

Die ARGE Donauländer und das Schwarze Meer – ein Projekt für die Zukunft

Mag. Otto Schwetz

Leiter des Arbeitskreises Verkehr und Schifffahrt der ARGE Donauländer

In einem integrierten Europa haben grenzüberschreitende Kooperationen eine große Bedeutung. Die Ebene, die für die Regelung bestimmter Sachverhalte sinnvoll erscheint, ist immer öfter nicht die nationale, sondern die europäische oder die regionale. Vor diesem Hintergrund war die Etablierung einer regionalen Organisation der an der Donau liegenden Regionen eine logische Folge und fand in der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Donauländer am 17. Mai 1990 auf dem Schiff „Prinz Eugen“ in der Wachau über Initiative Niederösterreichs ihren Niederschlag. Es war die erste Kooperation im Donaauraum vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer – von Baden Württemberg bis Odessa. Heute umfasst die ARGE 40 Regionen. Der Vorschub der Außengrenze der Europäischen Union an das Schwarze Meer brachte nunmehr eine neue geopolitische Situation.

Österreich hat diese Region immer als wichtiges Gebiet für seine wirtschaftlichen und geopolitischen Aktivitäten angesehen. Es ist nicht nur die Historie, die einen starken Bezug zum Schwarzmeergebiet in den Köpfen hierzulande erzeugt, es ist auch die Erkenntnis, dass Österreich die Donauachse und seine guten Wirtschaftskontakte zu den Anrainerstaaten bis hin zum Schwarzen Meer erfolgreich genutzt hat. Hinzu kommt die zunehmende Bedeutung des Schwarzmeer Gebietes als Bindeglied und Drehscheibe zu den Kaukasusstaaten und darüber hinaus nach Asien, was wiederum Bedeutung für den österreichischen Export hat: die enge Zusammenarbeit der österreichischen Donauhäfen mit jenen am Unterlauf der Donau und am Schwarzen Meer sind die Voraussetzung neuer Handelsbeziehungen und neuer Verkehrswege.

Niederösterreich als Vorsitzland der ARGE Donauländer in den Jahren 2012 und 2013 will aus diesem Anlass verstärkt die Beziehungen zwischen den Regionen des Donaauraums und dem westlichen Schwarzmeer Gebiet zum beiderseitigen Gewinn intensivieren. Willkommene Unterstützung kam von der Europäischen Kommission und da von der Arbeitsgruppe 4 der Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze TEN-T: „TEN-T outside the EU“ die unter Verwendung einer Studie von Theo Notteboom von der Universität Antwerpen die Eingangsregionen der Europäische Union als „Multi

Port Gateway Regions“ ausgewiesen hat. Eine dieser Regionen wurde mit den Häfen des westlichen Schwarzen Meers identifiziert: Odessa und Illitschiwsk in der Ukraine, Galați und Constanța in Rumänien, Varna und Burgas in Bulgarien.

Der Arbeitskreis Verkehr und Schifffahrt der ARGE Donauländer entwickelte daher ein Konzept für ein Projekt in Richtung Schwarzes Meer das zwei Themen umfasst: zum einen die Kooperation der Häfen am Schwarzen Meer untereinander zur Schaffung eben der Multi Port Gateway Region (dem bereits existierenden Beispiel der NAPA – North Adriatic Port Association folgend) und zum Anderen die schon zitierte wirtschaftliche Zusammenarbeit der Donauregionen mit den Schwarzmeerregionen.

Ein wesentlicher Impuls für das Projekt wurde durch die EU-Donauraum-Strategie EUSDR gesetzt, die dieses Ziel in ihren Grunddokumenten festgeschrieben hat und auch die Chance bietet, Fördermittel anzusprechen.

Ein spezielles Thema ist die Türkei mit den Schwarzmeerbahnen Trabzon und Samsun. Niederösterreich ist am Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen zur Türkei sehr interessiert und auch die Regionen am westlichen Schwarzen Meer haben die Teilnahme der türkischen Häfen hinterfragt.

Aus diesem Grund wurde die Türkei auch als Beobachter zum Projekt eingeladen und werden so wie die Flusshäfen an der Donau in einem zweiten Schritt eingebunden werden.

Unter dem Ehrenschild des Nö Landeshauptmannes Erwin Pröll trafen sich am 13. März 2013 hochkarätige Teilnehmer zur „Kick off“ Veranstaltung in Krems a.d. Donau: Vizekanzler Michael Spindelegger, EIB Vizepräsident Wilhelm Molterer um nur zwei zu nennen. Kommissar Hahn schickte eine Videobotschaft. Bei dieser Gelegenheit wurde von der ARGE Donauländer das Memorandum of Understanding für das Projekt vorgestellt, das von den Partnern im Projekt angenommen werden soll: Kernstücke des MoU sind die Einigung auf ein permanentes Sekretariat zur Steuerung des Projekts sowie auf die erste Aktivität: Erstellung eines Masterplans Verkehr für die Schwarzmeerregionen. Parallel beginnen die Gespräche zwischen den zuständigen Gremien der Partner, d.h. Wirtschaftskammern, Business Agenturen, regionalen und lokalen Behörden etc.

Worin liegen die zu erwartenden Vorteile der Kooperationen?

Das westliche Black Sea Gate ist die Chance, sich besser mit den großen Wirtschaften in Europa und dem Donauraum zu verbinden und sich besser in internationale Netzwerke zu integrieren und die regionale Zusammenarbeit stärkt die

Ökonomien der Länder des Donauraums und des Westschwarzmeer Gebietes gleichermaßen.