhausareale im weiteren Umland – monofunktional und autoabhängig.

Merseburg ist jedoch vom Problem der Abwanderungen nicht erst seit

1990 geprägt, ein Umstand, der für das Aussenbild der Stadt im so genannten Chemiedreieck Mitteldeutschlands kennzeichnend war: Zwischen 1970 und 1990 verlor die Stadt – insbesondere wegen der Umweltbelastungen durch die Chemieindustrie – bereits etwa 10 000 Einwohner. Seit 1990 verliessen die Stadt etwa noch einmal so viele Menschen, diesmal bedingt durch die hohe Arbeitslosigkeit und den «Verlockungen» von Suburbia als Wohnstandort folgend. Der Schrumpfungsprozess hält weiter an, wengleich auch nicht mehr im gleichen Tempo. Der Saldo zeigt heute sogar eine leicht positive Tendenz.

#### **Vom Hinterhof zur neuen-alten Mitte: die Charrette**

«Die Entwurzelung sollte Menschen aufrütteln, sollte sie dazu bringen, sich mehr umeinander und um ihre Umgebung zu kümmern.» [3] Der Rat und die Verwaltung der Stadt Merseburg entschieden sich Mitte der 1990er-Jahre für eine Doppelpolitik. Sie besannen sich auf die Innenstadt, die mit umfangreichen, öffentlich geförderten Sanierungsmassnahmen langsam aufgewertet werden sollte. Gleichzeitig wurden Ausweisungen von Gewerbe- und Wohnstandorten am Stadtrand vorangetrieben. Ein typisches Paradoxon: Das Leitbild «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung» wurde zwar postuliert, aber dem Druck von Investoren und hoher Arbeitslosigkeit konnte politisch kaum widerstanden werden, obwohl die Konsequenzen für den Einzelhandel und die Infrastruktur in den Innenstädten absehbar waren. Die Sanierung von Altbausubstanz und kulturelle Aktivitäten wie Kneipenmeilen und Schaufensteraktionen konnten der Sprawlentwicklung nur in geringem Mass entgegenwirken. Erst allmählich reifte die Erkenntnis, dass Angebote für neue Zielgruppen in der Bevölkerung entstehen müssen, die ihren Platz in der Innenstadt finden können: ob als Konsument, als Unternehmer oder als Bewohner. Mit der Charrette und einer parallel erarbeiteten und mit dieser zusammenhängenden Stadtmarketingstudie erlangte dieser Erkenntnisprozess seinen

Abschluss. Ziel sollte eine Wieder- bzw. Neugewinnung von Identität mit der Stadt durch Reurbanisierung der vorindustriellen Stadt sein. Es wurde angestrebt, dass Bürgerinnen und Bürger durch Mitwirkungsmöglichkeiten an diesem Prozess der Reurbanisierung auch Möglichkeiten für eine Ansiedlung erhalten, d.h., es sollten Chancen für das Entfalten neuer Milieus aus der Hochschule, aber auch aus Unternehmen in der Region und aus Suburbia entstehen [4].

Mit der Aufnahme der Stadt Merseburg in das Förderprogramm des Landes Sachsen-Anhalt («URBAN 21») konnten ab dem Jahr 2001 die Grundlagen für diesen Prozess gelegt werden. Es wurde begonnen, verstärkt Massnahmen zur Wirtschafts- und Städtebauförderung im Innenstadtbereich vorzubereiten. Die ersten Projekte konzentrierten sich vor allem auf das Dom-Schloss-Areal und auf den Umbau der Plattenbaugebiete. Diese Massnahmen haben erste positive Resultate gezeigt: Das Bild der Stadt von einer grauen und schmutzigen Industriestadt begann sich nach aussen allmählich zu verändern. Doch die Wirkung nach innen blieb begrenzt. Vor allem der Markt bleibt ein «Hinterhof» der Stadt. Er wirkt öde, ist nur selten genutzt und wird von einer Durchgangsstrasse tangiert. An seiner Südseite ist er seit der Kriegszerstörung und Abrissen in den 1950er-Jahren unbebaut, die verbliebene Nord- und Westseite weisen bis zu 50% Leerstand auf; die im Osten angrenzenden Plattenbauten lassen den Markt noch einsamer wirken.

In dieser Situation entstand im Wintersemester 2002/03 an der Fachhochschule Merseburg (die ehemals Technische Hochschule war Anfang der 1990er-Jahre in eine FH umgewandelt worden) im Fachgebiet Kulturmanagement die Idee, sich diesem Problem zu widmen. Ein Projekt wurde ins Leben gerufen: studentisches Wohnen am Markt. Die Analysen, Beobachtungen und Ideen der Studierenden wurden Ende Januar 2003 während eines öffentlichen Merseburger Kulturgespräches präsentiert. Der Erfolg war unerwartet gross. Der Vorstoss der Studierenden traf einen



Abb. 1: Ist-Situation am Markt in Merseburg (Foto: Kegler).

neuralgischen Punkt. Der Markt und die Identifikationsmöglichkeiten, die er der Stadtbevölkerung bieten könnte, waren durch diese Aktion plötzlich wieder ins Bewusstsein der Stadtöffentlichkeit gedrungen. Unter der Überschrift «Neues Leben am Markt» vereinbarten Stadtverwaltung, externe Planer und Fördermittelgeber einen einjährigen Beteiligungsprozess zu organisieren, um das «Herz» der Stadt wieder in Wert zu setzen. Der Markt sollte innerhalb kurzer Zeit wieder ein Ziel für die Bevölkerung und Gäste, der Mittelpunkt des öffentlichen Lebens und ein Wirtschaftsfaktor werden und somit auch einen Beitrag gegen die weitere Suburbanisierung leisten. Als Instrument wurde das Beteiligungsverfahren Charrette gewählt.

### Laboratorium Markt: Das Charrette-Verfahren

Das Verfahren begann Mitte Juni 2003 und endete mit einem grossen Fest auf dem Markt am 3. Juni 2004. Insgesamt hatten sich über 100 Menschen aus Merseburg an der Charrette unmittelbar und permanent eingebracht und somit den Planungsprozess im Wesentlichen bestimmt. Neben einer Gruppe von neun Studierenden der FH beteiligten sich die Lokale-Agenda-21-Gruppe, Beschäftigungs- und kulturhistorische Initiativen, Vertreterinnen und Vertreter aus Ausländergruppen, Unternehmen, Gastronomie, Hotels, Tourismuswirtschaft, Verwaltung, Wirtschaftsförderung, Quartiers- und Citymanagement, Stadtrat, Wohnungsunternehmen, Investimentunternehmen sowie lokale und auswärtige Architekturbüros. Weiterhin dabei waren Ingenieure, Sozialwissenschaftler, Anwohner, Senioreninitiati-

ven, Fotografen und Makler – insgesamt ein breites Spektrum von tragenden Akteuren des Stadtumbaus. Das Stadtplanungsamt war dabei der federführende Partner. Andere Ämter der Stadt und des Landkreises, die Industrie- und Handelskammer (IHK), die Kirche und regionale Initiativen brachten sich punktuell ein. Eine wichtige Rolle spielte das Merseburg-Forum, das sich als bürgerschaftliche Plattform für die Revitalisierung der Kernstadt einsetzt. Es wurde zu einem Partner des Charrette-Verfahrens. Die grosse Resonanz und Mitwirkungsbereitschaft spiegelt das Potenzial wider, das bereit steht, die Reurbanisierung der Innenstadt gegen eine ungebremsste Suburbanisierung zu forcieren.

### Charrette: Hintergrund des Verfahrens

Charrette ist sowohl eine Veranstaltungsform als auch ein strategisches Beteiligungsverfahren. Dieses Verfahren wurde vornehmlich in den USA als Instrument der Antisprawl-Bewegung entwickelt. Es handelt sich um ein innovatives und komplexes Verfahren für die öffentliche Beteiligung an städtebaulicher Planung. Die Charrette ist ein explorativer, also erforschender und lernender, zugleich mobilisierender Mitwirkungsprozess. Sie verbindet lokales Wissen und Erfahrungen mit professionellen Kenntnissen, Fähigkeiten und inhaltlichen Impulsen. Sie integriert die Entscheidungsakteure aus Verwaltungen, Institutionen und Investorenkreisen mit lokal Handelnden. Das Charrette-Verfahren lädt ein, aber es verpflichtet nicht. Es ermöglicht es allen Interessierten, sich einzubringen. Es nimmt die Meinungen ernst, wird dabei aber nicht

zur «Schwatzbude». Die Arbeit erfolgt «auf gleicher Augenhöhe»; die Beteiligten arbeiten gleichberechtigt, nicht in den durch die Institutionen gegebenen Hierarchierollen.

Das Charrette-Verfahren vereint mehrere Elemente anderer Methoden und Verfahren in sich: die Phasen-Struktur der altbekannten Zukunftswerkstatt, das produktive Arbeitsklima der Planungsworkstatt, den offenen Charakter der Planungszelle für Planungslaien, die radikale Öffentlichkeit des Open-Space-Verfahrens und die Integrationsmöglichkeiten von externen Kompetenzen in Gutachterverfahren. «Charrette» bedeutet im Französischen «kleiner Karren» und meint somit letztendlich sich vor den Karren spannen und in aller Öffentlichkeit ein Produkt zu Ende bringen [5]. Das Charrette-Verfahren ist nicht akademisch konstruiert, gleichwohl erscheint es nicht als der zumeist in der öffentlichen Wahrnehmung als abgenutzt geltende Workshop. Vor allem aber ist das Charrette-Verfahren stringent umsetzungsorientiert, dabei radikal öffentlich und auf die jeweilige Situation anpassbar. Es stellt eine Erweiterung der Planung dar und überwindet Beteiligungsrituale formalisierter Bauleitplanungsverfahren. So weit der ideale Typus eines Charrette-Verfahrens. Die Schwierigkeit, aber auch Chance entsteht in der jeweils konkreten Anwendung. Diese ist sehr stark von den beteiligten Personen abhängig, was prinzipiell für jedes Beteiligungsverfahren zutrifft, aber gerade bei einem so intensiven Arbeitsprozess in permanenter Öffentlichkeit ein erhebliches politisches Stehvermögen der kommunalen Spitzen, der Verwaltungen und Abgeordneten bedingt. Darin liegt ein Risiko des Verfahrens. Nicht immer ist radikale Öffentlichkeit für alle Verantwortlichen und für «sensible» Themen, zu denen die Frage der Sprawl-Bildung gehört, einfach zu verarbeiten. Hier besteht die Gefahr, dass das Verfahren abgebrochen werden muss.

### Charrette: der Anwendungsfall

Für Merseburg wurde ein dreistufiger Charretteprozess konzipiert, welcher die Kombination von Mini-Charrettes

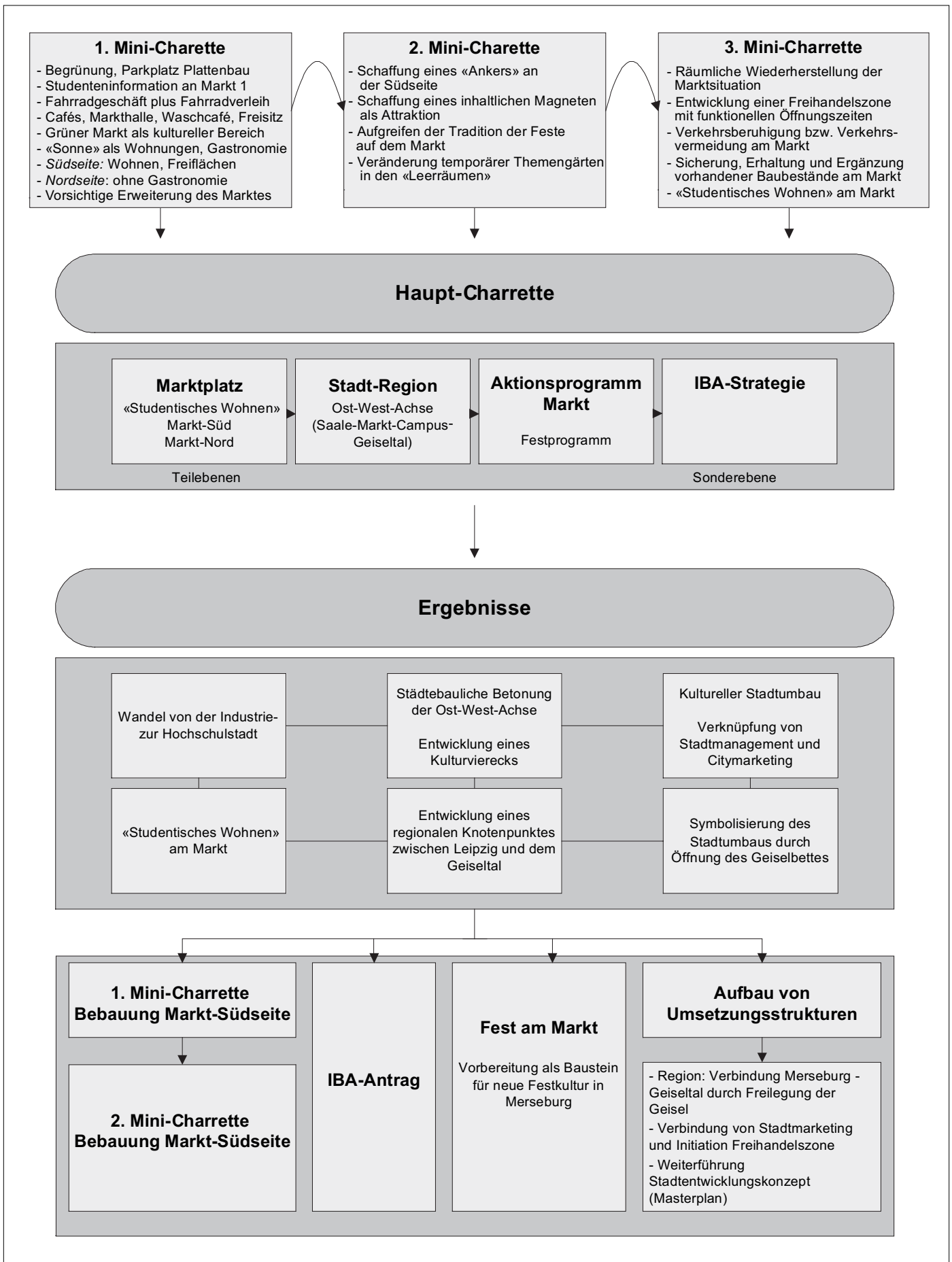


Abb. 2: Charrettemodell Merseburg (Grafik: Stümer).

(als Vor- und Nachbereitung) und einer Haupt-Charrette beinhaltete: drei themenbezogene, halbtägige Mini-Charrettes zur Vorbereitung auf eine Haupt-Charrette, die eine Woche dauerte und den Kern des Verfahrens darstellte. Ihr wurden zwei Mini-Charrettes angeschlossen, in denen einzelne Aspekte vertieft bzw. «nachjustiert» wurden. Am Ende wurde – neben anderen Ergebnissen – eine machbare städtebauliche Lösung für die Südseite des Marktes gefunden, die ab Sommer 2004 in die Umsetzung übergeleitet wurde. Die Klärung der städtebaulich relevanten Fragen durch den öffentlichen Prozess, die Schaffung von Vertrauen und die Effizienz in der Charrette verschafften einen Vorteil gegenüber herkömmlichen Verfahren.

Die Dramaturgie des gesamten Verfahrens mit seinen Phasen und die Konzentration auf kurze, intensive Arbeitsabschnitte helfen den Beteiligten sich einzubringen und sich kontinuierlich in den Gegenstand, die Arbeitsweise und die Kommunikationskultur einzuarbeiten. Gleichzeitig bietet dies die Möglichkeit, dass sich Akteure zur richtigen Zeit einbringen. In den verschiedenen Phasen des hier beschriebenen Anwendungsfalls in Merseburg wurden Charrette-Teams gebildet, die die jeweiligen Abschnitte vorbereiteten, indem Analysen angefertigt wurden, so z.B. eine umfassende Analyse der historischen Entwicklung des Marktplatzes. Die Teams werteten bestehende Planungen aus und führten mit zahlreichen Personen Interviews, um deren Sichtweisen und Anregungen kennen zu lernen. Die Ergebnisse dieser Vorbereitungen wurden als Impulse in die Charrette-Veranstaltungen eingebracht. Der gesamte Prozess war stets öffentlich: das lokale Fernsehen (der «offene Kanal») und die lokale Presse begleiteten das Projekt und berichteten ausführlich, eine Internetseite wurde eingerichtet, Handzettel wurden verteilt, eine Ausstellung wurde erarbeitet und damit ein breites Spektrum der Öffentlichkeitsarbeit ausgeschöpft.

Für das Charrette-Verfahren wurde der Saal im historischen Rathaus genutzt, das vorwiegend nur noch den Stadtratssitzungen dient und sich in un-

mittelbarer Nähe zum Markt befindet. Damit war stets der «Tatort» der Charrette präsent und konnte, bei Bedarf, zu Ortsbegehungen aufgesucht werden. Umgekehrt waren die Türen der Charrette-Arbeitsräume stets offen. In einem nahe gelegenen Bürgerbüro der Lokale Agenda-21-Initiative wurde ein zeitweiliges Vor-Ort-Büro eingerichtet. Kulturelle Aktionen – wie beispielsweise Strassendiskussionen zu konkreten Projekten oder eine symbolische «Geiselfreiung» (Rückgewinnung des während der Neubebauung der Innenstadt verschütteten Bachlaufes, der Geisel) und natürlich das grosse Fest zum Abschluss komplettierten die Kommunikationskultur.

### Charrette: die Ergebnisse

Die einzelnen Charrette-Veranstaltungen (sowohl Mini-Charrettes als auch die Haupt-Charrette) wurden in einer Mischung aus Plenumsdiskussion, Brainstorming, Arbeit in thematischen Arbeitsgruppen, Anhörungen von Expertinnen und Experten zu Spezialfragen und öffentlichen Foren zur Meinungsbildung, Kritik und Korrektur von erzielten Zwischenergebnissen sowie kulturellen Aktionen durchgeführt. Eine enge Folge von thematischen Erörterungen zu einzelnen Sachverhalten (Verkehr, Wohnwünsche verschiedener Bevölkerungsgruppen, Landschaftsnetzungen etc.), parallel dazu stattfindenden Einarbeitungen in Plänen und abendlichen Diskussionsforen kennzeichneten den Arbeitsalltag im Charrette-Verfahren. Wesentlich sind die kurzen Rückkopplungszyklen in der Planerarbeitung, die ein schrittweises Reifen der Planung im öffentlichen Diskurs ermöglichen. Die Charrette zeichnete eine parallele und integrative Arbeit auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen aus. So wurden miteinander verbundene Ergebnisse auf den räumlichen Ebenen Marktplatz, Innenstadt und Stadtlandschaft erzielt:

- **Marktplatz:** historische Darstellung der baulich-sozialen Entwicklung, Neubebauung, Lückenschliessung, Umnutzung, verkehrliche Neuordnung, Platzgestaltung, Nutzungsänderungen auf dem Platz, architektonische Lösungen für die Neubebauung;

- **Innenstadt:** verkehrliche Anbindung, wohnungspolitische Strategie/Milieuorientierung, landschaftliche Vernetzung, Verbindung zur Fachhochschule, Integration von bürgerschaftlichen Initiativen;

- **Region:** funktionale und landschaftliche Vernetzung mit den neuen Landschaften der Bergbaufolgeareale im Westen der Stadt und mit den revitalisierten Auen des Flusses Saale im Osten, verkehrliche Anbindung, kommunalpolitische Verknüpfung mit dem regionalen Zweckverband.

Für die Neubebauung der Markt-Südseite wurde eine Mischung aus Handel, Versorgung und Gastronomie (Erdgeschoss), studentischem Wohnen und Angeboten für differenzierte Wohnbedarfe (Obergeschosse) sowie die Integration des einzigen verbliebenen Gebäudes an dieser Seite (Baudenkmal von 1930) als Ort für gastronomische Nutzungen vorgesehen. Für diese Nutzungen konnten jeweils Investoren bzw. Betreiber gefunden werden. Somit ist das Ideal einer Nutzungsmischung erreicht. Zur so genannten «Geiselfreiung» konnte eine Studie für die prinzipielle Machbarkeit während der Charrette erstellt und mit einer Planung für die regionale Vernetzung der Landschaftsräume verbunden werden. Es ist vorgesehen, diese Planung durch ein Fachgutachten zu ergänzen und dann den längerfristigen Prozess der Umsetzung einzuleiten.

Parallel zum Charrette-Prozess wurde von der Stadt eine Stadtmarketingstudie beauftragt, die unter Federführung eines An-Institutes der FH Merseburg durchgeführt wurde. Diese war als separate Studie im Rahmen des Citymarketings, ebenfalls ein Vorhaben im Rahmen des URBAN-21-Konzeptes zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation von Handel und Gewerbe, vornehmlich für die Innenstadt angelegt. Im Verlaufe der konzeptionellen Arbeit entwickelten sich beide Projekte zu komplementären Teilen eines Experiments. Die Charrette beschäftigte sich mit einem Schlüsselareal in der Stadt, während die Stadtmarketingstudie in stetem Austausch mit der Charrette Elemente der strategischen Entwicklung von Merseburg herausarbeitete und somit dem Einzel-Projekt

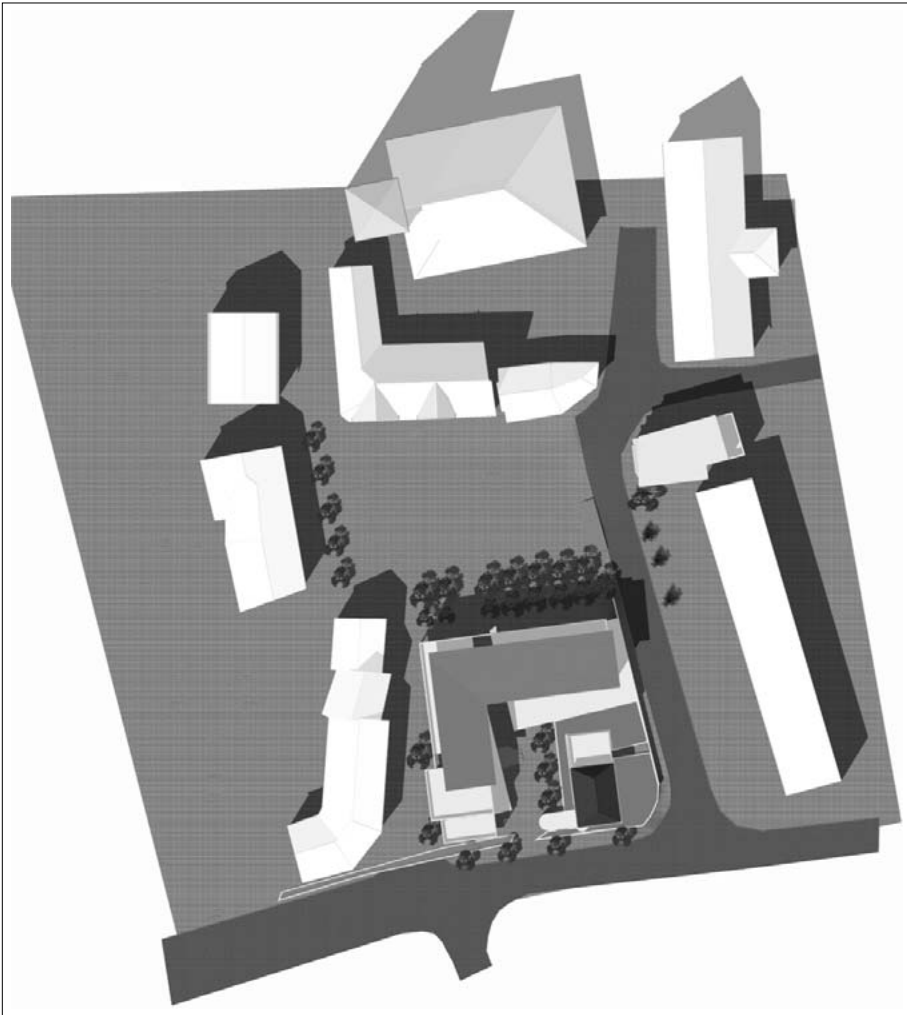


Abb. 3: Plan der Bebauung für die Südseite des Marktes (Charrette-Team, Planerstellung: Thiery).

eine übergreifende Dimension verlieh. Der Ansatz des Stadtmarketings basiert auf dem Milieumodell von Sinus, d.h. der sozialwissenschaftlichen Kategorisierung verschiedener Bevölkerungsgruppen nach Lebensstilen, Werthaltungen und Einkommensverhältnissen und umreißt damit die sozialkulturelle Dimension der Strategie für die Reurbanisierung der Stadt insgesamt [6]. Der begonnene soziale und demografische Wandel sollte in Richtung einer sozialen Balance und Vielfalt gesteuert werden. Der Gesamtansatz für die Reurbanisierung der Stadt wurde als «Richtungswechsel» – ein in der Haupt-Charrette entwickelter Begriff und Handlungsansatz – definiert. So könnte einem längerfristigen Wandel der sozialkulturell homogenen Industriearbeiterstadt zu einer modernen, sozial ausbalancierten, aber zugleich sozial differenzierten Hochschul- und Kulturstadt der Weg gebet werden. Die Reurbanisierung des Marktgebietes ist dafür ein signifikanter Baustein.

### Charrette: Fazit und Ausblick

Internationale Beispiele deuten darauf hin, dass die Innenstadt nur durch eine aktive stadregionale Entwicklungspolitik eine Chance gegenüber der weiteren Ausbreitung des Sprawl hat. Die dafür notwendige Bündelung der öffentlichen und privaten Kräfte konnte im Fall Merseburg durch das Charrette-Verfahren exemplarisch angestoßen werden. Sowohl die Dramaturgie des Verfahrensablaufes als auch die erzielten strategischen Ergebnisse – vom grundsätzlichen «Richtungswechsel» bis zur städtebaulichen Lösung am Markt – können eine Grundlage für die langfristige Umsteuerung der stadregionalen Entwicklung gegen einen weiteren Funktionsverlust der Innenstadt darstellen. Der Beweis kann nur im Verlaufe der Zeit erbracht werden, doch gibt es eine gewisse Evidenz in diesem Vorgehen, hat doch die bisherige Stadtentwicklungspolitik im mitteleutschen Raum eher der Ausbreitung des Sprawl Vorschub geleistet. Mit der Charrette für den Markt konnten Innenstadt- und Vorstadtqualitäten in Mer-

seburg planerisch zusammengeführt und auf diese Weise Angebote für wegzugsbereite Bevölkerungsgruppen, wie sie in der Marketingstudie ermittelt worden waren, unterbreitet werden. Die Umsetzung der Charrette-Ergebnisse ist ab 2005 vorgesehen.

Die radikale Öffentlichkeit, der integrierende Charakter und die stringente Ergebnisorientierung der Charrette haben zu einem «Place Making» des «Hinterhofes» der Stadt geführt. Wie nachhaltig dies sein wird, hängt nun von den Akteuren selbst ab. Da demonstriert werden konnte, dass nicht, wie zumeist üblich, Verhandlungen mit Investoren und Unternehmen hinter verschlossenen Türen geführt werden und die Öffentlichkeit möglichst erst zu einem sehr späten Zeitpunkt und wenn es unbedingt nötig ist, informiert sowie einbezogen wird, bestehen Chancen für eine Fortführung dieses Verfahrens. Damit ist natürlich noch keine konsequente und dauerhaft tragfähige «Private-Public-People-Partnership» für die gesamte Stadt erreicht worden. Doch konnte mit diesem Laboratorium auf Zeit auch ein Beitrag geleistet werden, um dem zunehmenden Rückzug der öffentlichen Hand aus der Stadtentwicklung – nicht nur in Ostdeutschland – ein zeitgemäßes Modell der kooperativen Lösungssuche im Interesse der Revitalisierung urbaner Strukturen entgegenzusetzen. Gleichzeitig konnte der Verdacht, die Charrette wäre eine subtile Art zur Durchsetzung von Investoren- oder Unternehmensinteressen gegen die Bewohnerschaft, entkräftet werden. Durch den Aufbau einer vertrauensvollen Atmosphäre gewann die Stadt, so die vorläufige Einschätzung, einen Attraktivitätsfaktor zu Gunsten von Standortentscheidungen für die Innenstadt.

Dennoch: Wenn das weitere Verfahren nicht konsequent öffentlich und transparent fortgesetzt wird, wenn die Verwaltung und die Stadträte in diesem Prozess nicht für eine zügige Weiterführung bzw. Umsetzung agieren, dann kann auch das Charrette-Verfahren das Schicksal vieler Beteiligungsverfahren erleiden – d.h. es kann stecken bleiben. Dem ist zwar – soweit wie möglich – im Fall Merseburg durch ein Anschließen

der förmlichen Planung und der Begleitung durch das Merseburg-Forum vorgebeugt worden, doch gibt es keine Garantie. Hier liegt ein Problem der Anwendung des Charrette-Verfahrens in Deutschland: Es fehlt die förmliche Verankerung der Charrette als eine Form frühzeitiger Bürgerbeteiligung – im Sinne aktivierender Beteiligung und nicht einer konsumtiven (Er-)Duldung. Die Vorgaben in der Baugesetzgebung schliessen dies nicht aus, bedingen andererseits aber auch längst nicht ausreichend diesen aktivierenden Ansatz einer öffentlichen Partnerschaft der verschiedenen Akteure des stadregionalen Umbaus.

Die internationale Tendenz, wie sie vornehmlich aus den USA bekannt wird, ist eindeutig: Belebung der Innenstädte durch sozialkulturelle Projekte und Investitionen in die Ansiedlung von Bildungsinstitutionen, Wohnen für differenzierte Gruppen und von Dienstleistungseinrichtungen sowie regionale Verknüpfung von Entwicklungsprojekten als «Regional City» [7]. Damit wird ein grundlegendes Thema des Stadtumbaus, nicht nur in Ostdeutschland, behandelt: der Abschied von der Stadt des Industriezeitalters und Ausrichtung auf eine Reurbanisierung als Bildungs- und Kulturstadt. Diese Stärkung des Kerns vermindert – so die Hypothese, auf der die Charrette in Merseburg basierte – den ungezügelden Suburbanisierungsdrang und eröffnet die Chance, eine «Regional City» des postfordistischen Zeitalters mit regional vernetzter Funktionsteilung zu entwickeln, in welcher die historischen Kernstädte eine tragende Rolle spielen. Charrette ist dabei kein Garant, sondern ein Versuch, der Ausbreitung des Sprawl durch breite Beteiligung und Schaffung von spezifischen Angeboten im Stadtzentrum entgegenzuwirken. Derartige Versuche bedürfen weiterer Ausbreitung, um zu gesicherten Erkenntnissen über Chancen und Risiken, über praktische Einsatzfelder und deren Grenzen gelangen zu können.

«Die Präsenz einer vormodernen Geschichte im Alltag des Städters ist das erste Merkmal europäischer Urbanität. Das zweite beruht auf den Besonderheiten dieser Geschichte. Europäische

Stadtgeschichte ist Emanzipationsgeschichte.» [8] Insofern sind die beiden tragenden Momente der Planung für die Revitalisierung des Marktplatzes in Merseburg, die Neubebauung der leeren Südseite als Teil der Revitalisierung der historischen Struktur und das Charrette-Verfahren, auch Bausteine europäischer Stadtbaukultur. Es wäre jedoch vermessenen anzunehmen, ein Projekt könnte die weitere Suburbanisierung aufhalten. Vielmehr war es das Ziel, die Öffentlichkeit für eine Stärkung des Marktplatzes als Symbol und neuem-altem Ort des urbanen Lebens zu mobilisieren. An dem historischen Zentrum haftet das Gedächtnis der Stadt. Gerade dieser Faktor hat zu einem erheblichen Teil das Engagement der Menschen in der Charrette begründet. Dabei ging es nicht um nostalgische Rückwärtsgewandtheit. Es war stets der kritische Blick auf die Vergangenheit verbunden mit der Suche nach einer Lösung, die Reparieren, Wiedergewinnen und Weiterbauen verbindet. Damit wurde ein erster Schritt zur Reurbanisierung gegangen, der, über die bauliche Seite der Entwicklung hinausgehend, auf drei Ebenen nach der Charrette ab 2005 weiterverfolgt werden wird:

- Institutionalisierung durch Etablierung des bürgerschaftlichen Forums auf gesamtstädtischer Ebene und Aufbau einer Private-Public-Partnership-Agentur als Gremien für einen stadregionalen Umbau gegen die weitere Suburbanisierung.
- Initiierung einer Veranstaltung am 1. April 2005, dem 80. Jahrestag der Gründung des mitteldeutschen Planungsverbandes, die der Stärkung von stadregionaler Entwicklung gegen die weitere Sprawl-Bildung einen Impuls verleiht; die historische Reminiszenz an den Planungsverband, der seinen Sitz in Merseburg hatte und der der zweitgrösste nach dem Siedlungsverband Ruhr in Deutschland war [9], soll Kräfte bündeln und neue Initiativen hervorbringen.

Kommunikation und kritische Reflexion des Beispiels Merseburg und des Verfahrens der Charrette auf der europäischen Ebene im Rahmen des Council for European Urbanism [c.e.u.], eines

2003 gegründeten europäischen Netzwerkes gegen Sprawl und für Städtebau-Reform [10].

## Anmerkungen

[1] Sieverts, Thomas (2001): Zwischenstadt, Basel, S. 14–15. Die so genannte Zwischenstadt wird als internationales Phänomen charakterisiert, die ihre typischen Formen des «Weder-Stadt-noch-Land-Seins» als funktionale Knoten und Netze entfaltet. Der Raum um Leipzig und Halle gehört in weiten Teilen zu einem solchen.

[2] Herfert, Günter; Röhl, Dietmar (2001): Leipzig – Region zwischen Boom und Leerstand, in: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter: Suburbanisierung in Deutschland, Opladen, S. 151–162. Alle Angaben zur Entwicklung dieses Raumes beziehen sich auf diesen Beitrag. Vgl. auch: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2000, Bonn 2000, S. 53 ff.

[3] Sennett, Richard (1997): Fleisch und Stein, Berlin, S. 434. Dieses Zitat bezieht sich auf den Roman «Howards End» von Forster und verbindet die Entwurzelung mit der Automobilisierung. Dies kann auf den Verlust des sozialen Raumbezuges im weitesten Sinn übertragen werden.

[4] Kegler, Harald (2004): Abschlussbericht zur Charrette, unveröff., Merseburg. Das Verfahren wurde durch den Autor konzipiert und moderiert. Am Verfahren waren im Charrette-Team als Partner auch beteiligt: Landschaftsarchitekturbüro Gruppe F, ts-redaktion, Berlin, und Prof. Dr. Geyer, FH Merseburg.

[5] Kegler, Harald: Stadtbau «Charrette», in: Planerin, 4, 2002, S. 45–47; www.charrette.de. Auf der Basis eigener Erfahrungen mit dem Instrument der Planungswerkstätten, von denen eine für den Raum Bitterfeld-Wolfen mit dem Europäischen Preis für Stadt- und Regionalplanung (1998) ausgezeichnet worden war, sind die Potenziale, aber auch die Grenzen dieses Instruments der Ausgangspunkt gewesen, das komplexere Verfahren der Charrette als weiterentwickelte Planungswerkstatt einzusetzen. Die Grenzen von Werkstätten liegen zumeist in der eingeschränkten Öffentlichkeit (meist auf Planer, Architekten und Verwaltungen reduziert), in der Aktionsbezogenheit (z.B. Wochenendworkshop), in einer meist geringen Prozessorientierung sowie in der oft fehlenden unmittelbaren Umsetzungsorientierung. Das Charrette-Verfahren wurde durch den Autor im Rahmen einer Gastprofessur an der Universität Miami 1999–2000 an praktischen Pla-

nungsfällen miterlebt und durch Studien unteretzt. Diese Erfahrungen flossen in die Charrette-Verfahren ein, die in Klein- und Mittelstädten mit Partnern in Sachsen-Anhalt, in Nordrhein-Westfalen und Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt wurden. Dabei standen stets Probleme des Schrumpfens der Städte, der regionalen Deindustrialisierung, die Sprawlbildung und die bislang unzureichende Einbeziehung der Bevölkerung im Mittelpunkt. Vgl. Sonnabend, Regina: Von der dreckigsten Stadt Europas zum Europäischen Preis für Stadt- und Regionalplanung, in: UND, Dessau, 1998, S. 12, sowie Kegler, Harald: Der Masterplan, in: Stiftung Bauhaus Dessau (Hg.): Industrielles Gartenreich 2, Dessau 1999, S. 110–112, vgl. auch: unveröff. Charrette-Dokumentationen zu den Verfahren in Gräfenhainichen, Eggesin und Gladbeck.

[6] Vgl. [www.sinus-milieus.de](http://www.sinus-milieus.de) sowie: Perry, Thomas; de Vries, Joop: Szenarien zur Zukunft des Wohnungsmarktes, in: vhw Forum, 1/2003 Mit dem methodischen Bezug des Stadtmarketings auf das Sinusmodell wurde zum ersten Mal dieses Modell auf die Stadtentwicklungsplanung übertragen. Dabei handelt es sich um einen ersten Versuch, der weiterer Vertiefung und Reflexionen bedarf. Es hat sich nach dem ersten Test gezeigt, dass dieses Modell prinzipiell auf die Stadtplanung – gerade unter Schrumpfungs- und Transformationsbedingungen – im Verbund mit anderen Methoden und Instrumenten anwendbar ist. Für das Stadtmarketing wurde damit Neuland betreten. Die Anregung dazu geht auf Prof. Dr. Hardy Geyer von der FH Merseburg zurück.

[7] Calthorpe, Peter; Fulton, William: Regional City – Planning for the End of Sprawl, Washington, 2001.

[8] Siebel, Walter (Hg.): Die europäische Stadt, Frankfurt/M., 2004, S. 13, sowie Stock, Wolfgang J.: Geschäftsviertel «Fünf Höfe» in München, in: Boeckl, Matthias (Hg.): Stadtumbau, Wien, New York, 2003, S. 58–72.

[9] Kegler, Harald; Kuhn, Rolf: Planungskultur-Ost: Zwischen Chance zur Katharsis und Abgang eines Reformversuchs, in: DISP 115, Oktober 1993, S. 42–46.

[10] Vgl. [www.ceunet.de](http://www.ceunet.de) Das Netzwerk hat inzwischen auch eine deutsche Gruppe, die sich im September 2004 in Görlitz gründete.

Dr. Harald Kegler  
Labor für Regionalplanung – Ferropolis  
Ferropolisstrasse 1  
D-06773 Gräfenhainichen  
[harald\\_kegler@yahoo.com](mailto:harald_kegler@yahoo.com)