„Es besteht in Brüssel immer großer Bedarf und Interesse an fachlichen Argumenten“

Der Wiener Michael Schwarz im Gespräch über seine Arbeit als Nationaler Sachverständiger bei der Europäischen Kommission

Sie sind als nationaler Sachverständiger bei der Europäischen Kommission, Generaldirektion Transport tätig. Was ist Ihr genauer Aufgabenbereich?

SCHWARZ: *Da muss ich erstmal etwas weiter ausholen. Als ich im Jahr 2004 das erste Mal zur Kommission gekommen bin, hab ich im wesentlichen ähnliche Schwerpunkte weitergeführt, die ich bereits in Wien gemacht habe. Ab 1997 habe ich bei TINA-Vienna gearbeitet, wo wir die transeuropäischen Netze in den neuen Mitgliedsländern im Auftrag der Europäischen Kommission evaluiert haben. Also da wie dort ging es vor allem um Infrastrukturbewertung und europäische Verkehrspolitik. Nach diesem Engagement bin ich für eineinhalb Jahre wieder nach Wien zurückgekehrt, um dann wieder als Nationaler Experte bei der Europäischen Kommission zu landen. Vom Aufgabenbereich her ein konsequenter Schritt, da ich vom Infrastrukturbereich kommend, jetzt im Bereich intelligente Verkehrssysteme tätig bin – das heißt im operationellen Bereich der Nutzung der Kapazitäten. Dieses Thema ist zweifellos auch für Wien sehr interessant, und es besteht auch ein starkes Engagement von Seiten der Stadt, man denke da nur an den Verkehrsverbund Ostregion oder ITS Vienna Region.*

Was kann man sich konkret darunter vorstellen?

SCHWARZ: *Mein Tätigkeitsbereich liegt bei intelligenten Systemen für den Schwerverkehr – insbesondere der Frage von Parkräumen für LKW's. Da geht's einerseits um Verkehrssicherheit und andererseits um Schutz vor Diebstahl. Vielleicht ein Beispiel: Aufgrund der mittlerweile sehr strengen Kontrollen der Ruhezeiten von LKW-FahrerInnen durch digitale Tachographen, kommt es häufig vor, dass die Pannenstreifen von Autobahnen kilometerlang zugeparkt sind, weil die Strafen für das Falschparken wesentlich niedriger sind, als die Strafen für das Überschreiten der maximalen Fahrzeiten. Woraus sich natürlich auch ein Riesenproblem für die Verkehrssicherheit ableitet. Mittels intelligenter Informationssysteme versuchen wir, Angebot und Bedarf an LKW-Stellplätzen in ganz Europa nahtlos zusammenzubringen, um derartige Szenarien zu vermeiden. In der nächsten Ausbaustufe soll diese Funktion dann durch ein praktikables Verkehrsinformations- und Reservierungssystem geleistet werden. Ähnliches gilt auch für die Verfügbarkeit von bewachten LKW-Parkplätzen zum Schutz vor Diebstahl, da auch in diesem Bereich viel Potenzial zur besseren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur existiert, um diese massiven wirtschaftliche Schäden zu vermeiden. Großbritannien macht sich beispielsweise dafür besonders stark.*

Kontakt:
Dipl.-Ing. Michael Schwarz
EK, DG MOVE
michael.schwarz@ec.europa.eu

Sie haben von Brüssel aus einen recht direkten Einblick in den Ablauf Europäischer Entscheidungsprozesse. Wie denken Sie, kann sich eine Stadt wie Wien gut auf dem europäischen Parkett behaupten?

SCHWARZ: *Engagement und Lobbying durch die politische Ebene ist wichtig und nicht zu ersetzen. Aber was darüber hinaus oft etwas vergessen wird, ist die Notwendigkeit einer guten Vernetzung auf operativer Ebene. Denn es besteht in Brüssel immer großer Bedarf und Interesse an fachlichen Argumenten. Wenn man also ordentlich vernetzt ist und einen guten Draht zu den zuständigen Personen hat – beispielsweise in der Kommission –, kann man sich durchaus eine bessere Ausgangsposition verschaffen. Darin sehe ich auch ein Hauptargument für das Entsenden von Nationalen Expertinnen und Experten. Einige Nationen tun dies auch ganz gezielt. In Österreich ist die Nutzung dieser Möglichkeit generell – aber auch bei der Stadt Wien – eher nicht so ausgeprägt. Wesentlich öfter kommen Leute aus Wien im Rahmen von Praktika nach Brüssel, was natürlich auch sehr gut ist, aber doch bei weitem nicht so nachhaltig. In meiner Zeit bei TINA-Vienna haben wir aufgrund unsere Kontakte zur Kommission übrigens immer wieder Anfragen bekommen, ob Interesse zur Entsendung nationaler Expertinnen und Experten bestehe. Die Chance dazu wäre auf jeden Fall vorhanden.*

Welche Kompetenzen sollte man unbedingt mitbringen, wenn man den Sprung auf Zeit nach Brüssel wagen möchte?

SCHWARZ: *Die Beherrschung der englischen Sprache ist ein Muss, in vielen Bereichen ist Französisch ein großer Vorteil. Dessen Bedeutung ist allerdings im Abnehmen, vor allem seit dem Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten. Dazu hat man mit Deutsch schon eine nützliche Sprache parat, die ja die dritte Arbeitssprache der Union darstellt und auch von vielen Leuten gesprochen wird. Wenn dann noch Offenheit für die Arbeit in einer multikulturellen Umgebung und Interesse am*

Kennenlernen der verschiedenen europäischen Betrachtungsweisen besteht, stehen die Chancen gut, sich hier in Brüssel wohlzufühlen. Wobei man als WienerIn in jedem Fall ein sehr gutes Backup seitens des Wien-Haus in Brüssel hat. Dort gibt's jederzeit Unterstützung vor Ort für unsere Leute, was die Sache natürlich auch sehr erleichtern kann.

Haben Sie eigentlich regelmäßigen Kontakt nach Wien?

SCHWARZ: *Natürlich stehe ich mit den Kolleginnen und Kollegen aus Wien in Kontakt, wenn sich fachliche Berührungspunkte ergeben. Zudem kenne ich das Wien-Haus bestens, das seine Funktion als Relais zwischen Wien und Brüssel ja auch sehr gut wahrnimmt. Der regelmäßige Austausch von Informationen hat sich in der Vergangenheit gut bewährt.*

Worin besteht der größte Unterschied zwischen Ihrer Arbeit in Diensten der Stadt Wien und der Tätigkeit bei der Europäischen Kommission?

SCHWARZ: *Ein großer Unterschied besteht aufgrund des Rotationsprinzips bei der Kommission. Ich persönlich halte das nicht für sehr sinnvoll, weil das institutionelle Langzeitgedächtnis weitgehend verloren geht. Als ich beispielsweise 2004 im Bereich transeuropäische Netze angefangen habe, hat es in der ganzen Abteilung niemanden mehr gegeben, der über die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den 90er Jahren Bescheid wusste – das ist sicher nicht optimal. In dieser Hinsicht hat die Stadt Wien einen strukturellen Vorteil. Wenn ich hier in der Kommission beispielsweise meinen Posten verlassen werde, wird es 3-4 Monate dauern, bevor eine Nachfolgerin oder eine Nachfolger anfängt – es gibt also eigentlich keine geordnete Übergabe. Abgesehen davon, ändert sich im Zuge der Neubestellung von Kommissaren und Kommissarinnen oft die thematische Schwerpunktsetzung fundamental. Neue Kommissare und Kommissarinnen wollen naturgemäß eigene Schwerpunkte setzen, unabhängig davon, ob das mit der längerfristigen Planungen kollidiert. Damit kann eine Administration teilweise nur schwer umgehen. Da sehe ich doch deutlich mehr Kontinuität bei der Stadt Wien.*

Vielen Dank für das Gespräch!