

# Zeitleitplan für die Stadtgemeinde Meran

## „Bessere Zeiten für die Stadt“

Projektleitung

**Dr. Konrad Walter**  
Sozialwissenschaftler

Wissenschaftliche Supervision

**Dott.<sup>ssa</sup> Sara Boscolo**  
EURAC

Mitarbeit

**Dr.<sup>in</sup> Rosmarie Schahall**  
Gender-Expertin

**Dr. Alberto Gittardi**  
Pflegedienstleiter Pischstiftung

**Dott. Sergio Fedele**  
Mobility Manager

**Anna Reiterer**  
Datenerhebung

*Meran, 2010*

## **Zeitleitplan für die Stadtgemeinde Meran**

### **„Bessere Zeiten für die Stadt“**

#### **Vorbemerkungen**

Auf Vorschlag der ehrenamtlichen Vereinigung "Zeitbank Meran" hat der Gemeindevorschuss am 30.12.2008 (Beschluss Nr. 634) die Ausarbeitung des "Zeitleitplans der Stadt Meran" genehmigt, der laut Gesetz Nr. 53 vom 08.03.2000, Art. 23 für Gemeinden mit mehr als 30.000 EinwohnerInnen vorgesehen ist und nach den Vorgaben des genannten Gesetzes, Art. 24 bis 26, zu gestalten ist.

Laut den Vorgaben der Gemeinde enthält der vorliegende Plan vier Teilprojekte, und zwar:

1. Erhebung und Harmonisierung der Zeiten der Stadt,
2. Einführung des Carpooling im Burggrafenamt und Ausweitung des Carsharing-Dienstes,
3. Betreuung nach dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe bei Zeitbanken (Pilotprojekt),
4. Vereinbarkeit von Familie und Beruf (2 Pilotprojekte).

Die Pilotprojekte dienen dazu, im Falle eines erfolgreichen Verlaufs die gemachten Erfahrungen auf andere Gemeinden, Einrichtungen bzw. auf das ganze Land auszudehnen.

In Bezug auf die vier genannten Teilprojekte des Zeitleitplans werden entsprechend der Vorgespräche mit den zuständigen Personen der Gemeindeverwaltung und der Erfahrungen mit den Zeitleitplänen anderer Städte folgende Kapitel behandelt:

- A) Kurzbeschreibung der Ist-Situation und der jeweiligen Problemstellung,
- B) Erhebung der Änderungswünsche,
- C) Beschreibung der Soll-Situation,
- D) Initiativen zur Änderung der gegebenen Situation,
- E) Evaluation der veränderten Gegebenheiten,
- F) Dokumentation.

Die Umsetzung des Zeitleitplans nach den im Folgenden enthaltenen Vorgaben erfolgt nach der endgültigen Genehmigung durch den Gemeindevorschuss im Lauf der nachfolgenden Monate und evt. Jahre. Der Veränderungsprozess soll nicht „von oben herab“ vorgegeben werden, sondern mit der Bevölkerung der Stadt und teilweise der Umgebung sowie mit ihren Vertretungen in den Verbänden, Vereinen und anderen Organisationen in Form von Hearings, Arbeitsgruppen und Bürgerversammlungen vorangetrieben werden. Diese Vorgangsweise erfordert mehr Zeit, ist allerdings nachhaltiger und fördert das zivilgesellschaftliche Engagement der StadtbewohnerInnen.

Die vier Teilprojekte betreffen nicht nur die Stadtbevölkerung, sondern auch die Einwohner der umliegenden Ortschaften, die in Meran Besorgungen machen oder täglich zur Arbeit in die Stadt pendeln. Insofern sind die Nachbargemeinden bei einigen Teilprojekten mit einzubeziehen, das Carpooling-Projekt bezieht sich zum Großteil auf die genannten Gemeinden, wobei aber die Stadt Meran Nutznießerin der Veränderungen ist. Die beiden Pilotprojekte (3 und 4) werden zwar in Meran durchgeführt, sollen aber auf andere, interessierte Gemeinden bzw. auf das gesamte Landesgebiet ausgedehnt werden, so sie Erfolg haben. Dieser Zeitleitplan beschränkt sich fast ausschließlich auf organisatorische Vorgaben, es werden keine raumplanerischen bzw. architektonischen Veränderungen notwendig.

Im Folgenden werden die einzelnen Projekte des Zeitleitplans näher erläutert.

## **1. Erhebung und Harmonisierung der Zeiten der Stadt**

Das Leben in einer Stadt wird – je nach Einwohnerzahl, geografischen Gegebenheiten, städtischer Raumordnung, Verkehrsinfrastrukturen, Lebensgewohnheiten, wirtschaftlicher Struktur usw. – geprägt von Taktgebern: Öffnungszeiten von öffentlichen Ämtern, Geschäften, Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Gastbetrieben und anderen Dienstleistern, aber auch von den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel sowie den Arbeitszeiten in den privaten Betrieben und öffentlichen Ämtern.

Bei der Zeitplanung sind meist unterschiedliche, wenn nicht sogar gegensätzliche Interessen im Spiel: ArbeitgeberInnen, ArbeitnehmerInnen und KundInnen bzw. NutzerInnen haben unterschiedliche Bedürfnisse, die bei der Zeitplanung in Betracht zu ziehen sind.

Ein Zeitleitplan hat die Aufgabe, die Zeitabläufe in einer Stadt vorerst für die Öffentlichkeit zu dokumentieren und im zweiten Schritt so gut als möglich zu harmonisieren.

### **A) Kurzbeschreibung der Ist-Situation und der jeweiligen Problemstellung**

In Meran hat es – wie in den meisten anderen Städten, die keinen expliziten Zeitleitplan erstellt haben – bisher keine koordinierte Zeitgestaltung für alle zeitrelevanten Einrichtungen gegeben. Für die Öffnungszeiten der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Einrichtungen gelten Rahmenrichtlinien der Stadtverwaltung bzw. gesetzliche Bestimmungen (z.B. für Handel und Gastgewerbe), landesweite (für Kindergärten, Schulen, Landeseinrichtungen) bzw. staatliche Vorgaben (für Ämter staatlicher und staatsweiter Behörden).

Die Öffnungszeiten der einzelnen Gastlokale und Geschäfte in der Stadt sind nur in wenigen Ausnahmefällen koordiniert. Die Erhebung der Öffnungszeiten von Geschäften und Gastbetrieben hat gezeigt, dass die Varietät groß ist. Einerseits bedingt dies eine flexible Gestaltung – durchaus im Sinne der BürgerInnen und TouristInnen – andererseits aber eine schlechte Überschaubarkeit seitens der NutzerInnen der genannten Einrichtungen.

Die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel werden auf Landesebene von ExpertInnen koordiniert, die Mitsprache der BürgerInnen ist aber nicht gewährleistet. Ebenso wenig abgestimmt sind die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel auf die Zeiten von Arbeitsbeginn und Arbeitsende in großen öffentlichen Einrichtungen (Krankenhaus, Gemeindeverwaltung usw.) und in großen privaten Unternehmen. Relativ gut abgestimmt sind die Zubringerbusse für die Schulen aus den Gemeinden des Burggrafenamtes. Allerdings sind die Schulbeginn- und -schlusszeiten unter den verschiedenen Bildungseinrichtungen nicht bewusst vereinbart. Seitens der zuständigen Wirtschaftsverbände wird betont, dass die Geschäftsinhaber und Lokalbetreiber den jeweiligen Kundenwünschen sehr wohl entgegenkommen, andererseits wurden aber Kundenwünsche zu den Öffnungszeiten bisher kaum bewusst erhoben.

### **B) Erhebung der Änderungswünsche**

Aufgrund der durchgeführten Erhebung der Öffnungs- und Zugangszeiten im „Zeitenbuch – Libro dei Tempi“, das im Rahmen des Projekts erstellt wird und rund 2.000 Einrichtungen aus rund 100 Sparten der Wirtschaft und des öffentlichen Dienstes mit Adresse, Telefonnummer und Öffnungszeiten umfasst, soll die Bevölkerung direkt (in Bürgerversammlungen, Stichprobenbefragungen usw.) und über ihre Vertretungsorgane (Vereinigungen, Verbände und Stadtviertelräte) befragt werden, welche Öffnungszeiten gewünscht sind. In dieser Phase soll jeder Wunsch als solcher festgehalten werden, unabhängig davon, ob er unter gegebenen Umständen realisiert werden kann oder nicht.

### **C) Beschreibung der Soll-Situation**

Aufgrund der Zusammenfassung der Änderungswünsche sind die zuständigen Einrichtungen unter Federführung der Gemeindeverwaltung aufgerufen, eine koordinierte Gestaltung

der Öffnungs- und Zugangszeiten der Einrichtungen in der Stadt und der Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zu entwerfen, wobei die Bedürfnisse der Arbeitgeber, der ArbeitnehmerInnen und der KundInnen bzw. NutzerInnen zu berücksichtigen sind.

**Beispielhafte Zeitneugestaltung:**

*Im Folgenden seien Beispiele für die Abänderung bisheriger Zeitabläufe dargelegt, an denen Problemstellung, Zielsetzung und Änderungsverfahren für die Harmonisierung der Zeiten der Stadt beispielhaft dargelegt werden.*

**a) Beginnzeiten des Schulunterrichts:**

*Wenn der Schulunterricht durchwegs um 8.00 Uhr beginnt, konzentriert sich der entsprechende Verkehr auf diese Uhrzeit hin. Die im Rahmen der Erstellung des Zeitleitplans erfolgte Pendlererhebung (siehe Teilprojekt 2) hat ergeben, dass täglich rund 1.300 SchülerInnen aus Richtung Schenna, Hafling-Vöran, Burgstall-Gargazon, Algund-Naturns, Marling-Lana-Ultental und Passeiertal mit öffentlichen Bussen nach Meran kommen. Die entsprechenden Busse sind meist übervoll. Zudem ist genau in der Zeitspanne der Privatverkehr zwischen 7.20 und 7.40 Uhr bei den Stadteinfahrten aus den sechs genannten Richtungen am stärksten. Wenn hingegen die verschiedenen Schulen unterschiedliche Beginnzeiten einführen (etwa zwischen 7.45 und 8.30 Uhr), sind die öffentlichen Verkehrsmittel und die Zufahrtsstraßen nicht so belastet, zumal auch Geschäfte und Büros in der Stadt um 8.00 Uhr öffnen.*

**b) Öffnung von Gastbetrieben an Sonntagen:**

*Die lückenhafte Koordination zwischen den Gastbetrieben (Bars, Restaurants) bewirkt, dass an Sonntagen durchwegs wenige Gaststätten geöffnet haben. Nur vereinzelt gibt es Absprachen zwischen den Betreibern auf Stadtviertelebene oder im Bereich benachbarter Straßenzüge. Ohne dass einzelne Gaststätten mehr belastet werden, kann durch entsprechende Vereinbarungen auf lokaler Ebene bewirkt werden, dass auch Sonntags oder in Zeiträumen, wo wenig Fremdenverkehr gegeben ist, eine Mindestanzahl von Gastbetrieben geöffnet sind. An den geschlossenen Betrieben wird hingewiesen, wo die nächst gelegene Bar, das nächst gelegene Speiselokal geöffnet hat. Die Organisation könnte der zuständige Wirtschaftsverband und/oder der jeweiligen Stadtviertelrat übernehmen.*

**c) Anschlüsse bei öffentlichen Verkehrsmitteln:**

*Eine der wichtigsten Maßnahmen zur Verkehrsverminderung (Senkung von Schadstoffausstoß, Unfallgefahr und städtischem Parkplatzbedarf) ist die Verlagerung des Verkehrs vom Privatautomobil auf öffentliche Verkehrsmittel. Mit der Einführung des „Südtiroltakts“ hat die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs ohne Zweifel zugenommen. Aus der genannten Pendlererhebung (Teilprojekt 2) geht hervor, dass im Herbst 2009 täglich jeden Tag von Montag bis Freitag rund 10.000 Menschen über die Stadtgrenzen von Meran pendeln, davon 63% in rund 5.000 PKW, mit öffentlichen Bussen nur 17,4% (die EisenbahnpendlerInnen wurden nicht erhoben).*

*Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln kommt es nicht nur auf die Fahrfrequenz an, sondern zunehmend auch auf die Wartezeiten bei den Anschlüssen, vor allem aus den Stadtteilen zu und von den Überlandbussen (nach Bozen und in die Seitentäler) und den Eisenbahnverbindungen von und nach Bozen bzw. Mals. Je länger die Wartezeiten sind, desto mehr tendieren die Fahrgäste dazu, das eigene Fahrzeug zu benutzen.*

**d) Ein langer „Einkaufs- und Bürgertag“ pro Woche:**

*In Zeiten, wo in den meisten Familien beide Eltern berufstätig sind, ist es nicht einfach, den Einkauf zu besorgen. In anderen Städten hat man gute Erfahrungen gemacht mit einer verlängerten abendlichen Öffnungszeit von Geschäften und personenbezogenen*

*Dienstleistungen an einem ausgewählten Tag in der Woche. Gegebenenfalls kann diese geänderte Öffnungszeit auch nach Stadtviertel unterschiedlich eingerichtet werden. Durch die verlängerte Öffnungszeit darf natürlich nicht die Wochenarbeitszeit von abhängig Beschäftigten verlängert werden. Die entsprechenden Abkommen sind selbstverständlich von den zuständigen Sozialpartnern zu vereinbaren. Einmal pro Woche, und zwar möglichst am selben Wochentag, soll eine verlängerte Zugangsmöglichkeit zu öffentlichen Ämtern der Gemeinde, des Landes, des Staates und der weiteren öffentlichen Einrichtungen und Dienstleister gegeben sein, möglichst in den Abendstunden, wenn die berufstätigen Menschen Zeit haben, bürokratischen Verpflichtungen nachzukommen.*

**e) Zugang zu Freizeiteinrichtungen:**

*Freizeitgestaltung spielt im Leben der BewohnerInnen und Gäste eine immer wichtigere Rolle. Wo für die Freizeitgestaltung Anlagen (Fußballplätze, Turnhallen, Kinderspielplätze, Fitnesszentren, aber auch Museen, Bibliotheken, Ausstellungen usw.) benötigt werden, ergeben sich zeitliche Engpässe. Ein koordiniertes Management dieser Anlage unter der Leitung der Gemeindeverwaltung könnte umfangreichere Zugangsmöglichkeiten ergeben als ein parzellisiertes Management der einzelnen Betreiber. Die genannten Freizeiteinrichtungen sollen auch an Sonn- und Feiertagen zugänglich sein.*

*Im speziellen Fall von gemeindeeigenen Kinderspielplätzen könnte die Wartung der Geräte und das Sauberhalten des jeweiligen Geländes durchaus nach dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe erfolgen: Anstatt einer finanziellen Vergütung erhalten die beteiligten Personen Begünstigungen seitens der Gemeinde, etwa in Form von Gratiskarten für gemeindeeigene Einrichtungen von Meranarena (siehe auch Teilprojekt 3).*

**f) Einführung der Gleitzeitarbeit in Betrieben und öffentlichen Verwaltungen:**

*Überall dort, wo die Angestellten eher individuell, also nicht in Arbeitsteilung tätig sind, und wo die Vorrichtungen zum Ein- und Ausstempeln bei Arbeitsbeginn bzw. -ende vorhanden sind, ist die Einführung der Gleitzeitarbeit für zumindest einen Teil der Arbeitskräfte möglich, wie es die Anwendung dieses Modells in der Landesverwaltung seit Jahren belegt.*

*Der Vorteil der Gleitzeitarbeit ist vielfältig: die Arbeitskräfte – oder zumindest ein Großteil davon – können Arbeitsbeginn und Arbeitsende innerhalb eines vorgegebenen Rahmens selbst wählen (abhängig von familiären Verpflichtungen, von den Fahrzeiten zum Arbeitsplatz usw.), wobei sie selbstverständlich die vorgeschriebenen Arbeitsstunden pro Woche oder pro Monat zu absolvieren haben. Der Arbeitgeber legt eine Kernzeit fest, während welcher alle Arbeitskräfte anwesend sein müssen.*

**g) Verkürzung bzw. Gestaltung von Wartezeiten:**

*Wartezeiten vor Schaltern, in Arztpraxen und im Krankenhaus, auf öffentliche Verkehrsmittel usw. sind im Grunde „verlorene Zeiten“, sie können aber durchaus angenehmer gemacht werden, indem Sitzgelegenheiten und gegebenenfalls Zeitungen, Zeitschriften oder andere Einrichtungen wie Spielecken für Kinder bereitgestellt werden.*

*Damit die Reihenfolge bei Schalterdienst und in Arztpraxen entsprechend des Eintreffens der Personen eingehalten wird, gibt es z.T. technisch aufwändige Einrichtungen. Ein sehr einfaches und kostengünstiges System ist folgendes: beim Eingang liegt ein Satz von nummerierten Kärtchen auf, jede Person, die in den Schalterraum/in die Arztpraxis kommt, nimmt sich das erste freie Kärtchen. Der Reihe nach werden die Nummern aufgerufen und die jeweilige Person gibt das Kärtchen ab, sodass der Kartensatz wieder am Eingang aufgelegt werden kann.*

*An den Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel sollte überall ausreichend Sitzgelegenheit mit Überdachung gewährleistet sein. Damit die wartenden Personen vom Straßenlärm und – bei Regenwetter – vor Wasserspritzern geschützt sind, ist es sinnvoller, wenn die Wartestände gegen die Straße hin von einer durchsichtigen Glas- bzw. Kunst-*

*stoffwand abgeschirmt werden. Außer den Fahrplänen könnten in den Warteständen auch Fächer für Informationsmaterial und Gratiszeitungen angebracht sein, damit sich die Fahrgäste während der Wartezeit informieren können. Auch die Wartung und Sauberkeit der Wartestände ist besser zu gewährleisten.*

**h) Festlegung bzw. Schutz von Ruhezeiten:**

*Ungestörter Schlaf während der Nacht ist wesentlich für alle Menschen. Nicht immer werden die Ruhezeiten eingehalten: Ratternde Motorräder, laute Musik aus Gastbetrieben oder aus der Nachbarwohnung, der Lärm der Müllabfuhrwagen und der Straßenreinigung am frühen Morgen oder von Baustellen unter Tags stören nicht nur die Nachtruhe, sondern strapazieren die Nerven sensibler Menschen während des Tages.*

*Gegenmaßnahmen sollten in Form von Sensibilisierungskampagnen und durch Kontrollen der laut Gemeindebestimmungen vorgeschriebenen Nachtruhe (von 22.00 bis 07.00 Uhr) seitens der Sicherheitskräfte ergriffen werden.*

**D) Initiativen zur Änderung der gegebenen Zeitgestaltung**

Alle Abänderungen der Öffnungs-, Zugangs- und Verkehrszeiten sind mit den Betroffenen, also jeweils mit BetriebsinhaberInnen, ArbeitnehmerInnen, KundInnen und KlientInnen bzw. ihren Vertretungen zu vereinbaren. In allen genannten Bereiche (Bildungseinrichtungen, öffentliche Behörden und Dienstleister, Betriebe im Handel, im Handwerk und im privaten Dienstleistungsgewerbe, öffentliche und private Verkehrsanbieter sowie Freizeiteinrichtungen) sollte zumindest in Bürgerversammlungen allen StadtbewohnerInnen die Möglichkeit gegeben werden, ihre Anliegen vorzubringen und ihre Meinung öffentlich zum Ausdruck zu bringen. Darüber hinaus können in Fokusgruppen, Expertenhearings und Aussprachen der Vertretungen der Bevölkerung (Verbände, Vereinigungen, Stadtviertelräte) eine Meinungsbildung geschaffen werden. Die Koordination bleibt bei der Gemeindeverwaltung, im Spezifischen beim zuständigen Stadtratsmitglied für die Zeiten der Stadt.

**E) Evaluation der veränderten Gegebenheiten**

Nach der Umsetzung des Zeitleitplans in den verschiedenen Bereichen sollte nach einer bestimmten Frist (z.B. 2 ½ Jahre, die Hälfte des Gemeinderatsmandats) eine Evaluation in Form einer Überprüfung der vereinbarten Veränderungen und deren Wirksamkeit erfolgen. Dazu eignen sich repräsentative Umfragen und die Einholung der Meinung von Vertretungen der Bevölkerung (Verbände, Vereinigungen und Stadtviertelräte).

Gleichzeitig könnte diese Evaluation die Gelegenheit oder gar Notwendigkeit bieten, weitere Veränderungen in der Zeitgestaltung in der Stadt zu veranlassen, selbstverständlich nach dem selben Verfahren wie oben beschrieben: möglichst breite Meinungsbildung, Einbeziehung der Vertretungsorgane der Bevölkerung.

**F) Dokumentation**

Damit möglichst die gesamte Bevölkerung, auf jeden Fall alle interessierten BürgerInnen Merans den Stand der Diskussion um den Zeitleitplan mitverfolgen können, sind alle relevanten Unterlagen auf der Internetseite der Stadt Meran in einem eigenen Bereich „Zeitleitplan für die Stadtgemeinde Meran – Bessere Zeiten für die Stadt“ zu veröffentlichen.

Das gilt insbesondere für das „Zeitenbuch – Libro dei Tempi“ in der jeweils aktuellen Fassung, das den BürgerInnen erlauben soll, die aktuellen Öffnungs- und Zugangszeiten in Erfahrung zu bringen, das aber andererseits den LeiterInnen von Bildungseinrichtungen, öffentlicher Behörden und Dienstleistern, den InhaberInnen von Geschäften, Gast-, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben und den Betreibern von Freizeiteinrichtungen erlauben soll, die jeweiligen Daten auf dem aktuellen Stand zu halten.

## 2. Einführung des Carpooling im Burggrafenamt und für Warencustelung in Meran sowie Ausweitung des Carsharing-Dienstes in Meran

Die arbeitsteilige Wirtschaftsstruktur, die zunehmende Schulbildung sowie die Verfügbarkeit von Finanzmitteln seitens der Familien und Unternehmen für den Ankauf eines privaten PKW hat den Straßenverkehr aus kleineren Ortschaften in Richtung Stadt stetig anschwellen lassen. Die Nachteile der derzeitigen, mit nicht regenerierbarem Treibstoff angetriebenen Fahrzeuge sind der Ressourcenverbrauch sowie die Belastung der Luft durch CO<sub>2</sub> und andere schädliche Emissionen aus den Verbrennungsmotoren – die Hauptursache für die Erwärmung der Erdatmosphäre, die für die Klimaveränderungen und für das Ansteigen des Meeresspiegels verantwortlich ist – die Lärmbelastung und die steigende Unfallgefahr.

Es gibt Alternativen zur Nutzung des privaten Automobils: das Fahrrad und das öffentliche Verkehrsmittel wie Eisenbahn und Bus, die allerdings nicht für alle Bedürfnisse eingesetzt werden können. Es geht darum, die verschiedenen Verkehrsmittel möglichst Umwelt schonend einzusetzen, will man nicht riskieren, dass die Lebensbedingungen vor Ort und weltweit noch weiter verschlechtert werden. Die Gemeinden sind – als die den BürgerInnen am nächsten stehende öffentliche Institutionen – am ehesten in der Lage, eine Bewusstseinsänderung und in deren Folge eine Änderung der Mobilitätsgewohnheiten in die Wege zu leiten.

Eine Entlastung des Zulieferverkehrs für Geschäfte und Gaststätten im Stadtzentrum und in den wichtigsten Einkaufsstraßen ist möglich, wenn auch in diesem Bereich ein LKW-Carpooling eingeführt wird. Wünschenswert ist jedenfalls eine Entlastung der Straßen mit Verkehrsbeschränkung (Laubengasse, Sparkassenstraße, Leonardo da Vinci-Straße, obere Freiheitsstraße mit Sandplatz und obere Meinhardstraße) sowie die viel befahrenen Geschäftsstraßen (Rennweg, Rom-, Piave- und Leopardistraße, Pfarrgasse, Goethe- und Cavourstraße).

### **A) Kurzbeschreibung der Ist-Situation und der jeweiligen Problemstellung**

**a) Allgemeines Verkehrsaufkommen:** Bei der Volkszählung aus dem Jahr 2001 (Quelle: ASTAT Pressemitteilungen Nr. 21/2005) wurde auch das Verkehrsverhalten in Südtirol unter die Lupe genommen. Im genannten Jahr gab es in Südtirol 243.759 (52,6 % der Bevölkerung) Berufs- und SchulpendlerInnen: 68,1 % BerufspendlerInnen und 31,9 % BildungspendlerInnen.

66,8 % davon pendelten innerhalb der eigenen Gemeinde, der Rest, 80.930 Personen, pendelten in eine andere Gemeinde.

24,8 % der PendlerInnen erreichten die Bildungseinrichtung oder den Arbeitsplatz zu Fuß; 75,7 % mit einem Motor getriebenen Fahrzeug: 34,3 % im Auto, 7,7 % als BeifahrerInnen, 5,2 % mit einem Motorrad (insgesamt 47,2 %); 10,5 % mit einem öffentlichen Verkehrsmittel; 11,3 % mit dem Fahrrad.

Ohne Luft- und Lärmbelastung sind also immerhin 36,1% der PendlerInnen unterwegs (begünstigt durch die kurzen Anfahrtswege). Zusammen mit den BenutzerInnen von Bus und Bahn ergibt sich ein Prozentsatz von umweltfreundlichen PendlerInnen im Ausmaß von immerhin 46,6 %.

Vier der zehn Gemeinden Südtirols mit der höchsten PendlerInnenrate liegen im Burggrafenamt:

Schenna	64,0 PendlerInnen	Hafling	62,8 PendlerInnen
Kuens	60,7 PendlerInnen	Vöran	59,2 PendlerInnen

Wo liegt Südtirol im Vergleich mit Italien und anderen Regionen Italiens? Einige Daten:

	Bahn	öff. Bus	S. Bus*	Auto	Mitfahrt	Motorr.	Fahrr.	Sonst.	zu Fuß
Südtirol	2,2	8,3	5,6	34,3	7,7	5,2	11,3	0,8	24,8
NO-Italien	2,4	8,1	3,4	49,8	12,5	4,8	7,1	0,7	11,3
Italien	4,1	8,8	3,6	44,3	14,4	4,7	2,9	0,4	16,9

\* Schul- oder Betriebsbus

Bei der Erhebung „CIS+P“ von Mitte Oktober 2006 im Auftrag der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt wurden die Durchfahrten in einigen Straßen in der Stadt Meran erhoben. Täglich fahren rund 80.000 Fahrzeuge über die Stadtgrenzen, innerhalb der Stadt werden 65.000 Fahrten getätigt.

Europaallee-Rätiastraße	23.500	Thermenallee (noch oberirdisch)	16.800
Piavestraße	22.800	Romstraße (unterer Teil)	12.600
Gampenstraße	22.300	Freiheitsstraße (unterer Teil)	12.300
Romstraße (oberer Teil zur Postbr.)	20.300	Marlinger-/Zueggstraße	10.100
Petrarcastraße	19.700	Goethestraße	8.100
Cavourstraße	19.600	Rennweg	6.900
Weingartnerstr. (Richtung Algund)	18.600		

Laut Verkehrszählung im Jahr 2007 (ASTAT-Studien 146) passierten an den folgenden Zählstellen am Stichtag am meisten Fahrzeugen:

Staatsstraße 38 – Mebo-Ausfahrt Sinich	24.616	(starker Nacht-, 20% Schwerverkehr)
Staatsstraße 38 – Töll	15.719	(Belastung vor allem im Sommer)
Staatsstraße 44 – Zenoberg	12.839	
Staatsstraße 38 – Mebo-Ausfahrt Zentrum	7.103	(starker Nachtverkehr)
Landesstraße 117 – Sinich	15.552	(starker Sommer- und Nachtverkehr)
Landesstraße 52 – Algund	14.117	
Landesstraße 8 – Obermais	9.544	
Landesstraße 69 – Burgstall	5.480	

Das Projektteam des Zeitleitplans hat an den Werktagen (Montag bis Freitag) im Zeitraum 27. Oktober bis 11. November 2009, jeweils zwischen 7.00 und 9.00 Uhr, eine Pendlerzählung durchgeführt. Gezählt wurden dabei die Fahrzeuge nach Art (PKW, Motorrad, Fahrrad, LKW, Lieferwagen, Kleinbus, öffentlicher Bus (nicht gezählt wurden Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen und Traktoren) und die Personen pro Fahrzeug an zehn Einfahrtstraßen nach Meran: aus den Richtungen Schenna, Hafling-Vöran, Burgstall (Staatsstraße), Mebo-Ausfahrt Sinich aus Richtung Süden, Lana-Industriezone, Marlinger Brücke (mit Mebo-Ausfahrt von Norden her), Mebo-Ausfahrt Mitte (aus Richtung Süden), Algund, Tirol und Passeiertal).

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dieser Zählung sind:

- Jeden Werktag kommen am Morgen (7.00 – 9.00 Uhr) rund 10.000 Personen nach Meran, die allermeisten zur Arbeit, am größten ist der Pendlerverkehr bei der Stadteinfahrt über die Marlinger Brücke und die Weingartenstraße aus Richtung Algund (jeweils rund 2.200), an dritter Stelle liegt der Zustrom aus dem Passeiertal mit rund 1.400 Personen.
- Rund 2/3 der PendlerInnen kommen im privaten PKW in die Stadt, mit Linienbussen gelangt nur jede 6. Person nach Meran (1.750 Personen, meist SchülerInnen).
- Jeden Morgen von Montag bis Freitag fahren rund 6.800 Fahrzeuge in die Stadt, davon sind rund 5.200 private PKW. Dabei ist jedes dieser Fahrzeug im Durch-

schnitt mit 1,2 Personen besetzt, das bedeutet, dass rund 80 der PKW nur mit einer Person besetzt sind.

- Im Durchschnitt fährt auf den zehn genannten Zufahrtswegen alle 15 Sekunden ein PKW (also vier pro Minute) über die Stadtgrenzen, wobei die Streubreite zwischen einer Durchfahrt durchschnittlich alle 6 bis 8 Sekunden (Marlinger Brücke und Algund) und einer einer Durchfahrt alle 2 Minuten liegt (aus Richtung Hafling und Burgstall). Wenn die Fahrten auf alle zehn untersuchten Straßen zusammengezählt werden, überquert am Morgen alle 1,5 Sekunden ein Fahrzeug die Stadtgrenzen.

**b) Wareneinstellung in der Stadt Meran:** Die Zustellung der Waren an Handelsbetriebe und an das Gastgewerbe ist nicht geregelt und in den verkehrsfreien bzw. verkehrsberuhigten Zonen nur zeitlich beschränkt. Im Altstadtzentrum (Laubengasse, Leonardo-da-Vinci-Straße, Pfarrplatz usw.) ist der Warenverkehr während der Zeiten mit freier Zufahrt beträchtlich und sorgt für Störung der AnrainerInnen und PassantInnen durch Abgase, erhöhter Unfallgefahr und Lärm.

**c) Carsharing-Dienst in Meran:** Der Carsharing-Dienst, der in Bozen seit einigen Jahren angeboten wird, wurde im Frühjahr 2008 – mit der Unterstützung der Gemeindeverwaltung – auf die Stadt Meran ausgedehnt. Der Dienst kann nach Unterzeichnung des entsprechenden Vertrags mit der BetreiberGenossenschaft und nach Zahlung einer Jahrespauschale jeweils nach telefonischer oder internetgestützter Vormerkung für eine bestimmte Zeit genutzt werden. Die Kosten werden je nach den zurückgelegten Kilometern und je nach der Dauer der Benutzung berechnet, sie umfassen alle Spesen (Treibstoff, Versicherung, Wartung usw.).

Laut internationalen Erfahrungen ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug sechs Fahrzeuge auf den Straßen einer Stadt. Die Erfahrung zeigt auch, dass Carsharing-Nutzer viel öfters das Fahrrad oder ein öffentliches Verkehrsmittel verwenden, weil eine einzelne Fahrt teurer ausfällt als eine gleiche Fahrt mit dem Privatfahrzeug. Bis zu Fahrten von 10.000-12.000 km im Jahr ist die Nutzung des Carsharing-Dienste finanziell jedoch günstiger als die Fahrten mit dem eigenen PKW. Bei Fahrten bis zu 5.000 km pro Jahr spart man die Hälfte gegenüber dem Gebrauch des eigenen Wagens. Im übrigen ist der Carsharing-Dienst klimaneutral: pro getanktem Liter Treibstoff wird über eine spezialisierte Agentur in der Schweiz (myclimate) die Wiederaufforstung, die Verwendung von Solarkochern usw. in Entwicklungsländer finanziert.

Bis Dezember 2009 traten insgesamt 30 NutzerInnen der Initiative bei, derzeit sind 17 NutzerInnen eingetragen. Rund zehn Privatpersonen, zwei Personen eines Unternehmens und fünf Personen aus zwei Abteilungen der Stadtgemeinde Meran nutzen die beiden zur Verfügung stehenden PKW effektiv. Der Sanitätsbetrieb Meran hat Interesse an der Nutzung angemeldet.

Der Dienst in Meran trägt sich bisher finanziell nicht zur Gänze von selbst, die Nutzerschaft ist deshalb auszudehnen.

### **C) Beschreibung der Soll-Situation**

**a) Carpooling Burggrafenamt:** Aus den Daten über die oben dargelegte Pendlerzählung geht eindeutig hervor, dass der PKW-Pendelverkehr mit einer einfachen Maßnahme um zwei Drittel reduziert werden kann, indem nämlich die PendlerInnen zu zweit, zu dritt oder zu viert reisen. Man teilt sich ein Pendlerauto, das wird als Carpooling bezeichnet.

Wenn die durchschnittliche Passagierzahl pro Pendler-PKW von 1,2 auf 3 steigt, könnte die Anzahl der nach Meran pendelnden PKW auf rund 1.700 (statt derzeit 5.200) gedrosselt werden.

Die Vorteile wären folgende:

- Reduzierung des Parkplatzbedarf in der Stadt Meran um mindestens 3.000;
- Verringerung des Schadstoffausstoßes um zwei Drittel entlang der Zufahrtsstraßen;
- Verminderung der Lärmbelastung auf den Zufahrtsstraßen und in der Stadt Meran;
- Verringerung der Unfallgefahr;
- Verringerung der Fahrtkosten für die Familien für das Pendeln um zwei Drittel;
- Einsparung der finanziellen Mittel für den Kauf eines eigenen PKW, wenn die betreffende Person oder Familie gänzlich auf ein eigenes Automobil verzichtet und stattdessen Carpooling und Carsharing (letzteres bisher nur im näheren Umfeld von Meran möglich, allerdings könnte bei einer ausreichenden Nutzerschaft auch in größeren Ortschaften im Umfeld von Meran ein Carsharing-Dienst eingerichtet werden, sofern rund 40 Personen bzw. Familien oder Unternehmen davon einen ausreichenden Gebrauch machen);
- nicht zuletzt Verringerung der volkswirtschaftlichen Kosten für Straßeninstandhaltung, Parkplatzbewirtschaftung, Gesundheitsleistungen in der Folge von Unfällen.

**b) Ware Zustellung:** Die Ware Zustellung in den wichtigsten Geschäftsstraßen Merans soll in absehbarer Zeit mit möglichst wenig Lastverkehr abgewickelt werden. Zu diesem Zweck soll auch in diesem Sektor ein Carpooling-Dienst eingerichtet werden, der weniger Belästigung für die FußgängerInnen in den betroffenen Straßen mit sich bringt, aber auch finanzielle Einsparungen zeitigt.

**c) Carsharing Meran:** Der Carsharing-Dienst soll nach und nach ausgebaut werden. Für Familien ist es sinnvoll, anstatt eines Zweitautos, sofern sie mit letzterem pro Jahr nicht mehr als 10.000-12.000 km zurücklegen, den Carsharing-Dienst zu nutzen und damit das Familienbudget zu entlasten. Des weiteren sollen verstärkt Unternehmen und öffentliche Einrichtungen in der Stadt den Carsharing-Dienst nutzen und den eigenen Fuhrpark sukzessive auf das unbedingt Notwendige verringern.

Eine weitere Möglichkeit zur Einsparung von Finanzmitteln kann dadurch erzielt werden, dass Firmenautos oder Fahrzeuge im Besitz einer öffentlichen Einrichtung, sofern zu gering ausgelastet, für den Carsharing-Dienst zur Verfügung gestellt werden. Die entsprechenden Einnahmen fließen der „verleihenden“ Einrichtung zu, die Organisation (Vormerkung der Fahrten, Wartung der Fahrzeuge, finanzielle Abwicklung usw.) kann der bestehenden Betreibergemeinschaft in Bozen oder einer anderen Organisation übertragen werden.

#### ***D) Initiativen zur Änderung der gegebenen Situation***

**a) Carpooling Burggrafenamt:** Es gibt zwar in mehreren Gemeinden eine „Mitfahrbörse“, die allerdings auf die Eigeninitiative von interessierten Personen beruht. Eine wirklich einschneidende Maßnahme in Richtung Gemeinschaftsfahrten von PendlerInnen oder auch von Personen, die gelegentlich nach Meran zum Einkaufen oder zur Erledigung anderer Tätigkeiten kommen, bedarf aber einer gewissen Organisation.

Nach einer Vorstellung des Projekts bei einer Veranstaltung der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt, wo die zuständigen GemeindeferentInnen für Mobilität eingeladen waren, und der Zusendung von weiterem Informationsmaterial sind Initiativen in zwei Richtungen zu ergreifen:

**i) Sensibilisierung der betroffenen Personen:** PendlerInnen, BewohnerInnen der Gemeinden des Burggrafenamtes und eventuell Personen aus großen Gemeinden außerhalb des Bezirks, aus denen PendlerInnen nach Meran kommen (etwas Bozen und Schlanders), über Medien, Informationsblätter, über Bürgerversammlungen, Internetseiten der betreffenden Gemeinden und über die Homepage des Gemeindenverbandes zur Mitfahrbörse;

ii) Organisatorische und geringfügige infrastrukturelle Maßnahmen für das Carpooling: Der Kostenaufwand für die Einrichtung des Carpooling ist sehr gering. Es bedarf keinerlei neuer Infrastrukturen an den Straßen, falls die Autobushaltestellen mit benutzt werden dürfen. Die Nutzung der Bushaltestellen hätte auch einen sekundären Nutzen, indem PendlerInnen und Personen, die sporadisch nach Meran oder auch nur in das Nachbardorf fahren, eher vom Privatauto auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen.

Es ist zu beachten, dass Carpooling nur funktionieren kann, wenn von Anfang des Projektes an eine „kritische Masse“ von TeilnehmerInnen (als FahrerInnen und als MitfahrerInnen) gegeben ist, denn es hängt von der Frequenz ab, mit welcher eine Fahrerin oder ein Fahrer an der Carpooling-Haltestelle anhält und eine Mitfahrerin oder einen Mitfahrer einsteigen lässt. Das Verhältnis sollte bei rund 1 (FahrerIn) zu 3 (MitfahrerInnen) sein. Es ist anzunehmen, dass sich dieses Verhältnis mit der Zeit automatisch einpendelt. Wenn jemand zu lange an der Haltestelle warten muss, dann fährt sie/er das nächste Mal mit dem eigenen PKW und nimmt weitere Personen mit. Wenn jemand hingegen zu Carpooling-Haltestelle kommt und niemanden zum Mitnehmen findet, ist diese Person motiviert, das nächste mal als Mitfahrerin an der Haltestelle zu warten.

Etwas längere Wartezeiten könnten sich bei der Heimfahrt ergeben, weil die Schließung von Geschäften, Betrieben, Ämtern usw. am Abend differenzierter ist als die Öffnung derselben am Morgen. Dazu sind zwei Lösungsansätze möglich: Bereits bei der Hinfahrt kann zwischen FahrerIn und MitfahrerInnen der Treffpunkt und die Uhrzeit für die Rückfahrt vereinbart werden. Andernfalls dürfte die Wartezeit bei den ausgewiesenen Haltestellen für das Carpooling nicht mehr als einige Minuten dauern.

Auf zentraler Ebene sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Ausarbeitung eines Reglements für den Carpooling-Dienst, das etwa folgende Inhalte klären soll: die Empfehlung, dass die MitfahrerInnen den FahrerInnen einen Fahrtkostenbeitrag pro km erstatten; die Regel, dass FahrerInnen das Zusteigen unter bestimmten Bedingungen auch ablehnen können; verpflichtende Eintragung der FahrerInnen und NutzerInnen des Carpooling in ein eigenes Register zwecks Erhöhung der Sicherheit; Austausch der Abschnitte des Fahrtenblocks (siehe weiter unten), die außer zu Dokumentationszwecken auch dazu dient, dass sich FahrerInnen und MitfahrerInnen gegenseitig kennen lernen und weitere gemeinsame Fahrten vereinbaren können;
- Vereinbarung zur Mitbenutzung der Haltestellen der öffentlichen Autobusse durch den Carpooling-Dienst mit den zuständigen Stellen;
- Abschluss einer Zusatzversicherung für MitfahrerInnen, da nicht sämtliche Unfall- bzw. Schadensbereiche, die durch MitfahrerInnen verursacht werden, durch die normale Fahrzeugversicherung abgedeckt sind;
- Herstellung von gut sichtbaren Kennzeichen (Aufkleber für PKW der FahrerInnen und Handschildchen für die MitfahrerInnen) zwecks rascher „Zusammenführung“ der interessierten Personen (etwa mit der Aufschrift CP BGA für Carpooling Burggrafenamt in bunten Buchstaben);
- Einrichtung des Registers der TeilnehmerInnen an Carpooling mit Namen, Wohnadresse, Telefonnummer, Nummer des Führerscheins, Nummer der Versicherungspolizze (ein und dieselbe Person kann natürlich auch sowohl als FahrerIn als auch als NutzerIn eingetragen werden);
- Herstellung von vorgedruckten Fahrten-Blöckchen und Verteilung an die FahrerInnen und MitfahrerInnen. Ein Abschnitt wird den jeweiligen FahrerInnen aushändigen. Die einzelnen Blätter enthalten:

Vorderseite:

Abschnitt für FahrerInnen	Abschnitt für MitfahrerInnen
Vor-/Zuname der MitfahrerIn/des Mitfahrers	Vor-/Zuname der FahrerIn/des Fahrers
Datum der Fahrt / gefahrene km	Datum der Fahrt / gefahrene km
Evt. Telefon-Nr. der MitfahrerIn/des Mitfahrers	Evt. Telefon-Nr. der FahrerIn/des Fahrers
Unterschrift der MitfahrerIn/des Mitfahrers	Unterschrift der FahrerIn/des Fahrers

Rückseite:

Informationen zum Carpooling-Dienst
Telefon-Nr. des Mobilitymanagers der Stadtgemeinde Meran als Koordinator des Dienstes
Werbung für Sponsoren (siehe unten)

- Suche nach Sponsoren, die z.B. den Druck der Fahrten-Blöckchen und Prämien für die fleißigsten Carpooling-NutzerInnen finanzieren (siehe unten);
- Organisation der Prämierung für die fleißigsten Carpooling-FahrerInnen und MitfahrerInnen im Abstand von jeweils einem Jahr. Diese Maßnahmen hat auch den Zweck, dass die NutzerInnen die ausgefüllten Fahrtenblöcke abgeben, die für die statistische Erhebung über den Erfolg von Carpooling von Nutzen sind.

In den einzelnen Gemeinden, die sich am Carpooling beteiligen, sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Beauftragung einer Ansprechperson in der Gemeindeverwaltung (aus dem Referat für Verkehrswesen) für alle Belange des Carpooling-Dienstes;
- Einrichtung von gekennzeichneten „Haltestellen“ (in den Zentren und an den Ausfallstraßen der Dörfer sowie in der Stadt Meran, evt. kombiniert mit den Autobushaltestellen), wo sich FahrerInnen und MitfahrerInnen treffen können;
- medienwirksamer Start des Carpooling-Dienstes in jeder der beteiligten Gemeinden, sobald eine angemessene Zahl von TeilnehmerInnen eingetragen sind;
- Lancierung auf Gemeindeebene des Slogans „Frauen nehmen Frauen mit“, das eine Erleichterung für die Beteiligung von Frauen am Carpooling darstellt.

Größere Unternehmen und öffentliche Einrichtungen können auch ihrerseits MitarbeiterInnen, die aus demselben Dorf oder demselben Tal zur Arbeit pendeln, anregen, sich in Fahrgemeinschaften zusammenzuschließen und damit das Carpooling auf Betriebsebene zu praktizieren.

Nach der Start up-Phase des Carpooling-Systems soll der Mobilitymanager der Stadtgemeinde Meran die organisatorischen Tätigkeiten weiterführen.

Sollte die Beteiligung am Carpooling-Systems nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums (etwa zwei Jahre) die gesetzten Erwartungen erfüllen, soll mittels einer Verwaltungsverordnung der Stadtgemeinde Meran in der Zeit zwischen 7.00 und 9.00 Uhr die Zufahrt in die Stadt für PKW untersagt werden, sofern nicht mindestens zwei oder drei Passagiere mitfahren.

**b) Wareneinstellung:** In diesem Sektor sollen ein oder einige wenige Fuhrunternehmen beauftragt werden, ein Konzept für eine umweltfreundliche und kostengünstige Zustellung an die einzelnen Handels- und gastgewerblichen Betriebe zu entwickeln, wobei folgende Vorgaben zu beachten sind:

- Ausweisung von verkehrsberuhigten Geschäftsstraßen in der Stadt durch die Gemeindeverwaltung, die nur von Lastkraftwagen beliefert werden dürfen, die eine diesbezügliche Genehmigung erhalten;
- Einrichtung einer Lagerhalle in einer Gewerbezone, wo Zulieferbetriebe die Waren zwischenlagern können;
- Verwendung von umweltfreundlichen und lärmgedämmten Lieferfahrzeugen für den Transport der Waren von der genannten Lagerhalle bis zu den Handels- und Gastbetrieben in den oben genannten Geschäftsstraßen mit zeitlich beschränkter Zufahrt in den Morgen und Abendstunden;
- Vereinbarungen zwischen den Fuhrunternehmen und den InhaberInnen der Geschäfte und Gastlokale bezüglich der Wareneinstellung.

**c) Der Carsharing-Dienst** ist insbesondere bei öffentlichen Einrichtungen, Vereinigungen und Unternehmen und sowie in der Bevölkerung besser bekannt zu machen mittels Verteilung von Informationsmaterial, Werbeinseraten und weiteren geeigneten Maßnahmen.

### **E) Evaluation der veränderten Gegebenheiten**

**a) Carpooling:** Der Erfolg der Initiativen kann an der Anzahl der registrierten TeilnehmerInnen an Carpooling und an der Anzahl der getätigten Gemeinschaftsfahrten abgelesen werden, die über die Abgabe der Fahrtenblöcke eruiert werden kann.

Bei einer neuerlichen Pendlerzählung nach denselben Kriterien, die für die Zählung im Herbst 2009 angewandt wurden, soll festgestellt werden, ob die Anzahl der PKW-Einfahrten nach Meran abnehmen und die Passagieranzahl pro PKW gegenüber den derzeitigen Kennziffer (1,2 Passagiere pro PKW) zunimmt.

**b) Wareneinstellung:** Die Evaluation der Wareneinstellung nach dem Carpooling-Prinzip soll folgende Kriterien berücksichtigen:

- Abnahme der täglichen Einfahrten in die ausgewiesenen Geschäftsstraßen gegenüber der Anzahl der Einfahrten vor der Einführung des Carpooling-Dienstes;
- Anzahl und Art der Beschwerden seitens der Inhaber der belieferten Geschäfts- und Gastlokale über den Wareneinstellungsdienst;
- Befragung der AnrainerInnen in den betroffenen Straßen zur Verbesserung der Lebensqualität (Lärm, Abgase usw.).

**c) Der Carsharing-Dienst** kann als erfolgreich bezeichnet werden, wenn er reibungslos funktioniert und sich finanziell selbst trägt. Diesbezüglich können Befragungen der NutzerInnen und eine Analyse der Bilanzen der BetreiberGenossenschaft angestellt werden.

Als weiteres Evaluationskriterium kann die erfolgte Integration der verschiedenen „klimafreundlichen“ Verkehrsmittel: Eisenbahn, öffentliche Autobusse, Seilbahnen und Sessellifte, Carsharing-Autos, Carpooling-System, elektrisch betriebene Fahrzeuge, Fahrräder (inklusive des bestehenden Fahrradverleihs in der Stadt) und der diesbezüglichen Dienste (Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln) gelten.

### **F) Dokumentation**

Nach einem Zeitraum von zwei Jahren ab der effektiven Einführung des Carpooling Burggrafnamt und der Wareneinstellung nach dem Carpooling-System soll die Entwicklung in diesen Bereichen laut den Evaluationsergebnissen dokumentiert werden. Zur Dokumentation gehören auch die Ergebnisse einer neuerlichen Pendlerzählung 2011 (wobei auch die allgemeinen aktuellen Verkehrsdaten aus der Volkszählung verwendet werden können) nach den Kriterien der Zählung von 2009 (siehe oben).

### **3. Betreuung nach dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe bei Zeitbanken (Pilotprojekt)**

#### **a) Betreuung von pflegebedürftigen Personen**

Die zunehmende Überalterung der Bevölkerung führt – vor allem in den Städten – zu einer erhöhten Nachfrage nach Pflege und Betreuung der nicht mehr selbständigen Personen, teils in ihren Wohnungen, teils in spezialisierten öffentlichen und privaten Einrichtungen. Die jahrelange Diskussion auf Landesebene zur Pflegesicherung und die vorläufige Regelung, wonach die öffentliche Hand den Großteil der Finanzmittel aufbringt, belegt die Tatsache, dass diese Lösung auf Dauer nicht nachhaltig ist. Die Suche nach alternativen Modellen der Pflegesicherung, welche die Finanzen der zuständigen öffentlichen Einrichtungen und der betroffenen Familien nicht überlastet, ist an der Tagesordnung.

In einem Gespräch mit der Abteilung Sozialwesen der Südtiroler Landesregierung wird ein reges Interesse bekundet, zwei Pilotprojekte – in einer geschlossenen Einrichtung (Seniorenheim) und in einem mobilen Dienst – durchzuführen. Im Falle eines erfolgreichen Ergebnisses der Pilotprojekte soll nach Aussage der zuständigen Verwaltung das Modell Betreuung nach dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe bei Zeitbanken auf das ganze Land Südtirol ausgedehnt werden.

Die zuständigen Berufsschulen in deutscher und italienischer Sprache haben eigene Kursprogramme für die Ausbildung für die Seniorenbetreuung entwickelt, die für den Ausbildungsbedarf für die beiden genannten Pilotprojekte noch angepasst werden können.

#### **b) Betreuung und Beaufsichtigung in öffentlichen Einrichtungen und Familien**

Einsparungen im öffentlichen Dienst können dazu führen, dass nicht mehr alle bisher erbrachten Dienstleistungen weiterhin gewährleistet werden können. Die Dienstleistungen gänzlich an Private zu vergeben, ist im Sinne einer öffentlichen Governance der zentralen Angebote für Familien und Unternehmen nicht wünschenswert.

### **A) Kurzbeschreibung der Ist-Situation und der jeweiligen Problemstellung**

#### **a) Betreuung von pflegebedürftigen Personen**

Laut Sozialplan der Stadtgemeinde Meran 2009 - 2011 leben in der Stadt über ein Fünftel Menschen, die älter als 65 Jahre sind, das sind rund 8.000 Personen. Rund 10% der BewohnerInnen sind über 75, rund 6% über 80 Jahre alt. „Die Bevölkerungsprognose zeigt, dass der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung in der Stadtgemeinde Meran, dem allgemeinen Trend entsprechend, in den nächsten 15-20 Jahren weiter anwachsen wird“ (Sozialplan, S. 102).

Laut Berechnungen aus einschlägigen Studien leben in Meran derzeit knapp über 10.000 Menschen (fast ein Viertel der gesamten Einwohnerzahl) im Alter von über 64 Jahren, die zu einem Teil auf fremde Hilfe angewiesen sind, also der Betreuung bedürfen. Der Sozialplan geht davon aus, dass aufgrund der steigenden Lebenserwartung mit einer Zunahme des Pflegebedarfs um jährlich 0,5 % zu rechnen ist. Diese Daten belegen den steigenden Pflegebedarf und – falls nicht neue Modelle der Betreuung eingeführt oder andernfalls die Betreuung nicht verschlechtert wird – die steigenden Kosten für Pflege und Betreuung, vor allem für betroffene Menschen ab dem 75. Lebensjahr. Bisher werden die Kosten zum Großteil von öffentlichen oder konventionierten Einrichtungen getragen. Die lange Jahre hitzig geführte Debatte über die Pflegesicherung wurde damit – wohl nur vorläufig – beendet, indem die Familien und Unternehmen nicht mit einer Abgabe für die Pflege bedürftiger Menschen belastet werden. Die großteils öffentliche Finanzierung der Pflege übersteigt früher oder später die Belastbarkeit der öffentlichen Hand, die entsprechende Finanzlücke müsste von Familien und Unternehmen gestopft werden.

Südtirol weit werden derzeit rund 12.000 Pflegebedürftige betreut, rund zwei Drittel davon zuhause von Verwandten. Für die Pflege hat die Landesverwaltung für die Hauspflege im Jahre 2009 ein Budget von 184 Millionen Euro veranschlagt.

### **b) Betreuung und Beaufsichtigung in öffentlichen Einrichtungen und Familien**

In Meran gibt es eine Reihe von öffentlichen Einrichtungen, die nicht hochheitsrechtliche Verfahren abwickeln, aber für die BürgerInnen wichtige Infrastrukturen wie Kinderspielplätze oder Dienstleistungen wie Schülerlotsen darstellen. Ein Abbau dieser Einrichtungen und Dienste würde für die Familien eine beträchtliche Belastung mit sich bringen.

## ***B) Alternative Modelle der Betreuung von Menschen und Einrichtungen***

### **a) Betreuung von pflegebedürftigen Personen**

Die Pflege- und Betreuungstätigkeit für bedürftige Menschen wird derzeit von beruflich ausgebildeten Personen gegen Entlohnung, von Familienangehörigen und von freiwilligen Kräften erledigt, die für ihre Tätigkeit keine finanzielle Vergütung erhalten.

In anderen Ländern werden schon seit einiger Zeit alternative Modelle der Betreuungstätigkeit praktiziert:

- das „Fureai Kippu“-System (übersetzbar mit „Ticket für Betreuungstätigkeit“) stammt aus Japan und wurde in den schwierigen Aufbaujahren nach dem 2. Weltkrieg eingeführt, in den Boomjahren zwischen 1950 und 1970 wurde es allerdings von staatlichen Betreuungseinrichtungen zurückgedrängt. 1975 wurde in Osaka die „Volunteer Work Bank“ gegründet, auf der in der Seniorenpflege Menschen tätige Menschen ihre Arbeitsstunden „ansparen“ können; bei der Vereinigung „Kurashino Otetsudai“ hingegen werden BetreuerInnen teilweise mit Geld entlohnt, weil man feststellte, dass hilfsbedürftige Menschen keine kostenlose Hilfe von unbekanntem BetreuerInnen annehmen wollten. Diese „Bezahlung“ wird aber nicht als Entlohnung für eine Leistung angesehen, sondern als „Dankeschön“ für die Betreuung;
- 1980 wurde in den USA der „Timedollar“ eingeführt, der auf einer Zeitgutschrift besteht;
- in China wurde 2005 ein ähnliches System wie in Japan eingeführt;
- in mehreren Bundesländern in Deutschland haben sich seit den 1990-er Jahren Seniorengenossenschaften gebildet, die Betreuungsdienste gegen eine „Zeitgutschrift“ leisten;
- in zwei österreichischen Bundesländern gibt es im Rahmen des Talente-Tausch-Kreises Vorarlberg das Projekt „Zeitvorsorge“ und das oberösterreichisch-bayrischen Projekt „TIMESOZIAL“, wo im Rahmen der Nachbarschaftshilfe Betreuung erbracht wird.

### **b) Betreuung und Beaufsichtigung in öffentlichen Einrichtungen und Familien**

Die Betreuung und Beaufsichtigung nach dem System der Nachbarschaftshilfe bei Zeitbanken kann auch in anderen Bereichen – außerhalb der Betreuung von pflegebedürftigen Personen – angewandt werden, um die öffentlichen Haushalte zu entlasten und den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern.

Hier mögliche Bereiche:

- die Beaufsichtigung und Reinigung von öffentlichen Freizeiteinrichtungen der Gemeinde wie Kinderspielplätze, Naherholungszonen (Lazag, Passerstrand“, Spazierwege und Parks im Stadtbereich), Fahrradabstellplätze usw.);
- die Begleitung von Kindergruppen zur Schule und von der Schule nach Hause (im Projekt „pedibus“), zu Nachmittagsveranstaltungen;
- die Unterstützung der Angestellten in öffentlichen Einrichtungen (Schwimmbäder, Bibliotheken, Kultureinrichtungen);
- Beaufsichtigung/Beratung zur Mülltrennung im Rahmen der Kondominiumverwaltung.

## **C) Beschreibung der Soll-Situation**

### **a) Betreuung von pflegebedürftigen Personen**

Auf der Grundlage der Erfahrungen in Ländern mit anderen Betreuungsmodellen, als bisher in Südtirol angewandt (professionelle Dienste und unentgeltliche Volontariatsarbeit), sollen zur Entlastung der Budgetmittel von Land und Gemeinden weitere Personengruppen in Betreuungstätigkeiten eingebunden werden, die keine spezialisierte Ausbildung erfordern. Es handelt sich um Personen, die

- keiner oder nur einer geringfügigen Berufstätigkeit nachgehen (RentnerInnen, Arbeitslose, Personen, die mit Haushaltsarbeiten nicht ausgelastet sind, usw.);
- eine Mindestausbildung für die Betreuung Pflegebedürftiger absolviert haben;
- sich einer sozialen Organisation anschließen, die den Betreuungsdienst koordiniert.

Die interessierten Betreuungspersonen erhalten für ihre Tätigkeit keine finanzielle Vergütung, „sparen“ sich aber entsprechend der geleisteten Stunden in ihrem jeweiligen „Zeitkonto“ das Recht an, bei Bedarf selbst betreut zu werden. Falls eine Person aus irgend einem Grund die „angesparte Betreuungszeit“ nicht nutzen kann, kann diese auf Verwandte „überschrieben“ werden. Diese „Ansparung auf Betreuungsrecht“ soll ein Motiv sein, damit sich viel mehr Menschen als bisher für die Betreuung bedürftiger Personen engagieren und dadurch den steigenden Betreuungsbedarf in Südtirol abdecken helfen, ohne dass für die öffentliche Hand die Ausgaben in diesem Bereich ansteigen. Nicht zuletzt führt dieses Modell zu einem stärkeren gesellschaftlichen Zusammenhalt und zu mehr „Solidarität unter den Generationen“.

### **b) Betreuung und Beaufsichtigung in öffentlichen Einrichtungen und Familien**

In der Zeitbank Meran werden seit über zehn Jahren Dienstleistungen angeboten, die nicht mit Geld, sondern mit Stundenguthaben „vergütet“ werden. Diese Leistungen sind haftpflicht- und unfallversichert. Nach diesem Modell können auch Dienstleistungen für die öffentliche Hand angeboten werden. Als Gegenleistungen sind Begünstigungen seitens der Gemeinde vorstellbar wie etwa Gratisseintritte in kostenpflichtige Freizeiteinrichtungen oder Zeitgutschriften wie für den Betreuungsbereich für pflegebedürftige Personen.

## **D) Initiativen zur Änderung der gegebenen Situation**

### **a) Betreuung von pflegebedürftigen Personen**

Im Rahmen von zwei Pilotprojekten, eines in einer stationären Einrichtung, ein weiteres in der ambulanten Betreuung in der jeweiligen Wohnung der pflegebedürftigen Person, soll das Modell der Betreuung nach dem Zeitbanksystem erprobt werden, das im Falle von erfolgreichen Erfahrungswerten auf ganz Südtirol ausgeweitet werden kann.

In Bezug auf die Durchführung dieser Projekte sind folgende Schritte erforderlich:

- Festlegung der Tätigkeiten, die von den Betreuungskräften durchgeführt werden sollen (es handelt sich um Tätigkeiten, die keiner professionellen Ausbildung bedürfen): Begleitung bei Spaziergängen oder Erledigungen, Reinigung der Wohnung, der Kleider usw., Abwasch, Verabreichung von Essen, Einkaufen, Konversation, gemeinsames Spielen und Basteln, Vorlesen, Körperpflege, einfache Betreuung im Krankheitsfall und im Fall von körperlicher/geistiger Beeinträchtigung usw.;
- Festlegung der Ausbildungsinhalte für die Personen, die in das Projekt eingebunden werden wollen: die Berufsschulen für Sozialberufe (die deutsch- ebenso wie die italienischsprachige) bieten Lehrgänge für Haushaltshilfen an, die auf die Bedürfnisse der Betreuungskräfte im vorliegenden Projekt angepasst werden sowie rund 60 Unterrichtsstunden und 60 beaufsichtigte Praktikumsstunden umfassen sollen;
- Suche nach interessierten Personen, die über die im Betreuungsbereich tätigen Organisationen wie Caritas, AVULSS, VSSH-AUSER u.a. koordiniert werden sollen;

- Ausbildung der interessierten Personen in den maßgeschneiderten Kursen der Berufsschulen für Sozialberufe;
  - Einrichtung der „Zeitkonten“ für die Betreuungspersonen seitens eines landesweit tätigen Sozialverbandes, wo die geleisteten Betreuungsstunden für die beteiligten Personen namentlich registriert werden;
  - Einrichtung eines Registriersystems, das Missbrauch (falsche Angaben über geleistete Betreuungsstunden) verhindert: dienlich könnte ein persönliches Registrierheft für jede Betreuungsperson sein, in welchem das Datum und die Dauer der Betreuungsstunden, der Name der betreuten Person sowie die Unterschriften der betreuenden und der betreuten Person (oder einer verwandten Person) aufscheinen. Die soziale Organisation, die den jeweiligen Betreuungsdienst koordiniert, sammelt die Registrierhefte, kontrolliert die Eintragungen und schickt die Hefte dem mit der digitalen Eintragung beauftragten Verband zu;
  - Beginn der Betreuungstätigkeiten, die von den genannten sozialen Organisationen koordiniert werden;
  - Evaluation der Erfahrungen in den beiden Pilotprojekten und – bei erfolgreichen Ergebnissen – Ausdehnung des Betreuungsmodells auf das ganze Land Südtirol.
- Im Laufe der Projektdurchführung ist es vorteilhaft, die Erfahrungen in ähnlichen Projekten im Ausland (Österreich und Deutschland) auszuwerten und für die Projekte in Südtirol nutzbringend einzubeziehen.

#### **b) Betreuung und Beaufsichtigung in öffentlichen Einrichtungen und Familien**

Für interessierte Personen an Dienstleistungen im öffentlichen Bereich und für Familien soll in der Gemeindeverwaltung (Bürgeramt) eine Informations- und Registrierstelle eingerichtet werden. Je nach Bedarf können die jeweiligen Personen in das Tätigkeitsfeld eingewiesen werden. Gleichzeitig ist die Art der „Vergütung“ festzulegen. Für die Dokumentation wird ein – möglichst digitales – Register der beteiligten Personen und der geleisteten Dienste eingerichtet. Die erbrachten Leistungen sind in Stunden zu registrieren.

### ***E) Evaluation der veränderten Gegebenheiten***

#### **a) Betreuung von pflegebedürftigen Personen**

Auf der Grundlage der Erfahrungen im benachbarten Ausland soll der Erfolg der beiden Pilotprojekte nach folgenden Kriterien festgestellt werden: Anzahl der beteiligten Betreuungskräfte, Anzahl der geleisteten Betreuungsstunden, Arbeitsaufwand in Stunden seitens der Vereinigungen, welche die Betreuungskräfte koordinieren bzw. die geleisteten Betreuungsstunden registrieren, Stichprobenerhebung zur Zufriedenheit der betreuten Personen bzw. ihrer Angehörigen, Erhebung der Zufriedenheit der professionellen Einrichtungen, in denen die Betreuungstätigkeiten durchgeführt werden; Erhebung und Auswertung der aufgetretenen Schwierigkeiten und der entsprechenden Lösungsansätze, Erhebung der Einsparungspotentiale.

#### **b) Betreuung und Beaufsichtigung in öffentlichen Einrichtungen und Familien**

Die Anzahl der Personen, die sich für die Dienstleistungen engagieren, und die geleisteten Stunden und die Qualität der erbrachten Leistungen können als Grundlage für die Evaluation hergenommen werden. Ein Ergebnisbericht sollte monatlich abgefasst werden.

### ***F) Dokumentation***

#### **a) Betreuung von pflegebedürftigen Personen**

Nach Abschluss der beiden Pilotprojekte wird eine Dokumentation mit den Ergebnissen der Evaluation (siehe oben) erstellt und der Stadtgemeinde Meran vorgelegt.

#### **4. Vereinbarkeit von Familie und Beruf (Pilotprojekte)**

Die zunehmende Berufstätigkeit beider Eltern – aus finanziellen oder anderen Gründen – schafft zeitliche Probleme, wenn außerordentliche Situationen eintreten: Krankheit eines Kindes, das üblicherweise den Kindergarten oder die Schule besucht, zeitlich begrenzte Pflegebedürftigkeit eines Elternteils, außerordentliche Vorkommnisse usw. Vor allem für Frauen ergeben sich in solchen Fällen oft Probleme, Beruf und Familie unter einen Hut zu bringen, aber auch die Arbeitgeber stehen vor Engpässen bei der Erledigung der anfallenden Arbeiten im Unternehmen, wenn MitarbeiterInnen kurzfristig ausfallen.

##### **A) Kurzbeschreibung der Ist-Situation und der jeweiligen Problemstellung**

Lösungsansätze zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind nicht immer einfach zu finden, werden aber andererseits immer notwendiger und auch teilweise öffentlich finanziert. So werden etwa seit mehreren Jahren vom zuständigen Ministerium in Rom beträchtliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt, die bisher bei weitem nicht ausgeschöpft wurden.

Auf Anregung der Gemeindeverwaltung sollen im Rahmen des Zeitleitplans zwei Pilotprojekte durchgeführt werden, eines davon in einem privaten Unternehmen, das andere in einer öffentlichen Einrichtung. Die Suche nach der öffentlichen Einrichtung gestaltete sich einfach, während bei privaten Unternehmen wenig Bedarf festgestellt werden konnte: in mehreren kontaktierten größeren Industriebetrieben sind kaum Frauen beschäftigt, in kleinen Betrieben ist die Wirksamkeit eines Projektes auf wenige Personen beschränkt.

**a)** Der Sanitätsbetrieb – Gesundheitsbezirk Meran steht dem Problem offen gegenüber, hat bereits mehrere Projekte zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf verwirklicht und möchte in diese Richtung weitere Verbesserungen erzielen. Eine Person im Gesundheitsbezirk ist hauptamtliche mit der Materie befasst und an weiteren Projekten interessiert.

**b)** Ein mittelgroßes Lebensmittelgeschäft (14 Beschäftigte) wurde im Rahmen des zweiten Pilotprojekts kontaktiert. Im Laufe der Gespräche stellte sich zwar eine dringende Problemlage heraus, allerdings wurde festgestellt, dass ein Lösungsansatz, beschränkt auf das einzelne Geschäft, nicht Ziel führend ist. Daraufhin entstand der einvernehmliche Entschluss, das angepeilte Projekt auf der nächst höheren Ebene anzusetzen.

##### **B) Erhebung der Änderungswünsche**

**a)** Nachdem im Gesundheitsbezirk Meran bereits Initiativen zur Vereinbarkeit von Familien und Beruf durchgeführt wurden, zum Teil parallel zu Initiativen in anderen Gesundheitsbezirken in Südtirol oder im Rahmen des landesweiten Sanitätsbetriebs, hingegen nicht in Zusammenarbeit mit Gesundheitseinrichtungen außerhalb der Region Trentino-Südtirol, wurde der Wunsch geäußert, Informationen einzuholen über Projekte in anderen Regionen Italiens, die seitens des Ministeriums mitfinanziert wurden.

**b)** Mit der Vertretung der Sektion des Handels- und Dienstleistungsverbands Südtirol (hds) wurde die Problemstellung bei familiär bedingter Abwesenheit von Bediensteten im Handel in Meran erörtert und entsprechende Lösungsansätze gesucht. Dabei sollen nicht nur einzelne Handelsbetriebe in Meran Nutznießer eines Projekts sein, sondern möglichst alle interessierten GeschäftsinhaberInnen und DienstleisterInnen.

##### **C) Beschreibung der Soll-Situation**

**a)** Auf der eingeholten Liste des Ministeriums für 2008 (73 genehmigten Projekten) fanden sich zwei aus Gesundheitsbetrieben (USL Cesena und Ferrara: „Telelavoro e conciliazione“ - „Vita & Lavoro: azioni di pilotaggio“). Mit der zuständigen Angestellten für Vereinbarkeit Familie und Beruf im Meraner Gesundheitsbezirk wurde vereinbart, dass sie eigenständig Kontakt mit den genannten Einrichtungen aufnimmt und bei einer eventuellen Durchführung von Projekten je nach Bedarf das Projektteam zu Rate zieht.

**b)** Das Grundkonzept der Erleichterungen in Bezug auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf im Dienstleistungsbereich in Meran ist die Ersetzung von zeitweise aus Familiengründen nicht verfügbaren Angestellten (Frauen und Männer) durch geschultes Personal, das abrufbereit zur Verfügung steht und über flexible Arbeitsverträge angestellt wird.

#### **D) Initiativen zur Änderung der gegebenen Situation**

**a)** Die Aufgabe der Projektgruppe Zeitleitplan besteht darin, die zuständige Person für den Bereich Vereinbarkeit von Familie und Beruf des Gesundheitsbezirks auf Anfrage beratend zur Seite zu stehen. Eine eventuelle Ausdehnung des Pilotprojekts auf andere Gesundheitsbezirke in Südtirol erfordert keiner Intervention des Projektteams, da die Kommunikation über interne Kanäle des Südtiroler Sanitätsbetriebs erfolgt.

**b)** Was die Ersetzung abwesender Arbeitskräfte im Handel und bei privaten Dienstleistungsbetrieben in der Stadt Meran angeht, sind folgende Vorkehrungen zu treffen:

- Durchführung einer stichprobenmäßigen Bedarfserhebung;
- Information der in Frage kommenden Handels- und Dienstleistungsbetriebe in Meran;
- Auflistung der interessierten Handelsbetriebe und Dienstleister;
- Klärung der Art des Arbeitsvertrags zwischen Handelsbetrieb und „SpringerIn“;
- Suche nach Personen, die als „SpringerInnen“ zur Verfügung stehen;
- Gesuchstellung beim zuständigen Ministerium oder bei den zuständigen Landesstellen bzw. bei der Stadtgemeinde Meran zur Finanzierung des Projekts (Ausbildung, Organisation);
- Ausbildung der „SpringerInnen“, gegebenenfalls nach Art der Handelsbetriebe (Lebensmittel, Kleidung, technische Geräte usw.);
- Einrichtung einer „Vermittlungsstelle“ (evt. hds-Büro Meran), bei der sich die Handelsbetriebe bei Personalbedarf melden können und die das jeweils geeignete Personal zuweist und die bürokratischen Angelegenheiten zum Arbeitsvertrag abwickelt;
- Im Falle eines erfolgreichen Verlaufs des Pilotprojekts steht der Ausdehnung des Pilotprojekts auf andere Ortschaften in Südtirol nichts im Wege.

#### **E) Evaluation der veränderten Gegebenheiten**

**a)** Nach Beendigung eines ausgewählten Projektes im Gesundheitsbezirks Meran sollen im entsprechenden Projektbericht die Erfolge bzw. Misserfolge dokumentiert und der Gemeindeverwaltung von Meran zur Kenntnis gebracht werden.

**b)** Nach Ablauf eines Jahres nach dem ersten Einsatz von „SpringerInnen“ soll eine erste Begutachtung der Ergebnisse des Projekts mittels folgender Daten durchgeführt werden:

- Anzahl der beteiligten Handels- und Dienstleistungsbetriebe;
- Anzahl der bereit stehenden „SpringerInnen“;
- Anzahl der Einsätze nach Betriebssektoren und nach „SpringerIn“ und Einsatzdauer;
- Zufriedenheit der GeschäftsinhaberInnen mit dem System der „SpringerInnen“;
- Zufriedenheit der „SpringerInnen“ mit den System;
- Zufriedenheit der durch die „SpringerInnen“ ersetzten Personen;

#### **F) Dokumentation**

Zu dokumentieren sind alle Einsätze und deren Dauer sowie die Befragungsergebnisse im Rahmen der Evaluation des Pilotprojekts. Zwecks Übertragbarkeit der Projekte ist die Erstellung eines Leitfadens angebracht.

## 5. Die Umsetzung des Zeitleitplans

Der Zeitleitplan für Meran ist kein einmaliges Verfahren, das in einem festgesetzten Zeitrahmen durchgeführt wird, sondern – ähnlich wie der Bauleitplan einer Stadt – eine periodische Einrichtung, die

- in bestimmten Zeitabständen zu überprüfen und gegebenenfalls abzuändern ist;
- in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und ihren Vertretungsorganen (Organisationen, Vereinigungen, Stadtviertelräte, Gemeinde- und Stadtrat) und gegebenenfalls mit Hilfe von ExpertInnen in diesem Gebiet beurteilt und gegebenenfalls überarbeitet und erweitert wird.

### a) Die Aufbauorganisation

Das Projektteam des Zeitleitplans hat einen zeitlich begrenzten Auftrag (Datensammlung, Niederschrift und je nach Beschlusslage des Stadtrats Abänderung des Entwurfs, Erhebung der Grunddaten zum Zeitleitplan, Durchführung der Pilotprojekte usw.).

Danach soll eine fixe Einrichtung mit der fortlaufenden Umsetzung und gegebenenfalls der Abänderung des Zeitleitplans beauftragt werden. Dafür gibt es mehrere Alternativen. Am geeignetsten erscheint eine gemischte „Leitungsgruppe Zeiten der Stadt“ zu sein:

- die Koordinierungsfunktion übernimmt die Stadtverwaltung (evt. die verantwortliche Person für das Bürgeramt oder ein einzurichtendes „Büro für die Zeiten der Stadt“);
- die ausführende Funktion kann von der Zeitbank Meran, aus deren Kreis die Initiative für den Zeitleitplan vorgeschlagen und gestartet wurde, übernommen werden;
- die beratende Funktion erfüllt ein ca. 30-köpfiges Gremium, das sich „StadtZeitWerkstatt - Officittà del Tempo“ nennen könnte und zusammengesetzt ist aus folgenden Personen bzw. Institutionen:

die/der für die Zeitpolitik zuständige Stadträtin/Stadtrat, die/der LeiterIn der für die Zeitpolitik zuständigen Abteilung, die StadtviertelrätInnen von Meran, zwei Personen aus der Zeitbank, jeweils vier VertreterInnen der Wirtschaftsverbände und der Gewerkschaftsorganisationen, acht Personen aus den maßgeblichen sozialen, kulturellen und Freizeitvereinigungen, jeweils 1 Person in Vertretung der Betreiber der öffentlichen Verkehrsmittel, des Bildungswesens, der staatlichen und der Landesverwaltungen. Dieses Gremium kann sich auch in thematischen Untergruppen teilen.

### b) Die Ablauforganisation

Nach der endgültigen Genehmigung des Zeitleitplans seitens der zuständigen Gremien der Gemeinde sind seitens des Projektteams die endgültigen Dokumente zu erstellen:

- Zeitenbuch (Öffnungszeiten von Ämtern, öffentlichen Dienstleistern, Bildungseinrichtungen, Geschäften, Gaststätten usw., Arbeitszeiten bei großen Arbeitgebern, Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel);
- notwendige Unterlagen für die Projekte Carpooling, Betreuung nach dem System Nachbarschaftshilfe und Vereinbarkeit Familie und Beruf (siehe jeweilige Projektbeschreibung).

Weiters sind die Konsultationen mit der Bevölkerung Merans in Hinblick auf die Änderungswünsche bezüglich der Zeiten der Stadt zu organisieren und durchzuführen und in Bürgerversammlungen die Meinungen und Wünsche der BürgerInnen selbst anzuhören und zu dokumentieren.

Schließlich sind die zuständigen Stellen der Gemeindeverwaltung in die Tätigkeitsbereiche einzuführen, damit sie – wie oben dargelegt – die Koordination der Umsetzung des Zeitleitplans übernehmen können. Die genannten Stellen haben dann die Aufgabe, die erwähnten ausführenden und beratenden Einrichtungen auf ehrenamtlicher Ebene (Zeitbank Meran und „StadtZeitWerkstatt – Officittà del Tempo“) einzusetzen.