



Città di Bolzano
Stadt Bozen



ZEITLEITPLAN FÜR DIE STADT BOZEN

GRUNDSATZPAPIER



Februar 2005

VERZEICHNIS

Vorwort von Sandra Bonfiglioli	1
GRUNDSATZPAPIER. Politische Maßnahmen für Zeitleitplanung in Bozen, Bestand und Zukunftsaussichten	3
<i>Kapitel 1 - STÄDTISCHE ZEITPOLITIK</i>	3
1.1 Anwendungsbereiche	3
1.2 Zeitgebundene Eingriffe: die Berechtigung	4
1.3 Eine Vorstellung von Lebensqualität und Stadt	4
1.4 Die Kalender für das private und gesellschaftliche Leben	5
1.5 Öffentliche Zeitpläne und Arbeitszeiten	6
<i>Kapitel 2 - ZEITPOLITIK IN BOZEN</i>	7
2.1 Die Arbeitsthemen in Bozen	7
2.2 Mehr Gehör für gesellschaftliche Träger	8
<i>Kapitel 3 – DER RAHMEN</i>	10
3.1 Der Entwicklungsplan für die Stadt Bozen	10
3.2 Alte und neue Interessensgruppen	12
3.3 Strategische Themen aus der Erfahrung mit der Zeitpolitik in Bozen	13
3.4 Kommunikation als Triebkraft für einen neuen Plan	14
3.5 Die klare Aufgabe einer bereichsübergreifenden Unterstützung des Strategischen Planes seitens der Gemeindeämter	15
<i>Kapitel 4 – DIE THEMEN FÜR DIE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG</i>	17
4.1 THEMA 1: NACHHALTIGE MOBILITÄT	19
4.1.1 Die Stadt breitet sich aus, kleinmaßstäbliche Verbindungen sind an den großen Maßstab anzuschließen und die Luftverschmutzung muss verringert werden	19
4.1.2 Die gesellschaftliche Bedeutung. Frauen, Jungendliche und andere Gruppen mit Mobilitätsproblemen	23
4.1.3 Mobilität für Unternehmen und Arbeitnehmer	27
4.1.4 Fußgängermobilität, öffentliche Räume, Umbauten und Sicherheit	31
4.2 THEMA 2: ZUGÄNGLICHKEIT ZU DEN DIENSTLEISTUNGEN	33
4.2.1 Bürgerbedürfnissen angepasste Zeitpläne für Dienstleistungen	33
4.2.2 Vereinbarkeit der Zeiten für Beruf und Privatleben	37
4.2.3 Einheitliche, familienfreundliche Stundenpläne in Schulen und Dienstleistungen für Kinder	39
4.2.4 Zeitpläne für Dienstleistungen und Raumordnung. Der Stadtbetrieb	41
4.2.5 Fortgeschrittene Dienstleistungen für mobile Menschen	45
4.3 THEMA 3: DIE TECHNISCHEN HILFSMITTEL FÜR DEN ZEITLEITPLAN	47
<i>Literaturverzeichnis</i>	49

VORWORT

Der Zeitleitplan für die Stadt Bozen wurde in der Absicht entworfen, in den strategischen Entwicklungsplan einzufließen.

Es handelt sich um ein Ausrichtungspapier, das nicht die Phänomene an sich misst. Zu einem späteren Zeitpunkt werden Durchführungspläne den Vorgaben Form verleihen, Zielsetzungen, Schwerpunkte, Zielgruppen bestimmen.

Für den Entwurf kam eine Kombination aus Fach- und Alltagssprache zum Einsatz, wie sie in langen und ausführlichen Gesprächen mit Bürgern benutzt wird.

Die Grundsatzthemen für die strategische Ausrichtung stammen aus drei Bereichen.

Das erste Thema ist die von Politikern, Technikern, Verwaltungspersonal und Führungskräften in der Stadt Bozen im Bereich Zeitleitplanung gemeinsam gesammelte Erfahrung. Bozen gilt in ganz Europa als fortschrittliche Werkstatt für mittlerweile in der gesamten EU verbreitete zeitpolitische Maßnahmen.

Der zweite Ansatz sind theoretische und fachliche Überlegungen parallel zur städtischen Zeitplanentwicklung. Diese Tätigkeit wurde von einem Netzwerk europäischer Universitäten durchgeführt.

Der dritte Punkt ist die von Bürgern und Technikern gemeinsam durchgeführte strategische Entwicklungsplanung – die Ideengrundlage für die eigene Zukunft.

Die Auseinandersetzung zwischen technischem Wissen und alltäglichem Sprachgebrauch ist ein nach wie vor ungelöstes Problem, trägt jedoch dazu bei, Hilfsmittel und Zielsetzungen öffentlicher Tätigkeiten zu verändern.

Der vorliegende Zeitleitplan bedient sich doppelsinniger, in beide Richtungen offener Sprache. Sie widerspiegelt die derzeitige Wirklichkeit und es schien angebracht und interessant, sie nicht zu verleugnen, sondern im Gegenteil aufzuwerten.

Ausgewählt wurden fachliche Themen, die dem Ansatz entgegenkommen, neuen Lebensstil und neue Wertordnungen wahrzunehmen, von Bürgern gehegte Erwartungen, neue wirtschaftliche Entwicklungen. Überall spielen Zeit und öffentliche Zeitpläne eine wichtige Rolle. Zeitplanung ist nicht nur ein weiterer zusätzlicher Plan, sondern entspricht dem Lösungsversuch von Problemen mit den öffentlichen Zeitplänen wie sie besonders von berufstätigen Müttern aufgeworfen worden sind. Heute ist für alle klar, dass die öffentlichen Zeitpläne die Lebensqualität beeinträchtigen ebenso wie die Chancengleichheit für beide Geschlechter, etwa beim Zugang zu Gemeingütern wie Arbeitsplätze, oder die Bereitschaft junger Paare, Kinder zu zeugen. Alle diese Themen bestimmen die Sozialplanung überall in der EU.

Zu den drei grundsätzlichen Ausrichtungen gehört der Ansatz, die erforderlichen Hilfsmittel für Zeitleitplanung und zeitorientierte Raumordnung zu entwickeln.

Die beiden Themen *nachhaltige Mobilität* und *Zugänglichkeit zu öffentlichen Dienstleistungen* bilden den Rahmen für zukunftsorientierte städtische Zeitleitpolitik. Die Tradition der einvernehmlichen Entscheidungsfindung zeigt hier ihren Fortbestand. Zielpersonen sind alle Bürger, aber das Hauptaugenmerk gilt Frauen, Senioren, Kindern und Jugendlichen. Es handelt sich dabei nicht um schwache Gruppen, sondern um die gesellschaftlichen Akteure dieser Planung, da sie am besten in der Lage waren, ihre Ansprüche geltend zu machen.

Sandra Bonfiglioli

ZEITLEITPLAN FÜR DIE STADT BOZEN

GRUNDSATZPAPIER

Politische Maßnahmen für Zeitleitplanung in Bozen, Bestand und Zukunftsaussichten

Bozens europäische Rolle. Bozen gehörte zu den ersten Städten in Italien, die zeitpolitische Maßnahmen in die Wege leiteten.

Die Stadt trug dazu bei, zeitpolitische Eingriffe über von der Europäischen Kommission geförderte internationale Initiativen ab 1996 in Europa bekannt zu machen. Bozen erwarb sich europaweites Ansehen und gilt in der EU als Innovationsschmiede für auf gesellschaftliche Bedürfnisse abgestimmte Zeitleitplanung.

1- Städtische Zeitpolitik

1.1 Anwendungsbereiche

Es gibt zwei Anwendungsbereiche der Zeitpolitik:

- A- *Abstimmung der Zeitpläne für Dienstleistungen*, mit dem Ziel, im Bereich der Dienstleistungen den neuen Zeitprofilen zu entsprechen.
- B- *Zeitorientierte Raumordnung*, mit dem Ziel, öffentliche Räume im kleinen Maßstab neu zu gestalten, zum Beispiel durch sichere Fußgängerwege für Kinder und Senioren. Im größeren Maßstab hingegen beabsichtigt die zeitorientierte Raumordnung auch über Änderungen an öffentlichen Zeitplänen auf Mobilitätsflüsse für Menschen, Güter und Informationen einzuwirken. Zudem sollen auf dem gesamten Stadtgebiet und nicht nur im eigenen Stadtviertel die Voraussetzungen zur raschen Befriedigung von Bedarf an Dienstleistungen geschaffen werden, sei es für die Einwohner sei es für Besucher.

Zeitpolitische Maßnahmen setzen sich mit der *Beziehung Mensch-Gesellschaft-Lebensraum* auseinander.

Im Besonderen beschäftigen sie sich mit den Beziehungen zwischen individueller Zeitnutzung und dem System öffentlicher Zeitpläne in der Stadt Bozen – zum Beispiel dem System der Arbeitszeiten, der Fahrpläne, der Stundenpläne in der Schule -, so wie sie im *städtischen System* verankert sind, für das Bozen einen Schnittpunkt für materielle und immaterielle Flüsse darstellt. Im Fall Bozen besteht das städtische System aus mehreren, auch verhältnismäßig weit

voneinander entfernten Lebensräumen, in denen Menschen leben, Unternehmen arbeiten, die von Gästen besucht werden.

Die öffentliche Hand kümmert sich in diesem Fall *nicht um die Menge*, etwa die Frage, wie viele neue Schulen erforderlich sind, *sondern um angemessene Zeitbezüge* – zum Beispiel, Stundenpläne und Jahreskalender in Kindergärten, Arbeitszeiten für Mitarbeiter/innen, für Eltern, Fahrpläne für den öffentlichen Personennahverkehr; dies im Sinne der neuen Formen der Zeit- und Raumnutzung seitens der Einwohner und der Unternehmen.

1.2 Zeitgebundene Eingriffe: die Berechtigung

Zahlreiche Untersuchungen haben aufgezeigt, dass zugleich mit den bedeutendsten strukturellen und kulturellen Umbildungen in der Gesellschaft und in Städten im postfordschen Zeitalter tief greifende zeitliche Veränderungen stattfinden: flexible Arbeitszeiten im Rahmen der postfordschen Anschauung von Arbeitsorganisation; nicht aufeinander abgestimmte öffentliche Zeitpläne; gesteigertes Mobilitätsaufkommen von Menschen, Waren und Informationen im Zuge der Globalisierung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Prozesse; die neue Wertstellung der Lebensplanung im Rahmen der Individualisierung von Verhaltens- und Konsumformen.

All das fördert neue Zugänge zu Zeit und Raum sowie neue Erwartungen in die Lebensqualität der Bürger.

Kurz, *zeitliche Regelungen* für Menschen, Organisationen, das Stadtgefüge, die Überlandverbindungen sichern den Betrieb, die Qualität und die Zukunft individueller wie gemeinschaftlicher Lebensordnung. Derzeit ist die zeitliche Regelung von durch Strukturwandel in der Wirtschafts-/Arbeitswelt und der neuen, individuellen Zeitgestaltung verursachten Erschütterungen ausgesetzt.

Die zeitgenössische Gesellschafts- und Siedlungsstruktur benötigt *neu geregelte öffentliche Zeitpläne*, um neuen Raum für individuelle ebenso wie für gemeinschaftliche Raum- und Zeitgestaltung zu schaffen.

Zeitpolitik bietet solche neuen Regelungsformen. Vorgegangen wird nicht nach dem Verhandlungsprinzip, wie bei Arbeitszeiten, sondern mit völlig neuen, für die Zeitplanung entwickelten Mitteln.

Es ist nicht einfach, allgemein gültige Zeitpläne zu verändern. Das ist kein Bereich, in dem sich gesellschaftliche Gepflogenheiten von selbst anpassen, selbst die Marktlogik stößt an ihre Grenzen – die Öffnungszeiten im Handel etwa entsprechen nicht der Nachfrage.

Neue öffentliche Zeitpläne eröffnen *neue Auseinandersetzungen zum Umgang mit Zeit*. Zum Beispiel zwischen unterschiedlichen Generationen nachts in öffentlichen Räumen, zu Verteilungsmechanismen im derzeitigen Wohlfahrtsstaat, zwischen Kunden und Personal, da neue Öffnungszeiten neue Arbeitszeiten erfordern, zwischen von Standards nicht erfassbarem Zeitaufwand für Kinderbetreuung und nicht familienfreundlichen Arbeitszeiten.

1.3 Eine Vorstellung von Lebensqualität und Stadt

Zeitleitpläne sind von den Gemeinden durchgeführte Maßnahmen. Sie regeln öffentliche Zeitpläne in der Absicht, die *Abläufe in der bewohnten Stadt* auf von Familien und Unternehmen geltend gemachte Bedürfnisse abzustimmen. Gesellschaftliche Zielsetzungen sind Gerechtigkeit und

gleicher Zugang zu allgemeinen Dienstleistungen, gleiche Chancen für Frauen und Männer sowie für benachteiligte ebenso wie für begünstigte Gesellschaftsschichten.

In der europäischen Gesellschaft sind Arbeits- und Öffnungszeiten Gegenstand zahlreicher Regelungen. Zweck sind rationelle Abläufe im Unternehmen (taylorsches Organisationsmodell) und steuerbare Marktentwicklungen (Vorschau auf zukünftige Ausformungen). Die städtische Zeitpolitik bewirkt eine Form der Regelung öffentlicher Zeitpläne, die nicht auf dem herkömmlichen sozialpartnerschaftlich geprägten Verhandlungsweg zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern entsteht, sondern sich in einem *konstruktiven Planungsrahmen* gemäß der italienischen Raumordnungstradition gestaltet.

Die Zeitleitplanung liefert einen einheitlichen Überblick über gemeinschaftlich gelebte Zeit- und Raumaspekte, plant die Stadtorganisation in Raum und Zeit mit Bezug auf die von der Bevölkerung und den Unternehmen entwickelten Gewohnheiten.

Raumordnung und Raumplanung gehören in Italien zur Architektur und die Zeitpolitik hat von dieser großen Planungstradition nicht nur gelernt, eine betriebstüchtige Stadtmaschinerie aufzubauen, sondern auch zur selben Zeit die städtische Gegenwart wahrzunehmen und dem Leben wie der Arbeit Raum zu gewähren.

Zeitpolitik schafft Qualität und betrifft *gleichzeitig*:

- 1) *Bessere individuelle Lebensqualität* für Bürger/innen, im Sinne einer besseren Vereinbarkeit der Zeiten für Familie, Beruf und Freizeit.
- 2) *Bessere Lebensbedingungen in der Stadt*, in der Form eines besser organisierten Stadtgefüges zur Gewährleistung besserer Zugänglichkeit zu Dienstleistungen sowie in der Form einer neuen Gestaltung öffentlicher Räume für neue Arten des gesellschaftlichen Lebens.
- 3) *Bessere territoriale Voraussetzungen für nachhaltige Wirtschaftsentwicklung*, nicht allein in Hinblick auf die Globalisierung, die neue örtliche Regelungen und überörtliche Verbindungen erfordert, sondern mit neuer Wertschätzung für Umweltqualität.

Die Vorstellung von durch Zeitpolitik erarbeitete Qualität fußt auf drei innovativen Aspekten:

- A- Sie misst dem täglichen Zeitablauf den Stellenwert eines Maßes für die Lebensqualität der Einwohner zu und legt dadurch auf dem Stadtgebiet die jeweiligen Sphären des Privat- bzw. Familienlebens mit der öffentlichen Sphäre der Arbeit und der Unternehmen durch die Nachvollziehung individueller Lebens- und Arbeitsabläufe fest.
- B- Sie verstärkt die Zielsetzungen für individuelle, gesellschaftliche und physisch-morphologische Verbesserungen der Stadt durch die Aufwertung der Lebensgewohnheiten der Einzelnen, der Gesellschaft und der Unternehmen.
- C- Sie stellt eine Beziehung her zwischen dem Maßstab der nachbarschaftlichen Gepflogenheiten und dem großen Maßstab der Mobilität.

1.4 Die Kalender für das private und gesellschaftliche Leben

In den Kalendern für das private und gesellschaftliche Leben kommen besonders bedeutsame Zyklen und Augenblicke vor.

Regelmäßige Zyklen stellen die Grundlage für gesellschaftliche und berufliche Kalender dar: Tag, Woche, Jahreszeit, Jahr.

Der Tagesablauf verbindet natürliche und geographische Gegebenheiten mit kulturellen und gesellschaftlichen Gewohnheiten: Morgengrauen, Vormittag, Mittag, Nachmittag, früher Abend, Abend, Mitternacht, Nacht.

Der Wochenverlauf verbindet natürliche und geschichtlich-kulturelle mit wirtschaftlichen Aspekten: Wochentag, Feiertag, Wochenende.

Der Verlauf des Lebens über die einzelnen Abschnitte verbindet biologische, anthropologische und gesellschaftliche Aspekte: Kind, Jugendliche/r, junge/r Mann/Frau, Doppelbelastung ausgesetzte Frau, Senior/in.

Von Zuständen oder Abläufen abhängige Zeitumstände: vergänglich, vorläufig, Notfall, Eile.

Aus diesen im privaten ebenso wie im gesellschaftlichen Leben verwurzelten Bezeichnungen besteht auch der in der Zeitpolitik eingesetzte Wortschatz.

1.5 Öffentliche Zeitpläne und Arbeitszeiten

Die Erinnerung an den langen Weg in der Geschichte, der zu den derzeit üblichen Zeitplänen sowie rechtlichen und ethischen Grundlagen für ihre Regelung geführt hat, regt zum Nachdenken über einen bislang nur wenig wahrgenommenen Umstand an. Allgemeine Zeitregelungen für Gemeinwesen und individuelle Zeitgestaltung (auch für Menschen, die sich nur zeitweilig an einem Ort aufhalten) stehen als Denkmal für die jeweilige Ortsgeschichte. Dieses Denkmal ist nicht mit bloßem Auge sichtbar, ebenso wenig wie Zeit sichtbar ist, aber Körper und Geist jedes Menschen nehmen es als Lebensraum und berufliches Umfeld wahr.

Diese Überlegung unterstreicht, wie sehr Arbeitszeiten und allgemein öffentliche Zeitregelungen an Orte gebunden sind. In zweifacher Bedeutung: jeder Ort auf dieser Erde hat seine eigenen Zeitregelungen entwickelt und öffentliche Zeitpläne sind *ortsgebunden*.

Zeitpläne sind ortsgebunden

Ortsgebundene Zeitpläne umfassen zwei Aspekte: entsprechende Bestimmungen besitzen in einem Einzugsgebiet Gültigkeit und anderswo nicht und geregelte Tätigkeiten (Schule, Gewerbe, Haushalt) sind an einen bestimmten Raum gebunden. Dort, in diesem amtlich eingegrenzten Raum treten öffentliche Zeitpläne „in Kraft“.

Öffentliche Zeitpläne

Arbeitszeiten und öffentliche Zeitpläne sind nicht voneinander unabhängig, sondern binden sich gegenseitig (Chiesi 90).

Öffentliche Zeitpläne sind wie ein *elastisches Netz*, das sich verändert, sobald auch nur ein einzelner Zeitplan wechselt. So passt sich zum Beispiel in einer Familie der Zeitplan für das Mittagessen bewusst dem Stundenplan in der Schule eines Haushaltungsmitglieds an.

Öffentliche Sphäre und Privatsphäre

Öffentliche Zeitpläne sind die Achse, an der sich öffentliche und Privatsphäre, individuelle und gesellschaftliche Lebensführung verbinden. Zeitleitpläne wirken auf öffentliche Zeitpläne und somit auf die Beziehung öffentliche und Privatsphäre, Einzel- und Gemeininteresse ein.

Flexible Arbeitszeit

Der Begriff *Flexibilität* verweist auf eine breite Palette mit postfordischen Arbeits- und Zeitgestaltungsformen: die große Vielfalt an Arbeitszeitmodellen in den Wirtschaftstätigkeiten; im

Lauf der Zeit stark *veränderte* Arbeitszeiten für ein und denselben Beschäftigten, *zeitweilig berufstätige Frauen*, zum Beispiel nach einer Entbindung, *nur kurzfristig gültige Arbeitszeiten*, zum Beispiel bei befristeten Verträgen, *selbst geregelte Arbeitszeiten* bei vielen freiberuflich erwerbstätigen Menschen.

Als Beispiel können die 150 verschiedenen Beschäftigungsmodule bei Volkswagen dienen, einem Pionierunternehmen im Bereich flexible Arbeitszeiten, oder auch die ca. 80 Verhaltensmodelle für das Personal der Stadtgemeinde Bozen. Dort sieht der Arbeitsvertrag umfassende Flexibilität für den Dienstantritt, die Mittagspause und den Dienstschluss vor. Das in Frankreich nach der neu eingeführten 35-Stunden-Woche neu geregelte tägliche *Zeitbudget* wurde hauptsächlich von professionellen Mitarbeiter/innen – bedeutend weniger von Hilfskräften – in Anspruch genommen, allerdings nicht, um tägliche Mühe zu sparen, sondern um Zeitguthaben für besser nutzbare Zeitgestaltung zusammenzulegen.

Zeitplanänderungen sind ein kompliziertes Unterfangen

Öffentliche Zeitpläne ändern ist ein alles eher als einfaches Unternehmen, da sich die einzelnen Eingriffe in einer Kettenreaktion auf vielfältige Bereiche auswirken.

Es handelt sich um lediglich bedingt rationale Tätigkeit, die Kettenreaktion ist nicht klar ersichtlich. Zudem sind die Zeitpläne von den Menschen verinnerlicht und als natürlich wahrgenommen.

Die erste Aufgabe für die Zeitpolitik ist, den Betroffenen klarzumachen, dass öffentliche Zeitpläne planbar und somit verbesserungsfähig sind.

2- Zeitpolitik in Bozen

2.1 Die Arbeitsthemen in Bozen

Die Stadt Bozen hat in den letzten zehn Jahren Projekte für die Abstimmung zwischen den Zeitplänen der öffentlichen Dienstleistungen aufeinander abgestimmt wie auch zeitorientierte Raumplanung entwickelt.

Die Projekte betrafen im Besonderen: nachhaltige Mobilitätspakete, neue Stundenpläne in Kindergärten, neue Nutzungsmöglichkeiten in Schulhöfen und sichere Schulwege, Empfang und Betreuung der Bürger in der Gemeindeverwaltung und dezentralisierte Gemeindedienstleistungen, neue Öffnungszeiten für Friseure, neue Öffnungszeiten für Gemeindeschalter, die Tore zur Stadt, die Zeitbanken, wiederbelebte Stadtteile am Stadtrand, Öffnungszeiten im Handel, Stundenpläne in den Schulen, Bürgertag.

Die Vorteile der bisherigen Maßnahmen der Zeitpolitik für die Einwohner der Stadt:

→Neue **Öffnungszeiten für Friseure** (1995).

→Umgestaltung des Ratshausfoyers im Rahmen der Maßnahme „**Wohlbefinden in der Gemeinde**“ (1995). Das Ratshausoyer beherbergt derzeit den Bürgerschalter und die Ökonomatskasse.

→**Flexiblere Stundenpläne in den Kindergärten** (1996). Inzwischen beginnt die Tätigkeit im Zeitbereich von 7.30 bis 9.00 Uhr. Die Benutzer/innen sind zu 72,6 % zufrieden (*Quelle: Customer-Satisfaction-Untersuchung 2004*).

→ **Neubelebung der Claudia-Augusta-Straße** durch Stadtteilstadt (1995). Das Fest gibt es nach wie vor und war Modell für ähnliche Initiativen auch in anderen Stadtteilen. Im Jahr 2004 beteiligten sich mehr als 90 % der Kaufleute.

→ **Neue**, nachfrageorientierte **Öffnungszeiten im Handel**.

→ Der **Wettbewerb „Tore zur Stadt“**, um den Kfz-Verkehr nach und in Bozen zu informieren und zu steuern.

→ **Offene Schulhöfe** (1996). Die Schulhöfe wurden in der Zeit nach dem Unterricht sowie im Sommer zu neu entdeckten Räumen in den Stadtteilen und standen Bürgern wie Vereinen zur Verfügung. Jedes Jahr stehen Spiele und Freizeittätigkeiten im Angebot.

→ Besser nutzbare Gemeindedienstleistungen über die Beteiligung an der Planung für **dezentralisierte Dienstleistungen** und Bürgerzentren in den Stadtteilen (1997). Die Bürgerzentren wurden zu wichtigen Anlaufstellen für die Bürger, da dort Dienstleistungen und Informationen zur Verfügung stehen.

→ Für das Projekt „**Mobilitätspakt Bozen Süd**“ kamen mehrere Maßnahmen zur Durchführung: die **Eisackuferstraße** wurde eröffnet (2000), die **Buslinie** Nr. 6 eingesetzt (2001) und die Linie Nr. 4 verstärkt (2003), Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr als Alternative für den Weg ins Gewerbegebiet beworben sowie der so genannte **Mobility Manager** eingeführt. Die Initiative mit den „**Fahrgutscheinen**“ brachte dem Verkehrsverbund 800 neue Abonnenten und wurde in Rom 2004 mit dem begehrten Preis Forum P.A. ausgezeichnet.

→ Die **Zeitbank im Stadtviertel Gries – Quirein** (2001). Es handelt sich um eine Austauschbörse für gegenseitige Dienstleistungen innerhalb des Stadtviertels und dient dem Ausbau der nachbarschaftlichen Beziehungen. Derzeit sind etwa 30 Mitglieder beteiligt.

→ Der „**Donnerstag Bürgertag**“ (2002). Viele Ämter bleiben am Donnerstag länger geöffnet. Die neuen Öffnungszeiten: 8.30 bis 13.00 und 14.00 bis 17.30 Uhr. In die Initiative wurden 31 Körperschaften einbezogen. Die Zustimmung seitens der Bürger/innen stieg von 66 % auf 76,8 % (*Quelle: City Monitor Datamedia, 2004*)

→ Das Projekt „**Zeiten der Schule**“ betraf Veränderungen beim **Eingang am Morgen**, bei der **Zeit zwischen Mensa und Nachmittagsunterricht** sowie bei den **aktiven Pausen**; zudem wurden weitere **geschützte Schulwege** gefördert und eine von den Schülern selbst geführte **Zeitbank** eröffnet (2003).

→ **Bessere Vereinbarkeit Familie-Beruf** im Handel über die Teilnahme am EU-Projekt Gender Competency, dafür wurde ein eigenes einvernehmliches Protokoll unterzeichnet (2004).

→ **Flexiblere Arbeitszeiten** für Gemeindepersonal sowie **Telearbeit**, ebenfalls mit dem Ziel, die Vereinbarkeit Familie-Beruf zu verbessern.

2.2 Mehr Gehör für gesellschaftliche Akteure

Von Februar bis Mai 2004 führte eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe zahlreiche Gespräche mit den gesellschaftlichen Akteuren, die in zehn Jahren städtischer Zeitpolitik eine Rolle gespielt hatten. Das Ziel war, im Rahmen des *Strategischen Entwicklungsplans für die Stadt Bozen* einige wesentliche *Leitlinien* für den *Zeitleitplan* ausfindig zu machen.

Die Gespräche sind darauf ausgerichtet, die wichtigsten Interessensvertreter zu den Zeiten der Stadt zu Wort kommen zu lassen.

- a- Gruppen, die schon bei der Umsetzung des derzeitigen Zeitleitplan in Erscheinung getreten sind;
- b- andere Akteure, wie Unternehmen und Gewerkschaften, die an sich schon eine wichtige Rolle in der gesellschaftlichen Zeitgestaltung spielen, indem sie öffentliche Zeitpläne erstellen und regeln;
- c- Techniker und Verwalter der Stadt Bozen, die kürzlich Untersuchungen oder Bürgerbefragungen durchgeführt hatten sowie am Projekt „Zeiten der Stadt“ beteiligt waren.

Die interdisziplinäre Arbeitsgruppe organisierte und führte die Gespräche.

Die *interdisziplinäre Arbeitsgruppe* veranstaltete Treffen, Workshops und Seminare mit dem Stadtratskomitee für die strategische Planung, dem City Manager, Technikern und Verwaltern verschiedener Gemeindeämtern, Beratern und Fachleuten im Bereich Raumordnung mit Bürgerbeteiligung, E-government, Sicherheit an öffentlichen Räumen, Zeitleitplanung. Die Arbeitsgruppe hat Pilotfunktion für die künftige strategische Stadtplanung.

Die vom City Manager geleiteten Techniker in der interdisziplinären Arbeitsgruppe erwogen gemeinsam die erforderlichen technischen Hilfsmittel, durch die das Projekt „Zeiten der Stadt“ den Anforderungen für die Anhörung der Bedürfnisse, für die Beteiligung der Bürger an der Ausarbeitung der Zeitprojekte, für die einvernehmliche Entscheidungsfindung und für die Kontrolle über die ergriffenen Maßnahmen gerecht wird.

Die interdisziplinäre Arbeitsgruppe besteht aus zwei für das Projekt „Zeiten der Stadt“ verantwortlichen Beamten, der zuständigen Stadträtin und der mit der Verfassung des Zeitleitplanes betrauten Expertin. Ebenfalls beteiligt war die Direktorin des für Wirtschaftstätigkeiten zuständigen Amtes, die an allen mit Zeitplanung befassten Arbeitsgruppen mitarbeitete. Drei Mitglieder der Gruppe betreuten alle Phasen auf dem Weg zur städtischen Zeitleitplanung und sind somit direkte Zeugen der bisherigen Entwicklung.

Die interdisziplinäre Arbeitsgruppe steht einem breiten Interessensspektrum offen (Politik, Technik, Gesellschaft, Forschung) und verfügt über die erforderlichen Fachkenntnisse, um gesellschaftliche in politische Interessen *umsetzen* zu können: eine gewählte Politikerin mit Stadtratsauftrag, zwei erfahrene Techniker, der eine im Bereich Zeitleitplanung und der andere in der Statistik, eine Verwalterin, die das Stadtgefüge und das der Gemeinde Bozen aus dem Effeff kennt und eine Expertin für städtische Zeitleitplanung vom Politecnico Mailand.

Nach jedem Gespräch stellte die interdisziplinäre Arbeitsgruppe Betrachtungen an und schätzte die im Gespräch zum Vorschein gekommenen innovativen und strategisch wichtigen Aspekte ein:

- 1- den von den befragten Interessensvertretern direkt oder indirekt geltend gemachten Zeitbedarf;
- 2- das Bewusstsein, möglicherweise in der neuen öffentlichen Zeitgestaltung eine Rolle spielen zu können;
- 3- theoretische und praktische Fachkenntnisse, d.h. „worum es geht“ und „wie man es macht“ und „welches sind die möglichen Auswirkungen der Veränderungen in den öffentlichen Zeitplänen“;
- 4- technische Fachkenntnisse zum Gestalten der Zeitplan-Veränderungen;
- 5- die jeweilige Vorstellung von der persönlichen wie gemeinschaftlichen Zukunft;
- 6- Bereitschaft für partnerschaftliches Vorgehen bei den Eingriffen im eigenen Bereich auf der Grundlage eines Abkommens.

Die Auswertung konnte auf ungefähr zehn Jahre Erfahrung in Sachen Zeitleitplanung zurückgreifen. Abgesehen von der persönlichen Erfahrung der drei obgenannten „Zeugen“ wurden die drei vom Politecnico Mailand durchgeföhrten analytischen Untersuchungen zu zeitpolitischen Maßnahmen der Gemeinde Bozen in Betracht gezogen. Die drei Untersuchungen fanden unter der Aufsicht des Politecnico in drei verschiedenen Zeiträumen statt, wobei der jeweils beauftragte Forscher die Methode der „Politikanalyse“ mit Archivrecherchen und Politikerinterviews zur Anwendung brachten.

Da in allen drei Untersuchungen dieselbe Interviewmethode zu Grunde lag, kann von der Bozner Erfahrung mit Zeitleitplanung behauptet werden:

- a- dass sie über vorzügliche Archive verfügt;
- b- dass sie systematisch wissenschaftlichen Analysen unterzogen wurde;
- c- dass es eine objektive Grundlage gibt, um die Entwicklung der Zeitpolitik zu beurteilen und neue Akteure in die Entscheidungsgremien berufen zu können.

Diese Voraussetzungen stehen in Lokalkörperschaften gewöhnlich nicht zur Verfügung und bieten dem neuen Plan Kenntnisgrundlagen und eine Einordnung der Disziplinen, und stellen damit eine wertvolle Unterstützung für den Plan an sich dar.

Die Betreuung öffentlicher Tätigkeit mit Forschung, mit unabhängigem Blick von außen und nach Fachbereichen systematisch organisierter Arbeit war vom europäischen Universitätsnetzwerk beschlossen worden, das Zeitpolitik in der EU unter Beobachtung hält.

3- Der Rahmen

3.1 Der *Entwicklungsplan für die Stadt Bozen*

Die Einfügung des neuen *Zeitleitplanes in den Strategischen Entwicklungsplan* stellt eine Prämissen dar, die von den Mitgliedern der interdisziplinären Arbeitsgruppe, dem erweiterten Stadtratskomitee und dem City Manager geteilt wird. Seitens der Stadträtin für Zeitpolitik entstammt der Wille, den Zeitleitplan in den Strategischen Entwicklungsplan einzubauen, den Treffen, Workshops und Seminaren im Frühjahr 2003. Die Treffen waren vom Stadtrat für Raumordnung, der Stadträtin für Zeitpolitik und dem City Manager veranstaltet worden.

Dabei wurde die Charakteristik des Strategischen Entwicklungsplanes festgelegt: gemeinschaftliche Beteiligung an der Ausarbeitung; der Strategische Entwicklungsplan ist als **Zukunftsvision für die Stadt** - so wie sie von den Akteuren der Gesellschaft und den Bürgern gezeichnet wird - und als **Gesamtbild der zukünftigen Stadtpolitik gedacht, die sich durch ein einheitliches Konzept von Raum/Zeit auszeichnet**.

Der mit dem Entwicklungsplan beabsichtigte raumordnerische Ansatz mit Bürgerbeteiligung stellt, um die Dimension Zeit erweitert, für den herkömmlichen Städtebau eine Neuheit dar.

Gleichzeitig stellt die Entscheidung für eine Raum/Zeit-integrierte Entwicklungsplanung der Stadt eine Ausrichtung, auf höchster Ebene, der Zeitpolitik in Bozen dar, auf der Grundlage von Raum und Zeit, wie sie bereits seit den frühen 90er Jahren gedacht worden war.

Die Tradition der Bürgerbeteiligung an zeitpolitischer Planung in der Gemeinde Bozen entspricht dem Beteiligungsmodell am Strategischen Entwicklungsplan.

Das langsame Wachstum ist auch auf die anfänglichen strategischen Entscheidungen zurückzuführen, als die Stadträtin und die zuständigen Techniker Entscheidungen fällten, die sich später als positiv herausstellten.

Es war entschieden worden, die Zeitplanung auf den gesellschaftlichen Aufbau auszurichten und das Amt für Zeiten der Stadt dieser Zielsetzung zu verpflichten. Dieser gesellschaftliche Aufbau erfolgte im Rahmen des so genannten „partnerschaftlichen Planungstisches“. Dabei handelte es sich nicht um Verhandlungen zwischen Gemeinde und Sozialpartnern im Sinne von „win-win“, sondern um partnerschaftliche Planung seitens Interessensträger, wobei viele von diesen die Rolle von gesellschaftlichen Akteuren eingenommen haben, welche gemeinsame Interessen und strategische Visionen nicht nur vermittelten, sondern konkret in Angriff nahmen. Die governance-Methode in der Form der partnerschaftlichen Planung wurde im Zuge der Zeitpolitik in Bozen erarbeitet durch systematische Beobachtung und Erforschung der öffentlichen Politikgehalten analysiert und fand einen Niederschlag in Programmen der Theorieforschung auf der Ebene der Disziplinen.

Mittlerweile handelt es sich um ein international anerkanntes governance-Verfahren.

Die Einbeziehung des Zeitleitplanes der Stadt Bozen in den Strategischen Entwicklungsplan bietet die Gelegenheit:

- A- Den partizipativen Ansatz der Zeitpolitik zu vertiefen und eine gemeinsame Zukunftsvision der Stadt und der Formen des Miteinander zu entwickeln.
- B- Seit Mitte der 80er Jahre wurde die *Zeitpolitik als Politik der Lebensqualität definiert*, also noch zu Zeiten ohne konkreten Bezug dieses Begriffes. Im Lauf der Zeit entwickelten die in die Tätigkeit einbezogenen Akteure und die mit der Forschung befassten europäischen Universitäten eine genaue Vorstellung von zeitorientierter Lebensqualität. Der strategische Horizont des neuen Plans erfordert allerdings eine neue Standortbestimmung. Besser gesagt, die gesellschaftlichen Akteure sind zu erneuten diesbezüglichen Überlegungen aufgerufen.

Der Bezug auf den *Strategischen Entwicklungsplan für die Stadt* bringt eine weitere Entscheidungsnotwendigkeit mit sich.

Der Strategische Entwicklungsplan ist ein allgemeiner Bezugsrahmen für künftige politische Maßnahmen und besteht aus den Visionen der derzeitigen gesellschaftlichen Akteure, ist folglich auch Prozess und zugleich Anpassung. Dieser Plan wird nicht „durchgeführt“, sondern ausgelegt. Er baut sich mit den zukünftigen Projekten auf, die Jahr für Jahr in Abstimmung mit den strategischen Vorgaben zur Umsetzung kommen.

Auch die derzeitige Vorstellung von der Zukunft wird wesentlichen Änderungen ausgesetzt sein. Davon können wir mit Fug und Recht ausgehen, da der Sinn des Handelns, die Werte, die den Erwartungen zugrunde liegen, sowie die kollektiven Vorstellungen, welche die Bestimmung der Visionen seitens der gesellschaftlichen Akteure und der heutigen Bürger leiten, Teile gesellschaftlicher und kultureller Entwicklungen sind, die weder von der Forschung geklärt werden noch leicht steuerbar sind, zumal in einem demokratischen System. Rasche Meinungsänderungen haben sich schon aus sehr unterschiedlichen Gründen vollzogen.

Der *Strategische Entwicklungsplan* muss für neue Voraussetzungen seiner eigenen Grundlagen offen sein. Der Plan muss in der Lage sein, die komplizierte Gesamtanlage und den zeitlichen Ansatz in sich zu vereinen.

Zeitleitplan der Stadt Bozen ist ein vom Gemeinderat verabschiedetes Grundsatzpapier. Es handelt sich um schriftlich festgelegte Richtlinien, die nach bestimmten Verfahren zu konkreten Projekten führen.

Einige Planungsdenkschulen erachten es nicht für notwendig, dass ein Plan niedergeschrieben wird bzw. dass er besonderen Auflagen in der Abfassung obliegt. Andere Denkschulen vertreten

hingegen den Standpunkt, ein geschriebener Wortlaut gewährleiste Kontinuität. In unserem Fall fiel die Entscheidung zugunsten der schriftlichen Abfassung des Zeitleitplanes aus.

3.2 Alte und neue Interessensgruppen

Die Interessensträger sind allgemein in drei große Gruppen eingeteilt: ansässige Bürger; zeitweilig anwesende Gäste, etwa Touristen, Geschäftsleute, Berufs- und Studienpendler; Behörden.

Die Interviews bestätigten, dass einige Interessensträger in diesen zehn Jahren der Zeitpolitik zusätzliche Mittel entwickelten. Um die Tätigkeit neu aufrollen zu können:

- 1- Die in der Beteiligung gesammelte Erfahrung und die Bereitschaft, gemeinsam mit der Stadtgemeinde Bozen an neuen Projekten zu arbeiten.
- 2- Die Fähigkeit, zeitliche Veränderungen im eigenen Zuständigkeitsbereich zu steuern.
- 3- Bessere und tiefere Beziehung mit ihren Gesprächspartnern zu Zeitplänen oder Kalendern habe in einigen Fällen gestattet, neue Qualitätsziele der Maßnahmen ins Auge zu fassen.

Folgende Interessensträger zählen zu diesen günstigen Fallbeispielen:

A- **Die Schule**, von den Stundenplänen und Kalendern, insbesondere in Kindergärten, Volks- und Mittelschulen hängen (Arbeits-)Zeitplanungen für Eltern und Personal ab, auch die Möglichkeit für Frauen mit Familie und Kindern, berufstätig zu sein. Die Befragungen haben dazu geführt, dass der Versuch mit neuen Stundenplänen und Jahreskalendern auf alle Schulen in Bozen erweitert wurde. Die Annahme, dass vor allem die Kinder Nutzen aus der neuen Zeitgestaltung ziehen, brachte in zehn Jahren Schulversuch bessere pädagogische Qualität auf der einen und bessere Lebensqualität für die Schüler auf der anderen Seite. Mittlerweile hat sich auch das Bewusstsein durchgesetzt, dass eine direkte Beziehung zwischen Stundenplänen und Schulkalendern und beruflichen Möglichkeiten für Frauen besteht. Zusätzlich zu diesen Zielsetzungen arbeiten Schule und Eltern gemeinsam an neuen, originellen Fächern, Überlegungen und Untersuchungen.

B- **Die Unternehmer im Handel** stellten einige strategisch wichtige Themen zur Diskussion:

- 1- Die langfristige wirtschaftliche Entwicklung und die Zukunft der Handelsunternehmen angesichts der neuen Fremdenverkehrsströme in der Stadt und der zeitlichen Neuorientierung der Nachfrage, welche die Öffnung an Samstagen, am späteren Nachmittag und an Feiertagen erfordern. Und auch angesichts der Tatsache, dass der Handel immer schon die städtebauliche Anlage ebenso wie die einzelnen Bautypen geprägt hat.
- 2- Welche Rolle spielen Lokalkörperschaften für die Frauenbeschäftigung, insbesondere für junge Frauen mit kleinen Kindern, die wieder berufstätig werden möchten, welche Bedeutung besitzen von der Stadt (und vom Wettbewerb) geforderte gestaffelte Aufnahmezeiten in den Betreuungseinrichtungen für Kinder sowie an Samstagen, Abenden und Feiertagen geöffnete Geschäfte? Die aufs Tapet gebrachten Zeitfragen entsprechen den allgemein zum Ausdruck gebrachten Bedürfnissen. Besonders junge Frauen mit Kindern möchten Familie, Beruf und Freizeit besser vereinbaren.
- 3- Die Kaufleute betonen die Notwendigkeit besserer Dienstleistungen und besserer Qualität der öffentlichen Räume: Kurz-Zeit-Parkmöglichkeiten für erleichterten Zugang zu den Strukturen, attraktivere Gestaltung besonders von Straßen und Plätzen, bessere Anlieferungsvoraussetzungen und generell innovative Formen für die Zustellung von Waren.

C- **Die Handwerker**, auch weil in den Fachverbänden Menschen nach wie vor tätig sind, die schon beim partnerschaftlichen Planungstisch anwesend waren, der die neuen Arbeitszeiten für die Friseure im alten Zeitleitplan ausgearbeitet hatte.

D- **Die in den Mobilitätspakt für Bozen Süd eingebundenen Unternehmen** arbeiteten weiterhin bei zahlreichen Gelegenheiten mit der Gemeinde zusammen.

E- Für **die Frauen** entstanden zusätzlich zu den in den früheren Projekten für familienfreundliche Warteeinrichtungen und Öffnungszeiten in den Gemeindeämtern, dem langen Donnerstag und den neuen Stundenplänen in den Schulen neue Möglichkeiten, Privatleben und Beruf zu vereinbaren.

Im Besonderen: das vom Handel und von den Gewerkschaften im Rahmen des Projektes Equal Gender Competency unterzeichnete Abkommen; die von den Unternehmer/innen gezeigte Bereitschaft zu Gesprächen über die Vereinbarkeit Familie-Beruf im Unternehmen, für die Festlegung von flexiblen familienfreundlichen Arbeitszeiten; eine neue Grundeinstellung in der Gemeindeverwaltung für eben diese Vereinbarkeit auch für die Bediensteten. All dies sollte genaugestens überprüft und in den jeweiligen Ergebnissen gemessen werden.

Die Möglichkeit, Familie und Beruf zu vereinbaren scheint zu einem der wichtigsten strategischen Arbeitsthemen zu werden, zumal gerade in Bozen eine verbreitete Grundhaltung zugunsten von Einzelinitiativen, die nicht in ein Gesamtkonzept eingebaut sind, feststellbar ist.

Die Landkarte mit den Bürgerinteressen wurde nach viel gemeinsamer Arbeit und Forschung ermittelt. Interessanter als die Einordnung nach Rolle im Haushalt, in der Gesellschaft und nach Geschlecht ist dabei die Ausweisung nach Altersgruppen:

- a- **Kinder** als Kunden in den verschiedenen Schulstufen mit Bedürfnissen in Sachen Qualität, Gerechtigkeit und solidarischer Beziehung zwischen Zeitaufwand in der Schule, in der Familie und im Beruf.
- b- **Doppelbelastung ausgesetzte Frauen** in Hinblick auf die für Unternehmen verfügbaren Arbeitskräfte im näheren Einzugsgebiet und auf den Anspruch, private und berufliche Zeiten zu vereinbaren.
- c- **Jugendliche** und die Zeitpläne der ihnen gewidmete Dienstleistungen, insbesondere jene in den Bereichen Unterhaltung und Sport, auch was die Öffnungszeiten am späten Nachmittag, am Abend und in der Nacht betrifft.
- d- **Senioren** und die entsprechenden Dienstleistungen in Notfällen sowie der Zugang zu Kultur und Unterhaltung am Abend und an Feiertagen (Sonderfahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr). Dazu kommt der Qualitätsanspruch (Sicherheit bei Fortbewegungsproblemen) an Infrastrukturen für langsame Mobilität und entsprechend ausgestattete öffentliche Räume zur Entfaltung von Geselligkeit.

Noch nicht erfasste Interessensträger

Dazu zählen vor allem Unternehmen und allgemein die Wirtschaft. Hier sind zweckmäßige strategische Maßnahmen ausfindig zu machen. Auch mit den Gewerkschaften als Förderer von städtischer Zeitpolitik in Bozen, wie auch in Deutschland, gilt es eine neue Beziehungsgrundlage aufzubauen.

3.3 Strategische Themen aus der Erfahrung mit der Zeitpolitik in Bozen

Aus den langen Gesprächen mit den Interessensgruppen ergab sich eine Neuaufwertung derselben *Schwerpunkte* wie für die Zeitleitplanung in Bozen in den frühen 90er Jahren:

- 1- Nachhaltige Mobilität**
- 2- Vereinbarkeit der Lebens-, Arbeits- und Freizeit**
- 3- Zugänglichkeit zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse**
- 4- Aufwertung öffentlicher Räume.**

Die in zehn Jahren Zeitplanung in Bozen erworbenen Erfahrungen und Mittel führen zu einer Vorstellung von Qualität mit folgenden Brennpunkten:

a) Bürgerbeteiligung an öffentlichen Entscheidungen und an partnerschaftlichen Maßnahmensetzungen

Voraussetzung dafür ist das kulturelle Bewusstsein in der Gesellschaft, der öffentlichen Verwaltung, bei den Technikern.

b) Vereinbarkeit der Lebens-, Familien-, Berufs- und Freizeit

Versuche mit neuen, auf Vereinbarung ausgerichteten öffentlichen Zeitenplänen, mit dem Ziel, der komplexen Beziehung zwischen privatem und beruflichem Zeitaufwand eine angemessene Wertstellung zu verleihen.

c) Nachhaltige Mobilität für umweltfreundliche Entwicklung

Die Erfahrung mit den Mobilitätspakten auf dem Territorium bildet allgemeines Bewusstsein für Personen-, Güter- und Informationsförderung unter dem Prinzip der Nachhaltigkeit.

d) Betreuung für Kinder und Jugendliche sowie Senioren

Die bereits eingeleiteten Maßnahmen für neue Stundenpläne in den Schulen und für kundenfreundliche Dienstleistungen in der Gemeinde stellen Betreuung, Pflege und menschliche Würde in den Mittelpunkt.

e) Öffentlicher Stadtraum für gesellschaftliches Leben

Voraussetzung dafür ist die Bozner Tradition in der zeitorientierten Raumordnung.

f) Zukunftsansichten

Die Maßnahmen der öffentlichen Hand haben es geschafft, zielgerichtetes Bestreben einerseits und langsames Zustandekommen von Gemeinschaftsinitiativen aufeinander abzustimmen.

3.4 Kommunikation als Triebkraft für einen neuen Plan

Beteiligung, governance und e-democracy sind derzeit die kennzeichnenden Schlüsselworte der Möglichkeit der Bürger, für die Zukunft ihrer Stadt und ihres gesellschaftlichen Lebens wichtige öffentliche Maßnahmen mitzubestimmen. Diese Instrumente ergänzen und verstärken die klassische politische Auseinandersetzung und Wahlentscheidung zur Bestimmung der politischen Vertretungsgremien.

Die drei genannten Instrumente der direkten Demokratie haben zum Zweck, die politische Entscheidungspraxis in der Verwaltung des Gemeingutes auf von Einwohnern wahrgenommene Probleme und Bedürfnisse auszurichten und mitzutragen. Die Vorstellung gründet auf der Möglichkeit, den Bürgern „Sprachrohr“ zu sein, die ihre Ansprüche über Argumente, Konflikte oder Erwartungen geltend machen. Und sie gründet auch auf der Annahme, dass die Bürger die für die

politische Entscheidungsfindung nützlichen Aspekte des gemeinschaftlichen Lebens im gegenständlichen Einzugsgebiet kennen. Und weiters gründet die Vorstellung auf der Erkenntnis, dass die öffentlichen Entscheidungen weitab vom wirklichen Leben der Bürger gefällt werden, was wiederum einen immer schlechter werdenden Kommunikationsfluss zwischen den Bürgern und den Institutionen mit sich bringt. Und genau diese Situation muss verbessert werden.

Zum Ausdruck gebrachte Ansprüche, die von Bürgern entwickelte Fähigkeit, sich als Träger von materiellen oder ethischen Interessen zu Wort zu melden, sind die Voraussetzung für jede Form von direkter Bürgerbeteiligung.

Damit die Bürger tatsächlich Einfluss auf öffentliche Entscheidungen der ansässigen Gemeinschaft ausüben können, müssen auch die öffentliche Verwaltung und die Behörden nach neuen Grundsätzen vorgehen. Vor allen Dingen müssen Instrumente und Fachkenntnis zur Anhörung der Bürger bereit stehen; und umgekehrt, zum Kommunikationsfluss in Richtung Bürger. Weiters muss das Verfahren zur Entscheidungsfindung für Veränderung und für das Projekt offen sein.

Die Erfahrung mit städtischer Zeitpolitik zeigt, dass die Möglichkeit, seitens des Bürgers, die Bedürfnisse zum Ausdruck zu bringen, bereits mit der Schaffung der Möglichkeit der Wortergreifung oft als gegeben angesehen wird; gerade darin liegt jedoch das Hauptproblem beim Verfahren mit Bürgerbeteiligung. Die Gesellschaftsschichten, die wichtige Interessensträger im Bereich öffentlicher Zeitpläne und Zeitkonflikte sind, haben keine Tradition beim „Sich zu Wort melden“. Die Frauen, die Minderjährigen, die Jugendlichen sind stille Interessensträger, sie ergreifen nicht leicht und spontan das Wort im Rahmen der öffentlichen Tätigkeit.

Aus diesem Grund ist auf Bürgerbeteiligung ausgerichtete öffentliche Tätigkeit gut beraten, strategische Maßnahmen zu ergreifen, die in solchen Gruppen die Ausdrucksfähigkeit anregen und zu diesem Zweck neuartige Mittel und Kommunikationskanäle in Anspruch nehmen.

Mit Kommunikation ist hier nicht so sehr besseres Marketing für politische Entscheidungen gemeint, sondern vielmehr eine entsprechende Handhabung von geeigneten Mitteln zu einer verbesserten Interaktion zwischen einfachen Bürgern, gesellschaftlichen Akteuren, Interessensgruppen und der öffentlichen Verwaltung, in erster Linie dem Amt für Zeiten der Stadt.

Für die mit Zeitplanung betraute Arbeitsgruppe bedarf es eines einheitlichen Systems an geeigneten Mitteln und notwendigem Know-how zur Verfassung und Auslegung des Grundsatzpapiers.

Dazu gehören die Qualität in der Kommunikation (Befragungen, Gespräche, Focus Groups, Call Center für „verärgerte“ Bürger), die Quantifizierung der verschiedenen Entwicklungsvariablen der zu setzenden Schritte, die Einschätzung der Eingriffe auf die Lebensqualität, die Beobachtung der bereits bekannten Beziehungen, zum Beispiel jener zwischen Stundenplänen in den Schulen und Frauenbeschäftigung, die Analyse der langfristig erzielten Ergebnisse, das Erkennen von neuen Beziehungen und Variablen.

Eine verbesserte Anbindung an das bei der Gemeinde angelaufene Projekt e-government ist erforderlich, um die Voraussetzungen für neue, fortschrittliche Dienstleistungen für die Bürger, die Unternehmen, sowie für die zeitweise anwesenden Besucher zu schaffen, die vor allem aus dem Mobilitätsfluss heraus in Anspruch genommen werden können. (Nomaden-Dienstleistungen).

3.5 Die klare Aufgabe einer bereichsübergreifenden Unterstützung des Strategischen Planes seitens der Gemeindeämter

Im Vergleich zur Tradition im Amt für Zeiten der Stadt sind eine klare und innovative Aufgabenstellung zu bestimmen: den Bereich Information weiterentwickeln (etwa ein zeitbezogenes SIT), um für Bürger und Unternehmen fortschrittliche Dienstleistungen entwickeln

zu können; als Gemeinde die Interessensgruppen bei deren Bestrebungen der Zeitplanänderungen unterstützen; die Veränderungen in der Struktur der gesellschaftlichen Zeitabläufe beobachten; die erzielten Ergebnisse analysieren; eine zeitorientierte Grundeinstellung fördern..

Die für das Amt für Zeiten der Stadt typischen Verwaltungsgepflogenheiten sind dahingehend aufzuwerten, interdisziplinäre Projekte mit verschiedenen Gemeindeabteilungen, sowie generell auf partnerschaftlicher Basis erstellte Projekte zur Durchführung zu bringen. Damit ist bessere Rechenschaft über die durchgeföhrten Tätigkeiten möglich, Rückendeckung für die amtlich zugeteilten Aufgaben, die als strategische Grundlage für die dem Amt für Zeiten der Stadt in der Gemeinde Bozen zugedachte Rolle.

Zeitleitplan für die Stadt Bozen

GRUNDSATZPAPIER

4- Die Themen für die strategische Ausrichtung

- ⇒ **Nachhaltige Mobilität**
- ⇒ **Zugänglichkeit zu den Dienstleistungen**
- ⇒ **Die technischen Hilfsmittel für den Zeitleitplan**

4.1.1

Thema 1- nachhaltige Mobilität

Problem 1.

Die Stadt breitet sich aus, kleinmaßstäbliche Verbindungen sind an den großen Maßstab anzuschließen und die Luftverschmutzung muss verringert werden.

Beschreibung/Phänomene/Trends

Allen steht der Verkehr als nach wie vor ungelöstes Problem vor Augen. Außerdem ist der Straßenverkehr auch eine der Hauptursachen für die *Luftverschmutzung*.

Dies obwohl Bozen durchaus auf eine positive Tradition zurückblicken kann: die Menschen legen außerordentlich viele Wege mit dem Fahrrad zurück und sind allgemein recht umweltbewusst.

Mobilität und Luftverschmutzung werden als Probleme auch in Zukunft auf der Tagesordnung stehen, noch mehr Menschen und Waren werden sich bewegen, Bürger und Unternehmen neuartig mit Raum und Zeit umgehen (globalisierte Wirtschaft).

Die Aussicht ist paradox, wir erwarten zunehmende Mobilität, dieser Trend erfordert neue *Infrastrukturen und Transporteinrichtungen*, aber zusätzliche Transporteinrichtungen belasten die Umwelt ebenso wie das Landschaftsbild.

Stadtrandsiedlungen erweitern den Maßstab für die tägliche Mobilität von Menschen und Waren.

Zahlreiche Untersuchungen belegen die positive Beziehung zwischen Wohnorten am *Stadtrand* und auch in großem Maßstab erweiterter Gewohnheitsdimension im täglichen Leben. Je stärker die Stadt wächst, desto größer wird die Bedeutung, die Privatfahrzeuge einnehmen. Seit den 80er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts wachsen Städte in die Nachbargemeinden hinein. Der Standort am Stadtrand erhöht den *Mobilitätsbedarf* und die *durchschnittlich zurückgelegte Entfernung*.

Diese Entwicklung erfordert, neue Standorte im Bozner Gemeindegebiet für den öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen.

Die Erschließung für den öffentlichen Personennahverkehr und kombinierte Transportsysteme erfolgt auf mehreren Ebenen:

- a- die europäische Ebene ist besonders für Unternehmen interessant;
- b- der Fußgängermaßstab geht alle Bürger an;
- c- das städtische System mit materiellen und immateriellen Beziehungen.

Das ist keineswegs das Ende der Stadt, wie verschiedentlich vorausgesagt, sondern lediglich eine *grundätzliche Neugestaltung ihrer Form*.

Das Stadtsystem schafft nur selten behördliche Einrichtungen, und wenn, nur für das nähere Einzugsgebiet (Ballungsraum). Die in der jüngeren Vergangenheit entwickelte These, die beabsichtigt, Dienstleistungen für große Einzugsgebiete zur Verfügung zu stellen – das nordöstliche Italien, die Achse Mailand – Turin und in Frankreich der grenzüberschreitende Großraum Lille – erkennt die Bedeutung dieser neuen Stadtsysteme an.

Das neue Siedlungsgewebe ist der Raum, in dem sich das neue Leben abspielt – auf der Grundlage völlig neuer Zeitgestaltung und flexibler Arbeitszeiten. Diese im täglichen Ablauf geregelte Flexibilität für berufstätige Bürger schafft neuen täglichen und wöchentlichen Zeitbedarf, Nachfrage nach geöffneten öffentlichen Dienstleistungen aber auch Sport- und Unterhaltungseinrichtungen.

Das Bozner Stadtgebiet ist nicht so sehr von gewerblichen Standardrhythmen und Pendlerbewegungen wie im Industriezeitalter geprägt. *Die neue Stadtform ergibt sich vielmehr aus dem neuen individuellen und gemeinschaftlichen Umgang mit der Zeit*, die zunehmend über flexible Arbeitszeiten, Fahrten zu Einkaufs- und Unterhaltungszwecken sowie Zugang zu großmaßstäblichen Dienstleistungen geregelt wird.

Bedürfnisse/gesellschaftliche Zielsetzungen

Erforderlich sind angemessene sowie koordinierte Dienstleistungen und Infrastrukturen, die den Personennahverkehr mit kombinierten Transportsystemen auf mehreren Ebenen bewältigen.

Weiters sind der öffentliche Personennahverkehr, umweltfreundliche Fahrzeuge sowie besser ausgestattete und abgesicherte Fußgängerverbindungen zu fördern, um die Luftverschmutzung verringern zu können.

Die Zeitpläne für städtische Tätigkeiten sind aufeinander abzustimmen, um den öffentlichen Personennahverkehr und kombinierte Transportsysteme zu begünstigen.

Maßnahmen für Verkehrsberuhigung und gegen Luftverschmutzung erfordern an besonders belasteten Tagen auch gestaffelte Öffnungszeiten.

Tätigkeitsschwerpunkte

Die Vernetzung des Territoriums auf den verschiedenen Ebenen mit einem Verbundsystem des öffentlichen Personennahverkehrs stellt ein dringendes Problem dar; Wissenschaft und Politik haben sich mit Stadtplanung unter diesem Gesichtspunkt verspätet auseinandergesetzt.

Vom Straßenverkehr verursachte Schadstoffemissionen stellen ein gesundheitliches Problem dar, dessen Lösung nicht aufschiebbar ist. Das Problem heißt, Emissionen bei gleichzeitig zunehmender Mobilitätsnachfrage verringern.

Zielgruppen

Die Unternehmen, aus Erfordernissen der Globalisierung.

Arbeitnehmer, die gezwungen sind, während der Stoßzeiten und bei höchster Luftbelastung in die Stadt zu fahren.

Alle Bürger, aus Gesundheitsgründen und um ihre täglichen Verrichtungen vornehmen zu können.

Gäste, die zum Einkaufen, als Geschäftsleute oder Touristen in die Stadt kommen, benötigen andere Verbindungen als ansässige Bürger zu den verschiedenen Stadtbereichen und in die nähere Umgebung.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel

Das Amt für Zeiten der Stadt plant und koordiniert einvernehmlich mit den anderen Akteuren die neuen Zeitpläne für Dienstleistungen und den öffentlichen Personennahverkehr. Das Amt ist weiters für die technischen Hilfsmittel zuständig: Raum-Zeitkarten mit den städtischen Zeitabläufen, das auf Zeitpläne orientierte territoriale Informationssystem, gezielte Verwaltungstechnik für einzelne Interessensträger, Indikatoren zur Erfassung von Veränderungen, neuen Bedürfnissen und Auswirkungen eingeleiteter Initiativen.

Das Amt für die Verwaltung des Gemeindegebiets und das Amt für Infrastrukturen stellen die Infrastruktturnetzwerke auch für langsame Mobilität und besonders für Fußgängermobilität um.

Das Amt für Mobilität und die Stadtpolizei sind für den städtischen Verkehrsleitplan sowie die langsame Mobilität und den öffentlichen Personennahverkehr zuständig.

4.1.2

Thema 1- nachhaltige Mobilität

Problem 2.

Die gesellschaftliche Bedeutung. Frauen, Jugendliche und andere Gruppen mit Mobilitätsproblemen.

Beschreibung/Phänomene/Trends.

Das bei Fahrplänen wie auch bei der Streckenführung starre Angebot im öffentlichen Personennahverkehr steht im Widerspruch zur flexiblen Zeitgestaltung der Bürger, die sich zu jeder Tageszeit bewegen. Auch die tägliche Kurve für den Stadtverkehr weist regelmäßig zu Arbeitsbeginn und -ende Spitzenwerte aus, aber die Kurve bleibt den ganzen Tag über hoch. Es kommt nicht nur am Morgen zu Staus, welche Beschwerlichkeiten, Verspätungen, und Zeitverluste nicht nur für Arbeitnehmer, sondern für alle Einwohner verursachen.

Die Mobilitätsnachfrage verteilt sich zeitlich auf den Tag und die Woche sowie räumlich auf das gesamte besiedelte Gemeindegebiet (vgl. Problem „*Die Stadt breitet sich aus...*“). Am späten Nachmittag, Abend und in der Nacht benötigen ansässige Bürger ebenso wie Gäste geöffnete Dienstleistungen und Verbindungen mit dem öffentlichen Personennahverkehr.

Die Fußgängerinfrastrukturen, Straßen, Plätze, Bürgersteige, Parkplätze stellen in der Bozner Mobilität das Kernstück für nicht erwachsene oder nicht unabhängige, aber auch für erwachsene und unabhängige Menschen auf kurzen und mit Privatfahrzeugen zurückgelegten Wegen. Für einige Gruppen, Kinder, Senioren, Erwachsene mit Bewegungsproblemen und Menschen mit Behinderung, Erwachsene mit kleinen Kindern sind Mobilitätseinrichtungen (Sicherheit, Erschließung, Parkmöglichkeiten) die Voraussetzung, um öffentliche Räume besuchen zu können.

Die Stadt Bozen wird zunehmend attraktiver, Menschen kommen und nehmen das gestiegene Angebot an Geschäften, kulturellen Veranstaltungen und Museen gerne in Anspruch.

Der Mobilitätsbedarf bei Ansässigen und Gästen schafft Widersprüche. Verkehr, Staus, Parkplatzmangel sind auch auf die zunehmende Anziehungskraft in einem immer dichter geplanten Jahreskalender zurückzuführen.

Mobilität wird von den Bürgern immer stärker als Grundwert und zur selben Zeit als wirtschaftliche Chance wahrgenommen. Die Nachfrage bewirkt eine neue Vorstellung von *gesellschaftlichem Ausschluss*.

Bedürfnisse / gesellschaftliche Zielsetzungen

Sichere Mobilität (weniger Unfälle)

Flexibler, bequemer, zuverlässiger, öffentlicher Personennahverkehr mit komfortablen Einstiegsmöglichkeiten sowie sicheren und bequemen Warteeinrichtungen.

Kein von Verkehrsstaus verursachter Zeitverlust.

Neue Nahverkehrsformen, etwa Busse auf Abruf am Abend auch für Senioren, Jugendliche und Frauen, die besonders sichere und bequeme

Transportmöglichkeiten benötigen.

Notwendigkeit, die Mobilität der Einwohner und die der Gäste, die aus geschäftlichen Gründen, als Touristen oder zum Einkaufen kommen, vorherzusehen und zu regeln.

Besser in das kombinierte Transportsystem eingebundene Fußgängermobilität (Sicherheit, Erschließung, Parkplätze).

Tätigkeitsschwerpunkte

Verbesserte Mobilität durch den öffentlichen Personennahverkehr und kombinierte Transportsysteme, die im Vergleich zum Privatfahrzeug vorteilhafte Lösungen bieten müssen. Schwerpunkt ist die Luftverschmutzung.

Der öffentliche Personennahverkehr ist auf den neuen, über die Mobilitätsnachfrage geltend gemachten Raum- und Zeitbedarf abzustimmen. Schwerpunkt ist der neuartige Umgang mit der täglichen Zeit, den das nach wie vor auf Zeitgestaltung aus dem Industriezeitalter ausgerichtete Transportangebot nicht berücksichtigt.

Das Angebot muss dem von den Bürgern nicht ausdrücklich geltend gemachten Mobilitätsbedarf auch am Abend und an Feiertagen entsprechen und die neue Vorstellung von Mobilität als gesellschaftlich relevante Größe zum Ausdruck bringen.

Zielgruppen

Senioren benötigen sichere Infrastrukturen für Fußgängermobilität und Anbindungen an übergeordnete Transportformen, Sondertransporte bei kulturellen oder sportlichen Veranstaltungen, abends, nachts und an Feiertagen, ergonomisch korrekt gestaltete Fahrzeuge, Einsatzfahrzeuge für Notfälle. *Gefahren:* räumliche Entfernung vom kulturellen, sportlichen und gesellschaftlichen Leben in der Stadt, unsichere Fußwege, unzulängliche Parksysteme und öffentliche Räume, Isolation in Notfällen.

Familien benötigen sichere Infrastrukturen für Fußgängermobilität und Anbindungen an übergeordnete Transportformen, erschwingliche Preisgestaltung, Verbindungen mit dem öffentlichen Personennahverkehr auch abends und nachts, Sondertransporte zu Großereignissen und gesellschaftlichen Initiativen. *Gefahren:* die Beschwerlichkeiten für einzelne Haushaltsmitglieder in den verschiedenen Altersgruppen werden zu Multiplikatoren.

Jugendliche benötigen Zugang zu Sportanlagen und Mobilität abends, nachts und an Feiertagen.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel

Das Amt für Zeiten der Stadt plant und koordiniert die neuen Zeitpläne für Dienstleistungen und den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Mobilitätspakte mit den Zeitplanverursachern. Ebenso die dazu erforderlichen technischen Hilfsmittel: Raum-Zeitkarten, Suche nach von gesellschaftlichen Gruppen nicht zum Ausdruck gebrachter Mobilitätsnachfrage, Indikatoren zur Erfassung von Veränderungen, neuen Bedürfnissen und Auswirkungen eingeleiteter Initiativen.

Das Amt für die Verwaltung des Gemeindegebietes und das Amt für Infrastrukturen stellen Fußgängernetze sowie die Park- und Warteeinrichtungen um.

Das Amt für Mobilität und die Stadtpolizei ist für den städtischen Verkehrsleitplan und kombinierte Transportsysteme sowie Fußgängermobilität zuständig, bewertet nicht ausdrücklich geltend gemachte Nachfrage, fördert Mobilitätspakte mit Zeitplanverursachern.

4.1.3

Thema 1- nachhaltige Mobilität

Problem 3

Mobilität für Unternehmen und Arbeitnehmer

Beschreibung/Phänomene/Trends.

Mehr Verkehrsstaus

Berufstätige Menschen müssen sich auch zur Stoßzeit nach Bozen begeben und in der Stadt bewegen, da der Beginn der täglichen Tätigkeiten synchron verläuft. Die Synchronisierung bewirkt erhöhtes Verkehrsaufkommen in einer kurzen, etwa eine Stunde langen Zeitspanne.

In diesem Zeitraum ist der Stadtverkehr nur erschwert steuerbar. Fahrzeuge bleiben in so genannten Flaschenhälzen stecken, es kommt zu Verspätungen, die den Interessen der Unternehmen und der Arbeitnehmer zuwiderlaufen.

Unternehmen und Arbeitnehmer sind im allgemeinen an den Verkehrsbedingungen im Stadt- und Überlandverkehr, an Anschlüssen in verschiedenen räumlichen Maßstäben interessiert. Ursachen dafür sind die wirtschaftliche Globalisierung und die schon angesprochenen Stadtrandsiedlungen, in denen sich die Arbeitnehmer niederlassen.

Aus diesen Gründen sind Unternehmen, Organisationen und Arbeitnehmern viele gute Gründe gemein, um an der Mobilität direkt interessiert zu sein. Der steigenden Nachfrage aus diesem Bereich stehen starre Fahrzeiten und Streckenführung im öffentlichen Personennahverkehr gegenüber, der für Arbeitnehmer ebenso wie für die Umwelt von Interesse wäre.

Das Abkommen für nachhaltige Mobilität – zeitliche Kontrolle

In dieser problematischen Lage wurde in Bozen ein außerordentlich interessantes Steuerungsinstrument entwickelt: der *Pakt für nachhaltige Mobilität* mit Zeitplanverursachern im städtischen Ballungsgebiet. Es handelt sich dabei um einen Kordinierungstisch, an dem Unternehmen, Arbeitnehmer, Gewerkschaften, Transportunternehmen und Mobilitätsdienstleister gleichberechtigt sitzen. Der Pakt versucht, Zeitpläne zu entflechten und Öffnungszeiten zumal an Tagen mit besonders hoher Luftverschmutzung zu staffeln. An sich handelt es sich um auf alle Unternehmen und politischen Organisationen erweitertes Tätigkeitsfeld des *Mobility Managers*.

Brennerautobahn und europäisches Netzwerk

Die Unternehmen sind in besonderem Ausmaß auf den Plan gerufen, um die Rolle zu bestimmen, die Bozen in der strategischen Entwicklung der neuen europäischen Infrastruktursternetzwerke einnimmt.

Entscheidungen dieser Art erfordern nicht unbedingt und an sich Zuständigkeit und Mitarbeit des Amtes für Zeiten der Stadt.

Allerdings wirken sich diese Entscheidungen nachhaltig auf die Zeitgestaltung aus. Der neue Rahmen mit guten Anbindungen an die nähere Umgebung und an das europäische Verkehrsnetz, in den die öffentlichen Entscheidungsträger die Bozner Mobilitätssysteme einzufügen beabsichtigen, erhöhen die Anziehungskraft für Geschäftsleute, Pendler, Touristen und Kulturinteressierte. Dieses

Entwicklungsmodell schließt kulturelle Tätigkeiten und Landschaftsschutz mit ein. Zeitweilig in der Stadt anwesende Gäste erhöhen die Notwendigkeit, in den Verkehr und in den Dienstleistungsbereich regelnd einzugreifen und zwar durch Ansätze bei den Zeitenplänen der Aktivitäten, ebenso wie die Notwendigkeit, die negativen Auswirkungen der Personen- und Warenflüsse in den Griff zu bekommen.

Mobilität und wirtschaftliche Expansion

Der Bereich expandiert: Transportdienste, Reiseveranstalter, Post, Fuhrunternehmen, Warenlieferungen, Informationsdienste, Restaurants und Hotels, Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen, Fremdenverkehr usw. Mobilität ist nicht nur ein Problem für den Personen- und Güterverkehr, sondern ein eigenständiger Wirtschaftsbereich.

Logistik

In ganz Europa setzten sich kürzlich unter anderem Universitätsforscher mit der Güterbewegung auf verschiedenen Ebenen im Bozner Einzugsgebiet auseinander.

Die Stadt Bozen besitzt in diesem Zusammenhang die erforderliche Autorität, um für raumzeitliche Aspekte offene Logistikforschung zu fördern, für kombinierte Zeitplanung im Stadtbereich und Güteraustausch mit der näheren Umgebung. Diese im Bereich Logistik innovative Untersuchung könnte zum Amt für Zeiten der Stadt und dem Amt für Mobilität zu einer wichtigen Aufgabe werden.

Bedürfnisse/gesellschaftliche Zielsetzungen

Arbeitnehmer und Unternehmen wollen auf Fahrten keine unnötige Zeit verschwenden.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen ist auch über Eingriffe in die Zeitgestaltung zu steuern, um Gütern und Menschen die Zufahrt zu gewerblichen Anlagen zu sichern.

Unternehmen müssen lernen, mit der neuen Zeitgestaltung im Rahmen globalisierter Wirtschaftsbeziehungen umzugehen.

Arbeitnehmer benötigen flexiblen, bequemen und zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehr. Erforderlich sind auf das neue Nachfrageprofil und auf die anderen Personenverkehrsnetze abgestimmte Fahrpläne.

Für öffentliche Entscheidungsträger ist es erforderlich, dass Unternehmen in umweltpolitische Maßnahmen einbezogen werden. Gewerkschaften und Unternehmen sind Zeitplanverursacher. Folglich sind die Sozialpartner die ersten Ansprechpartner bei Versuchen, einheitliche Zeitabläufe in der Stadt zu planen und Abkommen für entflechtete und gestaffelte gewerbliche Zeitpläne, vor allem an Tagen mit besonders hoher Luftbelastung, abzuschließen.

Tätigkeitsschwerpunkte

Europa befindet sich in der Aufbauphase, wobei die zeitliche Dimension gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Prozesse und Entwicklungen zu berücksichtigen ist.

Der Mobilitätspakt in der Gemeinde Bozen stellt eine Kontrollmöglichkeit dar.

Zielgruppen

Unternehmen, denen Zufahrtsmöglichkeiten und Anbindungen an den Weltmarkt und die neuen europäischen Verkehrsachsen Anliegen sind.

Handel und öffentliche Dienstleistungen, die für Menschen und Waren im Stadtgebiet erreichbar sein müssen.

Unternehmen in den Bereichen Fremdenverkehr und Mobilitätsdienstleistungen, die direkt von der Attraktivität Bozens abhängen.

Arbeitnehmer können zu Stoßzeiten keinen Zeitverlust hinnehmen.

An der Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung in Sachen Verkehrssteuerung zu und von gewerblichen Anlagen interessierte *Unternehmen und Arbeitnehmer*.

An sicheren öffentlichen Räumen, besseren Anschlüssen und Verbundsystem interessierte *Arbeitnehmer mit untypischen Arbeitszeiten*, besonders Frauen.

Die am *Mobilitätspakt für das Gewerbegebiet Bozen Süd* beteiligten Unternehmen arbeiteten auch weiterhin mit der Gemeinde in zahlreichen Belangen zusammen.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel.

Das *Amt für Zeiten der Stadt* plant einvernehmlich mit den anderen Akteuren politische Maßnahmen für nachhaltige Mobilität, koordiniert Fahrpläne für den öffentlichen Personennahverkehr, fördert Mobilitätspakte mit Zeitplanverursachern in abgegrenzten Stadtgebieten. Weiters schafft das Amt die für nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung erforderlichen Hilfsmittel: Raum-Zeitkarten, Untersuchungen zu Be- und Abladezeiten in der Stadt, zur Zeitgestaltung in der Mobilitätsnachfrage bei Arbeitnehmern, Indikatoren zur Erfassung von Veränderungen, neuen von Arbeitnehmern und Unternehmen geltend gemachten Bedürfnissen und Auswirkungen eingeleiteter Initiativen, mobile Dienstleistungen für die Güterverkehrssteuerung, neue, von wirtschaftlicher Globalisierung und der zunehmend attraktiveren Stadt Bozen veranlasste Zeitpläne.

Das *Amt für die Verwaltung des Gemeindegebiets* und das *Amt für Infrastrukturen* planen und verwirklichen Ausstattung und Infrastrukturen für Transport und Aufenthalt.

Das *Amt für Mobilität* und die *Stadtpolizei* sind für den städtischen Verkehrsleitplan, kombinierte Transportsysteme und Fußgänger, politische Maßnahmen für nachhaltige Mobilität und ihre Koordinierung zuständig. Sie erstellen Szenarien für die Nachfrageentwicklung bei in die wirtschaftliche Globalisierung eingebundenen Unternehmen, fördern Abkommen für nachhaltige Mobilität mit Zeitplanverursachern auch für Tage mit besonders hoher Luftbelastungsgefahr.

4.1.4

Thema 1- nachhaltige Mobilität

Problem 4:

Fußgängermobilität, öffentliche Räume, Umbauten und Sicherheit

Beschreibung/Phänomene/Trends

Öffentliche Stadträume und gesellschaftliches Leben

Die verschiedenen Zeitleitpläne in Bozen versuchten seit den frühen 90er Jahren, Probleme über raumordnerische Ansätze zu lösen. Dieser Ansatz ermöglichte Beobachtungen zum Umgang mit dem Stadtraum und führte zu Erkenntnissen, wie Individuen, Haushalte, Unternehmen und Behörden tägliche Zeit nutzen. Der zeitgebundene Planungsbereich, der *Zeitplanung für die Dienstleistungen* ergänzt, wurde mit der Bezeichnung *zeitorientierte Raumordnung* versehen.

Zeitorientierte Raumordnung hat zum Ziel die Planung, im kleinen Maßstab, von Umbauten und Ausstattung in städtischen Räumen, zum Beispiel von sicheren Fußwegen für Kinder und Senioren. Zudem bietet sie neue Zeitpläne für Dienstleistungen in der Nahversorgung für zunehmend mobilere Gesellschaftsschichten, Ansässige und Gäste.

Zeitweilig in der Stadt anwesende Gäste

Früher waren Städte vor allem auf Arbeit und Wohnen ausgerichtet, in der Gegenwart wurden sie zu Knoten- und Bezugspunkten für Freizeitgestaltung und Austausch.

Zeitweilig anwesende Gäste sind ein wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung. Sie kurbeln die Wirtschaft an, regen Maßnahmen für Mobilität und Beherbergung, Unterhaltung und Kultur an. Gäste leben in öffentlichen und geschlossenen öffentlichen Räumen. Bessere Sicherheitsbedingungen, Bauqualität, Beherbergungs- und Parkeinrichtungen mit zweckmäßige Zeitplänen bewirken nicht nur bessere Wohnqualität, sondern dienen auch wirtschaftlichen Zwecken.

Bedürfnisse / gesellschaftliche Zielsetzungen

Sich in der Stadt angenehm bewegen können.

Infrastrukturen für langsame Mobilität.

Bessere und sicherere Fußgängerverbindungen.

Umgebaute Ausstattung in öffentlichen Räumen für mehr Geselligkeit.

Umweltfreundlich umgebaute europäische Städte.

Sicherheit in öffentlichen Räumen als Gewähr für gesellschaftliche Entwicklung.

In sicher gestaltete öffentliche Räume eingebundene Fußwege.

Umfassende Maßnahmen für Gästerouten und zielgerichtete Zeitpläne für Dienstleistungen im Fremdenverkehr.

Für Feste nutzbare öffentliche Räume.

Mit den Anrainern verhandelte Konfliktlösungen für abends und nachts genutzte öffentliche Räume.

Tätigkeitsschwerpunkte

Qualität und Sicherheit in öffentlichen Räumen stehen in direkter Beziehung zu stärker in das öffentliche Leben eingebundene Bürger und Gäste.

Zielgruppen

Kinder benötigen sichere Schulwege und Nutzungsmöglichkeiten für städtische Räume.

Jugendliche benötigen Räume für Unterhaltung und Sport auch abends und nachts.

Doppelbelastungen ausgesetzte Frauen benötigen freundlich gestaltete öffentliche Räume, die sie mit Kleinkindern aufsuchen können.

Studenten, Touristen, Geschäftsleute und Kulturinteressierte eröffnet sich die Bozner Gastfreundschaft über öffentliche Räume und auch auf zeitweilige Anwesenheit abgestimmte Zeitpläne.

Alle Bürger fordern bessere Qualität und mehr Sicherheit an öffentlichen Räumen.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel

Das Amt für Zeiten der Stadt plant einvernehmlich mit anderen Akteuren politische Maßnahmen für Wiederbelebung, Sicherheit und Umbauten in öffentlichen städtischen Räumen.

Weiters schafft das Amt die für Dienstleistungen und öffentliche Räume erforderlichen Hilfsmittel: Raum-Zeitkarten; Untersuchungen zu nicht zum Ausdruck gebrachter Nachfrage bei verschiedenen Altersgruppen und in unterschiedlichen Stadtteilen; Verbindungen und Gestaltungsmöglichkeiten für Gäste; sichere öffentliche Räume und Raum-Zeit-Beziehungen; Indikatoren zur Erfassung von Veränderungen in der Verwendung der Zeit und der öffentlichen Räume von Seiten verschiedener Gruppen von Einwohnern und Besuchern; mobile Dienstleistungen für Gäste.

Das Amt für die Verwaltung des Gemeindegebiets und *das Amt für öffentliche Arbeiten* planen Umbauten und Ausstattung für Fuß-, Radwege und öffentliche Räume.

Das Amt für Mobilität und *die Stadtpolizei* sind für den Fußgängerverkehr zuständig.

Die Abteilung Sozialwesen beschäftigt sich mit der Sicherheit an öffentlichen Räumen.

4.2.1

Thema 2. Zugänglichkeit zu den Dienstleistungen

Problem 1

Bürgerbedürfnissen angepasste Zeitpläne für Dienstleistungen

Beschreibung/Phänomene/Trends

Bei den Zeitplänen für Dienstleistungen klaffen Angebot und Nachfrage auseinander

Öffnungszeiten sind im Vergleich zu flexiblen Arbeitszeiten nach wie vor starr gegliedert. Im postindustriellen Zeitalter sind individueller Planungsbedarf und zeitplanerischer Standard nicht immer vereinbar. Die Nachfrage bewirkt einen Trend in Richtung Dienstleistungen mit flexiblen Zeitplänen (z. b. Kinderbetreuung).

Für Bürger und Gäste ist es offensichtlich, dass die Zeitplanung für Geschäfte, Gesundheitsdienste, öffentlichen Personennahverkehr und alle Schulstufen *nicht auf die Nachfrage ausgerichtet* sind. Ebenso offensichtlich sind die einzelnen Zeitpläne *nicht gut aufeinander abgestimmt*, etwa der öffentliche Personennahverkehr auf kulturelle Initiativen und abendliche Unterhaltungsangebote.

Der Marktmechanismus stellte sich als ungeeignet heraus, um eine Öffnung zur Nachfrage hin zu erwirken, die Betriebskosten waren für kleine und Familienunternehmen, etwa im Handel, einfach zu hoch. Dazu kamen noch zahlreiche gesellschaftliche und gewerkschaftliche Variablen. So behaupten die Kaufleute, die Gemeinde fördere verlängerte Öffnungszeiten am Abend wie auch an Sonntagen, wenn die Kindergärten geschlossen sind – auch die Gemeinde kann dieses Problem nicht mühelos lösen.

Folglich entwickeln sich Interessenskonflikte zwischen Kunden und Unternehmen, im öffentlichen und privaten Bereich.

Handelt es sich bei der Forderung nach Öffnung um ein zeitweiliges Problem oder können wir vernünftigerweise davon ausgehen, dass öffentliche Zeitplangestaltung im Rahmen ausdrücklich bestimmter gesellschaftlicher Zielsetzungen strategische Bedeutung besitzt? Erforderlich sind langfristig angesetzte Eingriffe und eine strategische Vorstellung von den Zielsetzungen; dies aus zweierlei Gründen:

- a- Arbeitszeiten werden zunehmend flexibler und verteilen die Nachfrage nach neu gestalteten Öffnungszeiten auf Tage, die Woche, Jahreszeiten und den gesamten Jahresablauf;
- b- Gäste werden aus den schon genannten Gründen stärker von Bozen angezogen und erweitern die Nachfrage nach verlängerten Öffnungszeiten auf mehrere für Geschäftstätigkeiten und Kultur relevante Zeitabschnitte im Jahreskalender.

Die neuen Strukturtrends werden in Begleitung kultureller Begründungen vorstellig, neuer Lebensstil festigt sich und bindet Mobilität ebenso wie neuartigen Umgang mit Raum und Zeit in neue, noch nicht umfassend begriffene Formen des Wohnens ein.

Der Zeitleitplan in Bozen beabsichtigt, dem Trend mit Kontrollmaßnahmen nach dem französischen Vorbild mit der „gegenwärtigen Aussicht“ vorzukommen.

Mehr Dienstleistungen mit gleicher Zeitplanung werden der Nachfrage nach neuen Zeitprofilen nicht gerecht.

Anders gesagt, zeitliche Probleme in Zusammenhang mit Erschließung und Dienstleistungen lassen sich ausschließlich über zeitpolitische Maßnahmen lösen.

Qualitätskontrolle in Sachen Erschließung und allgemeine Dienstleistungen.

Die verschiedenen Zeitpläne sind nicht aufeinander abgestimmt. Jeder Zeitplan wird selbstbezüglich festgelegt und nimmt häufig keine Rücksicht auf Bürgeransprüche. Im Vordergrund steht die Dienstleistungsorganisation, wobei die alltäglichen Gestaltungsbedürfnisse einzelner Bürger zuweilen auf der Strecke bleiben.

Die Betriebskosten für kundenbezogene Dienstleistungen schaffen neue Beziehungen zwischen öffentlicher und privater Führung. Privatunternehmen setzen neue Öffnungszeiten als strategische Maßnahme für unternehmerische Entwicklung ein. Aus diesem Grund betrifft die öffentliche Zeitplansteuerung öffentliche ebenso wie private Dienstleistungen.

Zusätzlich zur Qualitätskontrolle muss die öffentliche Hand auch auf die Erschließung einwirken. Für die Koordinierung im Stadtgebiet sind der Bürgermeister und einige andere städtische Gremien zuständig.

Qualitätsstandards für kundenbezogene Dienstleistungen, besonders für Kinder, betreffen Zeitpläne und Erschließungsmöglichkeiten, aber auch die Koordinierung mit anderen Dienstleistungen, zum Beispiel dem öffentlichen Personennahverkehr. Die auf das Einzugsgebiet ausgerichtete Qualitätsbewertung entspricht der Fähigkeit in der öffentlichen Verwaltung, mit dem Amt für Zeiten der Stadt alle in der Verkettung relevanten Zeitpläne koordinieren zu können.

Bedürfnisse / gesellschaftliche Zielsetzungen

Bequemer Zugang zu den Dienstleistungen. Die Zeitleitplanung ging in Bozen schon immer von einer umfassenden Vorstellung von körperlichem und geistigem Wohlbefinden für Kunden/Bürger aus. Diese Tradition ist *aufzuwerten* und beizubehalten.

Die Dienstleistungen sollten bequem und mit der individuellen Zeitplanung vereinbar in Anspruch genommen werden können.

Besser nutzbare Freizeit. Notwendigkeit, über ein angemessenes Angebot mit Dienstleistungen in den Bereichen Kultur, Erholung, Freizeit und Konsum auch abends und an Feiertagen verfügen zu können.

Vernünftige, auf das von der Nachfrage zum Ausdruck gebrachte Zeitprofil abgestimmte Öffnungszeiten.

Mehr Auswahl durch gestaffelte Betriebszeiten.

Um Erschließung und Qualität gewährleisten zu können, sind öffentliche Zeitpläne öffentlich zu steuern.

Tätigkeitsschwerpunkte

Das gemeinschaftliche und individuelle Leben in der Stadt spielt sich für Bürger und Gäste mit neuen Zeitplänen ab, während die Stadt noch weitgehend mit veralteten Zeitplänen arbeitet.

Qualität und Erschließung messen individuelle und gemeinschaftliche Lebensqualität in der Stadt Bozen.

Zielgruppen

Kinder sind Kunden verschiedener Schulstufen (siehe „*Die Harmonisierung der Schulzeiten...*“).

Erheblichem Betreuungsaufwand ausgesetzte Frauen benötigen zusätzliche Möglichkeiten in der Stadt und auf dem Arbeitsplatz, um Beruf und Privatleben besser vereinbaren zu können (siehe „*Die Vereinbarkeit von Lebens- und Arbeitszeiten...*“).

Jugendliche benötigen auf sie zugeschnittene Zeitpläne und Dienstleistungen, insbesondere für Sport und Unterhaltung, auch am späten Nachmittag, Abend und in der Nacht.

Senioren benötigen Gesundheitsdienste für Notfälle und Zugang zu Kultur und Unterhaltung am Abend und an Feiertagen (Sondertransporte).

Der Handel erfordert umfassende politische Maßnahmen in drei Bereichen:

- 1- Die neuartige Nachfrage im Fremdenverkehr erfordert am Samstag, am späten Nachmittag und an Feiertagen geöffnete Geschäfte.
- 2- Die Rolle, die Lokalkörperschaften für Frauenbeschäftigung besitzen: beruflicher Wiedereinstieg für Mütter mit Kleinkindern, gestaffelte Zeitpläne für Dienstleistungen im Bereich Kinderbetreuung, am Samstag, Abend und an Feiertagen geöffnete Geschäfte.
- 3- Bessere Dienstleistungsqualität für öffentliche Räume: Parkplätze vor Anlagen, Ausstattung für öffentliche Räume.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel.

Das Amt für Zeiten der Stadt plant und führt im Einvernehmen mit den anderen Akteuren rationelle, auf das Zeitprofil in der Nachfrage abgestimmte Öffnungszeiten: Arbeitszeiten für das Gemeindepersonal, Zeitpläne im Netz (der öffentliche Personennahverkehr ist alle Systemgestaltungen eingebunden), Aufsicht über Trends in Beruf und Privatleben in der Nacht, an Feiertagen, Kurzurlaub, gesellschaftliche und Großereignisse.

Technische Hilfsmittel für Eingriffe in die Zeitplanung: Raum-Zeitkarten; Untersuchungen und Aufsicht über neuen Umgang mit Zeit und Raum bei verschiedenen Altersstufen sowie Nachfrage nach neuartiger Erschließung; Indikatoren zur Erfassung veränderter Nachfrage nach den Öffnungszeiten der Dienstleistungen von Seiten verschiedener Altersgruppen; Qualitätsanforderungen für Erschließung und koordinierte Zeitpläne, angemessene Kontrolle über verschiedene Unternehmen, gesellschaftliche Gruppen und herkömmliche Formen, sich zu Wort zu melden; Förderung für Forschung in den Bereichen Chronobiologie sowie Kommunikationstechnik.

Das Amt für Sozialplanung bestimmt das gesellschaftliche Profil bei Dienstleistungsqualität sowie Kommunikationsstrategie für Bürger und Gäste.

Das Amt für Raumordnung und *das Amt für öffentliche Arbeiten* gestalten die Ausstattung für Dienstleistungen und integrierten Standards für Dienstleistungsnetzwerke.

Das Amt für Mobilität und die Stadtpolizei schaffen Vorhersagen für Personen- und Güterbewegungen mit Herkunft und Ziel an verschiedenen Standorten im Einzugsgebiet und halten die Erschließung unter Kontrolle.

Das Amt für Wirtschaftstätigkeiten für Aktionen im eigenen Zuständigkeitsbereich.

4.2.2

Thema 2. Zugänglichkeit zu den Dienstleistungen

Problem 2.

Vereinbarkeit der Zeiten für Beruf und Privatleben.

Beschreibung/Phänomene/Trends

Ein allgemeines, aber für Mütter ganz besonderes Problem.

Die derzeitigen, starren und unflexiblen Zeitpläne sind nicht auf Familie, Haushalt, Pflege, Betreuung und berufstätige Frauen ausgerichtet.

Für viele aktive und besonders berufstätige Bürger wird es immer mühsamer, unterschiedliche Zeitabläufe zu vereinbaren. Aber berufstätige Frauen mit zusätzlichen Pflege- oder Betreuungspflichten stoßen auf die größten Probleme.

Die Schwierigkeit, Haushalt und Beruf in einen vereinbaren Rahmen zu bekommen, hielte viele Frauen davon ab, einen Beruf zu ergreifen, beizubehalten oder auf der Karriereleiter nach oben zu steigen.

Frauen machen öffentliche Entscheidungsträger darauf aufmerksam, dass es für Frauen mit Pflege- oder Betreuungspflichten nicht nur schwierig ist, Haushalt und Beruf, sondern auch die aus verschiedenen Aufgaben entstandenen Verpflichtungen zeitlich *aufeinander abzustimmen*.

Untersuchungen, EU-Initiativen und öffentliche Tätigkeitspläne belegen, dass die *Mittel*, die Familien, insbesondere Frauen zur Verfügung stehen, um Privatleben und Beruf rund um die Uhr aufeinander abzustimmen, von ihrer Bereitschaft abhängen, einen Beruf zu ergreifen oder zu behalten. Davon hängen auch die Rollenteilung im Haushalt und die Fortpflanzungsbereitschaft ab.

Erschließungsmaßnahmen und geänderte Öffnungszeiten können *in diesem Sinn* besser nutzbare Voraussetzungen schaffen.

Politische Maßnahmen für Zeitplanung sowie *breiter gestreute Auswahl* zwischen Dienstleistungen fördern besser aufeinander abgestimmte Zeiten für Privatleben, Pflege, Betreuung und Beruf. Flexible Öffnungszeiten für öffentliche Dienstleistungen begünstigen *flexible Terminplangestaltung* für alle Bürger und ganz besonders für Frauen.

Vereinte Tätigkeiten für Arbeitszeiten und Zeitpläne für Dienstleistungen.

Vereinbare Zeitplanung für Privatleben und Beruf wird zu einem Schlüsselbegriff in der neuen Wohlfahrtsgesellschaft, die sich in Europa in weitestem Sinn als *neuer Generationen- und Geschlechtervertrag* abzeichnet.

Der in Lissabon von den EU-Mitgliedsländern unterzeichnete Tätigkeitsplan wertet *Arbeitsqualität* auf und richtet zeitliche Flexibilität vornehmlich auf Familien und berufstätige Frauen aus.

Zeitpolitische, nach Lissabonner Vorgaben und im städtischen Rahmen vom Amt für Zeiten der Stadt umgesetzte Maßnahmen ergänzen und stärken sich gegenseitig.

Es geht um strategische Richtlinien für *geschlechtsspezifische* politische Maßnahmen vor allem im Bereich Stundenpläne an Schulen.

Bedürfnisse / gesellschaftliche Zielsetzungen

Berufstätigen Bürgern ist es ein Anliegen, Privatleben und Beruf mit flexiblen, familienfreundlichen Arbeitszeiten sowie Dienstleistungen mit entsprechender Zeitplanung aufeinander abstimmen zu können.

In Europa wurde die Notwendigkeit erkannt, *gesellschaftliche Akteure* in die Auseinandersetzung um das Einzugsgebiet *einzubeziehen*, die Maßnahmen für Zeitplanung und die Tätigkeiten auf dem Arbeitsmarkt gemäß Lissabonner Abkommen gemeinsam umzusetzen, die Befugnisse öffentlicher und privater Träger zu *erweitern*, um bessere Voraussetzungen schaffen zu können.

Tätigkeitsschwerpunkte

Sehr oft scheiden Frauen nach der Geburt eines Kindes aus ihrem Beruf aus.

Diese Tatsache ist ein klarer Hinweis auf die Rolle, die Zeit und Möglichkeit, Haushalt und Beruf aufeinander abzustimmen, in wichtigen Lebensbereichen, für berufstätige Frauen und die Geburtenrate spielen.

Zielgruppen

Doppelbelastungen ausgesetzte berufstätige *Frauen*.

Unternehmen vor allem im Bereich Handel, in dem viele Frauen tätig sind.

Berufstätige Bürger mit täglichen Verpflichtungen bei Zeitabläufen, die von verschiedenen Seiten beschlossen werden.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel

Das Amt für Zeiten der Stadt plant einvernehmlich mit anderen Akteuren, Sozialpartnern, Unternehmen und Gewerkschaften, mit dem Ausschuss für Chancengleichheit und in die Forschungstätigkeit für die so genannte gegenwärtige Aussicht eingebundene Frauen politische Maßnahmen, um Beruf und Privatleben besser vereinbaren zu können.

Technische Hilfsmittel für die Arbeit an den Zeitplänen für Dienstleistungen und Gespräche mit Unternehmen und Gewerkschaften: Zeitkarten, Untersuchungen und Aufsicht über neue Arbeitszeiten und von neuen, für die neue Nachfrage empfänglichen Zeitplänen bewirkte Veränderungen, angemessene Kontrollen für Unternehmen, gesellschaftliche Gruppen und Mitbestimmungstradition.

Das Amt für Sozialplanung für Aspekte, die in den eigenen Zuständigkeitsbereich fallen.

Das Amt für Mobilität für die physische Zugänglichkeit auch in atypischen Zeiten.

Das Amt für Wirtschaftstätigkeiten für Aktionen im eigenen Zuständigkeitsbereich.

4.2.3

Thema 2. Zugänglichkeit zu den Dienstleistungen

Problem 3.

Einheitliche, familienfreundliche Stundenpläne in Schulen und Dienstleistungen für Kinder

Beschreibung/Phänomene/Trends

Stundenpläne in den Schulen stehen als Organisationsfaktor bei Familien und Gesellschaft in Bozen im Mittelpunkt. Stundenpläne an Schulen bauen ein Netzwerk mit wechselseitigen Verpflichtungen auf, die Eltern und ihre Arbeitszeiten, Verwandte, Schulpersonal, die für den Ablauf an der Schule erforderlichen Dienstleistungen wie Kantine, Unterhaltung, Transport sowie die Schüler selbst betreffen. Das Leben in der Stadt, seine Rhythmen und die Terminpläne erwachsener Menschen verändern sich mit dem Schul- oder Ferienkalender. Diese Zusammenhänge zeigen auf, wie weit die von der Schule beeinflusste Zeitplanverkettung reicht.

Eingriffe in schulische Stundenpläne sind auch mit ausgewogenen Zielsetzungen, etwa pädagogische Qualität und Sensibilität für Probleme wie Haushaltsplanung oder Frauenarbeit zwar möglich, aber schwierig, da die angesprochene Zeitplanverkettung die Bereiche Beruf und Privatleben durchquert.

Schulische Stundenpläne und Verkehr

Das Verkehrsaufkommen am frühen Morgen steht in engem Zusammenhang mit dem Schulbeginn. Der öffentliche Personennahverkehr ist in erster Linie auf die Beförderung die Schüler abgestimmt und benachteiligt die Arbeitnehmer. Umweltfreundliche politische Maßnahmen bewegen Menschen, im Stadtverkehr weitgehend auf ihr Privatfahrzeug zu verzichten, erfordern aber zusätzliche Fahrzeuge für die Arbeitnehmerbeförderung. Eine Steuerungsmöglichkeit hierbei sind gestaffelte Öffnungszeiten, zumal an Tagen mit erhöhter Luftbelastung.

Die Tradition mit familienfreundlich gestalteten Stundenplänen

Seit den 90er Jahren passte die Zeitleitplanung in Bozen die Stundenpläne sehr erfolgreich den von den Familien geltend gemachten Bedürfnissen an. Diese Ausrichtung sollte beibehalten werden.

Für die Stundenpläne an den einzelnen Schulen ist die jeweilige Schulleitung zuständig. Die Zeitleitplanung bewirkte zwei Ergebnisse. Zum einen sind die Stundenpläne jetzt familienfreundlicher, zum anderen entwickelte die einvernehmliche Entscheidungsfindung auf mehrere Akteure – Behörden, Eltern, öffentlicher Personennahverkehr, Gewerkschaften, Lehrkräfte, Vereine und Schüler – verteilte Sachkenntnis .

Diese Vorgangsweise förderte in Bozen das gemeinschaftliche Bewusstsein und die Fähigkeit, sich auch anspruchsvolle Ziele zu stecken und zwischen widersprüchlichen Interessen zu vermitteln.

Die raumzeitlich ausgerichteten politischen Maßnahmen schufen gemeinsam mit Kindern und Eltern sichere Fußgängerverbindungen für den Schulweg und öffneten die Schulhöfe für gemeinschaftliche Tätigkeiten.

Auf neue Grenzbereiche ausgerichtete Qualitätsziele

Die Schule und das Amt für Zeiten der Stadt setzten sich im Lauf der Zeit zunehmend anspruchsvollere Ziele. Gegenwärtig stehen neue Ansätze an, etwa der Gedanke, die Stundenpläne nach Altersstufen auf den Biorhythmus abzustimmen.

In Frankreich und Holland werden zur Zeit entsprechende Erfahrungen gesammelt.

Ein Projektteil besteht aus einer Untersuchung, die erhebt, nach welchen Bautypen die verschiedenen Mehrzweck- und Schulgebäude im Stadtbereich errichtet wurden.

Bedürfnisse/gesellschaftliche Zielsetzungen

Die Eltern wünschen sich familienfreundliche Stundenpläne.

Für *die Schüler* wären bessere pädagogische Qualität und Zeitplanung insgesamt erwünscht.

Doppelbelastungen ausgesetzte Frauen müssen Privatleben und Beruf vereinbaren, auch um auf dem Arbeitsmarkt bestehen zu können.

Die Bürger ziehen Vorteil aus dem dank gestaffeltem Schulbeginn geringeren Verkehrsaufkommen am frühen Morgen.

Tätigkeitsschwerpunkte

Bildung und Erziehung für Kinder und Jugendliche.

Alle europäischen Staaten ändern schulische Stundenpläne ab. Eine EU-Initiative kann besser mit regionalen Erfordernissen, Fremdenverkehr und internationalen Anbindungen koordinierte Stundenpläne ausarbeiten.

Zielgruppen

Kinder benötigen sichere Fußgängerinfrastrukturen, besonders auf dem Schulweg, effiziente Bildung, hochwertige Zeitplanung fürs Leben und Lernen, um mehr Zeit mit ihren Eltern verbringen zu können.

Die Schule. Die Befragung brachte die Probleme bei der Umsetzung in allen Bozner Schulen ans Tageslicht.

Die Eltern und aus den schon genannten Gründen besonders *Frauen*.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel

Das *Amt für Zeiten der Stadt* plant neue Stundenpläne an Schulen und koordiniert sie mit den mit der Schule verbundenen Dienstleistungen. Technische Hilfsmittel für Bedarfserhebung und Aufsicht über die Ergebnisse und Veränderungen, aufgewertete Tradition mit einvernehmlichen Lösungsansätzen, auf die Gegenwart aufgebaute Zukunftsplanung führt die Stadt an neue Qualitätsgrenzen.

Das *Amt für Unterricht* für die offensichtliche Zuständigkeit.

Das *Amt für Mobilität* und die *Stadtpolizei* beschäftigen sich mit der Erschließung und den Auswirkungen gestaffelter Stundenpläne auf das Verkehrsaufkommen am frühen Morgen.

4.2.4

Thema 2. Zugänglichkeit zu den Dienstleistungen

Problem 4.

Zeitpläne für Dienstleistungen und Raumordnung. Der Stadtbetrieb

Beschreibung/Phänomene/Trends

Raumordnungs- und Zeitleitplan bilden eine strategische Allianz

Sich mit Zeitplänen für öffentliche Dienstleistungen beschäftigen bedeutet, sich mit den Abläufen in der Stadt und näheren Umgebung auseinanderzusetzen. Die verschiedenen öffentlichen Zeitpläne, Arbeitszeiten und Öffnungszeiten im Handel, Stundenpläne in den Schulen, Vorführzeiten in Kinos, Fahrpläne für den öffentlichen Personennahverkehr regeln zwischenmenschliche Beziehungen. Sie ermöglichen den Menschen ebenso wie den Unternehmen das Zusammenleben in Bozen. Der Zeitleitplan steuert die öffentlichen Zeitpläne in Bozen und stimmt sie auf neue Bedürfnisse ab. Zeitpläne sind *genormte Lebenszeit* für Bürger in ihrer Stadt. Folglich sind Zeitpläne immaterielle gesellschaftliche Konstrukte, sie sind *körperlos*, obwohl sie in dem Umfang bestehen, in dem sie in das Stadtgefüge eingegliedert sind. Tatsächlich werden sie erst dann wirklich, wenn sich die Dienstleistung den städtischen Raum „öffnet“, in dem sich das ihm zugeteilte Gebäude befindet. Zeitpläne für Dienstleistungen sind ortsgebunden, sie bestehen aus der Dienstleistung selbst, die dem gesamten System den gewünschten Betrieb ermöglicht.

Die Raumordnung hat in ihrer Eigenschaft als öffentliche Funktion der Gemeinde den Auftrag, Dienstleistungen auf das Stadtgebiet zu verteilen, ihre Standorte nach Bedarf und Baustandards zu bestimmen. Dienstleistungen und Wohnbau sind die großen Themen in der Raumordnung seit dem zweiten Weltkrieg. Mit den Dienstleistungen baute die Raumordnung in der Nachkriegszeit die bis vor wenigen Jahren in europäischen Ländern vorherrschende Wohlfahrtsgesellschaft und Sozialpartnerschaft mit auf. Derzeit sind Sozialpartnerschaft und Wohlfahrtsgesellschaft in der gesamten EU Umwälzungen ausgesetzt.

Die Raumordnung, die Dienstleistungen Grund und Boden zuweist, etwa Infrastrukturen für das Transportwesen, und die Zeitleitplanung ergänzen sich gegenseitig und steuern das Leben in der Stadt, die Veränderungen in der Stadt und ihrer näheren Umgebung.

Zeitpläne für Dienstleistungen waren bis vor wenigen Jahren in der Raumordnung kein Thema. Öffentliche Entscheidungsträger hielten es nicht für notwendig, sich damit auseinanderzusetzen. Diese Haltung ist wohl auf den Umstand zurückzuführen, dass im Industriezeitalter in der Nachkriegszeit Arbeitszeiten nach einfachem Schema gesteuert wurden und den Tagesablauf aller Bürger auch außerhalb der Unternehmen bestimmten.

Gewerbliche Arbeitszeiten wurden in Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern, Gewerkschaften und Arbeitgebern festgelegt. Diese öffentlichen Träger steuerten das tägliche Leben in der Gesellschaft.

Mittlerweile hat sich die Lage radikal verändert, die Bürger nehmen *Zeit und Raum auf neue Art in Anspruch* und verursachen eine regelrechte *Revolution* im individuellen und gemeinschaftlichen Leben.

Neuartige individuelle und gemeinschaftliche Zeitplanung führt ihrerseits zu *flexiblen Arbeitszeiten* und neuer *Wertbestimmung* der Zeit für das tägliche Leben.

Es gibt folglich strukturell bedingte Gründe für eine strategische Allianz zwischen Raumordnungs- und Zeitleitplan. Bozen kann in diesem Zusammenhang zum einem für ganz Europa wichtigen Versuchslabor werden.

Die neueste Gesetzgebung in Sachen Raumordnung und Zeitleitplanung begünstigt diese Allianz.

In der Region Toskana bildet die Zeitplanung einen Bereichsplan in der Raumordnung. Das Gesetz für den Dienstleistungsplan in der Region Lombardei beschäftigt sich ausdrücklich mit dem Stadtbetrieb.

Es handelt sich um Versuche mit neuen Steuerungsmöglichkeiten und weitgehend veränderten Zeitplänen für Privatleben und Beruf.

Städtische Zeitpolitik beobachtet die täglichen Abläufe sozusagen *aus dem Schatten* heraus. Diese Methode führte zu an den täglich von Fußgängern zurückgelegten Wegen messbaren *Berichtigungen* und *Anpassungen* im kleinen Maßstab. Raumordnung im kleinen Maßstab beschäftigt sich mit außerordentlich wichtigen Aspekten: Umgestaltungen, ordentliche Instandhaltung an öffentlichen Räumen, sichere Schulwege für Kinder, in die Mobilitätsinfrastruktur eingegliederte Fußwege, ergonomisch korrekte Fußgängerverbindungen für Menschen mit Bewegungsproblemen, Sicherheit beim Schulzugang.

Doppelbelastung ausgesetzte Frauen, Kinder, Familien mit Unfallopfern, Gewerkschaften und Rentner machen auf die Lage aufmerksam.

Es wäre wohl eine banale Vorstellung, dass diese gewissermaßen *mit gutem Herzen angesetzte Raumordnung*, die sich um Senioren, Frauen und Kinder kümmert, nicht ebenfalls von kulturellen Ursachen abhängen würde.

Ein weiteres Thema ist die *flüchtige Stadt* mit kurzlebigen Festen und Veranstaltungen, vom Christkindlmarkt über die Blumenschau zum Freitagabend in der Claudia-Augusta-Straße in Oberau.

Das gehört zum Programm mit den Sehenswürdigkeiten, ist dazu bestimmt, sich weiterzuentwickeln und ist zeitorientierter Raumordnung.

Sich im Rahmen der Raumordnung mit Zeitplanung auseinandersetzen bedeutet, in die Beziehung zwischen *Individuen* und *Gesellschaft* eingreifen, in der Gegenwart öffentliche Räume als Ausstattung für öffentliches Leben planen.

Die Möglichkeit, Räume einiger öffentlicher Dienstleistungen für andere Zwecke in Anspruch zu nehmen, ist häufig nicht gegeben. Einseitige Zeckbestimmung erleichtert die Führung, bedeutet aber auch Verschwendug und stellt nur wenige potentielle Nutzer zufrieden. *Intensiv genutzte öffentliche Räume* sind umweltfreundlich und tragen dazu bei, wertvollen Baugrund zu sparen.

Die *bewohnte Stadt* ist ihrem zeitlichen Wesen nach ein körperliches Gebilde:

- 1- Sie bewahrt die Erinnerung an *alte Gebräuche*, denen ihre fortlaufende Veränderung unterworfen war (geschichtliche Zeitabläufe).
- 2- Sie ist *ständig* von Bürgern und *zeitweilig* von Gästen bewohnt, diese Gruppen sind gleichzeitig anwesend und von Kalender in der Gesellschaft, Kultur, im Beruf, für Ausstellungen, Sportveranstaltungen, von Stundenplänen in Schulen abhängig.
- 3- Die Stadt *atmet* nach Geöffnet/Geschlossen-Zyklen (*gesellschaftliche Rhythmen*).

4- Sie wird von Bürgern und Gästen nach zunehmend komplizierten Zeitplänen, Kalendern und Zyklen in Anspruch genommen (gesellschaftlicher Kalender).

5- Sie ist in ein Netzwerk in mehreren Maßstäben für Personen-, Güter- und Informationsbewegungen eingebunden (Mobilität).

Die Stadt ist ein Raum-Zeit-Archipel mit vielfältigen zeitabhängigen Gestaltungsentwürfen.

Diese Zeitlandschaft führt Architektur und Raumordnung auf zwei große Themen zurück, die wenn auch nur ansatzweise, im öffentlichen Terminkalender enthalten sind:

1- Die raumzeitliche Gliederung in der neuen Wohlfahrtsgesellschaft und neue räumliche Strukturen,

2- Eine neue Vorstellung von der Stadt als öffentlicher Raum und Bühne für die Lebensgestaltung neuer Einwohner.

Bedürfnisse / gesellschaftliche Zielsetzungen

Auf dem Spiel steht eine alles andere als banale Herausforderung: *räumliche und zeitliche Steuerung* regeln gemeinsam das öffentliche Leben im Bozner Gemeinwesen.

Tätigkeitsschwerpunkte

Raumkontrolle für neuen Lebensstil und neue Arbeitsformen.

Zielgruppen

Alle Bürger.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel

Das Amt für Zeiten der Stadt beschäftigt sich mit zeitlichen Aspekten, Zeitplandiagnosen, raumzeitlicher Planung, einvernehmlicher Führung und Aufsicht über die Ergebnisse.

Das Amt für die Verwaltung des Gemeindegebietes kümmert sich um räumliche Diagnose, Raumordnung, Ergebniskontrolle.

Das Amt für Mobilität beschäftigt sich mit Transportinfrastrukturen und Verkehrsleitplanung.

4.2.5

Thema 2. Zugänglichkeit zu den Dienstleistungen

Problem 5.

Fortgeschrittene Dienstleistungen für mobile Menschen

Beschreibung/Phänomene/Trends

Diese Dienstleistungen stellen eine neue Generation dar. Sie arbeiten mit über mobile Geräte gesendeten und empfangenen Informationen, meist Mobiltelefonen. Kunden können die Dienstleistung mobil in Anspruch nehmen.

Ihre Entwicklung macht Gebrauch von weit verbreiteten Mobiltelefonen, von zunehmend mobilen Menschen und Waren und folglich gestiegenem Informationsbedarf, neuer Technik auf dem Gebiet geographischer Bezüge für die Benutzer.

Bedürfnisse / gesellschaftliche Zielsetzungen

Touristen und andere, mit dem Umfeld nicht vertraute *Stadtbesucher* benötigen Auskunft zu öffentlichen Zeitplänen und kombinierten Transportmöglichkeiten.

Öffentliche Entscheidungsträger sind daran interessiert, Kenntnisse zum Stadtbetrieb in Umlauf zu bringen, Zusammenkünfte und Austausch zu fördern, die Stadt auch kulturelle und nicht nur über die globalisierte Wirtschaft international anzubinden.

Tätigkeitsschwerpunkte

Mobilität wird zunehmend zu einer Grundvoraussetzung für Bürger und Güter, damit steigt die Nachfrage nach mobil abrufbaren Informationen.

Zielgruppen

Bürger und Gäste mit erhöhtem Mobilitätsbedarf.

In die interdisziplinäre Tätigkeit eingebundene Gemeindeämter / technische zeitorientierte Hilfsmittel

Das Amt für Zeiten der Stadt fördert und unterstützt diese Innovation auch in Zusammenarbeit mit der Universität und dem von der Gemeinde betreuten Projekt *E-Government*. Für diese Dienstleistungen ist es erforderlich, dass die Stadt einen allgemeinen Lageplan mit nach Tätigkeiten geordneten Abläufen zur Verfügung stellt. Für Zeitpläne gibt es keine amtliche Erhebungspflicht wie in anderen Bereichen, etwa für das ISTAT. Für diese Entwicklung ist das Amt für Zeiten der Stadt zuständig.

4.3

Thema 3 – die technischen Hilfsmittel für den Zeitleitplan

Das Problem

Technische Hilfsmittel für den Zeitleit- und gleichzeitig für den strategischen Entwicklungsplan

Der dritte Themenbereich konzentriert sich auf die *strategische Ausrichtung* und die gleichzeitige Entwicklung technischer Hilfsmittel, Tätigkeitsmodelle, Kompetenzen, Aufgabenbereiche und beauftragte Gruppen.

Städtische Zeitpolitik verfügt über beachtliche, von einem Netzwerk europäischer Universitäten ausgearbeiteter Hilfsmittel, Zeitkarten, zeitorientiertes TIS (territoriales Informationssystem), Mobilitätssimulationen, gezielte Kontrolltechnik.

Das für die Planung und Umsetzung zuständige technische Personal verfügt über die erforderlichen Kompetenzen – oder aber kann sie an zahlreichen europäischen Universitäten erwerben –, um interdisziplinär vorgehen zu können.

Es handelt sich darum, die Hilfsmittel und Kompetenzen den neuen Anforderungen der Technik und der governance anzupassen.

Das rationelle Modell

Die Forschung fußt auf dem rationalen Modell, einem komplizierten Ansatz, der nicht auf eine einzige rhetorische Grundlage zurückführbare Formen vereinigt:

- a- Die *wissenschaftliche Ratio* stützt sich auf durch Beobachtung und bei Bedarf mathematische Analysemethoden sowie Problemmodelle erhobene objektive Daten.
- b- *Partnergespräche und Bedarfserhebung* bei den Bürgern sind darauf ausgerichtet, Probleme wahrzunehmen und Tätigkeiten die Ausrichtung vorzugeben.
- c- Die *rationelle und kontextuelle Deutung* ortsgebundener Tätigkeiten.

Es handelt sich um nützliche und auf mäeutisches (Mäeutik, sokratische Ausfragekunst, Anm. d. Ü.) Vorgehen ausgerichtete, der Interaktion mit Interessensträgern offene Ratio.

In diesem Zusammenhang wird dem Ansatz *learning by doing* bei der Definition gemeinschaftlicher Intelligenz breiter Raum gewährt.

Bedürfnisse / gesellschaftliche Zielsetzungen

Entwicklung geeigneter Hilfsmittel für jedes strategische Problem.

Ein mit dem *Netzwerk europäischer, mit strategischem Entwicklungsplan ausgestatteter Städte verbundenes Netzwerk europäischer Städte für bessere Lebens- und Zeitqualität*.

Grundlagenforschung, praktische Forschung und Forschungsanwendung als Unterstützung für die Innovationsentwicklung und insbesondere fortgeschrittene Dienstleistungen für mobile Menschen.

Ausbildung auf höchstem Niveau in Sachen Zeitpolitik und strategische Entwicklungsplanung.

Beteiligung am europäischen Universitätsnetzwerk für Forschung und Bildung im Bereich Zeitpolitik.

Unterstützung für die Abfassung eines *Landesgesetzes* im *Bereich Zeitleitplanung* gemäß Gesetz 53/2000.

Ein örtliches *Datenerhebungssystem für Zeitfragen und Funktionsabläufe* in der Stadt Bozen.

Kommunikation mit den Bürgern auf der Grundlage umfassender Tätigkeiten, auch über Formen wie E-Democracy, um die traditionell schweigenden Gruppen zu nicht notwendigerweise verbaler Auseinandersetzung anzuregen.

Ein *System, das die Entwicklung in der Absicht* erhebt, praktische Zielsetzungen und Bewertungsrichtlinien für die Ergebnisse festzulegen.

Das *Amt für Zeiten der Stadt ist in Bozen* beauftragt, sich mit allen Zeitfragen in allen Bereichen auseinanderzusetzen.

Tätigkeitsschwerpunkte

Die Voraussetzungen für städtische Zeitleitplanung schaffen.

Zielgruppen

Gemeindetechniker und Beamte, öffentliche Entscheidungsträger.

Literaturverzeichnis

- Aa.Vv., 1998, "Gouvernances", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 80-81.
- Aa.Vv., 1998a, *Riqualificazione urbana e cittadinanza attiva: un nuovo modello di intervento nella pubblica amministrazione*, atti del convegno, Torino 11-12 giu. 1998, Città di Torino.
- Aa.Vv., 2001, "Il nuovo piano di Roma", *Urbanistica*, n. 116, pp. 41-286.
- Aa.Vv., 2001a, *Il contratto di quartiere. Un approccio integrato alla riqualificazione urbana*, paper presentati al seminario, Cinisello Balsamo (Milano), 29-30 giu.
- Avventura Urbana, Grm srl, Scavi M., 2000, *Piano di accompagnamento sociale del Pru di corso Garibaldi a Torino. Rapporto annuale 1999*, Città di Torino.
- Balbo M., 2001, "Dalla good governance alla urban governance. Il percorso urbano della Banca mondiale", *Urbanistica*, n. 118.
- Balducci A., 1991, *Disegnare il futuro*, Il Mulino, Bologna.
- Balducci A., 1995, "Progettazione partecipata tra tradizione e innovazione", *Urbanistica* n. 103, pp. 113-116.
- Balducci A., 1999, "Agenzie di sviluppo locale come nuovi attori della governance urbana", *Urbanistica*, n. 112, pp. 131-133.
- Balducci A., 2000, Hrsg., "Le nuove politiche della governance urbana", *Territorio*, n. 13, pp. 7-141.
- Bartoletti R., 1998, *Tempo e lavoro nella società postindustriale*, Angeli, Milano.
- Belgiojoso A.B., 2001, "Un metodo di progettazione urbana organizzato per processi", *Territorio*, n. 18, pp. 43-44.
- Bellaviti P., 1995, Hrsg., "La costruzione sociale del piano", *Urbanistica*, n. 103, pp. 92-135.
- Belloni M.C., 1997, "Le politiche dei tempi della città", in M.C. Belloni, F. Bimbi Hrsg., *Microfisica della cittadinanza. Città, genere, politiche dei tempi*, Angeli, Milano, pp. 77-81.
- Bobbio L., 1996, *La democrazia non abita a Gordio. Studio sui processi decisionali politico-amministrativi*, Angeli, Milano; ed. consultata 2000.
- Bobbio L., Zeppetella A., 1999, Hrsg., *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Angeli, Milano.
- Bolocan M.G., 2000, "Un lessico per le politiche urbane", *Territorio*, n. 13, pp. 122-133.
- Bolocan M.G., Borelli G., Moroni S., Pasqui G., 1996, *Urbanistica e analisi delle politiche*, Angeli, Milano.
- Bonfiglioli S., 1993, "Analisi e progetto, un atto ermeneutico del presente", *Territorio*, n. 15, pp. 7-30.
- Bonfiglioli S., 1993a, "Domande e possibilità di dialogo tra tradizioni diverse", in P.C. Palermo, Hrsg., *Urbanistica politiche e tecnica. Programmi di ricerca e progetti formativi a confronto*, Grafo, Milano, pp. 57-63.
- Bonfiglioli S., 1994, Hrsg., *Il piano degli orari*, Angeli, Milano.
- Bonfiglioli S., 1995, "Il tempo e la città fra natura e storia", *Urbanistica*, n. 103, pp. 46-48.

- Bonfiglioli S., 1997, "Aspetti di progettazione nelle politiche temporali", in Bonfiglioli S., Mareggi M., pp. 46-50.
- Bonfiglioli S., 1999, "I quadri teorici, le esperienze di riferimento", in Comune di Pesaro, pp. 116-128.
- Bonfiglioli S., 2000, "Nuovi orari dei saloni di parrucchiere. La ricerca territoriale e sociologica. L'invenzione del tavolo quadrangolare", in Comune di Bolzano, pp. 88-96.
- Bonfiglioli S., Mareggi M., 1997, Hrsg., "Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città", *Urbanistica Quaderni*, n. 12, Inu Edizioni, Roma.
- Brioschi L., 1995, "Il Piano degli orari per la città di Bolzano", *Urbanistica*, n. 103, pp. 62-65.
- Bunčuga F., 2000, *Conversazioni con Giancarlo De Carlo. Architettura e libertà*, Elèuthera, Milano.
- Calvaresi C., 2000, "La pianificazione come costruzione e disegno di istituzioni", *Territorio* n. 13, pp. 33-40.
- Coase R.H., 1937, "The Nature of the Firm" in O. Williamson, S. Winter, 1991, Hrsg., *The Nature of the Firm*, Oxford University Press, Oxford.
- Cogan E., 1992, *Successful Public Meetings. A Practical Guide for Managers in Government*, Jossey-Bass Publishers, San Francisco (California).
- Comune di Bolzano, 2000, "Patto della mobilità e Piano dei tempi e degli orari. Una prospettiva europea — Mobilitätspakt und Zeitleitplan. Eine europäische Perspektive", *Urbanistica Quaderni*, n. 26, Inu Edizioni, Roma, Hrsg. S. Bonfiglioli, M. Mareggi, R. Zedda.
- Comune di Cremona, 1999, *Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase di sperimentazione*, Cremona, Hrsg. M. Mareggi.
- Comune di Milano, 1994, *Piano regolatore degli orari per la città di Milano*, 3 vol., Milano.
- Comune di Pesaro, 1999, "Il Piano dei tempi e degli orari della città di Pesaro", *Urbanistica Quaderni*, n. 18, Inu Edizioni, Roma, Hrsg. S. Bonfiglioli, R. Zedda.
- Comune di Roma, 1996, *Il piano dei tempi e degli orari di Roma*, Roma.
- Creighton J.L., 1992, *The Public Involvement Manual*, Abt Books, Cambridge (Massachusetts).
- Cremaschi M., 1998, "Le city actions in Europa: un nuovo paradigma?", *Urbanistica*, n. 111, pp. 61-63.
- Crosta P.L., 1990, *La politica del piano*, Angeli, Milano.
- Crosta P.L., 1998, *Politiche*, Angeli, Milano.
- Crosta P.L., 2000, "Altro che consenso. Pratiche sociali di beni pubblici in un contesto di compresenza", *Urbanistica*, n. 114, pp. 18-22.
- Crotti S., 1991, "Determinazioni progettuali della morfogenesi urbana", in E. D'Alfonso, E. Franzini, Hrsg., *Metafora mimesi morfogenesi progetto*, Guerini, Milano, pp. 35-54.
- Dente B., 1996, *In un diverso stato. Come rifare la pubblica amministrazione italiana*, Il Mulino, Bologna.
- Dente B., 1990, Hrsg., *Le politiche pubbliche in Italia*, Il Mulino, Bologna.
- Dommergue P., Delfour C., 2001, "Le «projet Temps de la ville» géré à Paris par la Datar, pour le soutien des politiques temporelles en France", *Territorio*, n. 18, pp. 24-25.

- Fanolla M., 1997, "I tavoli di coprogettazione del Pro di Bolzano", in S. Bonfiglioli, M. Mareggi, pp. 126-8.
- Fanolla M., 2000, "Le ricerche sociali per le politiche temporali", in Comune di Bolzano, pp. 114-8.
- Ferraro G., 1998, *Rieducare alla speranza. Patrick Geddes planner in India, 1914-1924*, Jaca Book, Milano.
- Forester J., 1998, "Progettare come costruire senso insieme", in Forester J., *Pianificazione e potere. Pratiche e teorie interattive del progetto urbano*, Dedalo, Bari, pp. 195-213; ed. or. *Planning in the Face of Power*, The Regents of University of California, 1989.
- Forester J., 1999, *The deliberative practitioner: encouraging participatory planning processes*, MIT press, Cambridge (Mass).
- Fossa G., 2002, "Il processo urbanistico", in Fossa G., Lane R., Palazzo D., Pirani R., *Transforming the Place of Production*, Politecnico di Milano / Regional Plan Association, Olivares, Milano.
- Gibelli M.C., 1999, "Dal modello gerarchico alla governance: nuovi approcci alla pianificazione e gestione delle aree metropolitane", in Camagni R., Lombardo S., Hrsg., *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Alinea, Firenze, pp. 79-100.
- Gregotti V., 1991, *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Milano.
- Gualini E., 2000, "L'innovazione delle politiche territoriali in un ambiente di governance multi-livello a scala europea", *Territorio*, n. 15, pp. 99-114.
- Gualini E. 2001, *Planning and the Intelligence of Institutions: Interactive Approaches to Territorial Policy-making between Institutional Design and Institution Building*, Ashgate, Aldershot UK.
- Healey P., 1997a, *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Society*, MacMillan, London.
- Healey P., 1997b, "Un approccio "istituzionalista" alla pianificazione e le sue implicazioni per la formazione dei pianificatori", *CRU*, n. 7-8, pp. 122-134.
- Inu, Wwf, Ministero dei Lavori pubblici, 1998, *Concorso nazionale di progettazione partecipata e comunicativa. Prima edizione*, Inu Edizioni, Roma.
- Jessop B., 1995, "The regulation approach, governance and post-fordism: alternative perspectives on economic and political change?", *Economy and Society*, vol. 24, n. 3, pp. 307-333.
- Laino G., 2002, *Politiche per le periferie dalle periferie delle politiche*, paper presentato alla VI Conferenza nazionale della Società italiana degli urbanisti, Napoli 24-25 gen.
- La Greca P., Martinico F., 2002, *Forme e azioni della pianificazione a confronto con la nuova programmazione*, paper presentato alla VI Conferenza nazionale della Società italiana degli urbanisti, Napoli 24-25 gen.
- Lanzara G.F., 1985, "La progettazione come indagine: modelli cognitivi e strategie d'azione", *Rassegna italiana di sociologia*, a. XXVI, n. 3, pp. 335-367.
- Lanzara G.F., 1988, *La progettazione in ambienti complessi: il caso della metropoli*, intervento alla XVII Triennale di Milano, seconda conferenza internazionale *Politiche e progetti per le aree metropolitane*, 9-11 nov., dattiloscritto.
- Le Galès P., 1997, "Approcci strategici alla pianificazione territoriale. Commenti da una prospettiva francese", in Perulli P., Hrsg., "Pianificazione strategica", *Daest convegni*, n. 3, Venezia, pp. 37-62.

- Le Galès P., 1998, "La nuova *political economy* delle città e delle regioni", *Stato e mercato*, n. 52, pp. 53-91.
- Lorrain D., 1998, "Administrer, gouverner, régouler", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 80-81, pp. 85-92.
- Magnaghi A., 2000, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- March J.G., Olsen J.P., 1995, *Democratic Governance*, The Free Press, New York; tr. It. *Governare la democrazia*, Il Mulino, Bologna, 1997.
- Mareggi M., 2000, *Le politiche temporali urbane in Italia*, Alinea, Firenze.
- Mareggi M., 2001a, "Aspetti caratteristici dell'ufficio tempi", in Mareggi M., *Quali linee di sviluppo per l'ufficio tempi della città dopo la legge quadro nazionale (l. 53/2000)?*, Scuola di specializzazione in Pianificazione territoriale, urbana e ambientale, Politecnico di Milano, dattiloscritto.
- Mareggi M., 2001b, *Multipartner Table of Co-design to Manage City Actions: Italian Urban Time Policies Experiences*, sito: <http://www.by-og-yg.dk/era/workshops/papers/workshop1/> mareggi.htm#topbilleder
- Mareggi M., 2001c, "Le politiche temporali verso il progetto urbano", *Territorio*, n. 18, pp. 65-66.
- Mareggi M., 2001d, *Governance e coprogettazione. Concetti e pratiche in alcuni casi di studio. Relazione sull'attività di ricerca svolta*, Post-dottorato, Politecnico di Milano, dattiloscritto.
- Mareggi M., 2002, "Innovation in Urban Policy: the Experience of Italian Urban Time Policies", *Planning Theory and Practices*, vol. 3., n. 2, June, pp. 173-194.
- Mareggi M., 2001, Hrsg., *Orari della scuola Tempi della città*, Comune di Cremona.
- Mayntz R., 1999, "La teoria della governance: sfide e prospettive", *Rivista Italiana di Scienza Politica*, a. XXIX, n. 1.
- Mazza L., 2000 "Progettisti del passato", in Amendola G., Hrsg., *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Laterza, Bari, 2000, pp. 121-141.
- Milanesi E., 2000, "Capitale sociale e civismo nella transizione dal *government* alla *governance*", *Territorio*, n. 14, pp. 171-177.
- Menichini S., 1999, "La «cronomappa»: le politiche temporali per il recupero della città esistente", *Quaderni del DPTU*, n. 9, Roma.
- Mückenberger U., Boulin J.Y., 1999, "Time in the City and Quality of Life in Europe", *Best - European Studies on Time*, n. 1, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, Dublin.
- Pacchi C., 1997, "Apprendimento sociale e politiche temporali: alcune questioni aperte", in Bonfiglioli S., Mareggi M., pp. 139-144.
- Pacchi C. Savoldi P., 2002, *Negoziare i conflitti ambientali. Decisione, territorio, attori nel contesto italiano*, Angeli, Milano.
- Palermo P.C., 1992, *L'interpretazione dell'analisi urbanistica*, Angeli, Milano.
- Palermo P.C., 1997, "Cellula o crocevia? Nuovi luoghi e progetti per le politiche temporali delle città", in Bonfiglioli S., Mareggi M., pp. 329-333.
- Palermo P.C., 1998, "L'autonomia del progetto e il problema della 'visione condivisa'", *Urbanistica*, n. 110, pp. 61-65.
- Palermo P.C., 2000, "Interpretazioni delle politiche", *Territorio*, n. 13, pp. 107-113.
- Pasqui G., 2000, *Sperimentazione sociale e nuove pratiche di governo nell'area milanese*, paper presentato alla V conferenza nazionale della Società italiana degli urbanisti, Roma 16-17 nov. Pubblicata sito Siu.

- Pasqui G., 2000a, "Politiche urbane, sviluppo locale e produzione di «immagini strategiche» del cambiamento territoriale", *Territorio*, n. 13, pp. 16-25.
- Piano R., 1980, *Antico è bello: il recupero della città*, Laterza, Bari.
- Properzi P., 2000, "Dai frammenti agli assetti", *Urbanistica*, n. 115, pp. 18-20. In particolare il paragrafo: Concertazione-copianificazione.
- Rhodes R.A.W., 1996, "The New Governance: Governing without Government", *Political studies*, vol. 64, pp. 652-667.
- Romano I., 1998, *L'azione partecipata a scala locale tra retorica e sorpresa*, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Daest, Dottorato di ricerca in Pianificazione territoriale e Politiche pubbliche del territorio IX ciclo, dissertazione di dottorato, dattiloscritto.
- Schön D.A., Rein M., 1994, *Frame Reflection. Towards the Resolution of Intractable Policy Controversies*, Basic Book, New York.
- Schön D.A., 1993, *Il professionista riflessivo*, Dedalo, Bari; ed.or. *The Reflexive Practitioner*, Basic Books, New York, 1983.
- Zajczyk F., 2000, *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Angeli, Milano.