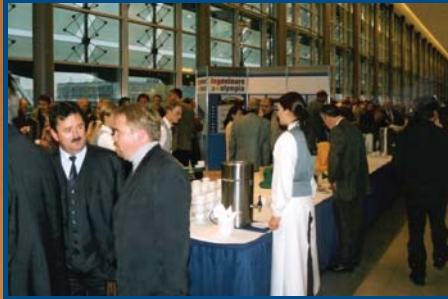




Sachsen Land der Ingenieure
Infrastruktur in Mitteldeutschland
Stadtumbau in Sachsen Präventiver
Hochwasserschutz Leipzig 2012
Sachsen Land der Ingenieure
Infrastruktur in Mitteldeutschland
Stadtumbau in Sachsen Präventiver
Hochwasserschutz Leipzig 2012
Sachsen Land der Ingenieure
Infrastruktur in Mitteldeutschland
Stadtumbau in Sachsen Präventiver
Hochwasserschutz Leipzig 2012
Sachsen Land der Ingenieure
Infrastruktur in Mitteldeutschland
Stadtumbau in Sachsen Präventiver
Hochwasserschutz Leipzig 2012
Sachsen Land der Ingenieure
Infrastruktur in Mitteldeutschland
Stadtumbau in Sachsen Präventiver
Hochwasserschutz Leipzig 2012
Sachsen . Land der Ingenieure

Ingenieurkammertag Sachsen 2003



Ingenieurkammertag Sachsen 2003

Plenum

Eröffnung und Moderation _____	Dr. Helge-Heinz Heinker, Freier Journalist
Grußworte _____	Peter Kaminski, Bürgermeister und Abgeordneter der Stadt Leipzig Dr.-Ing. Karl Heinrich Schwinn, Präsident der Bundesingenieurkammer Črtomir Remec, Präsident der Ingenieurkammer Slowenien
10 Jahre Ingenieurkammer Sachsen - Erfolge und Visionen _____	Dr.-Ing. Arne Kolbmüller, Präsident der Ingenieurkammer Sachsen
Sachsen . Land der Ingenieure _____	Prof. Dr. Georg Milbradt, Ministerpräsident des Freistaates Sachsen
Ausbau der Infrastruktur in Mitteldeutschland _____	Iris Gleicke MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Expertenpodium 1 Stadtbau in Sachsen mit Fokus auf Leipzig 2012

Gesprächspartner

Dr.-Ing. Albrecht Buttolo
Staatssekretär für Landesentwicklung,
Städtebau und Wohnungswesen im SMI

Prof. Angela Mensing-de Jong
Prodekanin des Fachbereiches
Bauingenieurwesen und Architektur
an der HTW Dresden

Dr.-Ing. Oliver Weigel
Leiter des Olympia-Planungsstabes der
Stadt Leipzig

Prof. Albert Speer
Albert Speer & Partner GmbH, Frankf. a. M.

Ulrich Pfeiffer
Aufsichtsratsvorsitzender der empirica AG
Berlin

Moderation

Dr.-Ing. Arne Kolbmüller
Präsident der Ingenieurkammer Sachsen

Expertenpodium 2 Präventiver Hochwasserschutz in Mitteldeutschland

Gesprächspartner

Dr. rer. nat. Martin Socher
Referatsleiter Wasserbau, Hochwasser-
schutz im SMUL

Prof. Dr.-Ing. habil. Hans-B. Horlacher
TU Dresden, Institut für Wasserbau und
technische Hydromechanik

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Glasebach
Geschäftsführer der Landestalsperren-
verwaltung des Freistaates Sachsen

Dipl.-Kaufm. Joachim Hübner
Geschäftsführer Sächsisches Immobilien-
und Baumanagement

Friedrich Schlosser
Oberbürgermeister der Stadt Flöha

Dipl.-Ing. Martin Miklaw
Beratender Ingenieur

Moderation

Dipl.-Ing. Joachim Stübner
Vizepräsident der Ingenieurkammer Sachsen

Expertenpodium 3 Fit in drei Etappen 2004 – 2006 – 2012 Die Infrastruktur in Mitteldeutschland

Gesprächspartner

MDirig. Claus-Dieter Stolle
Leiter der Unterabteilung Straßenbauhaus-
halt, Straßenbauplanung und Straßenbau-
recht im BMVBM

Dipl.-Ing. Siegrun Einsle Mdl
Vorsitzende des Ausschusses für Bauen,
Wohnen und Verkehr

Stefan Wagner
Vizepräsident des Regierungspräsidiums
Leipzig

Dipl.-Ing. Ralf Rothe
Sprecher der Niederlassung Südost,
Deutsche Bahn Netz AG

Dipl.-Ing. Rainer Exner
Beratender Ingenieur

Moderation

Dipl.-Ing. Rolf Rau
Sprecher des Vorstandes

10 Jahre Ingenieurkammer Sachsen - 10 Jahre Plattform für das eigene Engagement

**Aus dem Vortrag des Präsidenten der Ingenieurkammer Sachsen
Dr. Arne Kolbmüller**

Die internationale Bedeutung Deutschlands beruht auf unserer technischen Kompetenz. Dafür steht ein Begriff, den nichts so geprägt hat, wie Ingenieurleistungen - "Made in Germany". Ursprünglich in Großbritannien definiert für die Minderwertigkeit deutscher Erzeugnisse, ist es heute ein gefragtes Markenzeichen. Geschafft haben diese Umkehr Techniker und Ingenieure!

Heute, an der Schwelle zur Wissensgesellschaft, sind Merkmale wie Erfindergeist, schöpferische Begabung, Verstand, die letztlich das Ingenium definieren, um so höher zu bewerten. Ingenieure sind heute nicht nur Techniker, sondern Künstler, Manager und Unternehmer. Im Kontext dieser Sphären des Berufsbildes des modernen Ingenieurs entsteht der Wunsch nach beruflicher Selbstorganisation mit dem Ziel, die gesellschaftliche Position der Ingenieure als Träger der wirtschaftlichen Entwicklung nachhaltig zu verbessern. Die berufsständische Selbstorganisation der Ingenieurkammer Sachsen besteht am 12. November 2003 10 Jahre.

Ein historischer Abriss

Juli 1990: Drei spätere Gründungsmitglieder entscheiden sich für eine selbstbestimmte Organisation und für die Chance der Ingenieure, fachliches Können mit unternehmerischem Risiko zu verbinden und eine selbständige Existenz aufzubauen.

November 1991: 1. Ingenieurkammertag in Chemnitz mit über 1.700 Teilnehmern

12. November 1993

Die vom Sächsischen Landtag bestätigte Rechtsgrundlage für die Berufsbezeichnung "Beratender Ingenieur" und für die Ingenieurkammer als berufsständische Selbstverwaltung tritt in Kraft.

Am 15.12.1994 wurde die 1. Vertreterversammlung gewählt, deren Wirken maßgeblich durch die Präsidentschaft von Prof. Erfurth geprägt wurde. Es galt, die Mitgliederorganisation und deren Verwaltung aufzubauen, Ausschüsse zu berufen und die Arbeit durch eine Satzung und Regularien abzusichern.

Ein entscheidendes Jahr war 1998. Per Staatsvertrag wird das Versorgungswerk zur Sicherung der nachberuflichen Zukunft begründet. Herzlichen Dank dazu an Bayern. Im Mai 1998 fand auf Initiative der Ingenieurkammer Sachsen der 1. Europäische Ingenieurkammertag in Dresden statt. Heute stehen hinter dem ECEC (Europäischer Rat der Ingenieurkammern Europas) 300.000 Ingenieure in ganz Europa.

Neben diesen "Highlights" war auch "Alltagsarbeit" zu leisten. Die Sachverständigenbestellung ist auf einem guten Weg. Wichtige Punkte sind die Unterstützung der Finanzsicherung in Sachsen und für Sachsen im Außenverhältnis sowie die Arbeit in Netzwerken und Konsortialmodellen, um auch kleineren Büros die Chance der Mitwirkung in großen Projekten zu geben. Stellvertretend für viele engagierte Gründungsmitglieder geht unser Dank an die Herren Dipl.-Ing. Steffen Oertelt, Dr. Karsten Vietor und Prof. Klaus-Peter Schulze.

Heute zählt unsere Kammer über 2.600 Mitglieder, davon 1.400 Beratende Ingenieure und wir wachsen weiter - in die-

sem Jahr um 150 Mitglieder. Die Mitgliedschaft beruht auf Freiwilligkeit, sie ist keine Voraussetzung zur Berufsausübung. Diesen Anspruch haben wir nie erhoben und wir wollen dies in Zukunft auch nicht tun. Die Ingenieurkammer und ihre Mitglieder haben sich zu einem kompetenten, verlässlichen Partner für Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung entwickelt. Sie versteht sich dabei als Plattform für das eigene Engagement und als Organisationsform zur Förderung der beruflichen Kerninteressen, d. h. der stetigen Entwicklung der eigenen technischen Kompetenz und der Hilfe zur unternehmerischen Existenz. Unsere Handlungsmaxime ist, der Entwicklung des Gemeinwohls zu dienen. Dazu gehören unsere Positionen zum Verbraucherschutz, unser Anspruch an die eigene Qualifikation und die Qualität unserer Arbeit. Wir verstehen die Ingenieurkammer als Dienstleister für unsere Mitglieder, aber auch als Dienstleister im Interesse unserer Mitglieder. Unsere Struktur und die Arbeitsgremien bilden diese Gedanken als Angebot ab. Drei Beispiele sollen deutlich machen, was unsere Ingenieure unter Nutzung dieser Strukturen erreicht haben.

Auf Initiative sächsischer Ingenieure wurden in Zusammenarbeit mit dem SMWA Handlungsempfehlungen zur pragmatischen Umsetzung der HOAI vereinbart. Konkrete Vorschläge zur Novellierung der HOAI, d. h. "weg vom Wertprinzip hin zum Leistungsprinzip", wurden gemeinsam mit den Ingenieurkammern Sachsen-Anhalt und Thüringen vorgestellt. Besonderer Dank gilt dem Ministerpräsident des Freistaates

Sachsen Prof. Georg Milbradt für seine frühzeitige Unterstützung unserer Position: HOAI ist weniger statt mehr Bürokratie.

Ingenieure für Olympia

Eine singuläre Idee wurde zur tragenden Initiative mit dem Ziel, Olympia 2012 für Deutschland nach Sachsen, nach Leipzig zu holen. Dafür haben 32 Ingenieurbüros unentgeltlich Planungsleistungen für 220.000 Euro in 8 Projekte eingebracht. Im Vordergrund steht der Gedanke der Nachhaltigkeit - die wirtschaftliche Nachnutzung von Sportstätten an andere Stelle.

Als Höhepunkt der 2. Bewerbungsphase bereiten wir mit der Bundesingenieurkammer und der Bundesarchitektenkammer ein Internationales Symposium "Olympische Sportstätten für Hochleistungs- und Handicap-Sport" vor. Wir wollen damit Architekten und Ingenieure aus aller Welt zu Botschaftern für Olympia in Deutschland gewinnen.

Augusthochwasser 2002

In weniger als vier Wochen haben mehr als 400 Ingenieure und Architekten die Schadenssumme an 29.000 Gebäuden ermittelt und damit die Grundlage für eine zügige Beantragung von Hilfs- und Fördergeldern geschaffen - zuverlässige Aussagen in einer extrem kurzen Zeit. Gemeinsam mit der Architektenkammer Sachsen haben wir ein System aufgebaut, eine Kombination aus strukturellem Denken, Organisationskompetenz, fachlichem Wissen und modernster Datenbanktechnik. Gott sei Dank wurden hier keine VOF-Verfahren vorge-schaltet und nicht nach Referenz - son-

dern nach Kompetenz gefragt. Dieses Prinzip sollte in Zukunft auch auf andere Projekte übertragen werden!

Diese Beispiele zeigen, welche Instrumente die Ingenieurkammer zur Verfügung stellt und was sie konkret leisten kann.

Visionen

Unser Ziel ist es, Sachsen und Deutschland zum Land der Ingenieure zu entwickeln und damit wieder Weltgeltung zu verschaffen. Zukunftsfähigkeit liegt im Wissensvorsprung. Die Wissensgesellschaft erfordert überdurchschnittliche Bildung und deren aktive Kommunikation. Die derzeitige Entwicklung mahnt uns zum Handeln. Wir wollen technische Allianzen, Allianzen zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik dagegensetzen.

Exportförderung

Eine Idee führt zur Entwicklung und zu einem Produkt. Oder: Es gibt eine Aufgabe, einen Lösungsweg, eine Lösung. Diese Lösungen gibt es immer weniger in Sachsen, wir müssen sie aber weltweit anbieten. Dafür müssen wir uns fit machen - durch besondere Kompetenz. In Osteuropa steht ein Strukturwandel an. Die Reorganisation der Wirtschaft bedeutet auch eine Reorganisation der Verwaltung und Infrastruktur. Unsere Erfahrungen, gesammelt in den letzten 13 Jahren, zeigen, was wichtig ist: ein ganzheitlicher Beratungsansatz, optimierte, bezahlbare technische Lösungen einschließlich Finanzierung und Betreuung, d.h. Technik, Finanzierung und Betrieb als geschlossenes System zu verstehen. Machbarkeitsstudien sind

wichtiges technisches und organisatorisches Know-how. Die Rolle dieser "Erst"-Beratung wird oft unterschätzt. Ausländische Investoren bringen dies als "Gratis-Vorausleistungen".

Lösung

Gemeinsam mit der SAB arbeitet die Ingenieurkammer daran, einen refinanzierbaren Trust Fund einzurichten, der sächsischen Ingenieurbüros zur Unterstützung von Auslandsaktivitäten dienen wird. Durch Kooperationsverträge mit Partnerkammern schaffen wir eine weitere Basis. Damit möchten wir den Schritt von "Engineers in Dialogue" zu "Engineers in Cooperation" vollziehen. Es ist notwendig, dass sich Ingenieure in Ingenieurpools engagieren, um Wettbewerbsfähigkeit zu erlangen. Dies müssen sie selbst tun. Die Kammer kann ihnen hierbei die Plattform bieten.

Fazit

1. Zukunft durch Technik
Die Anforderungen werden steigen. Für Ingenieure ist es eine selbstverständliche Herausforderung - für "Bauherren" die Bitte nach der Chance.

Unsere gemeinsame Zukunft heißt "Kompetenz vor Referenz".

2. Märkte wechseln

Es gilt, diese Kompetenz gemeinsam international zu verwerten. Damit fördern wir unsere gemeinsame Zukunft.

3. Die Ingenieurkammer ist Ihre Plattform. Definieren wir unsere Zukunftsthemen gemeinsam - wer, wenn nicht wir?

Die stabile Entwicklung eines sozio-ökonomischen Systems basiert auf dessen technischer Leistungsfähigkeit.

Sachsen . Land der Ingenieure - aus der Rede von Ministerpräsident Prof. Dr. Milbradt

Vor und mit Ingenieuren zu sprechen, bedeutet für mich quasi ein Heimspiel: Am sächsischen Kabinetttisch sind die Hälfte der Mitglieder Ingenieure. Die Regierungsarbeit ist neben politischem also auch von hohem technischem Sachverstand geprägt. Und im Sächsischen Landtag sind rund 30% der Parlamentarier ebenfalls "vom Fach".

"Sachsen . Land der Ingenieure" - für die Vergangenheit ist das zweifellos richtig. Aber gilt das auch für heute? Vor allem: Was müssen wir tun, damit Sachsen auch in Zukunft ein Land der Ingenieure bleibt? Sächsische Ingenieure haben den Aufbau Ost entscheidend mitgestaltet. Unsere neuen Autobahnen, die sanierten Innenstädte, Großprojekte wie der Leipziger Flughafen aber auch die vielen Infrastrukturprojekte in den Gemeinden sind Beispiele für die Leistungen sächsischer Ingenieure.

Wenn wir uns die Situation des Ingenieurwesens in Deutschland betrachten, ist das Bild zwiespältig: Auf der einen Seite gibt es 60.000 arbeitslose Ingenieure, auf der anderen Seite fehlen uns allein in Sachsen rund 1.000 Ingenieure. Hier kündigt sich eine Entwicklung an, die sich in den nächsten Jahren noch verschärfen wird - der Wettbewerb um qualifizierten Nachwuchs. Wahrscheinlich werden uns in Zukunft jährlich 20.000 Absolventen ingenieurwissenschaftlicher Studiengänge fehlen. Das liegt einerseits am demographischen Wandel, der uns heute schon in den Schulen Sorge macht. Auf der anderen Seite macht sich aber auch ein gewisser "Schweinezyklus" bemerkbar: Angesichts des massiven Arbeitsplatzabbaus, der gerade auch Ingenieure in der Baubranche betrifft, zieht es weniger Schulabgänger in diese Richtung. Es ist absehbar, dass sich diese "Delle" in den

nächsten Jahren zu einem echten Ingenieurmangel auswächst. Diesem Trend müssen wir entgegenwirken. Ich unterstütze deshalb die Initiative der Sächsischen Ingenieurkammer, bereits in der Schule frühzeitig technische Bildung zu vermitteln und das Interesse an einer Ingenieurausbildung zu wecken. Mit der Initiative "Sachsen . Land der Ingenieure" haben Sie ein vielversprechendes Konzept entwickelt, um mehr junge Menschen von den Vorzügen einer technisch - wissenschaftlichen Ausbildung zu überzeugen.

Andererseits wird dies angesichts dramatisch zurückgehender Schülerzahlen in den nächsten zwanzig Jahren nicht ausreichen. Es wird noch mehr als bisher darauf ankommen, auf die Erfahrung der Älteren zu bauen. Der schnelle Wandel des Berufsbildes erfordert aber auch die Bereitschaft und die Gelegenheit zu ständiger Weiterbildung. Das heißt aber auch: In einer alternden Gesellschaft werden auch ältere Menschen Träger des Innovationsprozesses sein müssen. Der Ingenieurkammer Sachsen möchte ich für die Unterstützung durch den Ingenieurpool bei der Erfassung der Hochwasserschäden im vergangenen Jahr danken. Ohne Ihre Hilfe wäre es nicht möglich gewesen, die Schäden so schnell und gründlich zu erfassen und die Schadenssummen zu benennen. Sie haben uns damit erheblich geholfen, gegenüber dem Bund und den anderen Ländern unseren Bedarf zu beziffern und ausreichend Hilfsmittel zu erhalten. Was müssen wir tun, um die ostdeutsche Wirtschaft auf einen Wachstumspfad zu bringen? Von schuldenfinanzierten staatlichen Konjunkturprogrammen, wie es von manchen Seiten gefordert wird, halte ich nichts. Ingenieurtechnik konnte sich in Zeiten der industriellen Re-

volution - gerade auch in Sachsen - vor allem deshalb entwickeln, weil das Korsett an Reglementierungen außerordentlich lose geschnürt war. Heute nimmt es die Luft zum Atmen. Eigeninitiative wird gelähmt bis zur Erstarrung. Innovationskraft braucht aber Freiheit, damit Ideen geboren werden können. Fast 14 Jahre nach dem Fall der Mauer ist eines sehr deutlich geworden: Der übernommene Rechtsrahmen wird den heutigen Verhältnissen nicht gerecht. Diese Bewertung wird umgekehrt durch die positiven Erfahrungen mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz bestätigt. In diesem einen Fall wurde auf die angewachsene Regelungsvielfalt einer gesättigten Gesellschaft für den Osten bewußt verzichtet. Das Ergebnis spricht für sich: Der neue Flughafen München hat 25 Jahre gebraucht. In Leipzig sind nach 4 Jahren die ersten Flugzeuge gestartet.

Ich bin gerne bereit für Sachsen die notwendigen Entscheidungen zu treffen, wenn wir die Kompetenzen auf wichtigen Feldern vom Bund übertragen bekommen. Auf unterschiedliche Sachverhalte in den Ländern können wir nicht die selben Mittel anwenden. Deshalb müssen wir den Ländern wieder die Kompetenzen einräumen, die ihnen das Grundgesetz anfänglich einmal eingeräumt hat.

In diesem Spannungsfeld müssen auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausübung der privaten Ingenieur-tätigkeit auf den Prüfstand. Allerdings darf dies nicht dazu führen, dass dabei "das Kind mit dem Bade ausgeschüttet" wird, wie das mit der HOAI beinahe passiert wäre. Natürlich gibt es unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten gute

Gründe für staatlich sanktionierte Preisverordnungen. Aber die HOAI hat seit ihrem Bestehen unter Beweis gestellt, dass sie zwischen Bauherrn und Planern für Transparenz, Planungssicherheit und Zuverlässigkeit sorgt. Es wird also darum gehen, die HOAI den neuen Erfordernissen anzupassen, um überflüssige Bürokratie abzubauen.

Erlauben Sie mir noch eine Anmerkung zum Thema "Ausbau der Infrastruktur in Mitteldeutschland." Allein schon der Begriff ist aus meiner Sicht überholt. Wir stehen kurz vor dem Beitritt unserer osteuropäischen Nachbarn zur EU. Deshalb müssen wir eigentlich vom "Ausbau der Infrastruktur in Mitteleuropa" sprechen. Der Ausbau der Infrastruktur in Mitteldeutschland war unser Thema, als es in den vergangenen Jahren um die Vollendung der deutschen Einheit ging. Der Nachholbedarf in diesem Bereich wird uns auch weiterhin beschäftigen. Die große Aufgabe für die Zukunft lautet aber, zu unseren Nachbarn hin grenzüberschreitend die notwendigen Verkehrswege zu schaffen.

So wie uns das Programm Deutsche Einheit dabei geholfen hat, schnell die notwendigen Verkehrswege zwischen Ost- und Westdeutschland zu schaffen, damit die Wirtschaft in Schwung kommt - so brauchen wir auch ein "Sonderprogramm Europäische Einheit". Wir müssen unseren Horizont erweitern und die Chancen erkennen, die in der Osterweiterung liegen. Wir sollten uns auf diese neuen Chancen optimistisch einstellen, wir sollten Mut in die eigenen Kraft haben, dann werden wir diese Herausforderungen meistern. Das ist die beste Methode, damit auch in Zukunft Sachsen ein Land der Ingenieure bleibt.

Ausbau der Infrastruktur in Mitteldeutschland - Vortrag der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Iris Gleicke, MdB

In Auszügen vorgetragen von
Ministerialdirigent Dieter Stolle

"Aufbau Ost und Ausbau West" - dieser Grundsatz ist das Leitbild unserer Politik. Mit dem konsequenten Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern verbessern wir die Lebensqualität und sorgen dafür, dass die Voraussetzungen für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung weiter verbessert werden. Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 wird der vorrangige Auf- und Ausbau der Bundesverkehrswege in Ostdeutschland fortgeführt. 35 Prozent des Bauvolumens der Projekte des Vordringlichen Bedarfs entfallen auf die neuen Länder! Schwerpunkte sind die Fertigstellung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Schwerpunkte sind Netzergänzungen, wie die Verlängerung der A 14 von Magdeburg nach Schwerin und die A 72 von Chemnitz nach Leipzig.

Dieser Vorrang bestätigt sich beim Ausbau der Straßeninfrastruktur insgesamt. Nach der Realisierung der Straßenbauprojekte im Rahmen der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" (VDE) werden einige neue Großvorhaben und insbesondere der Nachholbedarf beim Bau von Ortsumgehungen die Schwerpunkte der Investitionstätigkeit sein. Bei den Ortsumgehungen wird der Vorrang für Ostdeutschland besonders deutlich: Von den insgesamt über 700 geplanten Ortsumgehungen werden bis 2015 mehr als 300 in den neuen Ländern realisiert, damit werden Städte und Gemeinden entlastet. Zwischen 1991 und 2002 erhielt der Freistaat Sachsen aus

dem Bundesfernstraßenhaushalt Mittel in Höhe von rund 5 Mrd. Euro.

Damit konnten ausnahmslos alle Bauvorhaben des Bedarfsplanes, für die seitens des Freistaates Sachsen das Baurecht geschaffen wurde, aus dem Bundeshaushalt finanziert werden. Der Freistaat Sachsen hat in den zurückliegenden Jahren für den 6-streifigen Ausbau der A 4 zwischen Chemnitz und Dresden sowie für die Grunderneuerung bzw. den Neubau zwischen Dresden und Görlitz eine weit über dem Durchschnitt liegende Finanzierungsquote gegenüber den ebenfalls von VDE-Projekten profitierenden Bundesländern erhalten. Darüber hinaus ist der 2-bahnige Ausbau der A 72, Hof - Zwickau - Chemnitz, der hauptsächlich dem Freistaat Sachsen zugute kommt, vorrangig finanziert und fertig gestellt worden. Insgesamt erhielt der Freistaat seit 1992 etwa 270 Mio. Euro an zusätzlichen Finanzmitteln und liegt mit seinen Mittelzuweisungen für den Bundesfernstraßenbau in den 90er Jahren im Verhältnis zu den anderen neuen Bundesländern einsam an der Spitze.

Dadurch konnte im Freistaat Sachsen schon frühzeitig (und vor allen anderen neuen Bundesländern) die Verkehrsinfrastruktur erheblich verbessert werden. Im Bundesfernstraßenhaushalt für das Jahr 2003 sind Mittel in Höhe von insgesamt rund 5,5 Mrd. Euro enthalten. Hiervon entfällt auf den Freistaat Sachsen ein Haushaltsvolumen von rund 392 Mio. Euro. Davon beträgt der Anteil für Neubau- und Ausbaumaßnahmen 265 Mio. EUR.

Die Bundesregierung hat am 26. Mai

1999 die Aufstellung des Bundesprogramms "Verkehrsinfrastruktur" beschlossen. Das Programm ist mit 1,53 Mrd. Euro aus Strukturfonds der EU (EFRE) ausgestattet und soll zur Unterstützung der regionalen Entwicklung und Wirtschaftsförderung in den neuen Bundesländern durch den beschleunigten Ausbau von ausgewählten Verkehrsinfrastrukturvorhaben beitragen. Aufgrund ihrer hohen verkehrspolitischen Bedeutung wird die A 17 mit 277 Mio. Euro gefördert. Sie ist damit bundesweit das Straßenbauvorhaben mit dem höchsten Förderbetrag.

Der 2. Bauabschnitt der A 38 (Südmumfahrung Leipzig) wurde mit einem Investitionsvolumen von rund 114,6 Mio. Euro als einzige Maßnahme in den neuen Bundesländern in das Anti-Stau-Programm aufgenommen. Die A 17 und die A 38 werden darüber hinaus über eine Zusatzfinanzierung mit 120 Mio. Euro gefördert. Aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) 2001 bis 2003 konnten im Freistaat Sachsen in den Jahren 2001 bis 2003 insgesamt 76,7 Mio. Euro eingeplant werden.

Ein besonderer Anspruch an die Verkehrsinfrastruktur besteht zweifellos in Leipzig mit der Ausrichtung der Fußballweltmeisterschaft 2006 und der Olympiabewerbung für die Spiele 2012. In den vergangenen Jahren ist bereits eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur bei der Schiene und im Bundesfernstraßennetz geschaffen worden. Mit dem Bundesverkehrswegeplan haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, den Ausbau und Neubau bedarfsgerecht fortzuführen. So wird zum Beispiel um Leipzig der Autobahnring geschlossen und die

Fahrzeiten der DB AG zwischen Berlin - Leipzig und Leipzig - Dresden werden auf ca. 60 Minuten verkürzt. Mit diesen und weiteren Vorhaben dürfte Leipzig - jedenfalls auf diesem Gebiet - in der Lage sein, mit den namhaften Konkurrenten in der Bewerbung um die Spiele Schritt zu halten.

Auch bei der Schiene wird die Infrastruktur konsequent verbessert. Mit Blick auf den Mitteldeutschen Raum sind im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 eine Vielzahl von Vorhaben im Vordringlichen Bedarf enthalten. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die folgenden Projekte: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.3 Berlin - Halle/Leipzig; VDE Nr. 8.2, Erfurt - Leipzig/Halle; VDE Nr. 9, Leipzig - Dresden; Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg - Leipzig/Dresden (so genannte Franken-Sachsen-Magistrale); ABS Paderborn - Chemnitz (so genannte Mittel-Deutschland-Verbindung); Eisenbahnknoten Leipzig/Halle und Dresden. Weiter ist hier der City-Tunnel Leipzig zu nennen - dieses (außerhalb des BVWP zu realisierende) Projekt wird den Nahverkehr im Raum Halle/Leipzig wesentlich verbessern.

Der City-Tunnel wird aus Mitteln des Bundes einschließlich EFRE-Bundesprogramm, des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Freistaates Sachsen sowie der Stadt Leipzig finanziert. Hinzu kommen noch Nahverkehrsprojekte, wie der Ausbau der Strecke Leipzig - Chemnitz und die S-Bahn Halle - Leipzig.

Mit der Bereitstellung der erforderlichen Bundesmittel wird die Schieneninfrastruktur in den nächsten Jahren einen Stand erreichen, der der wirt-

schaftlichen Entwicklung dieser Region Rechnung trägt. Eine wichtige Rolle spielt die EU-Osterweiterung: In den Grenzregionen zu Polen und Tschechien wird für den Güterverkehr bis 2015 ein Verkehrswachstum von bis zu 300 Prozent prognostiziert. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) trägt dieser Entwicklung Rechnung, indem die hierfür notwendigen Schienen- und Bundesfernstraßenprojekte im Vordringlichen Bedarf berücksichtigt sind.

Das Kernstück der aktuellen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ist der Ausbau der Wasserstraßenverbindung von Hannover über Magdeburg nach Berlin, als Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Schrittweise geht der rund 2,3 Milliarden Euro umfassende Ausbau von West nach Ost voran. Das wohl imposanteste und ingenieurtechnisch anspruchvollste Bauwerk - das Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg mit der Kanalbrücke über die Elbe und den Schleusen Rothensee und Hohenwarthe - wurde am 10. Oktober dieses Jahres dem Verkehr übergeben.

Für alle diese gewaltigen Verkehrsbauleistungen tragen Ingenieure maßgeblich Verantwortung.

Ihrem technischen Können, Ihrer Kreativität und Ihrer ästhetischen Anspruch verdanken wir eine leistungsfähige Infrastruktur, die zu einem Markenzeichen Ostdeutschlands geworden ist.

Stadtumbau in Sachsen mit Fokus auf Leipzig 2012

Im Zuge der Fortschreibung integrierter Stadtentwicklungskonzepte durch die Kommunen wird einer Förderung des Gebäudebestandes der Vorrang gegenüber dem Neubau gegeben; integrierte Stadtentwicklungskonzepte sind dahingehend zu qualifizieren, wo konkret aufgewertet und wo konkret rückgebaut wird. Die Kommunen müssen dabei mehr Eigenverantwortung und Kompetenz erhalten, um Fördermittel für den Stadtumbau gezielt einsetzen zu können. Zu kleinteilige "Fördertöpfe" müssen vermieden werden. Verantwortungsbewusster Stadtumbau heißt flächenhaftes Umgestalten, d. h. man darf nicht nur die wohnungswirtschaftliche punktuelle Verwertung im Blick haben, sondern man muss mit Weitsicht und planerischem Geschick Stadtquartiere entwickeln, die künftig marktfähig bleiben.

"Olympia" darf in Leipzig nicht überdimensioniert werden, d. h. olympisch geprägte Vorhaben müssen behutsam und ausgewogen in die weiteren Stadtentwicklungsziele unter Beachtung der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit für die Stadt und die Bevölkerungsentwicklung integriert werden. Das Leipziger Olympiakonzept in seiner Kompaktheit und Fokussierung in die Stadt ist gegenüber den Mitbewerbestädten einmalig und insoweit erscheint es chancenreich, da es die Vorgaben von NOK und IOC optimal umsetzt.

Gute Beispiele hierfür sind die Integration historischer Sportstätten sowie das Beherbergungskonzept (42.000 Betten) über die "Verwertung" von Wohnungsleerstand. Neben der Konzentration von Stadtentwicklungsmaßnahmen in Leip-

zig unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des Olympia-Bewerbungskonzeptes gewinnt die Entwicklung des "Sachsen-Dreiecks", d. h. die Region Chemnitz-Leipzig-Dresden besondere Bedeutung.

Sachsen muss diese Region als Chance erkennen, diese als "Drehscheibe" Europas im Zuge der EU-Osterweiterung zu entwickeln. Das bedeutet, dass die Infrastruktur jetzt zu verbessern ist, um die "Brückenfunktion" der Region nach Osteuropa von Anfang an zu sichern. Sich entwickelnde "Europäische Regionen" verlangen ein Umdenken auch bei uns. Die Diskussion zum Landesentwicklungsplan sollte kein "Tauziehen" um einzelne Orte sein, sondern zu einer Symbiose des Umfeldes führen. Die Region Chemnitz-Leipzig-Dresden besitzt hierbei eine Metropol-Funktion für Sachsen.

Präventiver Hochwasserschutz in Mitteldeutschland

Das außergewöhnliche Hochwasser im August 2002 hat sich nachhaltig nicht nur in das Bewusstsein der betroffenen Bevölkerung eingepreßt. Dies zeigte das gut besuchte Expertenpodium 2.

Herr Dr. Socher informierte über den aktuellen Stand der Entwicklung von Hochwasserschutzkonzepten für Flüsse und Vorfluter im Freistaat Sachsen. Er verwies auf die breite Komplexität dieser Aufgabe, die außerordentliche Anforderungen an alle Beteiligten stellt.

Konflikte zwischen "Straße", "Brücke" und Hochwasserschutzmaßnahmen müssen dauerhaft gelöst werden. Ohne die Fachkompetenz der in Sachsen ansässigen Beratenden Wasserbauingenieure wären diese Aufgaben nicht zu

lösen. Unterstützung soll das inzwischen gegründete Landeshochwasserszentrum geben. Neben den präventiven Hochwasserschutzmaßnahmen, für die der Freistaat Sachsen verantwortlich zeichnet, unterstrich Herr Dr. Socher die individuelle Hochwasservorsorge, die jeder Grundstückseigentümer in gefährdeten Bereichen selbst leisten muss. Konkret nannte er die technische Gebäudeausrüstung. Hierzu sind Architekten und Ingenieure als Berater der Grundstückseigentümer gefragt.

Herr Prof. Horlacher berichtete über wissenschaftliche Untersuchungen, die sein Institut für Wasserbau und technische Hydromechanik in die Erstellung von Hochwasserschutzkonzepten eingebracht hat. In Zusammenarbeit mit sächsischen Planungsbüros ist er u. a. durch die mathematische Modellierung der Abflüsse in Elbe und Mulde an der Bearbeitung der Hochwasserschutzkonzepte beteiligt. Er unterstrich: Im Hochwasserschutz sind Einzellösungen wenig sinnvoll, nur geschlossene Maßnahmen bringen den notwendigen Effekt. Herr Glasebach von der LTV gab einen Überblick über die konzeptionelle Arbeit im Einzugsgebiet der sächsischen Flüsse im Osterzgebirge. Er erläuterte die Funktion bestehender Hochwasserrückhaltebecken und geplante Anlagen. Sein Fazit: Im Katastrophenfall sind zuerst Planer und Fachpersonal mit regionalen Kenntnissen gefragt!

Konkrete, praktische Erfahrungen stellte Herr Miklaw in den Mittelpunkt seines Vortrages. Fachkompetent und anschaulich informierte er über geleistete Arbeit und die daraus abgeleiteten Erfahrungen, die er in 9 Thesen zusammengefasst vorstellte. Deutlich wurde dabei

das Spannungsfeld zwischen den hohen Erwartungen aus der Politik und der Bevölkerung, aus der Notwendigkeit einer fachtechnisch korrekten Arbeit und den gesetzlichen Rahmenbedingungen:

Das Hochwasser hat nicht nur an Privateigentum und Infrastruktur Spuren hinterlassen.

Herr Hübner lies dazu Zahlen sprechen. An 240 öffentlichen Gebäuden des Freistaates Sachsen entstand ein Schaden von 138 Mill. Euro. Die Sanierung der Semperoper kostete 28 Mill. Euro. Insgesamt wurden im Freistaat Sachsen bisher ca. 700 Mill. Euro Sanierungsleistungen erbracht. Konzepte zum Schutz der Dresdner Kunstschatze sehen u. a. die Räumung der wertvollsten Sammlungen während der Vorwarnzeiten und den Einsatz mobiler Wände zur Verstärkung des Objektschutzes vor. Für den Abschluss der wichtigsten Maßnahmen werden noch weitere 12 bis 15 Monate benötigt.

"Zwischen Baum und Borke" könnte der Bericht von OBM Schlosser überschrieben werden, der die hohe Verantwortung der Kommunen für ihre Bürger, aber auch die Grenzen der Verteidigbarkeit am Beispiel der Erfahrungen in Flöha thematisierte. Im August 2002 standen in der 13.000 Einwohner zählenden Stadt 310 ha, das sind 80 Prozent der Fläche, ca. 1,50 m unter Wasser. Zu beklagen waren Schäden in Höhe von 104 Mill. Euro. Flöha hat reagiert, gründete mit Bürgerbeteiligung einen Hochwasserbeirat und kaufte ca. 35 ha für Hochwasserschutzmaßnahmen.

In der Diskussion wurden auch die Fragen von "Nichtfachleuten" kompetent beantwortet, z. B. zur Funktion von

Trinkwassertalsperren im Hochwasserfall und von Hochwasserrückhaltebecken unter Berücksichtigung des Einzugsgebietes und der möglichen Stauraumgestaltung. Deutlich wurde, dass zur Aufklärung der Bevölkerung und zum Verständnis für die komplexen Sachverhalte im Wasserbau eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit notwendig ist. Auch dazu stehen sächsische Ingenieure mit Fachkompetenz bereit.

Fit in drei Etappen 2004 - 2006 - 2012 Die Infrastruktur Mitteldeutschlands

In seiner Einleitung erinnerte Rolf Rau an die neue Qualität der über Jahrhunderte hinweg entstandenen Verkehrswege. Erst im vergangenen Jahrhundert vollzog sich die Lösung der Kommunikationsnetze von den Verkehrsnetzen. Ein hohes Bedürfnis besteht in der intelligenten Verknüpfung. An deren Gestaltung, Entwicklung und Umsetzung mitzuwirken ist besonders für uns Ingenieure ein spannendes Wirkungsfeld. Herr Wagner, Vizepräsident des Regierungspräsidiums Leipzig, konnte dann bestätigen, dass mit 84 planfestgestellten Projekten für den unmittelbaren Zeitraum die Schularbeiten für 2004 seitens seiner Behörde gemacht sind. Herr MDirig. Stolle, BMVBW bestätigte trotz schmaler Bundeskassen die Ziele der Fertigstellung der A 38 2005, A 72 funktionsfähig bis zur Fußball WM 2006 und ebenfalls bis dahin die A 17. Offen blieb die A 16. Hier sind sich die Anwesenden jedoch einig, dass dieser Raum noch bis 2012 erschlossen werden muss.

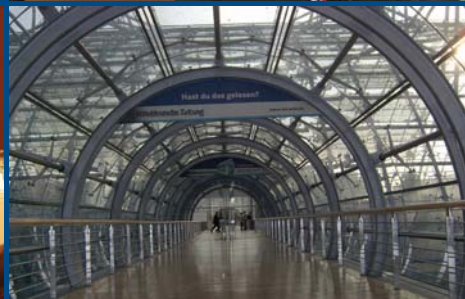
Dies gilt es vom Bund zu leisten. "Die Sachsenmagistrale wird leider erst 2008 fertig. Trotz mancher Kritik muss die Eisenbahn unternehmerisch denken und rentabel fahren", meinte Herr Rothe für

die DB AG, "aber der Citytunnel ist in trockenen Tüchern".

Frau Einsle, MdL und Vorsitzende des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr, machte deutlich, dass der Freistaat große Anstrengungen unternommen hat, um die Verkehrsinfrastruktur in Sachsen voran zu bringen. Mit 51 Mill. Euro wird der Bund beim Bau der A72 unterstützt. Für 750 Mill. Euro sind baureife Projekte vorbereitet. Nicht zu vergessen: ca. 300 Mill. Euro sind für Maßnahmen, vorgesehen, um Olympia-Verkehrswege flott zu bekommen.

Herr Exner sprach vielen Fachkollegen aus dem Herzen, als er trotz Unterstützung für die strategisch wichtigen vorweg genannten Schritte die Finanznot der Kommunen und damit die existenzbedrohliche Auftragslage der Büros ansprach. Die eigene Suche nach Nischen wurde ebenso konstruktiv angesprochen, wie die Sorge bei der Vergabe von Planungsleistungen, wo Referenz immer noch vor Kompetenz gefragt ist. Der Vizepräsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau, der ltd. Baudirektor Gärtner, selbst Jahre in Dresden tätig, teilte die Sorgen seiner sächsischen Kollegen und lobte trotz knapper Kassen die deutlichen Fortschritte im Verkehrsbau in Sachsen.

"Mein Resümee", so Rolf Rau zusammenfassend, "die großen Visionen waren nicht zu erkennen, das Tagesgeschäft bleibt steinig, jedoch ist bei einer besseren Finanzausstattung der Bedarf an Verkehrswegen erheblich. Neue Räume sind intelligent, gegebenenfalls alternativ zu erschließen, Umgehungsstraßen fehlen in Größenordnungen, im Stadtumbau, im Verkehrswegebau, im Hochwasserschutz gibt es viel zu bedenken. **Ingenieure sind auch in Zukunft mit ihren Leistungen stark gefragt**".



INGENIEURKAMMER SACHSEN
Postfach 500253, 01032 Dresden

Kleine Brüdergasse 5
01067 Dresden

Tel.: 03 51 / 4 38 33 60
Fax: 03 51 / 4 38 33 80

e-mail: post@ing-sn.de
<http://www.ing-sn.de>