

# 1 VISIONÄRE STADT

## 2 Dresden – enkeltaugliche Metropole im Herzen 3 Europas

4  
5 Wie wollen wir in Zukunft in Dresden leben? Diese Frage treibt nicht nur viele Dresdner  
6 um, sondern auch uns als Partei. Wenn wir von Zukunft sprechen, dann haben wir die  
7 Mitte dieses Jahrhunderts im Blick – also ca. 2050. Global betrachtet, werden Städte zu  
8 den zentralen Lebensorten für Menschen. Auch in Westeuropa schreitet der Prozess der  
9 Urbanisierung weiter voran, wenn auch hier weitaus langsamer und organischer als  
10 anderswo.

11  
12 Dresden wird in den kommenden Jahrzehnten weiter wachsen und sich verändern. Wie  
13 diese Veränderung verlaufen wird und welchen Einfluss wir darauf nehmen wollen und  
14 können, gehört zu den wichtigen Fragen, mit denen wir uns schon heute  
15 auseinandersetzen müssen. Für einen Zeitraum von ca. 30 Jahren, bis Mitte des  
16 Jahrhunderts, müssen wir versuchen, die urbanen Herausforderungen vorauszudenken,  
17 die auf Dresden zukommen können. Nun sind Prognosen bekanntlich sehr schwierig –  
18 besonders dann, wenn sie die Zukunft betreffen. Wir können heute allenfalls abstrakt  
19 bestimmen, mit welchen Aufgaben die Stadt und ihre Gesellschaft in den kommenden 30  
20 Jahren konfrontiert sein wird: Die Themen Wohnen und Bauen, Infrastruktur, Energie,  
21 Digitalisierung und Demografie werden auf jeden Fall dazu gehören. Welche konkreten  
22 Entwicklungen in diesen Bereichen zu erwarten sind, lässt sich jedoch nur mit hoher  
23 Unsicherheit vorhersagen.

24  
25 Etwas einfacher ist es allerdings – wenn auch hier nur abstrakt – zu beschreiben, welche  
26 Art Dresden wir zukünftig wollen. Aus unserer Sicht sollte Dresden auch zukünftig eine  
27 Stadt

- 28 - mit einer modernen und ressourcenschonenden Infrastruktur,
- 29 - einer intelligenten und möglichst umweltschonenden Energieversorgung,
- 30 - eingebettet in eine wirtschaftsstarke Metropolregion,
- 31 - die durch die Verschmelzung von Stadt und Landschaft ein attraktives Arbeits-,
- 32 Wohn- und Lebensumfeld bietet und
- 33 - genügend Raum für die Bedürfnisse aller Generationen bereit hält.

34 Welches sind also jenseits dieser abstrakten Vorstellungen die urbanen  
35 Herausforderungen, die Dresden zur Mitte des Jahrhunderts zu erwarten hat? Dabei darf  
36 nicht vergessen werden, dass Dresden im Bundesvergleich schon heute zu den  
37 lebenswertesten Städten Deutschlands zählt. Allein der Erhalt des heutigen Ranges bis zur  
38 Mitte des Jahrhunderts bedeutet schon eine echte Herausforderung – welche es  
39 anzunehmen gilt. Schließlich sollen auch unsere Enkel und Kinder in einer so wunderbaren  
40 Stadt aufwachsen können.

41

42

### 43 **1. Dresden wächst: 600.000 Einwohner**

44

45 Zwar ist in Europa die Verstädterung weitgehend abgeschlossen, so wird der Zuzug in die  
46 urbanen Zentren weiterhin anhalten. Dies gilt auch für Städte in Ostdeutschland. Dresden  
47 könnte bis 2050 auf etwa 600.000 Einwohner anwachsen. Im internationalen Vergleich ist  
48 dies ein sehr moderates Wachstum, auf das sich Dresden in den kommenden Jahrzehnten  
49 sehr gut einstellen können sollte. Dennoch stellt es für Dresden besondere  
50 Anforderungen: an die Stadtplanung, die Ausgestaltung der Infrastruktur und die Nutzung  
51 der öffentlichen Güter- und Einrichtungen.

52

53 Die Zukunft der Landeshauptstadt liegt in ihrer Erneuerung von innen heraus: in einer  
54 sukzessiven Optimierung der bestehenden Strukturen – besonders der Infrastruktur und  
55 dem Gebäudebestand. Dresden sollte zukünftig, schon aus Gründen einer möglichst  
56 effizienten und ökologischen Verkehrsinfrastruktur, nicht ungeordnet ins Umland  
57 wachsen. Aus städtebaulicher Sicht ist die Nachverdichtung, das heißt Bauen im Bestand,  
58 die Umnutzung von Gebäuden und das Bebauen von Baulücken, eine geeignete Strategie  
59 für eine effiziente und möglichst bodenschonende Stadtausnutzung. Aber auch bauliche  
60 Abrundungen insbesondere im Bereich der Ortschaften sind erforderlich. Die  
61 Stadtplanung und die Architektur muss hierfür unkonventionelle und pragmatische Wege  
62 gehen, um den städtisch Raum möglichst optimal zu nutzen und gleichzeitig eine hohe  
63 Wohn- und Lebensqualität zu garantieren: das Konzept der Minihäuser, die in den Lücken  
64 zwischen anderen Häusern gebaut werden und Hybridnutzung – z. B. aus Schulen werden  
65 Pflegeeinrichtungen – sind hier nur zwei Beispiele für neue Wege des urbanen Wohnens.  
66 Städtebaulich nachhaltiges Flächenmanagement wird sich folglich zukünftig primär an den  
67 Prämissen der Kleinteiligkeit, der hybriden Nutzung vorhandener Bausubstanzen sowie  
68 konsequenter Lückenbebauung orientieren, um mit der Ressource Boden sparsam und

69 versiegelungsminimierend umzugehen. Dabei sind notwendige Freiräume zur Bewahrung  
70 der Lebensqualität zu erhalten.

71

72 Die Mischnutzung von Gebäuden und Quartieren sollte für das Ziel der „Stadt der kurzen  
73 Wege“ in den Vordergrund treten. Die in der Nachkriegszeit betriebene „Entflechtung“ in  
74 reine Wohn- oder Industriegebiete ist, sofern möglich, zu korrigieren und zukünftig zu  
75 vermeiden.

76

77 Dresden sollte sich klar zu seinem architektonischen Erbe bekennen und den Reiz seiner  
78 unterschiedlichen Stadtgebiete, mittels vermehrter Aufstellung von Gestaltungsrichtlinien  
79 für Neubauten schützen und bewahren. Moderne Architektur, auch der Bau in die Höhe,  
80 sollte zur Steigerung der Flächennutzung kein Tabu darstellen, sofern sie das Stadtbild  
81 nicht nachhaltig beeinträchtigen.

82

83

### 84 **3. Vielfältige Mobilitätsangebote**

85

86 Eng verbunden mit dem Wachstum der Einwohnerschaft sind auch die Anforderungen an  
87 Verkehrsstrukturen, Mobilität und wiederum die sich wandelnden gesellschaftlichen  
88 Anschauungen zur individuellen Mobilität sowie die Erfordernisse an eine funktionierende  
89 Wirtschaft. Als handlungsleitende Idee zukunftsfähiger Verkehrspolitik gilt es, alle  
90 relevanten Verkehrsteilnehmergruppen – ÖPNV, PKW-, LKW-, Radverkehr sowie  
91 fußläufigen Verkehr – tatsächlich gleichwertig zu behandeln. Gleichwohl wollen wir darauf  
92 hinwirken, dass der motorisierte Individualverkehr entsprechend seiner technischen  
93 Möglichkeiten weiterentwickelt wird. Als Produktions- und Forschungsstandort in den  
94 Bereichen Mobilität, 5G-Mobilfunk und Mikroelektronik ist Dresden geradezu  
95 prädestiniert dafür, Modellstadt „neue Mobilität“ zu werden. Neben E-Mobilität sowie  
96 vernetztem und autonomen Fahren, könnte in Dresden auch eine voll automatisierte  
97 Carsharing- und Bus-Flotte getestet werden. Dresden würde damit zum Schaufenster für  
98 die Mobilität der Zukunft. Das bekannte Motto „Barock meets High-Tech“ bekäme  
99 dadurch nochmals eine ganz andere Bedeutung und würde einen erheblichen  
100 internationalen Werbeeffect für die Landeshauptstadt mit sich bringen. Bis Mitte des  
101 Jahrhunderts könnte Dresden somit deutschlandweit zur Stadt mit dem modernsten  
102 Verkehrskonzept werden:

- 103 • Die Förderung und Umsetzung des vernetzten und autonomen Fahrens sollte von der  
104 Stadt noch stärker vorangetrieben werden (z.B. durch den Einsatz automatisierter  
105 Carsharing- und Busflotten), um den motorisierten Individualverkehr entsprechend  
106 seiner technischen Möglichkeiten weiterzuentwickeln.
- 107 • Um die Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität zu verbessern, bieten  
108 „Ladeparkhäuser“ mit zusicherbaren Stellplätzen mit garantierten Ladezeiten in den  
109 Stadtteilen einen zusätzlichen Service der Bürger der Zukunft.
- 110 • Das ÖPNV-Angebot ins nahe und ferne Dresdner Umland sollte unter Einbeziehung  
111 aller relevanten Verkehrsbetriebe ausgebaut, vereinfacht und stärker vernetzt  
112 werden.
- 113 • Um dem Individualverkehr der Pendler Rechnung zu tragen, ist das Angebot und die  
114 Anbindung von P+R-Plätzen weiter auszubauen.

115  
116

### 117 **3. Gesundes Stadtklima**

118

119 Die lebenswerte Stadt von morgen bietet nicht mehr nur eine florierende Wirtschaft, ein  
120 lebendiges Kulturangebot und eine gute Infrastruktur, sondern auch eine Umgebung, die  
121 Gesundheit und Wohlbefinden erhalten und steigern sollte. Hierbei spielen neue  
122 Stadtlandschaften, die in kurzer Distanz ein vielfältiges Angebot von Wohnformen,  
123 Arbeitsorten und Erholungszentren bieten, eine ebenso tragende Rolle, wie technische  
124 Innovationen und unkonventionelle Gebäudelösungen. Die gesunde Stadt verbindet  
125 durch intelligente planerische Konzepte und architektonische Designs die Potenziale von  
126 Natur und Technik. Grüne Fassaden regulieren die Temperatur im Gebäude sowie der  
127 Stadt insgesamt und verbessern obendrein die Luftqualität durch die Aufnahme von CO<sub>2</sub>  
128 und der Speicherung von Staub und Schmutz. Neue Baumaterialien und Oberflächen  
129 erzeugen Energie oder speichern diese.

130

131 Es ist davon auszugehen, dass die (gesetzlichen) Anforderungen an ein gesundes  
132 Stadtklima in den kommenden Jahren zunehmen werden. Neue technische Entwicklungen  
133 und strenge klimapolitische Vorgaben machen es notwendig, den Energieverbrauch der  
134 Städte erheblich zu verringern. Neue, regenerative Techniken zur Energiegewinnung  
135 werden es möglich machen, auch im urbanen Raum – mit seinem beschränkten  
136 Platzangebot – Energie zu gewinnen, die direkt vor Ort für viele neue Angebote der

137 SMART-City genutzt werden kann, z. B. eine intelligente E-Bike-Ladeinfrastruktur und  
138 Verkehrssteuerungssysteme.

139

140 Auch das Nutzungsverhalten der Stadtlandschaft wird sich verändern. Neben den  
141 heutigen Schrebergärten, wird es morgen auch städtische Gemeinschaftsgärten geben.  
142 Auch die Begrünung von Dächern und Hausfassaden wird zunehmen. Ebenso werden sich  
143 die Dresdner in den kommenden Jahrzehnten an einem hohen Durchgrünungsgrad der  
144 Stadt erfreuen können, trotz weiterer Nachverdichtung. Parks, Dauergrünanlagen und  
145 landwirtschaftlich genutzte Flächen werden auch zukünftig integraler Bestandteil des  
146 städtischen Flächenmanagements bleiben.

147

148

#### 149 **4. Kooperative Stadt**

150

151 Die Region Dresden ist ein dynamischer Entwicklungsraum, der sich nicht durch  
152 Verwaltungs- und Zuständigkeitsgrenzen einengen lassen sollte. Ebenso dürfen keine  
153 Stadt-Umland-Rivalitäten die dynamische Entwicklung der Region behindern. Nur in einer  
154 regionalen Verantwortungsgemeinschaft werden wir eine gestaltende Rolle auch in der  
155 Zukunft bewahren. Schon heute pflegt Dresden Beziehungen zu den umliegenden  
156 Gemeinden und Landkreisen. Diese gilt es zu stärken und im Sinne eines gut  
157 funktionierenden Netzwerks, das in ganz unterschiedlichen Themenfeldern Kompetenzen  
158 bündelt, auf eine breitere Basis zu stellen.

159

160 Grundlage hierfür ist eine breite Kooperation mit den benachbarten Landkreisen  
161 (Bautzen, Meißen, SOE & Görlitz) auf Augenhöhe, um gemeinsam eine Metropolregion zu  
162 entwickeln. Nur innerhalb einer regionalen Verantwortungsgemeinschaft – besonders in  
163 den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Gewerbeflächenangebot, Wissensvernetzung sowie  
164 Tourismus und Marketing – werden wir die Aufgaben von Wachstums und Schrumpfung  
165 dieser Region zum Wohl der hier lebenden Menschen bewältigen können. Hierzu sollen  
166 sich wichtige Akteure der Region aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft zu einem  
167 strategischen Gesamtkonzept verständigen, indem die wichtigen Kooperationsziele in den  
168 unterschiedlichen Kompetenzfeldern festgehalten und mittels Entwicklungsleitbildern  
169 konkretisiert werden.

170 Darüber hinaus sehen wir Dresden perspektivisch als eine tragende Säule in einer  
171 möglichen grenzüberschreitenden Metropolregion im Gebiet. Daneben sind auch die bis  
172 2030 anzustrebenden Umland- und Regionalverbände fortzuführen. Ziel muss sein,  
173 Dresden wesentlich stärker und dauerhafter mit dem Umland und angrenzenden  
174 Regionen zu vernetzen. Nur so lassen sich Wirtschaftskraft und Lebensqualität langfristig  
175 erhalten.

176

177 Dieser kooperative Ansatz entfaltet seine Wirkung jedoch nicht nur in den  
178 Außenbeziehungen Dresdens. Auch innerhalb der Stadt kommen dem Kooperations- und  
179 Partizipationsprinzip größere Bedeutungen zu. Viele Bürger werden zukünftig vom  
180 passiven „Stadt-Konsumenten“ zum aktiven „Stadt-Gestalter“, ohne deren aktives Zutun  
181 viele Projekte überhaupt nicht mehr umzusetzen sein werden.

182

183 Ebenso wird sich der bürgerschaftliche Wille zur Mitgestaltung des Stadtlebens in den  
184 kommunalpolitischen Partizipationsstrukturen wiederspiegeln müssen. Dies wird  
185 besonders dadurch gelingen, dass lokale Gestaltungsgemeinschaften ihre Ideen und  
186 Projekte unkompliziert und barrierefrei auf kommunalpolitischen Gestaltungsplattformen  
187 auf Stadtbezirksebene äußern und für Mehrheiten werben können.

188

189 Ein solchermaßen kooperatives und partizipatives Gemeinwesen setzt jedoch eine  
190 Stadtverwaltung voraus, die sich als Partner und „Ermöglicher“ versteht. Deshalb kommt  
191 es ganz entscheidend darauf an, neue Formen der Zusammenarbeit zwischen  
192 Stadtverwaltung, zivilgesellschaftlichen Organisationen und der lokalen Wirtschaft zu  
193 entwickeln. Nur so können die Bürger als Produzenten kommunaler Leistungen auftreten,  
194 das Gemeinwohl und damit die Lebensqualität erhöhen.