

## Wirtschaftsraum Donau

---

Ansprechpartner  
**Thomas Dextl**

OWWC OstWestWirtschaftsClub Bayern e.V.  
Ressortleitung "Wirtschaftsraum Donau"  
Thomas Dextl  
Tel. +49 991-29 799 174  
Email t@dextl.eu

### News

- OWWC Konferenz in Bratislava
- Donauraum muss als gemeinsamer europäischer Wirtschaftsraum gestärkt werden
- Donauraum muss als gemeinsamer europäischer Wirtschaftsraum gestärkt werden
- OWWC fordert Donauausbau in Bayern
- Vorstandssitzung am 19. September 2011
- Votum für Stuttgart 21 auch Impuls für weitere europäische Infrastrukturprojekte
- Neue Verfassung für Ungarn
- Donauausbau, Donaustrategie und Transeuropäische Verkehrsprojekte: Warum Deutschland und Bayern davon profitieren
- Donauausbau nutzt Umwelt und Wirtschaft
- OWWC für Entideologisierung der Debatte um den Donauausbau
- Donau bleibt wichtige Wachstumsregion – OWWC unterstützt Logistikprojekt an der Hochschule Deggendorf
- Emilia Müller: Donauausbau nach Variante C vom Tisch
- Menschen in der Ukraine halten die EU-Fahne hoch
- Kooperation mit EU in Schwarzmeerregion nützt den Menschen in Russland und Georgien
- OWWC unterstützt Studienprojekt zum Donauraum
- Der OWWC für Schutz der Außengrenzen, gegen Zäune und Kontrollen an den Bayerischen Grenzen

## OWWC Konferenz in Bratislava

---

**Deutliche Zunahme des Güterverkehrs erwartet. Die ruhende Reserve zur Entlastung ist die Wasserstraße Donau.**

Das deutsche Bundesverkehrsministerium prognostiziert bis 2025 eine Zunahme des Güterverkehrs um 70 %. Eine ruhende Reserve zur Entlastung ist die Wasserstraße Donau. Die wiederholt vorgebrachte Forderung nach flussangepassten Binnenschiffen ist gemäß einer Studie realitätsfern. Ein vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenes Gutachten zum Thema „Technische und wirtschaftliche Konzepte für flussangepasste Binnenschiffe“ belegt eindeutig, dass der Einsatz der innovativen Schiffstypen, insbesondere des „flachgehenden“ Binnenschiffes, wirtschaftlich nicht vertretbar ist, weil sie nicht einmal die Kosten decken.

Deshalb ist eine Ertüchtigung der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, unter Wahrung der ökologischen Belange, Voraussetzung für eine verlässliche Frachtschifffahrt und eine unverzichtbare Zukunftsaufgabe.

## Donauraum muss als gemeinsamer europäischer Wirtschaftsraum gestärkt werden

---

### OWWC fordert Donauausbau in Bayern

„Der Donauraum muss stärker als gemeinsamer europäischer Wirtschaftsraum aufgefasst werden“, erklärte der Präsident des OWWC-OstWestWirtschaftsClub Bayerns, Staatsminister a.D. Eberhard Sinner, MdL nach einem Gespräch mit den Vertretern des konsularischen Corps der Donauländer in München. „Im Donauraum leben über 150 Mio. Menschen. Das zeigt welche Bedeutung diese Region hat“, so Sinner weiter. Die Region habe eine jahrhundertalte gemeinsame Geschichte und Vernetzung.

Es gehe dabei auch die Donau als Wasserstraße stärker in den Mittelpunkt zu stellen. Hier sei der Rhein das Vorbild. Der Rhein war früher eine Trennlinie zwischen den „Erbfeinden“ Deutschland und Frankreich und sei heute europäische Wasserstraße, die verbinde. Seit der Osterweiterung der EU nehme der Ost-West-Verkehr kontinuierlich zu. Weder Schiene noch Straße seien in der Lage den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, ohne dass enorme Investitionen notwendig seien. „Wenn wir es mit dem Klimaschutz ernst meinen, müssen wir einen Teil des Ost-West-Verkehrs auf die Donau verlagern“, so Sinner. Die Donau mit der Anbindung an den Rhein-Main-Donau-Kanal sein eine ideale Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer mitten durch den Kontinent. Ausgerechnet in Bayern befindet sich aber ein Engpass, der die gesamte Verbindung oft über Wochen unterbreche.

„Der OWWC spricht sich daher für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen aus“, so der frühere Leiter der Bayer. Staatskanzlei. Man dürfe da nicht nur die lokalen Interessen im Auge haben, sondern müsse das als gesamteuropäische Angelegenheit betrachten. Die vorgeschlagene Variante C/C.280 mit einem Schleusenkanal biete einen echten Ausgleich von ökonomischen und ökologischen Interessen. „Im Anbetracht der begonnenen Energiewende müssen wir auch alle Möglichkeiten bei der Nutzung von Wasserkraft einbeziehen“, so Sinner weiter.

Der OWWC werde in Zusammenarbeit mit den Konsulaten der Donauländer im kommenden Jahr eine Donaukonferenz mit Teilnehmern aus allen Anrainerländern durchführen. Im Vorfeld wird es noch ein Gespräch mit dem früheren EU-Kommissar und Beauftragter der EU-Kommission für die „Magistrale für Europa“, der Strecke Paris-Budapest/Bratislava, sowie ungarischen Außenminister Péter Balázs durchführen.



## OWWC fordert Donauausbau in Bayern

**„Der Donauroum muss stärker als gemeinsamer europäischer Wirtschaftsraum aufgefasst werden“, erklärte der Präsident des OWWC-OstWestWirtschaftsClub Bayerns, Staatsminister a.D. Eberhard Sinner, MdL nach einem Gespräch mit den Vertretern des konsularischen Corps der Donauländer in München.**

„Im Donauroum leben über 150 Mio. Menschen. Das zeigt welche Bedeutung diese Region hat“, so Sinner weiter. Die Region habe eine jahrhundertalte gemeinsame Geschichte und Vernetzung. Es gelte dabei auch die Donau als Wasserstraße stärker in den Mittelpunkt zu stellen. Hier sei der Rhein das Vorbild. Der Rhein war früher eine Trennlinie zwischen den „Erbfeinden“ Deutschland und Frankreich und sei heute europäische Wasserstraße, die verbinde. Seit der Osterweiterung der EU nehme der Ost-West-Verkehr kontinuierlich zu. Weder Schiene noch Straße seien in der Lage den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, ohne dass enorme Investitionen notwendig seien. „Wenn wir es mit dem Klimaschutz ernst meinen, müssen wir einen Teil des Ost-West-Verkehrs auf die Donau verlagern“, so Sinner. Die Donau mit der Anbindung an den Rhein-Main-Donau-Kanal sein eine ideale Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer mitten durch den Kontinent. Ausgerechnet in

Bayern befindet sich aber ein Engpass, der die gesamte Verbindung oft über Wochen unterbreche.

„Der OWWC spricht sich daher für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen aus“, so der frühere Leiter der Bayer. Staatskanzlei. Man dürfe da nicht nur die lokalen Interessen im Auge haben, sondern müsse das als gesamteuropäische Angelegenheit betrachten. Die vorgeschlagene Variante C/C.280 mit einem Schleusenkanal biete einen echten Ausgleich von ökonomischen und ökologischen Interessen. „Im Anbetracht der begonnenen Energiewende müssen wir auch alle Möglichkeiten bei der Nutzung von Wasserkraft einbeziehen“, so Sinner weiter.

Der OWWC werde in Zusammenarbeit mit den Konsulaten der Donauländer im kommenden Jahr eine Donaukonferenz mit Teilnehmern aus allen Anrainerländern durchführen. Im Vorfeld wird er noch ein Gespräch mit dem früheren EU-Kommissar und ungarischen Außenminister, jetzt Beauftragter der EU-Kommission für die "Magistrale für Europa", der Strecke Paris-Budapest/Bratislava, Péter Balács durchführen.

## Votum für Stuttgart 21 auch Impuls für weitere europäische Infrastrukturprojekte

---

### **OWWC Präsident Sinner für Donaubaubau in Niederbayern**

Einen positiven Impuls für weitere wichtige europäische Infrastrukturprojekte erhofft sich der Präsident der OstWestWirtschaftsClub Bayern e.V. (OWWC), Staatsminister a.D. Eberhard Sinner, MdL, nach der Volksabstimmung zu Stuttgart 21. Der Ost-West-Verehr werde in den nächsten Jahren weiter wachsen. „Wir müssen die lange voneinander getrennten Teile Europas auch verkehrstechnisch wieder zusammenführen“, so Sinner. Die Abstimmung zeige auch, dass die Bevölkerung die Notwendigkeit wichtiger Infrastrukturprojekte begrüße.

In Bayern betreffe dies v.a. die Bahnstrecken München-Wien-Bratislava und die Verbindungen nach Prag, sowie die Donau als Wasserstraßenverbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer. „Ohne den Ausbau dieser Trassen wird der zusätzliche Verkehr auf den jetzt schon überlasteten Straßen landen“, so der frühere Leiter der Bayerischen Staatskanzlei. Insbesondere müsse auch die Donau in Bayern zu einer leistungsfähigen internationale Wasserstraße ausgebaut werden. Der Ausbau sein ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Der OWWC werde daher im kommenden Jahr zu diesem Thema eine internationale Konferenz durchführen.

Man dürfe nicht außer Acht lassen, dass es sich bei dem Donauraum um einen Raum handele, der seit Jahrhunderten wirtschaftlich, politisch und gesellschaftlich eng verknüpft sei. Da diese Verbindung in der Nachkriegszeit politisch unterbrochen war, habe man auch die natürlichen Verkehrswege gekappt. „Auch 20 Jahre nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ besteht beim Ausbau der Infrastruktur immer noch ein enormer Nachholbedarf“, so Sinner.



## Donaus Ausbau, Donaustrategie und Transeuropäische Verkehrsprojekte: Warum Deutschland und Bayern davon profitieren

### Der TEN-Korridor Straßburg - Donau

„Ostbayerns Wirtschaft vom Verkehrskollaps bedroht“ schreibt die Wirtschaftszeitung Handel, Handwerk, Industrie und Gewerbe in Ostbayern in der Augustnummer. Genau deshalb hat die Europäische Union neue Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsprojekte TEN-V vorgeschlagen, in denen zehn Korridore mit hoher Priorität definiert werden, davon laufen zwei durch Bayern: Straßburg - Donau und Helsinki - Valletta. Gleichzeitig mit den Verkehrsprojekten werden auch Vorschläge zur Finanzierung gemacht (Connecting Europe Facility), um die Projekte mit 31,7 Milliarden € in den nächsten sieben Jahren zu unterstützen.

Der Korridor Straßburg - Donau ist für die Ost-West-Verbindung von herausragender Bedeutung. Schiene, Straße und Wasserstraße sollen ausgebaut und multimodal verknüpft werden. Die Anbindung an internationale Flughäfen und Seehäfen ist ein Schwerpunkt. Der Ministerrat der Europäischen Union hat am 22. März und noch einmal am 7. Juni 2012 diese Vorhaben unterstützt. Jetzt liegt der Vorschlag im Europäischen Parlament und soll dort im Januar 2013 abschließend behandelt werden.

### Donaustrategie: Motor für nachhaltige Entwicklung der Donauländer

Nachhaltiges Wachstum in Europa wird es nur geben, wenn die bisher weniger entwickelten Regionen entwickelt werden. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der 14 Donau-Staaten wird von Deutschland auf Platz 6 und Österreich auf Platz 19 angeführt, danach kommt die Tschechische Republik auf Platz 38 und auf dem letzten Platz 100 Bosnien-Herzegowina in einem Ranking von 142 Staaten, das vom World Economic Forum in einem Global Competitiveness Report 2011-2012 durchgeführt wurde. Gerade der Donaauraum von Deutschland bis zum Schwarzen Meer mit seinen 14 Anrainerstaaten bietet enorme Potenziale, von denen auch die bayerische Wirtschaft profitiert. Diese Potenziale will die Donaustrategie mobilisieren. Auch der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann macht die Donaustrategie zur Chefsache und fordert diesen Raum zu einem Motor für nachhaltige Entwicklung zu entwickeln. Dazu gibt es Konzepte des Steinbeis Europa-Zentrums, die bei einer Veranstaltung am vergangenen Montag in Straßburg vorgestellt wurden. EU-Kommissar Johannes Hahn fordert bis zum Jahr 2020 über 20 % mehr Güter auf die Donau zu bringen und bietet aus der Regionalförderung Geld für Unternehmen an. Johannes Hahn: "Es fehlt nicht an Geld, es fehlt an Projekten".

## **Die Roadmap für die Donau**

Der Berichterstatter zu diesen Vorlagen der Kommission (TEN und CEF) ist Ismail Ertug, SPD - Europa-Abgeordneter aus Deutschland: Auch Deutschland sei ein "großer Bremser", so Ertug. "Warum soll Deutschland investieren, um dann mit Auflagen konfrontiert zu werden", fragen sich viele. Die Autonomie werde oft höher bewertet. Laut Ertug könne Deutschland als Transitland aber besonders vom europäischen Netz profitieren. So würden Verbindungen geschaffen, beispielsweise nach Osteuropa.

Nach der Sommerpause, am 6. September, wird der Verkehrsausschuss im EU-Parlament erstmals über den Vorschlag zu den Leitlinien zum Auf- und Ausbau von TEN-V debattieren. Bis zum 28. September könnten die Parlamentarier hierzu Änderungsanträge einreichen. Die Debatte zur Finanzierung wird am 18. September im Verkehrsausschuss geführt, die Frist für Änderungsanträge endet am 4. Oktober. Am 5. November werden die Parlamentarier im Verkehrsausschuss über alle Änderungsanträge beraten und am 27. November über beide Gesetzgebungen abstimmen.

Im Januar 2013 sollen im Plenum beide Gesetzentwürfe in erster Lesung zur Abstimmung kommen. Damit werden die fortgeschriebenen Rechts- und Finanzierungsgrundlagen für die Transeuropäischen Netze, zu denen auch der Donaukorridor mit dem Donauausbau gehört, für die Mitgliedstaaten verbindlich. Jetzt sind diese am Zug, die Vorgaben umzusetzen.

## **EU-Studie liefert Grundlagen für politische Entscheidung**

Gerade rechtzeitig wird dazu Ende des Jahres 2012 die EU-geförderte, variantenunabhängige Untersuchung fertiggestellt. Darin werden zwei Varianten für den Donauausbau untersucht: Die Variante A, der sogenannte „sanfte Ausbau“, die sich ebenfalls nicht ohne einen erheblichen Eingriff in den derzeitigen Zustand verwirklichen lässt und keine ökologischen Verbesserungen ermöglicht und die Variante C 2,80.

Die Variante C 2,80 bietet einen deutlich höheren Nutzen als die Variante A. Mit ihr wird auch die einmalige Chance eröffnet, eine zusammenhängende Naturlandschaft, von der Isarmündung 17 km flussabwärts, zu verwirklichen. Die erforderliche Wassertiefe wird durch ein selbst regulierendes Stauwehr erreicht. Dadurch kann eine Abladetiefe von 2,50 m an 290 Tagen/Jahr gewährleistet werden; bei der Variante A nur an 180 Tagen. Diese Studie ist Grundlage für eine politische Entscheidung durch die Bundesrepublik

Deutschland und den Freistaat Bayern, welche Variante nach Abwägung der ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkte verwirklicht wird. Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist unter Wahrung der ökologischen Belange Voraussetzung für eine verlässliche Güter- und Personenschifffahrt, für ein nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum der Donauländer und daher eine Zukunftsaufgabe mit hoher Priorität. Der OWWC wirbt aus ökonomischer und ökologischer Verantwortung mit allem Nachdruck für die Variante C 2,80.

### **Donauausbau nutzt Umwelt und Wirtschaft**

---

## **OWWC Präsident Sinner spricht sich für die Variante C.280 aus**

„Gerade aus ökologischen Gründen ist eine bessere Nutzung der Donau als Wasserstraße unumgänglich“, erklärte der Präsident des OstWestWirtschaftsClub Bayern, Staatsminister a.D. Eberhard Sinner MdL und widersprach damit den Äußerungen des bayerischen Umweltministers Marcel Huber MdL (CSU). Die Donau müsse in diesem Zusammenhang als Ganzes gesehen werden. „Die Donau verbindet einen stark wachsenden Raum mit mehr als 100 Mio. Menschen in 14 Staaten“, so der frühere Leiter der Bayerischen Staatskanzlei.

Bis 2025 werde der Güterverkehr in der Region um 70 Prozent zunehmen. „Wenn nicht gegengesteuert wird, geht der vollständig auf die heute schon überlastete A3“, so Sinner. Ein Binnenschiff könne aber 90 Lkw ersetzen. „Dazu braucht man aber ganzjährig verlässliche Wasserstände im ganzen Verlauf“, so der OWWC Präsident. Allein die Variante C.280 mit einer Umgehung der Mühlhamer Schleife und einer Stützschwelle könne dies gewährleisten. Zudem könnte so die Mühlhamer Schleife vollständig renaturiert werden.

„Leider wird in der Debatte immer wieder vergessen, dass die Wasserstraße in jedem Fall ausgebaut werden müsse, weil es derzeit in 5 Jahren um eine Vertiefung von 30 cm komme. Bei anderen Varianten müsste quasi ein Kanal in die Donau gebaut werden, so dass man von einer regelrechten „Steinigung der Donau“ sprechen muss. „Der maßvolle Ausbau nach der Variante C.280 (Stützschwelle und Umfahrung der Mühlhamer Schleife) ist daher die beste ökologische und ökonomische Variante“, so Sinner.

## **OWWC für Entideologisierung der Debatte um den Donauausbau**

---

### **Donau muss ihrer Rolle als europäische Wasserstraße gerecht werden**

Als einen „wichtigen Beitrag zur Versachlichung der Debatte um den Ausbau der Donau in Bayern“, bezeichnete der Präsident des OstWestWirtschaftsClub Bayern (OWWC), Staatsminister a.D. Eberhard Sinner, MdL, die Konferenz des OWWC zur Donaustategie und Donauausbau in der Hochschule Deggendorf. Sinner: „Auch die Gegner des Ausbaus haben festgestellt, dass es niemanden um einen ökologischen Kahlschlag geht.“ Mit der Umfahrung der Mühlhamer Schleife durch einen Schleusenkanal von 2 Kilometern Länge würde diese vollständig vom Schiffsverkehr befreit und könne zu einem Naturschutz- und Vogelschutzgebiet von europäischem Rang aufgewertet werden. „In der Mühlhamer Schleife gibt es erst mit dem Ausbau C2.80 eine ökologische Verbesserung“, während der Ausbau nach Variante A eine „Steinigung der Donau mit über 600.000 cbm Wasserbausteinen bedeute“, so Sinner.

Gerade für den OWWC gehe es aber nicht nur um lokale Aspekte. „Die Donau ist die zentrale Verbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer“ und damit die Brücke von Bayern nach Zentralasien und Fernost, stellte der frühere Leiter der Bayerischen Staatskanzlei fest. Es handele sich um eine sehr dynamische Region mit über 100 Mio. Menschen in 14 Staaten, die durch die Donau verbunden würden. Zudem könne man auch im Fernhandel Zeit, Energie und Geld sparen, wenn die Donau zu einer verlässlichen Wasserstraße ertüchtigt würde. „Ohne einen Ausbau der Donau wird der zusätzliche Verkehr (Studien prognostizieren einen Zuwachs von 48% in 20 Jahren) vollständig auf der jetzt schon überlasteten A3 landen und zusätzlichen Lärm und Abgase erzeugen“, mahnte Sinner.

Bisher wenig beachtet werde in der Debatte zudem auch, dass der Engpass Mühlhamer Schleife der mit Abstand größte Unfallschwerpunkt im europäischen Wasserstraßennetz sei. Hier komme es durchschnittlich jede Woche zu einer Havarie. „Dass es bisher hier noch zu keinem schweren Unfall mit Personenschaden und starker Umweltbelastung gekommen ist, ist einfach nur Glück“, stellte der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Detlef Aster, fest. Auch dies müsse nach Ansicht von OWWC Präsident Sinner stärker berücksichtigt werden.

Der OWWC spreche sich für eine ideologiefreie Bewertung der ökonomischen und ökologischen Auswirkungen auf der Grundlage der am 22. November 2012 vorgelegten EU-Studie aus. Vorfestlegungen wie durch den Bayerischen Umweltminister Marcel Huber ignorieren die Ergebnisse der Studie. Die Variante C2.80 ist ökologisch der Variante A deutlich überlegen, hat eine deutlich besseren Nutzen-Kosten Relation als viele Schienen- und Straßenprojekte und wird der Bedeutung der Donau als europäischer Wasserstraße mit Priorität im transeuropäischen Netz gerecht“, ist Sinners Resümee der derzeitigen Diskussion.

### **Donau bleibt wichtige Wachstumsregion – OWWC unterstützt Logistikprojekt an der Hochschule Deggendorf**

---

## Staatsministerin Emilia Müller: Donauausbau nach Variante C vom Tisch

**Ein Ausbau der Donau in Bayern nach Variante C 2,80 wird es auch unter einer in Bayern allein regierenden CSU nicht geben. Das sagte die Europaministerin in der Bayerischen Staatskanzlei, Emilia Müller (CSU) auf einer Wirtschaftsveranstaltung in München. Bei der Gelegenheit wurde erstmals ein neues Projekt der Hochschule Deggendorf zum Thema „Supply Chain Management“ vorgestellt.**

Die Bayerische Staatsregierung habe noch in der letzten Legislaturperiode einen tragfähigen Kompromiss für den Donauausbau in Bayern gefunden. Bei ihm bleibe es auch nach dem Ausscheiden der FDP aus der Regierung. Müller sprach auf einer Veranstaltung des OstWestWirtschaftsClubs Bayern e.V. (OWWC), München, im Maximilianeum, Sitz des Bayerischen Landtags, über die „EU-Strategie für den Donaoraum – neue Impulse für die Beziehungen Bayerns zu den Staaten Ost- und Südosteuropas“.

Müller legte den Schwerpunkt ihres Vortrages auf die Region am und um die Donau. Begonnen als zweite europäische Makroregion nach der Ostseeraumstrategie, sei die Idee einer Donaoraumstrategie wesentlich von den Donauanrainerstaaten Österreich, Ungarn und Rumänien sowie dem Bundesland Baden-Württemberg forciert worden. Müller zeigte sich überzeugt von der Bedeutung vor allem auch für Bayern.

Die Donaustrategie soll die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Raum fördern, Umweltbedingungen verbessern, Verkehrsmöglichkeiten verbessern, die Energiesysteme besser zu vernetzen. Die Energieversorgung müsse gewährleistet sein. Zur Makroregion Donaoraum gehören 14 Staaten, 9 EU-Staaten und 5 Nicht-EU-Staaten, wie Serbien, Bosnien und Herzegowina, Montenegro, die Republik Moldau und die Ukraine. Müller: „Die Strategie birgt auch Chancen für die Länder, die nicht in der Europäischen Union sind und so Perspektiven für einen Beitritt erhalten.“

Von elf im Rahmen der Donaoraumstrategie definierten Projekten wurden Bayern zwei zugeteilt. Zum einen ist dies die Innere Sicherheit (Zusammenarbeit bei Sicherheit, Bekämpfung der schweren und organisierten Kriminalität), zum anderen die Biodiversität. Im Hinblick auf die neue Förderperiode der EU von 2014 bis 2020 habe man darauf gedrängt, dass Gelder ganz spezifisch für die Donaoraumstrategie zur Verfügung gestellt werden müssen. Nach dem Vorbild von Ostsee- und Donaoraumstrategie warb Müller nun für die Einrichtung auch einer Alpenraumstrategie. Sie hofft, dass diese Anregung noch in diesem Jahr im Europäischen Rat aufgegriffen wird.

Im Rahmen der OWWC-Veranstaltung wurde das Projekt „Supply Chain Management“ vorgestellt. Es wurde von der Hochschule Deggendorf und dem OWWC entwickelt. Damit soll die Perspektive der Donaustrategie mit der Infrastruktur für Wirtschaft und Wissenschaft in der Donauregion auf Ebene der Supply-Chain verknüpft und für die Studierenden erlebbar und nachvollziehbar werden. Müller will eine eventuelle Unterstützung des Projektes durch den Freistaat prüfen lassen.

Zum Thema des Donauausbaus in Bayern wurde das Buch „Brücken, Bauten, Biotope – Im Fadenkreuz der libellen-Mafia“ des Fachjournalisten Friedrich H.B. Oehlerking vorgestellt. In ihm sind u.a. das Für und Wider des Donauausbaus vor dem Hintergrund der akuten Probleme der konkurrierenden Verkehrsträger (Brücken, Baustellen etc.) dargestellt, wie sie der OWWC in seiner Arbeit schwerpunktmäßig behandelt und erstmals einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht hat.



## Kooperation mit EU in Schwarzmeerregion nützt den Menschen in Russland und Georgien

### Clubabend des OWWC mit dem georgischen Honorarkonsul Prof. Dr. Claus Hipp

Angesichts der angespannten Lage in der Schwarzmeerregion sprach sich der Präsident des Ost-West Wirtschaftsclubs Bayern (OWWC), Staatsminister a.D. Eberhard Sinner, für eine Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen mit der Region aus. Sinner hatte schon vor einigen Monaten den georgischen Honorarkonsul Dr. Claus Hipp zu einem Clubabend ins Maximilianeum geladen. „Dass das Thema Schwarzes Meer und Kaukasus so an Aktualität gewinnen würde, konnte man da noch nicht ahnen“, so Sinner. Es zeige sich aber, dass es richtig war, dass der OWWC die Schwarzmeerregion als natürliche Verlängerung der Donaunraumstrategie ansehe. Wirtschaftliche Prosperität sei der beste Schutz vor Konflikten. Andererseits müsse man Verstöße gegen das Völkerrecht und die Menschenrechte auch direkt ansprechen, ohne sein Gegenüber zu verletzen. Das sei in der internationalen Politik nicht anders als im Geschäftsleben.

Hipp verwies darauf, dass Georgien für Bayern enorme Potenziale biete. Aufgrund seiner Topografie sei das Land mittlerweile Stromproduzent mit einem sehr hohen Anteil günstiger Wasserkraft. Die Landwirtschaft, Tourismus und Bauwirtschaft böten schon heute gute Investmentmöglichkeiten, aber auch in der Industrie gäbe es enorme Fortschritte. So werde der OWWC die Errichtung eines Chemieparks an der Küste des Schwarzen Meers tatkräftig unterstützen.

Georgien könne auf eine sehr lange Zusammenarbeit mit Deutschland zurückblicken. Die erste Apotheke, das erste Kino und viele andere Einrichtungen seien vor über 100 Jahren von Deutschen gegründet worden. Und auch die Berge, die rund 1000 Meter höher seien als in Bayern, seien damals meist von jungen Münchnern erstbestiegen worden. Und auch heute würden viele Menschen im Land deutsch sprechen. Hinzu komme, nach Aussage von Hipp, dass auch das deutsche duale Ausbildungssystem auf große Akzeptanz stoße, alles sehr gute Voraussetzungen für ein Engagement in dem Kaukasusland.

Georgien sei, als eine der ältesten christlichen Kulturen, der östliche Rand der westlichen Welt und ebenso wie Russland Mitglied des Europarates. Trotz der militärischen Intervention Russlands im August 2008 steht die Ratifizierung des Assoziierungsabkommens Georgiens mit der Europäischen Union unmittelbar bevor.

„Zusammenarbeit mit der Europäischen Union ist kein Gegensatz der Interessen Russlands und Georgiens, sondern nützt den Menschen in beiden Staaten. Eine Rückkehr zur Konfrontation und Sanktion schadet den Menschen. Gerade weil das noch ein sehr langer Weg der Erkenntnis ist, sollten wir diesen Prozess von Bayern und Deutschland aktiv begleiten, um die politische und wirtschaftliche Stabilität in der ganzen Region zu stärken“, so Sinner.

## OWWC unterstützt Studienprojekt zum Donaauraum

### **Gespräch der Studierenden der Hochschule Deggendorf mit Wirtschaftsstaatssekretär Franz Pschierer**

Die Verbindung von Theorie und Praxis ist das Ziel eines Projekts des OWWC an der Hochschule Deggendorf. Unter Leitung von Herrn Prof. Dr. Jürgen Leinz wurde das Thema Supply Chain Management als grenzüberschreitende Wertschöpfungskette im Wirtschaftsraum Donau durch die Studierenden der Fakultät Betriebswirtschaft und Wirtschaftsinformatik erarbeitet. Die Studienarbeit erhielt gerade durch das aktuelle Verkehrsgutachten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit seiner Kernaussage, dass bis 2030 der Güterverkehr um 38 % weiter anwachsen wird, besondere Bedeutung. Vor der Haustüre der THD, auf der A3, ist dazu in absehbarer Zeit der Verkehrskollaps mit voraussichtlich erheblichen Nachteilen für die heimische, aber auch europäische Wirtschaft zu erwarten. Der OWWC hat sich auf Initiative ihres Vize-Präsidenten Thomas Dextl, der sich seit vielen Jahren für Wirtschaftsraum Donau einsetzt, entschieden dies durch einen eigens geschaffenen Preis, den OWWC Thomas Dextl Preis zu vergeben.

Im Vorfeld der Preisverleihung am 8.7.2014, hatten die Studierenden die Gelegenheit zu einem Meinungsaustausch mit Wirtschaftsstaatssekretär Franz Pschierer im Bayerischen Landtag. Pschierer, der auch Vize-Präsident des OWWC ist, machte einmal mehr deutlich, dass es ein Anliegen der bayerischen Wirtschaftspolitik ist, dass industrielle Produktion ein Kern der Wirtschaft in Bayern bleiben muss. Gerade diese Struktur sei verantwortlich dafür, dass Deutschland und insbesondere Bayern die Weltwirtschaftskrise sehr gut bewältigt hätten. Produktion und Export bedeuten immer auch Transport. Deshalb müsse auch die Infrastruktur den veränderten Anforderungen angepasst werden. Da müsse man den gesamten Donaauraum im Auge behalten.

---

---