

Lokale Zeitpolitik

Die Zeiten der Stadt besser managen

K. Walter, J. Bernhart, S. Boscolo, K. Promberger

K. WALTER, J. BERNHART, S. BOSCOLO, K. PROMBERGER

**Lokale Zeitpolitik –
Die Zeiten der Stadt besser managen**

**Tempi migliori per la città –
Sviluppi di politiche temporali urbane**

Konrad Walter

Sozialwissenschaftler und Publizist, Mitglied des
Vorstandes der Zeitbank Meran

Josef Bernhart

stellvertretender Leiter des Institutes für
Public Management der Europäischen Akademie Bozen

Sara Boscolo

wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für
Public Management der Europäischen Akademie Bozen

Kurt Promberger

Professor für Betriebswirtschaftslehre an der Universität
Innsbruck, Leiter des Institutes für Public Management
der Europäischen Akademie Bozen

Mit der Unterstützung der Gemeinde Meran
Diese Publikation entstand im Rahmen des Zeitleitplans
für die Stadt Meran für bessere Lebensqualität der
BewohnerInnen und BesucherInnen von Meran



STADTGEMEINDE **MERAN**
COMUNE DI **MERANO**

Raiffeisen unterstützt diese Publikation im Rahmen
von GemNova.net (www.gemnova.net), dem grenz-
überschreitenden Innovationsnetzwerk für Gemeinden
in Tirol und Südtirol



Raiffeisen

Bestellungen bei:

Europäische Akademie Bozen, Drususallee 1, 39100 Bozen – Italien
Tel. +39 0471 055033, Fax +39 0471 055099, E-mail: press@eurac.edu

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe – auch auszugsweise –
nur unter Angabe der Quelle (Herausgeber und Titel) gestattet.

© 2010

ISBN 978-88-88906-58-4

Preis: 10 Euro

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Bürgermeisters	4
Vorwort Assessorinnen	5
Einführung	7
1 Einführung der Zeitpolitik in Meran	8
1.1 Der Zeitleitplan	8
1.2 Die Projekte des Zeitleitplans	11
a. Harmonisierung und Koordinierung der Zeiten der Stadt	11
b. Einführung des Car-Pooling im Burggrafenamt und Ausweitung des Car Sharing in der Stadt	15
c. Pilotprojekte zur Betreuung von nicht selbständiger Personen nach dem Zeitbank-Modell	22
d. Pilotprojekt Vereinbarkeit von Familie und Beruf	26
2 Vergleichende Erfahrungen mit der Zeitpolitik in Italien und in der Schweiz	29
2.1 Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse	30
2.2 Inhalt der Aktionen und Projekte	33
Abschließende Bemerkungen	36
Quellenverzeichnis	39
Bibliografie	39
Internetseiten	40
Index der Abbildungen und Tabellen	40

Vorwort des Bürgermeisters

Unser Alltagsleben, also auch das Zusammenleben in unserer Gesellschaft, ist von Verpflichtungen, Terminen, Fälligkeiten und Gleichzeitigkeiten bestimmt. Der Umgang mit der Zeit ist also eine der wichtigsten Herausforderungen, wenn man die persönlichen Bedürfnisse möglichst gut mit jenen in der Familie und im Berufsleben vereinbaren will.

Daher wird die allgemeine Zeitplanung für eine Stadtverwaltung notwendig, die sich die Bewohnbarkeit und die Lebensqualität einer ganzen Stadt als Ziel setzt im Sinne eines besseren Zugangs zu den öffentlichen Einrichtungen (Güter und Dienstleistungen, Architektur und öffentliche Räume), um neue Ansätze im gesellschaftlichen Zusammenleben und den zukunftsfähigen Umgang mit der Natur zu fördern.

Die Gemeinde Meran hat die Reorganisation der Zeiten der Stadt in die Hand genommen und will weiter daran arbeiten, um jene Bedingungen zu schaffen, die es den Bürgerinnen und Bürger sowie den Gästen der Stadt ermöglichen, ihr Leben mit den gesellschaftlichen Rhythmen in Einklang zu bringen. Das Ergebnis dieser Bemühungen ist der Zeitleitplan für die Stadt Meran, der von einer eigenen Arbeitsgruppe – geleitet vom Sozialwissenschaftler Konrad Walter – erstellt wurde. Die wissenschaftliche Supervision lag in den Händen von Dr.in Sara Boscolo von der EURAC.

Absicht dieser Publikation ist die Bekanntmachung des Plans und seiner Inhalte: Nur mittels Verbreitung der Informationen und aktiver Beteiligung seitens der gesamten Bürgerschaft sowie der interessierten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kräfte ist es möglich, unsere immer knappere und gerade deshalb immer wertvollere Ressource – eben die Zeit – zu gestalten, indem eine neue und ausgewogene Dynamik zwischen Arbeitszeit und Lebenszeit verwirklicht wird.

Dr. Günther Januth

Der Bürgermeister der Stadt Meran

Vorwort Assessorinnen

Die Zeit bestimmt unser Leben als scheinbar neutrale Maßeinheit.

Das Konzept der Zeit ist in Wirklichkeit aber nicht linear, ebenso wenig wie wir sie wahrnehmen. Wir fühlen, dass die Stunden schnell vorüber gehen, wenn wir erfreulichen Tätigkeiten nachgehen, während sie scheinbar nie vergehen, wenn wir z. B. in der Nacht nicht einschlafen können.

Wie dem auch sei, die Uhr zeigt unanfechtbar die Arbeitszeit und die Zeit der Ruhe an und misst sie. Wer Arbeitszeit und Zeiten der Betreuung unter einen Hut bringen muss, weiß, dass es wie eine Gratwanderung ist, wenn alles erledigt werden soll, ohne dass die Zeit zum Tyrann wird und die Lebenszeit erdrosselt.

Es waren die Frauen, die in die Arbeitswelt strömten, ohne auf jenes familiäre weibliche Netzwerk bauen zu können, das sich um die Fürsorge kümmert. Sie mussten als erste die Erfahrung machen, wie schwierig es ist, diese beiden Aktivitäten zu vereinbaren. Es waren auch diese betroffenen Frauen, die das Problem der Zeiten auf theoretischer Ebene aufgeworfen haben.

Aus den Erfahrungen dieser Frauen wurden die ersten Vorschläge zur Zeitpolitik angedacht, darunter die „Zeitbanken“ oder „Tauschringe“ als Institutionalisierung der gegenseitigen Hilfe, die früher als Nachbarschaftshilfengang und gäbe war.

Die Gemeindeverwaltung, die seit Jahren den Themen der Zeitgestaltung gegenüber sensibel war, hat schon im Jahr 1998 die Gründung der ersten Zeitbank in Südtirol gefördert, die im Rathaus ihren Sitz hat und im Laufe der Jahre – neben ihren eigentlichen Aufgaben – verschiedene Initiativen ergriffen hat, um die Bevölkerung gegenüber den Themen der Zeitgestaltung zu sensibilisieren. Schließlich hat die Zeitbank ihre Professionalität und ihre Erfahrungen eingesetzt für den Entwurf des Zeitleitplans, der vom Gesetz vom 8. März 2000, dessen Promotorin die Frauenministerin Livia Turco war.

Der Zeitleitplan wurde im Februar 2010 genehmigt, nunmehr geht es um dessen Umsetzung, die zusammen mit allen Interessierten erfolgen wird.

Die Gemeindeverwaltung glaubt fest an dieses Instrument, das um das Konzept Zeit kreist und alle Politikfelder berührt, die es zu entwickeln gilt, um der Zeitgestaltung ihren Wert zuzumessen, denn sie kann dazu beitra-

gen, die Lebensqualität der gesamten Bevölkerung in der Stadt und darüber hinaus zu verbessern.

Damit die gesetzten Ziele erreicht werden, muss man den Inhalt des Dokuments kennen und vor allem sich am Projekt aktiv beteiligen. Die Publikation und die Bekanntmachung des Plans sind die ersten Schritte zur Erreichung des ehrgeizigen Ziels, das der Plan erreichen will.

Heidi Siebenförcher
Referentin für die Zeitpolitik

Vanda Carbone
*Vorsitzende der Kommission für
Chancengleichheit*

Einführung

Gegenständliche Publikation beschreibt die Planung und Einführung der Zeitpolitik in der Stadt Meran, erste Ergebnisse und Entwicklungsperspektiven. Das Fallbeispiel Meran wird zudem in Bezug gesetzt zur allgemeinen Theorie und Praxis dieses Politikfeldes in Italien.

In Meran nahm die Gestaltung der Zeitpolitik im Jahr 2005 ihren Anfang, als der Gemeinderat den Beschluss fasste, die Zeiten der Stadt als spezifisches und gesondertes Politikfeld gegenüber der gängigen Verwaltung zum Thema zu machen und einen Zeitleitplan zu erstellen, der die Entwicklungslinien für die kommenden Jahre vorgeben sollte.

Die Ausarbeitung des Plans wurde der Zeitbank Meran¹ anvertraut, unterstützt von externen BeraterInnen und ExpertInnen in Bereichen, die für die Stadtverwaltung als vorrangig definiert wurden. In Bezug auf die strategischen Maßnahmen wurden Anhörungen der Bürgerschaft und der lokalen institutionellen Partner sowie der Vertretungen von Vereinigungen und Berufskategorien anberaunt. Im Februar 2010 wurde der „Zeitleitplan für die Stadt Meran“ vom Gemeinderat genehmigt. Die Entwicklung des Zeitleitplans wurde vom Institut für Public Management der Europäischen Akademie Bozen (EURAC) wissenschaftlich begleitet und in der vorliegenden Publikation dokumentiert.

Im Abschnitt 1 werden Zweckbestimmung und Zielsetzungen, AkteurInnen und Entwicklungsprozesse bezüglich der Vorhaben und der Maßnahmen zur Zeitpolitik in Meran vorgestellt. Der Abschnitt 2 befasst sich mit dem theoretischen und praktischen Bezugsrahmen für den Zeitleitplan, beginnend mit einigen lokalen Praxisbereichen in Hinblick auf die Reorganisation der individuellen und kollektiven Zeitrhythmen in Italien und – ansatzweise – in der Schweiz. Im Schlussteil werden Hinweise zu den wichtigsten Faktoren gegeben, die bei der Entwicklung der derzeitigen und der zukünftigen Gestaltung der Zeitpolitik in Meran berücksichtigt werden können.

**Zielsetzung,
Inhalte und
Aufbau dieses
Bandes**

Stadt Meran

Einwohner 37.711
Volkszählung 51,50 % deutsch 48,01 % italienisch 0,49 % ladinisch
Fläche 26,3 km ²

¹ Die Zeitbank Meran wurde – als erste ihrer Art in Südtirol – 1998 als gemeinnützige Organisation gegründet und hat ihren Sitz nach wie vor im Rathaus der Stadt. Der Auftrag für die Ausarbeitung des Zeitleitplans wurde an Dr. Konrad Walter, im Dezember 2008 stellvertretender Vorsitzender der Zeitbank, vergeben.

1. Einführung der Zeitpolitik in Meran

1.1 Der Zeitleitplan

Die Zeitpolitik ist ein relativ neuer Gestaltungsansatz in der öffentlichen Verwaltung dar, der – kraft seines innovativen Beitrags – Lösungen für komplexe und mehrdimensionale Probleme fördern kann und mehrere Politikfelder der lokalen öffentlichen Verwaltung tangiert. Vom genannten Ansatz ausgehend hat die Gemeinde Meran mit zeitpolitischen Maßnahmen begonnen und im Jahr 2010 einen Zeitleitplan genehmigt, der Entwicklungsperspektiven für die kommenden Jahre in diesem Handlungsfeld vorgibt.

Zielsetzung:
bessere Lebensqualität in der Stadt für BürgerInnen und City user

Zielsetzung des Plans ist die Verbesserung der Lebensqualität der BewohnerInnen und der BesucherInnen der Stadt durch eine bessere Koordination der Öffnungszeiten der Dienstleistungseinrichtungen und eine bessere Nutzung des städtischen Territoriums.

Der Plan mit der Bezeichnung „Bessere Zeiten für die Stadt/Tempi migliori per la città“ besteht aus vier Projekten, entsprechend den Vorgaben der Gemeindeverwaltung. Die einzelnen Projekte und ihre Teilvorhaben zählen zu den Kernbereichen der Zeitpolitik einer Stadt, wie die folgende Tabelle zeigt:

Bereiche	Projekthinhalte
Zugänglichkeit der Dienstleistungseinrichtungen und Koordination der Zeiten der Stadt	Lokale Maßnahmen (z. B. „Bürgertag“, Beginnzeiten der Schulen, Öffnungszeiten der Geschäfte)
Mobilität und Verkehr	Ausdehnung des Car-Sharing Einführung des Car-Pooling
Vereinbarkeit von Familie und Beruf	Vereinbarkeit zwischen Familienzeiten und Berufstätigkeit im öffentlichen und privaten Sektor
Solidarität und soziale Tätigkeiten	Betreuung nach dem Prinzip der Zeitbanken

Tabelle 1: Bereiche und Inhalte der Projekte

Der Aufbau der Projektthemen und Maßnahmen orientiert sich an räumlich-zeitlichen Perspektiven und entfaltet sich mittels organisatorischer Tätigkeiten, ohne urbanistische und architektonische Veränderungen.

Außerdem zielt die Gemeindeverwaltung auf die Förderung und Entwicklung des sozialen *Empowerment* ab, das durch die Vernetzung verschiedener Akteure sowie durch die Teilhabe und Aktivierung lokaler Ressourcen und Nutzung geeigneter Instrumente der territorialen Governance erreicht werden soll.

„Die Veränderungsprozesse sollen nicht ‚von oben herab‘ vorgegeben, sondern von den BürgerInnen Merans und des Burggrafenamts, von den Vertretungen der Vereinigungen und anderer Organisationen angeregt werden, und zwar mittels Aussprachen, Arbeitsgruppen und Bürgerversammlungen. Dieses Vorgehen kostet zwar mehr Zeit, aber mit der Zeit ist es effizienter und daher in der Lage, den Einsatz der Zivilgesellschaft zu fördern.“²

Die Projekte sind lokaler Art oder sind Pilotprojekte, die bei Erfolg auf breiter Ebene durchgeführt werden können. Die Durchführung erfolgt vor allem auf Gemeindeebene, aber auch in umliegenden Gemeinden.

Räumlich-zeitlicher und organisatorischer Charakter der Aktionen

Methoden und Instrumente der lokalen Governance

Lokale Aktionen und Pilotprojekte

Projekte	Vorgehensweise
Koordination der Zeiten	Lokale Versuchsaktionen
Ausweitung des Car-Sharing Einführung des Car-Pooling	Lokale Versuchsaktionen
Vereinbarkeit von Familie und Beruf in Betrieben	Pilotprojekte
Soziale Betreuung nach dem Prinzip des Zeittausches	Pilotprojekte

Tabelle 2: Projekte und Vorgangsweise

Aus organisatorischer Sicht wurde in der Phase der Ausarbeitung und Genehmigung des Zeitleitplans ein eigener Stadtrat eingerichtet mit der Funktion der politischen Ausrichtung. Die Zeitbank Meran übernahm ausführende Aufgaben. Innerhalb Dezember 2010 richtete die Gemeindeverwaltung eine operative Struktur für die Projektumsetzung ein, die auf drei Ebenen aktiv wird: Das Bürgeramt übernimmt die Koordination, die Zeitbank Meran erhält ausführende Funktionen und die „StadtZeitWerkstatt“ mit einer gemischten Zusammensetzung ist das beratende Organ.

2 Auszug aus: Beschluss Nr. 8/2010 betreffend die Genehmigung des Zeitleitplans von Meran.

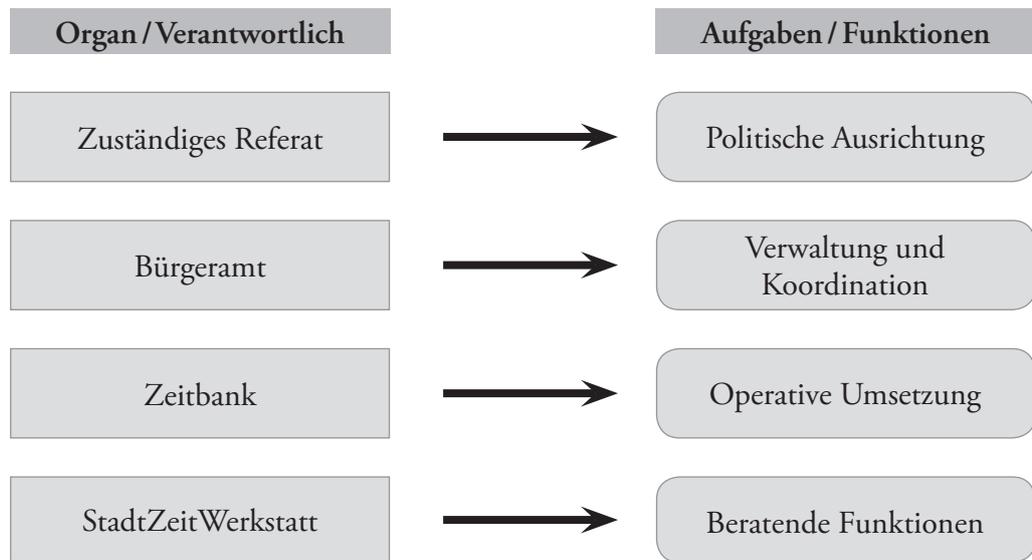


Abbildung 1: Funktionen und Organe für die Gestaltung der Zeitpolitik

Die *StadtZeitWerkstatt* ist ein beratendes Organ, das die Umsetzung des Zeitleitplans begleitet, zusammengesetzt aus rund 30 Personen aus Politik, Institutionen und Zivilgesellschaft, u. a.: aus der zuständigen Stadträtin und der verwaltungstechnisch zuständigen Person für die Zeitpolitik der Gemeinde, aus den Stadtviertelräten, der Zeitbank, den Vertretungen von Vereinigungen und Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Freizeitverbänden, aus den öffentlichen Verkehrsgesellschaften, den Bildungseinrichtungen und den öffentlichen Einrichtungen auf Landes- und Staatsebene, die in Meran einen Sitz haben.

Box 1: StadtZeitWerkstatt

1.2 Die Projekte des Zeitleitplans

a. Harmonisierung und Koordinierung der Zeiten der Stadt

Ausgangssituation

Wie verschiedene Studien der vergangenen Jahre in zahlreichen Städten gezeigt haben, wirkt sich die Zugänglichkeit und die Gestaltung der Öffnungszeiten von Dienstleistungseinrichtungen signifikant auf die räumliche und zeitliche Organisation der Stadt und die Tages- und Wochenrhythmen der BewohnerInnen aus.

Rigide,
unkoordinierte
Organisation der
Zeiten der Stadt
seitens der
Anbietern

In Meran basiert die Organisation der Stadt auf einer starren Zeitgestaltung: die Öffnungszeiten sind standardisiert, die Zeiten der Stadt nicht harmonisiert oder in hohem Maße unflexibel. Die Öffnungszeiten der öffentlichen Einrichtungen und jener von öffentlichem Interesse – öffentliche Ämter, Schulen, Geschäfte und wichtige Einrichtungen im wirtschaftlichen und sozialen Sektor – haben unterschiedliche Öffnungszeiten, die nach eigenen Regeln gestaltet und oft nicht mit den anderen abgestimmt werden. Dieser Mangel an koordinierten Zugangszeiten führt einerseits zu Warteschlangen zu bestimmten Tageszeiten und zu einem entsprechenden Verkehrsaufkommen, andererseits führt er zu Zeitverlust und zu Schwierigkeiten bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie und damit zu Unannehmlichkeiten bei bestimmten Bevölkerungsgruppen.

Zielsetzung

Das Projekt zur Harmonisierung der Zeiten der Stadt zielt darauf ab, die Zugänglichkeit zu den verschiedenen Einrichtungen sowie die Nutzung der öffentlichen und privaten Dienstleistungseinrichtungen während der unterschiedlichen Tageszeiten für Einheimische, PendlerInnen und Gäste zu gewährleisten, und zwar mittels einer Harmonisierung und Rationalisierung der Zeiten.

Ziele: Verbesserung der Zugänglichkeit des Territoriums und der Dienstleistungseinrichtungen für alle

Das Projekt zeichnet sich durch eine globale und transversale Sichtweise in Bezug auf seine eigenen Maßnahmen aus. Es trägt der Komplexität der raum-zeitlichen Verflechtung zwischen den unterschiedlichen, beeinflussenden Faktoren Rechnung: Organisation der Dienstleistungseinrichtungen,

Profil der Nachfrage, Arbeitszeiten der unselbstständig Beschäftigten, Familienzeiten und die Mobilität.

Transversale
Aktionen,
gemeinsam
definiert und
umgesetzt

Ein weiteres Charakteristikum der Maßnahmen ist ihre gemeinsame Definition und Umsetzung über die unterschiedlichen Eigeninteressen hinaus, wenn es um Sektoren geht, die an der Regelung und Organisation der Zeiten der Stadt beteiligt sind. Dadurch kann die Vereinbarkeit der neuen Zeitgestaltung in Hinblick auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen gewährleistet werden: nämlich jene der ArbeitgeberInnen, der unselbstständig Beschäftigten, der KundInnen und der NutzerInnen. Die folgende Abbildung zeigt die unterschiedlichen Kategorien von lokalen AkteurInnen und PartnerInnen:

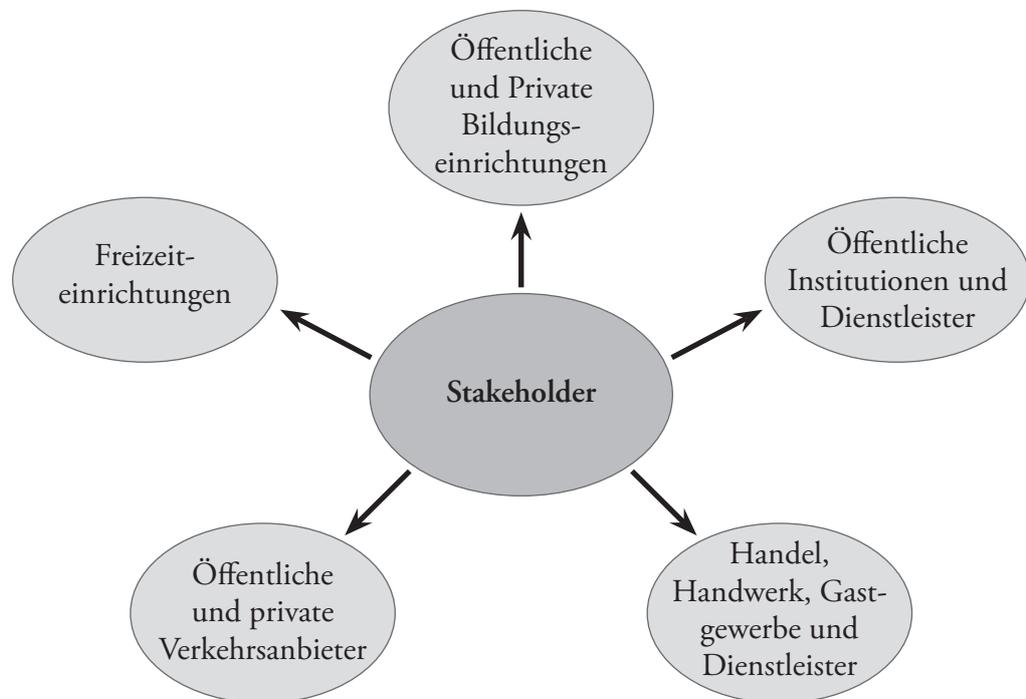


Abbildung 2: Kategorien von Interessenvertretern, die im Projekt zur Harmonisierung der Zeiten der Stadt involviert sind

Projektdurchführung

Das Projekt wird in folgenden Hauptphasen durchgeführt:

- Auflistung der Zeiten der Stadt und der Öffnungszeiten von Ämtern und öffentlichen Dienstleistungen, Geschäften, von Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel, Öffnungszeiten von Bildungs- und Freizeiteinrichtungen usw.;

- Erhebung der Bedürfnisse und Interessen der lokalen AkteurInnen und EntscheidungsträgerInnen sowie der BürgerInnen bezüglich der Organisation der Zugangszeiten zu öffentlichen Einrichtungen;
- Ausarbeitung eines Katalogs von Vorschlägen zu einer Neugestaltung der Öffnungszeiten, die mit den lokalen AkteurInnen zu vereinbaren sind;
- politische Abstimmung der Änderungen der vereinbarten Zeiten und deren Anwendung;
- Monitoring, Evaluation und neuerliche Überprüfung.

In der Anfangsphase des Projekts wurde eine Erhebung der Öffnungszeiten von rund 2.000 Einrichtungen aus etwa 100 Wirtschaftssektoren und öffentlichen Einrichtungen in der Stadt erhoben, die in folgende Makrosektoren unterteilt wurden: öffentliche und private Bildungseinrichtungen, öffentliche Institutionen und Dienstleistung, Handel, Handwerk, Gastgewerbe und private Dienstleistung, öffentliche und private Transportdienstleistung sowie Freizeiteinrichtungen.

Erfassung der Zeiten von über 2.000 Einrichtungen in rund 100 Sektoren

In den ausgewählten Gestaltungsbereichen wurde mit ersten Anhörungen begonnen. Im Zentrum dieser Anhörungen standen die Erfahrungen behördlicher und gesellschaftlicher AkteurInnen sowie der Bevölkerung, mit besonderem Augenmerk auf die wichtigsten Unannehmlichkeiten, die die Menschen, in Zusammenhang mit den Zeiten der Stadt wahrnehmen. Überdies wurden Meinungen und erste Änderungsvorschläge zur Zeitgestaltung unter der Stadtbevölkerung eingeholt.

Anhörung von AkteurInnen aus den Institutionen und der Zivilgesellschaft

Entsprechend den wichtigsten der bisher erhobenen Kritikpunkten empfehlen sich die folgenden Vorschläge für eine Neugestaltung der Zeiten der Stadt:

Vorschläge für eine Neugestaltung der Zeiten der Stadt

- Staffelung von Unterrichtsbeginn und -ende in den Schulen zwecks Entflechtung des diesbezüglichen Verkehrsaufkommens;
- Koordinierung der Öffnungszeiten und deren Verlängerung bei öffentlichen Einrichtungen („Bürgertag“);
- Öffnungszeiten der Geschäfte und Gastlokale: turnusmäßige Öffnung an Feiertagen von Speiselokalen und Bars; verlängerte Öffnungszeiten an einem Tag, die je Stadtteil differenziert werden;
- Arbeitszeiten: flexible Eingangs- und Ausgangszeiten in privaten Betrieben und in der öffentlichen Verwaltung, wo dies möglich ist;
- Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel: Koordinierung und Synchronisierung der Fahrzeiten im inner- und außerstädtischen Bereich;

- Anpassung der Öffnungszeiten von Freizeiteinrichtungen an die Bedürfnisse der NutzerInnen (z. B. an Sonn- und Feiertagen);
- Verkürzung der Wartezeiten und Verbesserung des Zugangs zu öffentlichen Ämtern und Einrichtungen;
- Festlegung und Überwachung der Ruhezeiten.

Umsetzung der von der Gemeindeverwaltung koordinierten Zeitgestaltung bei den AkteurInnen vor Ort

In der Umsetzungsphase haben die zuständigen Behörden und AkteurInnen in den einschlägigen Sektoren die von der Gemeindeverwaltung koordinierte Aufgabe, die Öffnungszeiten der Dienstleistungseinrichtungen, entsprechend den Bedürfnissen der BewohnerInnen, auf koordinierte Weise zu gestalten.

Verfahren zur Beteiligung der lokalen AkteurInnen in den unterschiedlichen Projektphasen:

- Anhörung der Bedürfnisse bezüglich der Zeiten der Stadt: öffentliche Aussprachen, Bürgerversammlungen, Stichprobenerhebungen bei BürgerInnen und Interessenverbänden, Meinungsumfragen über die Stadtviertelkomitees und die Vereinigungen in der Stadt;
- Planung und Umsetzung der Änderungen der Zeiten der Stadt: öffentliche Anhörungen, Bürgerversammlungen, Fokusgruppen, Hearings von ExpertInnen;
- Kommunikation und Information: Bürgerversammlungen, öffentliche Anhörungen, laufende Informationen über die Internetseite und das Mitteilungsblatt der Gemeinde Meran, Medien, Online-Publikationen und Mitteilungsblatt „Die Zeiten der Stadt“.

Box 2: Modalitäten zur Beteiligung in den verschiedenen Projektphasen

Veröffentlichung der neuen Zeitgestaltung in der Stadt online und auf Papier

Die Ergebnisse der Erhebungen der Zeiten der Stadt und ihrer Abänderungen nach den Anhörungen von lokalen AkteurInnen werden im „Zeitenbuch“ veröffentlicht. Dort werden die aktuellen Öffnungs- und Schließzeiten der öffentlichen Einrichtungen und Dienstleister publiziert werden. Diese Publikation kann von den BürgerInnen sowohl in Papierformat als auch auf der Internetseite der Gemeindeverwaltung konsultiert werden. Die betreffenden Einrichtungen können jederzeit die eigenen Daten aktualisieren.

Monitoring und Evaluation

Rund zwei Jahre nach Änderung der Zeiten der Stadt ist eine Evaluation ihrer Wirksamkeit mittels Stichprobenerhebung und anderer Formen von Meinungsumfragen unter den lokalen AkteurInnen vorgesehen. Zielsetzung ist eine Überprüfung, ob weitere Änderungen bei der Gestaltung der Zeiten der Stadt nötig werden und welche Korrekturmaßnahmen aufgrund neuer Bedarfserhebungen zu ergreifen sind.

b. Einführung des Car-Pooling im Burggrafenamt und Ausweitung des Car-Sharing in der Stadt

Ausgangssituation

Vielfältige Faktoren, etwa ein höherer Lebensstandard, steigender Schulbesuch sowie Wohlstand im Umfeld der Stadt, haben in den vergangenen Jahren zu einem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen geführt. Hauptsächlich davon betroffen ist der Pendelverkehr in Richtung Meran. Die diesbezüglichen Daten unterstreichen diese Entwicklung: Der Volkszählung von 2001 zufolge pendeln täglich 52 % der Gesamtbevölkerung Südtirols zum Arbeitsplatz oder zu einer Bildungseinrichtung. Und vier der zehn Gemeinden mit der höchsten Pendlerquote liegen im Burggrafenamt.³ Laut Daten der Verkehrszählung von 2006 sind innerhalb der Stadt Meran⁴ täglich durchschnittlich 65.000 Kraftfahrzeuge unterwegs, 80.000 sind es, wenn man jene mit zählt, die von außerhalb der Stadt kommen. Die meisten Voraussagen zur Verkehrsentwicklung auf nationaler und internationaler Ebene rechnen mit einer weiteren Verkehrszunahme. In Meran wird gegenüber 2006 von einer Zunahme zwischen 10 und 25 % im Zentrum und zwischen 23 und 27 % auf den Zufahrtsstraßen ausgegangen.⁵ Die Folgen der Verkehrsbelastung auf Umwelt und Lebensqualität, Gesundheit und Verkehrsfluss sind augenscheinlich. Mit der Förderung der „sanften Mobilität“ sowie der öf-

Privatverkehr
muss nicht zu-
nehmen

Mehr als die
Hälfte der Ein-
wohner pendeln
täglich aus
Arbeits- oder
Bildungsgründen

3 Das Burggrafenamt ist das Gebiet rund um die Stadt Meran und gleichzeitig die Bezirksgemeinschaft mit dem Hauptort Meran.

4 Onlinedaten: <http://www.verkehr-bewegt.it/webdata/upload/Brosch%C3%BCre.pdf> [6.8.2010]

5 Onlinedaten: <http://www.verkehr-bewegt.it/webdata/upload/Brosch%C3%BCre.pdf> [6.8.2010]

fentlichen Verkehrsmittel als Alternative zum Privatfahrzeug im Kontext einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik will die Stadt Meran zur Verkehrsberuhigung und zur Verringerung der Umweltbelastung beitragen, aber auch die Mobilitätsbedingungen für die StadtbewohnerInnen sowie die Befahrbarkeit der Straßen und generell die Umweltqualität verbessern.

Zielsetzungen

Ziele: Entzerrung des Verkehrs, Eindämmung der Umweltbelastung, Senkung der Mobilitätskosten mit entsprechender finanzieller Entlastung der Familien

Durch die Einführung und Ausdehnung innovativer Verkehrssysteme wie Car-Pooling und Car-Sharing arbeitet die Gemeindeverwaltung von Meran auf die Erreichung folgender Ziele hin:

- Verkehrsverminderung bei den Fahrzeugen, die in die Stadt pendeln oder sie durchqueren,
- Verminderung des CO₂-Ausstoßes (Umweltschutz),
- Einsparungen für Familien dank Verminderung der Mobilitätskosten,
- Reduzierung des Parkplatzbedarfs (urbanistische Entlastung).

In der folgenden Abbildung sind die unterschiedlichen Entwicklungsrichtungen der Projekte dargestellt, die sich auf alternative Verkehrssysteme beziehen

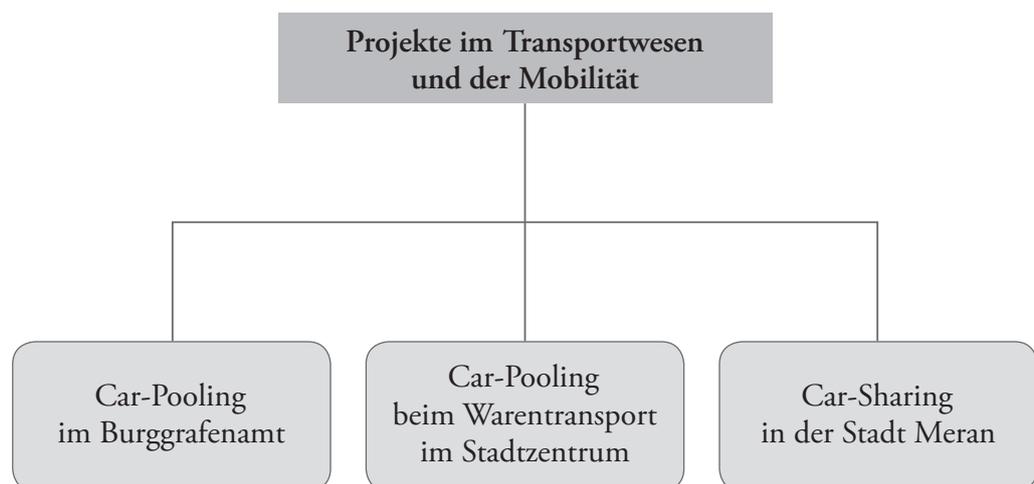


Abbildung 3: Projekte im Transport- und Verkehrswesen

Die verschiedenen Projekte werden wie in folgender Abbildung dargestellt gemeinsam mit den lokalen AkteurInnen und EntscheidungsträgerInnen im Bereich der inner- und außerstädtischen Mobilität und Transportwesen umgesetzt:

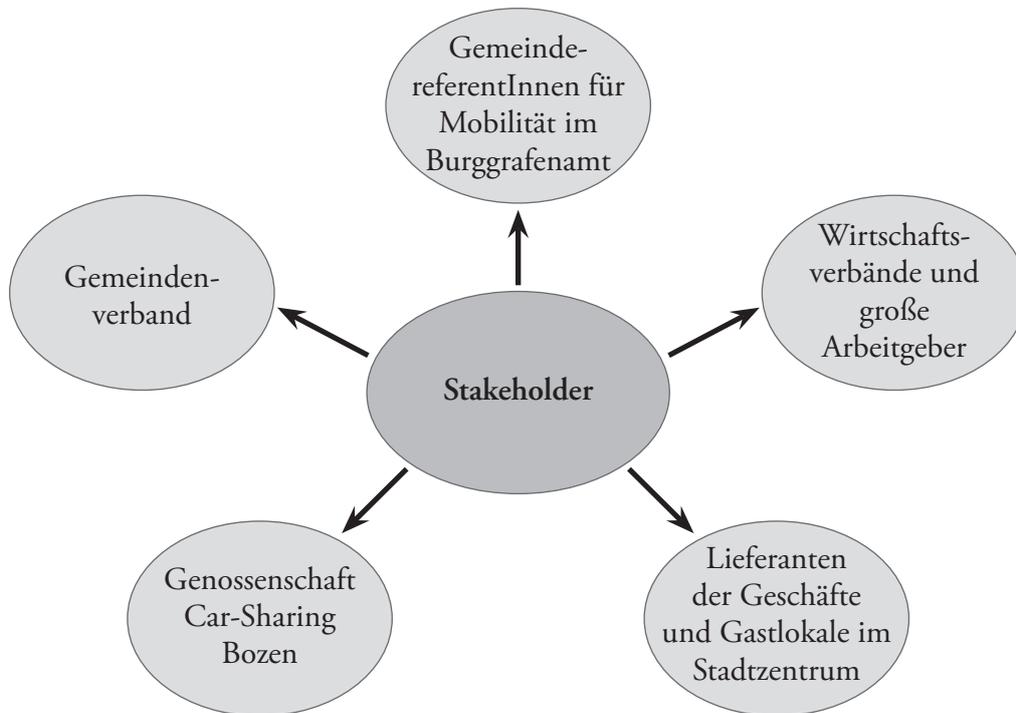


Abbildung 4: AkteurInnen im Projekt Transport und Mobilität

a. Car-Pooling⁶ im Burggrafenamt

In der Anfangsphase des Projekts⁷ wurde der Pendelverkehr an Werktagen erhoben. An den zehn Zugangsstraßen zur Stadt wurde die Anzahl und der Typ der passierenden Fahrzeuge⁸ sowie die Anzahl der Passagiere pro Fahrzeug erhoben. Die wichtigsten Ergebnisse der Erhebung sind folgende:

- an Werktagen zwischen 7 und 9 Uhr fahren rund 10.000 Personen nach Meran, die meisten aus Arbeitsgründen;
- etwa $\frac{2}{3}$ der PendlerInnen nutzen das Privatfahrzeug, eine Person von sechs fährt mit Linienbussen (ca. 1.750 Personen, zum Großteil SchülerInnen);

Erhebung der
Pendlerdaten im
Burggrafenamt

6 Car-Pooling ist eine Mobilitätsart, bei der private Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden in der Absicht, Transportkosten zu sparen und die Umweltbelastung zu vermindern.

7 Die Erhebung wurde im Oktober und November 2009 durchgeführt.

8 Es wurden folgende Arten von Fahrzeugen berücksichtigt: Personenkraftwagen, Motorräder, Fahrräder, Lastkraftwagen, Kleinlaster, Kleinbusse, öffentliche Busse; nicht berücksichtigt wurden Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen und Traktoren.

- jeden Morgen überqueren 6.800 Fahrzeuge die Stadtgrenze, darunter 5.200 Personenkraftwagen. Jeder davon ist im Durchschnitt mit 1,2 Passagieren besetzt; d. h. in 80 % der Fahrzeuge sitzt eine einzige Person;
- im Durchschnitt überquert auf jeder der zehn Zufahrtsstraßen an Werktagen zwischen 7 und 9 Uhr alle 15 Sekunden ein PKW die Stadtgrenze mit einer Frequenz zwischen 7 Sekunden und 2 Minuten. Summiert man die Fahrzeuge auf allen zehn Zufahrtsstraßen zur Stadt, passiert alle 1,5 Sekunden ein Fahrzeug die Stadtgrenze.

Vorteile bei
Einführung des
Car-Poolings

Der Pendlerverkehr im Burggrafenamt könnte um zwei Drittel verringert werden, wenn sich das Car-Pooling als Alternative durchsetzt. Angenommen, die durchschnittliche Passagierzahl der PendlerInnen nach Meran würde sich je PKW von derzeit 1,2 auf 3 erhöhen, könnte die Anzahl der Pendlerfahrzeuge von derzeit 5.200 auf 1.700 Einheiten verringert werden – mit folgenden Vorteilen:

- Wegfall von mindestens 3.000 Parkplätzen in der Stadt Meran;
- Reduzierung auf ein Drittel der Abgase der Pendlerfahrzeuge entlang der Einfahrtsstraßen in die Stadt;
- Minderung des Verkehrslärms entlang der Straßen;
- Verringerung der Unfallgefahren;
- die Verringerung der Fahrtkosten um zwei Drittel für die vom Pendeln betroffenen Familien;
- Verringerung der Anschaffungskosten eines Fahrzeugs, wenn eine Person oder eine Familie sich entschließt, kein privates Fahrzeug zu kaufen und stattdessen die Alternativen des Car-Pooling und/oder Car-Sharing nutzt;
- Verringerung der allgemeinen Kosten für Straßenerhaltung, Parkplatzbewirtschaftung und Reparaturen in der Folge von Verkehrsunfällen.

In einigen Gemeinden besteht schon eine Art Car-Pooling, das von Privaten spontan initiiert wurde. Um gut zu funktionieren, muss das Car-Pooling einige Grundvoraussetzungen erfüllen. Zuallererst muss eine gewisse „kritische Masse“ von TeilnehmerInnen vorhanden sein. Mit einer bestimmten Frequenz müssen Fahrzeuge an der Car-Pooling-Haltestelle anhalten, um die wartenden Personen mitzunehmen, die Wartezeiten für FahrerInnen und Passagiere dürfen nicht länger als einige Minuten dauern.⁹

⁹ Das Verhältnis FahrerIn und Passagiere sollte 1 zu 3 sein.

Um die Einführung eines organisierten Dienstes entlang der Straßen zu gewährleisten, sind vor allem folgende Maßnahmen notwendig:

- Sensibilisierung der lokalen Bevölkerung (besonders der PendlerInnen) mittels Informationskampagnen (über Medien, Internet, Infoblätter, öffentliche Informationsveranstaltungen) und Promotionaktionen zur Nutzung des Dienstes, die seitens der lokalen AkteurInnen koordiniert ablaufen sollen;
- Bereitstellung geeigneter organisatorischer Maßnahmen und Infrastrukturen für den Start des Dienstes. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Kosten für die Einführung des Car-Pooling sehr gering sind: Es bedarf keiner neuen Infrastrukturen entlang der Straßen, wenn die Bushaltestellen für das Car-Pooling mitbenutzt werden können.¹⁰

Maßnahmen zu
für die Anregung
der Car-Pooling
Nutzung

Auf zentraler Ebene sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Ausarbeitung eines Reglements für den Dienst;
- Abschluss einer Zusatzversicherung für die PassagierInnen;¹¹
- Einrichtung eines Registers der beteiligten Personen;
- Vereinbarungen zur Mitbenutzung der Linienbus-Haltestellen seitens der NutzerInnen des Car-Poolings;
- Anfertigung von Erkennungsplaketten für die FahrerInnen und die interessierten Passagiere;
- Einrichtung von Motivations- und Kontrollinstrumenten (Treueprämie, Fahrtendokumentation usw.).

Einführung des
Car-Pooling-
Systems

In den beteiligten Gemeinden sind folgende Initiativen zu ergreifen:

- Festlegung einer verantwortlichen Person für die Koordination des Projektes seitens der jeweiligen Gemeinde;
- Auswahl und Kennzeichnung der Haltestellen zur umgehenden Auffindbarkeit;
- Start des Car-Pooling-Dienstes und medienwirksame Bewerbung;
- Vorstellung des Slogans „Frauen nehmen Frauen mit“, um die Nutzung des Dienstes seitens der Frauen zu fördern.

10 Die Nutzung der Linienbus-Haltestellen könnte überdies die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel an Stelle des Privatwagens fördern, sei es im Falle von TagespendlerInnen in Richtung Meran, sei es im Falle von gelegentlichen Fahrten in die Nachbargemeinden in unterschiedlichen Angelegenheiten.

11 Dies ist erforderlich, weil nicht alle Schäden bei Unfällen, die von MitfahrerInnen verursacht werden, durch die normale Autoversicherung abgedeckt sind.

Schließlich sind Werbemaßnahmen vorgesehen, um das Car-Pooling-System auch innerhalb größerer Betriebe sowie in den öffentlichen Körperschaften einzuführen (Car-Pooling im Betrieb).

b. Car-Pooling für den Warentransport im Stadtzentrum

Warentransport
im Stadtzentrum
kaum geregelt

Derzeit ist in Meran der Warenverkehr für Geschäfte und Gastlokale im Stadtzentrum und in den Geschäftsstraßen nicht geregelt. Nur in den verkehrsberuhigten Zonen ist die Zufahrt auf bestimmte Tageszeiten beschränkt. In der Innenstadt ist in den genehmigten Zeiträumen das Verkehrsaufkommen sehr stark und bewirkt viele Unannehmlichkeiten sowohl für AnrainerInnen als auch PassantInnen.

Vorteile des
Car-Pooling
beim Waren-
transport

In diesen Bereichen könnte der Warentransport innerhalb kurzer Zeitspannen durch eine Verkehrsbeschränkung für Schwerfahrzeuge sowie durch die Einrichtung eines entsprechenden Car-Pooling-Dienstes abgewickelt werden. Eine derartige Lösung würde die Belastung für FußgängerInnen verringern und darüber hinaus Kosten sparen.

Leitlinien für
die Durchführ-
barkeit des
Projektes

Zur Einführung des Car-Poolings im Warentransport ist eine Machbarkeitsstudie nötig, die sich an den Leitlinien des Umweltschutzes, der Kosteneinsparung und an folgenden Aktionsbereichen orientiert:

- Definition der verkehrsberuhigten Zonen seitens der Gemeindeverwaltung, die nur von Fahrzeugen mit entsprechender Genehmigung befahren werden dürfen;
- Bau einer Lagerhalle in der Gewerbezone, wo die Lieferanten die Waren zwischenlagern können;
- Nutzung von umweltfreundlichen LKWs bei der Lieferung der Waren von der Lagerhalle zu den Geschäften und Gastbetrieben während der festgesetzten Zeitspannen;
- Vereinbarungen zwischen Transporteuren und Eigentümern der Geschäfte und Gastlokale bezüglich der Warenlieferung.

c. Weiterentwicklung des Car-Sharing

Der Car-Sharing-Dienst¹² wurde in Meran 2008 mit dem Ziel eingeführt, den PKW-Verkehr in der Stadt und die dementsprechende Umweltbelastung zu vermindern. Internationale Erfahrungen belegen, dass ein Car-Sharing-Wagen sechs PKW in den Straßen einer Stadt ersetzt. Außerdem ist dieser Dienst klimaneutral, denn pro verbrauchtem Liter Treibstoff werden über die einschlägige Agentur „myclimate“ in Entwicklungsländern Aufforstungsprojekte, die Nutzung von Solarkochern usw. finanziert.

Zudem bestehen direkte Vorteile für die NutzerInnen: die Ausdehnung des Dienstes führt bei Familien, aber auch in Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen zu Einsparungen bei den Mobilitätskosten, da der eigene Fuhrpark auf ein Minimum reduziert werden kann. Falls die Fahrzeuge von den Betreibern nicht ständig genutzt werden, können sie anderen Car-Sharing-NutzerInnen zur Verfügung gestellt werden, was den jeweiligen privaten und öffentlichen Betrieben zusätzliche Einnahmen bringt.

Derzeit ist der Car-Sharing-Dienst in Meran nicht in der Lage, sich gänzlich selbst zu finanzieren, deshalb soll die Anzahl der NutzerInnen erweitert werden. Zu diesem Zweck sind Informations- und Anreizkampagnen geplant, die sich an drei unterschiedliche Zielgruppen richten: Familien, Vereinigungen, Betriebe und öffentliche Körperschaften.

Monitoring und Evaluation

- Car-Pooling im Burggrafenamt: als Erfolgsindikatoren der Initiative dienen die Anzahl der registrierten TeilnehmerInnen und die Anzahl der getätigten Gemeinschaftsfahrten. Bei einer neuerlichen Pendlererhebung, die analog zu jener von 2009 organisiert wird, soll überprüft werden, ob und um wie viel die Anzahl der Pendlerautos abgenommen hat und ob sich die Anzahl der Passagiere pro PKW entsprechend erhöht hat.
- Car-Pooling für den Warentransport: Erfolgsindikator ist die verminderte Anzahl der täglichen Zufahrten zu den wichtigsten Geschäftsstraßen, die Anzahl und die Art der Reklamationen bezüglich des Warenverkehrs seitens der Geschäftsleute, die Wahrnehmung der AnrainerInnen bezüglich der Verminderung des Verkehrslärms usw. Hierzu sind Stichprobenerhebungen durchzuführen.

Car-Sharing zur Verringerung des Verkehrs und der Umweltbelastung

Direkte Vorteile für die NutzerInnen

Promotionaktionen zur Nutzung des Car-Sharing

Methoden und Indikatoren

¹² Car Sharing ermöglicht die Nutzung von Personenkraftwagen auf Vormerkung, wobei nur der Tarif für die zurückgelegten Kilometer und die Benutzungszeit zu bezahlen ist.

- Car-Sharing: die Erfolgsindikatoren betreffen die Funktionsweise und den Grad der Eigenfinanzierung. Diese Aspekte werden mittels Befragung der NutzerInnen und einer Bilanzanalyse der Betreibergenossenschaft erhoben.
- Ein weiteres Bewertungselement betrifft den Integrationsgrad von lokalen umweltfreundlichen Verkehrssystemen durch die Nutzung von Eisenbahn, Autobus, Seilbahn, Car-Sharing, Car-Pooling, Elektrofahrzeugen und Fahrrädern.

c. Pilotprojekte zur Betreuung nicht selbständiger Personen nach dem Zeitbank-Modell

Ausgangslage

Krise des
derzeitigen
Betreuungs-
modells im
sozio-sanitären
Bereich

Aufgrund verschiedener Ursachen – vor allem der Überalterung der Gesellschaft – wächst der Betreuungsbedarf, während die zur Verfügung stehenden öffentlichen Finanzmittel abnehmen. Dies führt dazu, dass das derzeitige Betreuungsmodell im Land Südtirol langfristig nicht aufrecht erhalten werden kann. Die seit Jahren hierzu geführte politische, institutionelle und wissenschaftliche Debatte macht ein radikales Umdenken bei den Betreuungsmodellen notwendig.

Alternative
Betreuungs-
modelle

Die beiden Pilotprojekte, die im Rahmen des Zeitleitplans für Meran entwickelt werden, gehen von einem alternativen Betreuungsmodell aus, das seit Jahren in anderen Ländern Europas und der Welt Anwendung findet. Es handelt sich um Erfahrungen, die im Wesentlichen nach dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe bei Zeitbanken – im deutschen Sprachraum Tauschkreise oder Talentetauschringe genannt – funktionieren und rechtlich anerkannt sind.¹³

13 Die Zeitbanken sind im Sinne der Gleichheit und der Solidarität in der Zivilgesellschaft tätig und sind damit in Art. 2 und 3 der Verfassung Italiens anerkannt, weil sie dazu beitragen, neue Formen der gegenseitigen Hilfe umzusetzen und zu verbreiten und dabei als Maßeinheit für die ausgetauschten Hilfeleistungen ein universelles und für alle gleiches Maß benutzen: die Zeit (siehe www.zeitbank-meran.it und <http://www.nonprofitonline.it/static/allegati/banche-deltempo/normativa.htm> [6.8.2010])

Internationale Erfahrungen bei der Betreuung nach dem Zeitbanksystem

- In Japan wurde nach dem Zweiten Weltkrieg das „Fureai Kippu“-System („Ticket für Betreuungstätigkeit“¹⁴) entworfen. Später wurden Vereinigungen gegründet („Volunteer Work Bank“), wo die in der Betreuung von SeniorInnen aktiven Personen Gutscheine für die geleistete Arbeit erhalten.
- 1980 entstand in den USA der „Time Dollar“¹⁵, der auf der Gutschreibung von Zeit basiert;
- In China entwickelte sich im Jahr 2005 ein System, das jenem in Japan ähnlich ist;
- In einigen Bundesländern Deutschlands entstanden in den 1990-er Jahren Seniorengenossenschaften, die Betreuungsdienste im Tausch gegen Zeitgutscheine anbieten;
- In zwei österreichischen Bundesländern entwickelte sich im Rahmen von Talentetauschkreisen¹⁶ (die mit einer Zeitbank vergleichbar sind) das Projekt „Zeitvorsorge“ (Vorarlberg), während zwischen Oberösterreich und Bayern das Projekt „TIMESOZIAL“¹⁷ entstand, wo nachbarschaftliche Betreuung angeboten wird.

Box 3: Internationale Erfahrungen bei der Betreuung nach dem Zeitbank-Prinzip

14 Fureai Kippu ist eine gemeinschaftliche Währung in Japan, die 1995 von der Stiftung Sawayaka Welfare geschaffen wurde und es ermöglicht, Gutscheine zu „verdienen“, wenn jemand SeniorInnen in ihrem Umfeld betreut. Die Währungseinheit ist eine Stunde Betreuungsleistung für eine hilfsbedürftige Person.

15 Der Time Dollar ist eine Währung für Leistungen in der Nachbarschaftshilfe. Man kann Time Dollars verdienen, indem man die eigenen Fähigkeiten und Ressourcen einsetzt, um anderen Menschen zu helfen und man kann sie ausgeben, wenn man für sich selbst oder für Familienangehörige Hilfe benötigt. http://www.islandcounty.net/health/time_dollars.htm [6.8.2010]

16 Der Talente-Tausch-Kreis ist eine Organisation, bei der unter den Mitgliedern Güter und Hilfeleistungen ausgetauscht werden. Die Teilnehmer zahlen also nicht in Euro, sondern bieten ihrerseits Güter und Hilfeleistungen an. <http://www.tauschkreis-kaernten.at/> [6.8.2010]

17 Timesozial ist eine Organisation ähnlich einer Zeitbank, die als Währungseinheit die Stunde benutzt, in welcher soziale Leistungen erbracht werden. Diese Organisation engagiert sich in der Nachbarschaftshilfe, der Zeitvorsorge und in wirtschaftlichen Netzwerken. <http://www.timesozial.org/> [6.8.2010]

Zielsetzung

Zweck: Erprobung von Betreuungsformen, die dazu beitragen können, angesichts knapper werdenden Ressourcen den steigenden Bedarf zu decken

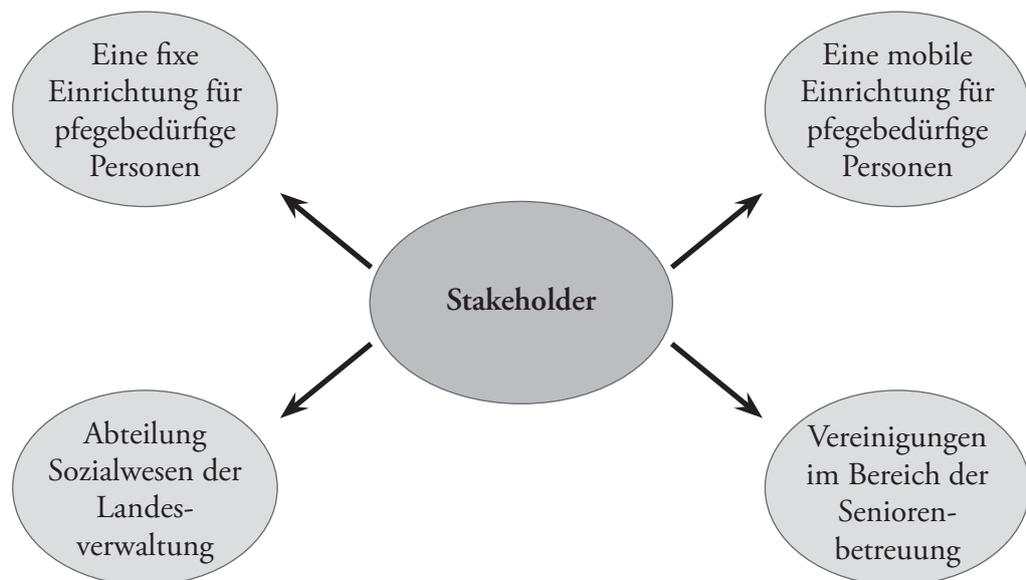
Vorteile für jene, die Betreuungsleistungen erbringen

Ziel des Projekts ist die Erprobung von Betreuungsleistungen zugunsten pflegebedürftiger Personen nach dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe. Maßeinheit für die Betreuung ist die entsprechende Zeit. Falls dieses System funktioniert, könnte es auf das gesamte Land ausgedehnt und somit der steigende Bedarf an Betreuungsleistungen gedeckt werden.

Zu diesem Zweck werden zwei Pilotprojekte durchgeführt, eines in einer fixen Einrichtung für pflegebedürftige SeniorInnen, das andere im Bereich des mobilen Hauspflagedienstes.

In beiden Fällen erhalten die beteiligten Personen für die Betreuungsleistung keine finanzielle Entlohnung, sondern entsprechende Gutschriften in einem „Stundenkonto“, das für die eigene Betreuung im Alter „angezapft“ werden kann. Die „gesparten Betreuungszeiten“ können auch für Hilfeleistungen für eine verwandte Person verwendet werden. Der auf diese Weise akkumulierte Anspruch auf Betreuung der eigenen Person kann ein Ansporn sein, sich für Dienstleistungen zu engagieren, die nicht mit Geld vergütet werden.

In der folgenden Abbildung sind die im Projekt involvierten Vereinigungen und Körperschaften dargestellt:



Abbild 5: Beteiligte Einrichtungen im Betreuungsprojekt für pflegebedürftige Personen

Projektdurchführung

Gemäß den Erfahrungen in verschiedenen Ländern werden nur Personen in ein Betreuungsprojekt involviert, die keiner regelmäßigen Beschäftigung nachgehen. Diese Personen werden ausgebildet und in eine bestehende soziale Vereinigung eingegliedert, die für die Koordinierung der Betreuungsdienste verantwortlich ist. Die Personalsuche obliegt der entsprechenden Vereinigung.

Die Ausbildung der TeilnehmerInnen erfolgt in den Landesberufsschulen für soziale Berufe in deutscher und italienischer Sprache.¹⁸

Eine landesweit agierende Organisation soll das Registriersystem für die geleisteten Betreuungsdienste verwalten.

Für den Fall, dass das Pilotprojekt erfolgreiche Ergebnisse vorzuweisen hat, sollen die beschriebenen Betreuungstätigkeiten auf das gesamte Territorium des Landes ausgedehnt werden.

Suche und
Ausbildung der
BetreuerInnen

Landesregister
der erbrachten
Leistungen

Evaluation
und gegebenen-
falls landesweite
Umsetzung

Weitere Anwendungsbereiche der Nachbarschaftshilfe

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben fördern die Zeitbanken¹⁹ die Befriedigung von Bedürfnissen der örtlichen Bevölkerung und die Stärkung der Nachbarschaftshilfe unter den BürgerInnen durch den Austausch von Leistungen verschiedenster Art. In Meran bietet die Zeitbank seit über zehn Jahren Dienste an, die nicht mit Geld honoriert werden, sondern mit Zeitgutscheinen. Die Leistungen sind gegen Unfälle und Schäden an Dritte versichert. In nächster Zukunft will Meran eine Weiterentwicklung der Zeitbanken fördern und das Angebot an Leistungen durch personenbezogene Dienste erweitern, etwa durch Kinder- und Seniorenbetreuung oder auch durch die Unterstützung von Aktivitäten der öffentlichen Einrichtungen (z. B. Überwachung und Reinigung gemeindeeigener Freizeiteinrichtungen, Begleitung von Kindern von Zuhause zur Schule oder in Freizeiteinrichtungen, Hilfeleistungen in öffentlichen Einrichtungen). Für Projekte, die mit Dienstleistungen und Aktivitäten der öffentlichen Verwaltung verknüpft

Personenbezogene
Dienste für
Kinder und
SeniorInnen
und in öffent-
lichen Einrich-
tungen

18 Diese Schulen sind in die jeweiligen Berufsschulabteilungen in deutscher und italienischer Sprache eingebunden. Die Institute haben bereits spezifische Kursprogramme zur Ausbildung von BetreuerInnen im sozio-sanitären Bereich entwickelt, die in Hinblick auf den Bildungsbedarf für die TeilnehmerInnen in den beiden Pilotprojekten adaptiert werden können.

19 Gesetz vom 8. März 2000, Nr. 53 „Bestimmungen zur Unterstützung der Mutter- und Vaterschaft, zum Anrecht auf Betreuung und Ausbildung sowie zur Koordinierung der Zeiten der Stadt“; Kap. VII, Art. 27 (veröffentlicht im Gesetzesblatt vom 13. März 2000, Nr. 60).

Infopoint und
digitales Register
der freiwilligen
HelferInnen beim
Bürgeramt der
Gemeinde

sind, könnte die Tauschwährung über die Zeitgutschrift hinaus auch unterschiedliche Begünstigungen umfassen (z. B. Gratiseintritt in öffentliche Sporteinrichtungen oder bei Veranstaltungen). Im Bürgeramt der Gemeinde wird ein eigener Infopoint eingerichtet, wo sich interessierte Personen registrieren lassen können. Darüberhinaus wird ein digitales Register der TeilnehmerInnen und der angebotenen Leistungen eingerichtet.

Monitoring und Evaluation

Evaluations-
methoden und
-kriterien

Entsprechend den im Ausland gemachten Erfahrungen wird der Erfolg der beiden Pilotprojekte nach folgenden Kriterien gemessen: Anzahl der involvierten Personen in die Betreuungsleistungen, Anzahl der geleisteten Betreuungsstunden, Arbeitstätigkeiten in Stunden der Vereinigungen, die die Initiativen koordinieren, Grad der Zufriedenheit bezüglich der Dienstleistungen. Die Instrumente für Monitoring und Evaluation der Projekte umfassen Stichprobenerhebungen zur Zufriedenheit der betreuten Personen oder ihrer Verwandten sowie zur Zufriedenheit gegenüber den Betreuungseinrichtungen, Erhebungen und Bewertung der aufgetretenen Schwierigkeiten sowie der entsprechenden Lösungsmöglichkeiten und schließlich die Erfassung der Einsparungsmöglichkeiten für öffentliche und private Einrichtungen.

d. Pilotprojekt zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Die Erfahrungen der Zeitpolitik haben den strategischen Wert der Zeit als Ressource für die Vereinbarkeit der individuellen und kollektiven Zeiten – auch in Bezug auf individuelle Strategien der Zeiteinteilungen zwischen den Zeiten für die Familie und jenen für die Berufstätigkeit. Wirksame Aktionen zur Vereinbarkeit wurden in Italien im Rahmen der Organisation der Zeiten der Stadt durch Koordinierung der Öffnungszeiten, der Zugänglichkeit von Dienstleistungseinrichtungen und der Gestaltung der Arbeitszeiten umgesetzt. Die Politik der Vereinbarkeit ist – auch in der Optik des Gender Mainstreaming – von zentralstaatlichen Rechtsnormen geregelt²⁰ und wird mit öffentlichen Finanzmitteln unterstützt.

20 Es handelt sich um das bereits zitierte Gesetz Nr. 53/2000.

Wirksame Lösungen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind auch in der Stadt Meran zunehmend notwendig geworden. Dabei wurden im Rahmen des Zeitleitplans zwei Pilotprojekte zur Vereinbarkeit zwischen der Lebens- und der Arbeitszeit beschlossen.

Zielsetzungen

Im Auftrag auf der Gemeindeverwaltung werden zwei Pilotprojekte realisiert, welche die Vereinbarkeit zwischen beruflichen und elterlichen Verpflichtungen zum Ziel haben. Jeweils ein Projekt wird in einem privaten Unternehmen und in einer öffentlichen Körperschaft durchgeführt, wobei entsprechende Erfahrungen in Folge auf andere Organisationseinheiten übertragen werden sollen.

Zwei Pilotprojekte, eines in einem öffentlichen Betrieb, das andere im privaten Sektor

Im öffentlichen Sektor wird das Pilotprojekt im Gesundheitsbetrieb (Bezirk Meran) durchgeführt. In dieser Einrichtung erfolgten bereits in der Vergangenheit Initiativen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, gemeinsam mit anderen Gesundheitsbezirken auf Landesebene und mit dem zentralen Südtiroler Sanitätsbetrieb auf Landesebene. In diesem Fall sollen Maßnahmen in Kooperation mit Gesundheitseinrichtungen in anderen Regionen Italiens entwickelt werden, wobei Finanzmittel aus dem Gesundheitsministerium genutzt werden sollen. Die Koordination des Projekts liegt bei der verantwortlichen Person des Gesundheitsbezirks, wobei die Zeitbank Meran die Aufgabe der Suche nach Partnern und zur Gewährleistung öffentlichen Finanzmitteln übernimmt. Im Falle eines Erfolges dieses Pilotprojekts ist ein Übertrag auf andere Gesundheitsbezirke in Südtirol möglich.

Öffentlicher Sektor: Gesundheitsbezirk Meran

Im privaten Sektor betrifft das Pilotprojekt Handelsbetriebe in der Stadt Meran. Es geht darum, Initiativen zu erproben, um Lösungen für das Problem der Abwesenheit vom Arbeitsplatz aus familiären Gründen zu finden. Gespräche mit Geschäftsinhabern und Vertretern in diesem Bereich haben ergeben, dass derartige Lösungen eher für mehrere Geschäfte sinnvoll sind und nicht für einen einzelnen Handelsbetrieb. Konkret geht es in dem Projekt darum, jenes Personal, das aus familiären Gründen zeitweise nicht anwesend sein kann, für die entsprechende Zeitspanne durch entsprechend geschulte Personen zu ersetzen, die durch flexible Arbeitsverträge eingestellt werden. Im Rahmen des Projekts sind folgende Maßnahmen geplant:

Privater Sektor: ein oder mehrere Geschäfte in der Stadt

- Stichprobenerhebungen zum Bedarf an Ersatzarbeitskräften bei Handels- und Dienstleistungsbetrieben in der Stadt;
- Information der potenziell interessierten Unternehmen und deren Registrierung;
- Definition der Art des Arbeitsvertrages zwischen Unternehmen und dem Ersatzpersonal;
- Suche und Ausbildung des Personals, das an Stelle der Festangestellten einspringen kann, die zeitweise nicht verfügbar sind;
- Einrichtung einer eigenen Dienststelle für die Anwerbung von Ersatzpersonal;
- Ausarbeitung von Richtlinien zur Übertragbarkeit des Pilotprojektes;
- Anwendung des Modells in anderen Städten des Landes im Fall einer erfolgreichen Umsetzung.

Monitoring und Evaluation

22Ein Jahr nach Projektbeginn wird eine Evaluation der Ergebnisse durch Erhebung folgender Daten durchgeführt: Anzahl der beteiligten Handelsbetriebe und Dienstleister, Anzahl der bereitstehenden Personen, die für die abwesenden Angestellten „einspringen“, Anzahl der Ersatzleistungen, aufgeschlüsselt nach Sektoren, eingesprungenen Personen und jeweilige Dauer der Leistung. Überdies werden Befragungen zur Zufriedenheit der unterschiedlichen involvierten Personen (Geschäftsinhaber, „einspringende“ Personen, Personen in Abwesenheit aus familiären Gründen) mit dem System durchgeführt.

2 Vergleichende Erfahrungen mit der Zeitpolitik in Italien und in der Schweiz

In diesem Kapitel werden zusammenfassend einige Best-Practice-Beispiele von städtischer Zeitpolitik in Italien und in der Schweiz vorgestellt.²¹ Damit soll ein kurzer Überblick über empirische Gegebenheiten und die entsprechenden Normen und Regelwerke gegeben werden,²² die mit dem Projekt in Meran in Bezug gesetzt werden. Aus diesem Vergleich können Anregungen für die Umsetzung und zukünftige Entwicklung der Zeitpolitik in der Stadt Meran resultieren.

In Anbetracht des Nutzenpotentials für die Adressaten, vor allem die politisch entscheidungsbefugten Personen in der Gemeinde Meran, orientiert sich die Analyse an den Arbeitsthemen, die von der Gemeindeverwaltung ausgewählt wurden. In Betracht gezogen werden folgende Städte: Bozen, Cremona, Bergamo, Rozzano, Prato, Cinisello Balsamo, Monza und Pavia.

Die Auswahl der Fallbeispiele orientiert sich an folgenden Kriterien:

- kleine und mittelgroße Städte in Italien und in der Schweiz;
- thematischer Zusammenhang;
- unterschiedliches Erfahrungsniveau, welches den unterschiedlichen Formen und Dynamiken der Zeitpolitik in den verschiedenen Ländern entspricht;
- Bandbreite der Aktionsformen, die ebenso den unterschiedlichen Formen und Dynamiken der Zeitpolitik in den verschiedenen Ländern entspricht.

Die Zeitpolitik hat innovative Steuerungsansätze eingeführt, die auf einer gemeinsam geteilten, strategischen Ausrichtung einer Stadt basieren und zur Aufwertung der Beziehung zwischen Mensch, Stadt und Umgebung beitragen. Auf diese Weise konnte die Zeitpolitik dazu beitragen, neue Planungs- und Managementkriterien in der städtischen und territorialen Gestaltung zu entwickeln. Unter diesem Blickwinkel wurden nicht nur die Inhalte der Entwicklungsprogramme und -aktionen, sondern auch die Entscheidungs- und

Zielsetzungen

Fallbeispiele und thematischer Fokus

Auswahlkriterien

Analyse-
dimensionen

21 Im Folgenden werden fallstudienartige Ergebnisse zusammengefasst, die von der EURAC im Rahmen des Begleitprojekts zur Zeitpolitik in Meran erstellt wurde. Die Studie umfasst die Sammlung der einschlägigen Literatur und Dokumentation auf theoretischer und empirischer Ebene. Die Informationssammlung basiert auf eine Dokumentenanalyse und Telefoninterviews mit den technisch Verantwortlichen für die Zeitpolitik in den einzelnen zuständigen Einrichtungen.

22 Bonfiglioli S., Mareggi M. (a cura di) (2004), *Nuovi tempi della città per la qualità della vita*, Guerini, Milano; Mareggi, M. (2000), *Le politiche temporali urbane*, Alinea, Firenze.

Umsetzungsprozesse betrachtet.²³ Zudem sind diese Elemente auf das in Folge dargelegte zentralstaatliche Rahmengesetz Nr. 53/2000 ausgerichtet, das die Definition und die wichtigsten Elemente der Gestaltung der städtischen Zeitpolitik regelt.

2.1 Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse

Vorrangige Aktionsmodalitäten

In allen berücksichtigten Fällen finden sich ähnliche Vorgangsweisen in der Zeitpolitik, die im Großen und Ganzen basieren auf:

- Pilotprojekten, Erprobungen und lokalen Aktionen;
- territorialen Zeitleitplänen, aufbauend auf Analysen und Anhörungen der StadtbewohnerInnen;
- Analysen der Stadt und deren Umgebung sowie Aufzeichnungen (z. B. Öffnungszeiten, Sozialforschung, Analyse der Nachfrage).

In den meisten Fällen wurde der Zeitleitplan in übergreifende Politikfelder aufgeteilt, die sich auf die Stadt auswirken, und in partnerschaftlicher Weise gemeinsam mit InteressenvertreterInnen erstellt. In der Anfangsphase erfolgten Pilotprojekte und Aktionsformen, um das Interesse der gesellschaftlichen Kräfte und der Bürgerschaft zu wecken. In wenigen Fällen (siehe Prato) wurde der Zeitleitplan auf der Grundlage von Vorstudien erstellt – somit ohne aktive Beteiligung der Interessenvertretungen –, um einige objektive Probleme im Zusammenhang mit den Zeiten der Stadt identifizieren zu können. Die folgende Tabelle zeigt die Präsenz und Verbreitung dieser Elemente in Meran und in den anderen berücksichtigten Städten:



	Aktionsformen		
	Zeitleitplan	Erprobungen und Pilotprojekte	Untersuchungen/ Dokumentation
Meran (37.711 Einw.)	2010	✓	✓
Bozen (103.444 Einw.)	1994; 2005	✓	✓
Cremona (72.415 Einw.)	1999	✓	✓
Bergamo (117.787 Einw.)	2006	✓	✓
Pavia (70.914 Einw.)	2007	✓	✓
Monza (121.606 Einw.)	2007	✓	

²³ Insbesondere orientierte sich die Beschreibung der Einzelfälle an folgenden Kriterien: Politiken und Aktionen; Aktionsformen; institutioneller und sozialer Aufbau; Beteiligungsansatz.

Aktionsformen			
	Zeitleitplan	Erprobungen und Pilotprojekte	Untersuchungen/ Dokumentation
Cinisello Balsamo (73.683 Einw.)	2007	✓	✓
Rozzano (40.817 Einw.)	2004	✓	✓
Prato (187.050 Einw.)	1997	✓	✓

Tabelle 3: Modalitäten der Aktionen in der Erfahrung in Italien

In verschiedenen Fällen wurden in den einzelnen Gemeindeverwaltungen Projektgruppen eingerichtet, die aus einem politischen Organ (GemeindeferentIn oder beauftragte Person) und einem aus verschiedenen Bereichen zusammengesetzten, ausführenden Team zusammengesetzt waren und in einzelnen Fällen von externen BeraterInnen und einem Organ mit organisatorischen und administrativen Aufgaben (Zeitbüro) begleitet waren.

Führungsstruktur

Organisationsstruktur			
	Zeitbüro	Beauftragung GemeindeferentIn	Beirat aus der Bürgerschaft
Meran	nein*	✓	vorgesehen
Bozen	✓	✓	
Cremona	✓	✓	
Bergamo	✓	✓	✓
Pavia	✓		vorgesehen
Monza	✓		
Cinisello Balsamo	vorgesehen	✓	
Rozzano	✓	✓	
Prato	✓	✓	✓



Tabelle 4: Organisationsstruktur in der Erfahrung in Italien

Eine weitere Besonderheit ist die Beteiligung an den Projekten durch breite Einbeziehung lokaler AkteurInnen und die Einrichtung von thematischen Foren und konzertierten Aktionen, bei denen die Stakeholder zusammenarbeiten und verhandeln konnten.²⁴

Sozialer Aufbau des Prozesses

24 * Koordinierung der Zeiten der Stadt beim Bürgeramt der Gemeinde Meran. Auch das Gesetz Nr. 53/2000, eingebracht von der Ministerin Turco, verpflichtet die Gemeinden, Diskussionsforen zwecks Konzertierung der Institutionen in den Gemeinden einzurichten (Gewerkschaften, Wirtschaftsverbände, Handelskammer usw.).

Historisch entwickelte sich die Zeitpolitik in Italien in der zweiten Hälfte der 1980-er Jahre in Form politisch gesellschaftlicher Aktionen für Chancengerechtigkeit in der Sozial- und Kommunalpolitik. In den 1990-er Jahren wurden die Gemeinden zu Promotoren dieses Politikfeldes. Dabei wurde mit neuen „Gestaltungsspielräumen“ in der Stadt experimentiert, die eine starke gesellschaftliche Legitimation, aber unzureichende normative Vorgaben aufwies. In der Tat wurde zwischen 1990 und 2000 ein einziger Gesetzesartikel erlassen (Gesetz Nr. 142/1990, Art. 36) erlassen, der den BürgermeisterInnen die Befugnis zuweist, die Öffnungszeiten der öffentlichen Einrichtungen zu koordinieren, um sie den neuen Zeitprofilen bei Nachfrage der NutzerInnen anzupassen. Im Jahr 2000 wurden die genannten Aktionen/politischen Entscheidungen mit Gesetz Nr. 53 „Bestimmungen zur Unterstützung der Mutter- und Vaterschaft, zum Recht auf Pflege und auf Ausbildung sowie zur Koordinierung der Zeiten der Stadt“ faktisch verpflichtend eingeführt, und zwar in den folgenden Bereichen:

Verpflichtung für die BürgermeisterInnen von Gemeinden ab 30.000 EinwohnerInnen:

- Einführung eines territorialen Zeitleitplans;
- Einrichtung eines Zeitbüros;
- Einrichtung einer Leitungsgruppe aller städtischen Institutionen (Gewerkschaften, Wirtschaftsverbände, Handelskammer usw.) und

Verpflichtung für die Regionen:

- Erlass von Ausrichtungs- und Koordinierungsgesetzen zur Koordination der Öffnungszeiten der öffentlichen Einrichtungen;
- Bereitstellung von Fördergeldern für die Gemeinden;
- Einrichtung eines Fonds für die Harmonisierung der Zeiten der Stadt und die Umsetzung der Zeitpolitik.

Box 4: Entstehung und Rechtsnormen zur Zeitpolitik in Italien

2.2 Inhalt der Aktionen und Projekte

Hinsichtlich Entwicklungsthemen der Stadtverwaltung von Meran zeigen die untersuchten Objekte eine Vielfalt von Interventionen und Maßnahmen, die im Folgenden aufgelistet sind.

Die vorrangigen Aktionen bezüglich bessere Zugänglichkeit der Stadt und der öffentlichen Dienste sowie jener von öffentlichem Interesse betreffen:

- die Flexibilisierung und Koordinierung der Öffnungszeiten der öffentlichen Einrichtungen („Bürgertag“);
- die Flexibilisierung und Koordinierung der Öffnungszeiten der Bildungseinrichtungen und Dauer des Verbleibs in den Schulen;
- die Änderungen der Geschäftsöffnungszeiten;
- dezentralisierte öffentliche Ämter, Multifunktionsschalter, zeitlich definierte Dienstleistungen;
- Online-Dienste;
- Anpassung der städtischen Einrichtungen (Parkplätze, Fußgängerbereiche, Anschlüsse im öffentlichen Nahverkehr).

Zugänglichkeit
der städtischen
Einrichtungen
und öffentlichen
Dienste

Was die Mobilität betrifft, sehen die einschlägigen Aktionen der untersuchten Städte hauptsächlich eine Verkehrsberuhigung zu bestimmten Tageszeiten, an ausgewählten Wochentagen oder während bestimmter Zeitspannen im Jahresverlauf vor, wenn der Straßenverkehr intensiv ist. Die Maßnahmen mit dieser Zielsetzung wirken sich vorrangig aus auf:

- den öffentlichen Verkehr;
- die Organisation von öffentlichen Diensten (z. B. die Entflechtung der Schulöffnungszeiten);
- den privaten Nahverkehr (z. B. durch das Car-Pooling).

Mobilität und
Transportdienste

Anzumerken sind auch die Vereinbarungen zur Mobilität sowie die Abstimmung zwischen lokalen Akteuren, Unternehmen und Vereinigungen in einem bestimmten Stadtgebiet, die an bestimmte öffentliche und private Vorgaben gebunden sind. In diesem Fall zielen die eingeleiteten Maßnahmen auf eine zeitliche Entzerrung der Aktivitäten, auf die Verbesserung der Verkehrsbedingungen und auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs ab.

Erfahrungen zu umweltfreundlicher und gemeinschaftlicher Mobilität im Tessin

Im Schweizer Kanton Tessin haben das Territorialdepartment und die regionale Transportkommission verschiedene Programme und Initiativen von umweltverträglicher Mobilität mit besonderer Beachtung der Mobilität in den Unternehmen und der Gemeinschaftsfahrten (Car-Sharing, Car-Pooling) lanciert und entwickelt. Ein Beispiel betrifft den Wegweiser zur Mobilität in Unternehmen, der sich an Betriebe, Privatpersonen, öffentliche Institutionen und Bildungseinrichtungen wendet und die wichtigsten Entwicklungsrichtungen der Mobilität im Kanton aufzeigt, bezogen auf die öffentlichen Transportmittel und die Fuß- und Fahrradwege, auf den rationellen Gebrauch von Privatautos (Car-Pooling und Car-Sharing) sowie auf eine bessere Nutzung der Parkplätze. Die signifikanten Initiativen zum Car-Sharing sind die Projekte „Mobility“ und „Liberalauto“.

„Mobility“-Leader in der Schweiz im Bereich Car-Sharing mit 91.000 NutzerInnen und 2.300 Fahrzeugen sowie einer über 20-jährigen Erfahrung – hat sein Angebot nach folgenden Kriterien gestaltet: einfache und bequeme Nutzung, unmittelbarer Zugang zu den Fahrzeugen zu jeder Zeit und an jedem Ort mittels eines Self-service-Systems, moderne und energetisch effiziente Fahrzeuge, Wartung der Fahrzeuge durch Fachleute, kombinierte Mobilität. Seit 2008 basiert die Tätigkeit auf den Richtlinien der *international Standard Global Reporting Initiative* (GRI).

„Liberalauto“ ist eine Initiative des italienischsprachigen Schweizer Radio- und Fernsehsenders (SRF), die regelmäßig oder gelegentlich Gemeinschaftsfahrten (Car-Pooling) in der italienischen und der gesamten Schweiz organisiert. Zentrales Element ist die Internetseite www.liberalauto.ch, bei der interessierte Personen ihre Fahrtenwünsche und -angebote veröffentlichen können. Die Seite enthält überdies eine eigene Sektion für Unternehmen und Organisationen, die Interesse an Gemeinschaftsfahrten der jeweiligen Angestellten bekunden. Diese Optionen sind für die Kantonalverwaltung und die SRF bereits Realität.

Weitere Lösungen für die betriebliche Mobilität im Tessin betreffen beispielsweise einen Preisnachlass beim Kauf eines Jahresabonnements zur Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie die Förderung nicht motorisierter Mobilität, um zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu

gelangen. Damit soll die Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr vermindert werden. Weiters wurde ein Car-Pooling-Service auf Betriebsebene angeregt, gepaart mit einem Anreizsystem für die Beschäftigten, die zusammen mit ArbeitskollegInnen zum Arbeitsplatz pendeln (variable Einkaufsbons für Treibstoff je nach der Anzahl der mitfahrenden Personen, Gratisparkplatz), Umsetzung von Plänen zur betrieblichen Mobilität im Sinne einer Rationalisierung der Fahrzeiten (kostenlose Firmenwagen). Schließlich ist noch das betriebliche Bike-Sharing zu erwähnen. In allen diesen Fällen hängt der Erfolg von der Fähigkeit der beteiligten Akteure ab, Netzwerke zu bilden, Private-Public-Partnerships zu festigen und die BürgerInnen mit einzubeziehen.

Dr. Tobiolo Gianella und Dr.ⁱⁿ Laura Pedrazzi, Universität der italienischen Schweiz, Institut für Mikroökonomie und Finanzwissenschaft – Mecop

Box 5: Erfahrung zur umweltverträglichen und gemeinschaftlichen Mobilität im Tessin

Verschiedene untersuchte Städte haben Maßnahmen ergriffen, um die Fragmentierung der Zeiten und der Räume im öffentlichen Leben der Stadt zu minimieren mit dem Ziel, die Arbeitszeiten, Familienzeiten, Beziehungszeiten und Bildungszeiten sowie die Zeiten für sich selbst vereinbar zu machen. Die Initiativen zur Vereinbarkeit von Familie und Berufstätigkeit betreffen insbesondere:

- die Öffnungszeiten;
- die Koordinierung der Zeitsysteme;
- die Zugänglichkeit zu den Diensten zwischen Wohnort und Bildungseinrichtungen;
- die neuen Stundenpläne der Schulen auf der Grundlage der Genderperspektive.

Schließlich haben einige Städte in Hinblick auf den Zeittausch im Sinne gegenseitiger Solidarität auf die Gründung von Zeitbanken (Tauschringen) hin gearbeitet, die unter den Mitgliedern verschiedene Dienstleistungen anbieten (Babysitting, Hilfe bei Garten- oder Hausarbeit, Informatikkurse usw.). In Italien finden sich keine Projekte bezüglich der Betreuung von hilfsbedürftigen Personen nach dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe, wie dies in Meran mit dem Modell der Zeitbanken geplant ist.

Vereinbarkeit
Familie-Beruf

Zeittausch im
Sinne gegenseitiger
Solidarität

Abschließende Bemerkungen

Obwohl eine – wenn auch provisorische – Bewertung der bevorstehenden Umsetzung des Zeitleitplans für Meran verfrüht ist, erscheint es doch nützlich und angebracht, sich einerseits zu fragen, was bisher funktioniert hat und was nicht, und andererseits die Entwicklungsperspektiven in der Zeitpolitik von Meran für die kommenden Jahre zu umreißen. Die folgenden kurzen Anmerkungen sind das Ergebnis einiger Interviews und Gespräche mit den institutionellen HauptakteurInnen, die in den Entwicklungsprozess des Zeitleitplans involviert sind.²⁵ Im übrigen ergeben sich hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Zeitpolitik in Meran weitere Denkanstöße aus einem zusammenfassenden Vergleich mit der einschlägigen Literatur und Praxis in Italien.

Entwicklung
des Plans:
Charakteristika
und Schwierig-
keiten

In Hinblick auf den bisherigen Verlauf und auf die Initiativen, die in den kommenden Monaten und Jahren umzusetzen sind, ergeben sich folgende besondere Elemente und Beobachtungsfelder.

Die Handlungsfelder und -themen, also der Sozialbereich, die Mobilität, die Koordination und Harmonisierung der Zeiten der Stadt bei Dienstleistungen und Mobilität wurden aufgrund einer Analyse des territorialen Kontextes und in Zusammenhang mit der Programmierung auf lokaler Ebene ausgewählt (Sozialplan, Verkehrsplan der Stadt). Die einzelnen Projekte wurden auf Bereiche hin ausgerichtet, bei denen die Probleme der Zeitgestaltung seitens der BürgerInnen am häufigsten wahrgenommen wurden und – zumindest teilweise – mit einer außerstädtischen Entwicklungsdimension zusammenhängen (z. B. Mobilitätsprojekte). Um die Zukunftsfähigkeit und Machbarkeit der Aktionen – auch im wirtschaftlichen Sinn – garantieren zu können, beziehen sich die Projekte einerseits auf organisatorische und kaum auf infrastrukturelle und architektonische Maßnahmen, denn sie sind weniger kostenintensiv und andererseits auf die Aktivierung lokaler Ressourcen und Kapazitäten für die Planung und Umsetzung ausgerichtet. Dieser Aspekt hat dazu geführt, dass für die Ausarbeitung des Zeitleitplans und teilweise auch für dessen Umsetzung die inhaltlichen und sozialen Kompetenzen der Zeitbank Meran genutzt werden, die seit einem guten Jahrzehnt im Rahmen der Gemeindeverwaltung aktiv ist und die Initiativen des Zeitleitplans entworfen hat. Darüber hinaus wird die Zeitbank Meran – in Zusammenarbeit mit den zuständigen Gemeindeämtern (insbesondere mit dem Bür-

25 Bürgermeister, zuständige Gemeindeferentin, Zeitbank Meran.

geramt) – auch weiterhin die Umsetzung des Plans begleiten. In Bezug auf die einzelnen Projektbereiche, sind im sozialen Bereich bereits Wohlfahrtsorganisationen (z. B. Vereinigungen, Volontariatsverbände, Solidarität gegenüber den Minderbemittelten, Gemeinschaftsinitiativen) aktiv, während sich die Projekte im Verkehrsbereich auf ein klares Szenario einer umweltverträglichen Mobilität konzentrieren.

In dem Projektrahmen, der schwach strukturiert ist und weitgehend experimentell und dynamisch abläuft, sind erste Schwierigkeiten aufgetreten, insbesondere in Form einer schwachen Beteiligung der Bevölkerung, einer zu wenig verbreiteten politischen und institutionellen Kultur in Bezug auf die Zeitgestaltung und eines mangelhaften Bewusstseins bzw. mangelnder Sensibilität seitens der EinwohnerInnen gegenüber öffentlichen Initiativen und Lösungen für soziale und Probleme und Verkehrsfragen in der Stadt. Es fehlte aber auch eine klare Regie sowie Koordinierung und Unterstützung der öffentlichen Initiativen innerhalb und außerhalb der Gemeindeverwaltung.

In Bezug auf die augenscheinliche Schwierigkeit bei der Formulierung und Aktivierung des Dialogs mit der Bevölkerung ergeben sich zwei vorrangige Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung der Projekte: erstens die Einbeziehung der Interessenvertretungen und zweitens die Entwicklung der Instrumente sowie der Koordinierungs- und Gestaltungskompetenzen. Notwendig erscheint insbesondere die Festlegung geeigneter Maßnahmen in folgende Richtungen:

- Entwicklung eines gesellschaftlichen Konsenses zum Gesamtprojekt, z. B. durch eine Initiative mit breiter Beteiligung, in deren Rahmen eine Verbesserung erarbeitet wird, die allgemein geschätzt wird und Folge einen „Multiplikatoreffekt“ für alle weiteren Vorhaben auslöst;
- Sensibilisierung der Stadtbevölkerung zum Thema „Zeit“ und ihre strategische Bedeutung für das Leben jedes Menschen und das Zusammenleben in der Stadt;
- Kommunikation des Zwecks und der Ziele der Projekte mittels Aktionen, die das Verantwortungsbewusstsein und das Empowerment der lokalen Netzwerke und der AkteurInnen in der Stadt fördern;
- Entwicklung der Kompetenzen und der Funktionen für die Leitung, Gestaltung und Koordinierung der Projekte in der Gemeindeverwaltung und bei den Partnerorganisationen.

**Voraussetzungen
für den Erfolg der
Maßnahmen**

Erfolgsfaktoren
und Best Practice-
Beispiele in
Italien

Bezüglich der Entwicklungsperspektive der Zeitpolitik in Meran nach Ende der experimentellen Phase erlauben es die bisherigen Erfahrungen in Italien, aber auch die empirische Forschung zu sozialen Problemen und Verkehrsfragen (Mareggi, 2000) der vergangenen Jahre in diesem Bereich, einige allgemeine Erfolgsfaktoren für die städtische Zeitpolitik vorzuschlagen:

- Einrichtung interner politischer Organe in der Stadtverwaltung mit übergreifenden Zuständigkeiten;
- Entwicklung und Konsolidierung von Instrumenten, Kompetenzen und Einrichtungen zur Steuerung von Initiativen und Politiken;
- keine sektoralen, sondern integrierte und umfassende Initiativen;
- transversale Arbeitsfelder innerhalb der Stadtverwaltung;
- kollektive und partnerschaftliche Durchführung der Initiativen;
- Einbeziehung der Interessenvertreter;
- Kommunikation und Information gegenüber der Bevölkerung.

Herausforderungen und
Entwicklungsperspektiven
der Zeitpolitik
in Meran

Abschließend und in Anbetracht der angeführten Vorschläge, die auf den Kontext von Meran anzuwenden sind, können folgende Herausforderungen in Hinblick auf die Umsetzung und die zukünftige Entwicklung der Zeitpolitik in Meran empfohlen werden:

- Entwicklung und Verankerung der Kompetenzen sowie der Instrumente und Einrichtungen für die Steuerung und Bewertung der einzelnen Projekte und der Zeitpolitik insgesamt;
- Entwicklung einer Führungs- und Verwaltungskultur, die auf Governance-Praktiken und gesellschaftlicher Problembewältigung in der Stadt und darüber hinaus (Bezirk Burggrafenamt, Land Südtirol) basiert;
- Konsolidierung des Themas „Zeit“ in den alltäglichen Abläufen und ihrer Verzahnung mit den Instrumenten und Programmen lokaler Planung (z. B. Sozialwesen, Verkehr und Mobilität);
- Einführung eines Landesgesetzes mit Ausrichtungscharakter, das die Entwicklung der Zeitpolitik in Meran und in ganz Südtirol fördert.

Quellenverzeichnis

Bibliografie

- Bonfiglioli S., Mareggi M. (a cura di) (2004), Nuovi tempi della città per la qualità della vita, Guerini, Milano
- Borlini B. Memo F., “Ripensare l’accessibilità urbana” Paper Cittalia Fondazione ANCI Ricerche, no. 2, 2009.
- Colleoni M., (2004), I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi, Carocci, Roma
- Consiglio regionale Lombardia, Politiche regionali per il coordinamento e l’amministrazione dei tempi delle città, Note informative n. 4/2006.
- IReR, (2006), Monitoraggio e valutazione della legge sui tempi delle città, Rapporto finale, Milano
- Mareggi, M. (2000), Le politiche temporali urbane, Alinea, Firenze
- Meneguzzo M., Boscolo S., Bernhart J., Promberger K., (2007), Governance locale per lo sviluppo della Città di Bolzano, Franco Angeli, Milano
- Mückenberger U., Sapelli Giulio, (1997), I nuovi Länder tedeschi e i “Mezzogiorni” d’Italia: un confronto italo-tedesco, Soveria Mannelli (CZ): Rubbettino
- Mückenberger, U. (2000), Zeiten der Stadt: Reflexionen und Materialien zu einem neuen gesellschaftlichen Gestaltungsfeld, 2. erw. Aufl. Bremen: Ed. Temmen
- Paolucci G. (a cura di) (2003), Cronofagia. La contrazione del tempo e dello spazio nell’era della globalizzazione, Guerini Studio, Milano
- Regione Lombardia, (2008), Tempi delle città in Lombardia, Politiche regionali per il coordinamento e l’amministrazione degli orari
- Zajczyk F., (2000), Tempi di vita e orari della città, FrancoAngeli, Milano
- Zajczyk F., (2007), La resistibile ascesa delle donne in Italia. Stereotipi di genere e costruzione di nuove identità, Il Saggiatore, Milano

Internetseiten

www.comune.bergamo.it
www.comune.bolzano.it
www.comune.cinisello-balsamo.mi.it
www.comune.cremona.it
www.comune.merano.bz.it
www.comune.monza.mi.it
www.comune.prato.it
www.regione.lombardia.it
http://rozzano.insiel.it
www.tempiaripavia.org
www.tempiespazi.it
www.tempomat.it

Index der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Funktionen und Organe für die Gestaltung der Zeitpolitik.....	10
Abbildung 2: Kategorien von Interessenvertretern, die im Projekt zur Harmonisierung der Zeiten der Stadt involviert sind	12
Abbildung 3: Projekte im Transport- und Verkehrswesen	16
Abbildung 4: AkteurInnen im Projekt Transport und Mobilität.....	17
Abbildung 5: Beteiligte Einrichtungen im Betreuungsprojekt für pflegebedürftige Personen.	24
Tabelle 1: Bereiche und Inhalte der Projekte.....	8
Tabelle 2: Projekte und Vorgangsweise	9
Tabelle 3: Modalitäten der Aktionen in der Erfahrung in Italien.....	30
Tabelle 4: Organisationsstruktur in der Erfahrung in Italien	31
Box 1: StadtZeitWerkstatt	10
Box 2: Modalitäten zur Beteiligung in den verschiedenen Projektphasen.....	14
Box 3: Internationale Erfahrungen bei der Betreuung nach dem Zeitbank-Prinzip.....	23
Box 4: Entstehung und Rechtsnormen zur Zeitpolitik in Italien	32
Box 5: Erfahrung zur umweltverträglichen und gemeinschaftlichen Mobilität im Tessin	34