

Arbeitsgespräch Jugendverkehrsschule Moabit am 16. Dez. 2014:

Bezirksschulstadträtin Smentek – AG Beteiligung-JVS der Stadtteilvertretung Turmstraße (STV) und eingeladene Fachleute/Gäste

Leitung: Mignon Gräsle, STV

Begrüßung und Vorstellung:

Frau Smentek (Bezirksschulstadträtin),

AG Beteiligung JVS: Frau Christensen, Frau Gräsle, Frau Nake-Mann, Frau Pradel, Herr Roussos, Herr Blais

Eingeladene Fachleute: Frau Jung, BUND, AK MEB (Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin), Herr Kesten, ADFC Berlin, Frau Kronberg, Wendepunkt gGmbH (u a Träger JVS Steglitz), Herr Nake, FUSS eV, AK MEB, Frau Rettig, ACE, AK MEB und „Berlin Sicher Mobil“.

Weitere Gäste: Herr Gün, Herr Lühke und Frau Schrader vom Schulausschuss der BVV Mitte.

Klärung: Wo befinden wir uns im Prozess der Erstellung des Mobilitätserziehungskonzepts? Welche Rolle spielt die JVS Moabit dabei?

Frau Smentek stellt klar, dass sie kein „Mobilitätserziehungskonzept“ erarbeitet, sondern ein Konzept für die Infrastruktur für die Mobilitätserziehung. Bei ihrer Zuständigkeit für die Schulen ist sie ja auch nicht für die pädagogischen Inhalte verantwortlich, sondern für Räume und Flächen. Im Unterschied zu Schulen gibt es für Jugendverkehrsschulen keine schulgesetzlichen Ausstattungsregeln. Daher entscheiden die Bezirke nach politischen Zielen und finanziellen Möglichkeiten über das „Ob“, die Zahl und das Wohl und Wehe ihrer JVSn.

Der Bezirk Mitte habe seine drei Jugendverkehrsschulen bisher „vor sich hin dümpeln“ lassen. Die beiden noch nutzbaren habe sie angesehen (die dritte, Berolinastraße, wird zzt. für Schulumbau beansprucht). Die JVS Moabit (Bremer Str.10) habe einen Sanierungsbedarf von etwa Euro 350 000, die JVS Gottschedstraße von etwa Euro 211.000. Es sei zu überlegen: zwingende Maßnahmen evtl. außerhalb der Reihe zu finanzieren

Zur Zeit stellten die JVS-Gelände „Ressourcenverschwendung“ dar, da sie überwiegend nur zu Unterrichtszeiten und fast nur von Schüler_innen genutzt werden. Sie habe die Absicht, für die BürgerInnen ein Angebot mit maximalem Nutzen zu machen. Die JVSn sollten ein gutes Angebot für Schulen vorhalten und darüber hinaus auch für weitere Bevölkerungsgruppen.

Deshalb habe sie auch Kontakt zur Fa. Wendepunkt als möglichen JVS-Betreiber aufgenommen; sie habe das Ziel, dass ab Saisonbeginn (d.h. März 2015) Wendepunkt die Arbeit der JVS Gottschedstraße unterstützt .

Anschließende Fragen/Anregungen aus der AG Beteiligung bzw. von Gästen:

- Welche Erkenntnisse haben Anfragen an die übrigen Bezirke zur JVS-Praxis gebracht?
- Hat Fr. Smentek Gespräche mit Senat bzw. anderen Stadträten u Verkehrserziehern gesucht?
- Konsequenzen aus der Mail der AG Verkehr der STV Turmstraße v. 2.11.14 an Frau Smentek?
- Wie sieht die Trägerlandschaft überhaupt aus?
- Könnte über den Rat der Bürgermeister nicht auf den Senat eingewirkt werden, zwecks Förderung und Qualifizierung der JVS?
- In Moabit gibt es breite Unterstützung für die Erhaltung u Verbesserung der JVS; beispielsweise gerade am Vortag beim QM-Ost „Kiez-Treffen“.
- Preiswerte vordringliche Reparaturen statt maximaler Sanierung!

Dazu Fr Smentek:

- Nur sieben Bezirke haben geantwortet. In einigen bestehe hohes kommunalpolitisches Interesse an Jugendverkehrsschulen (Neukölln, Steglitz-Zehlendorf z.B.) Dort existieren auch

Fördervereine. In anderen Bezirken sei es wie in Mitte Die Zahl der JVSn variiert von 1 bis 4 je Bezirk, überwiegend ist in den Fusionsbezirken die Anzahl der JVSen mit der Zahl der früheren „Alt-Bezirke“ identisch. Betrieb meist mit Personal der Beschäftigtenförderung/Job Center.

- Anfragen im Abgeordnetenhaus zeigen Interesse am Thema Verkehrssicherheit und Jugendverkehrsschulen; es gibt interessante Ideen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Verkehr, z.B. gemeinsame Trägerschaft im Land Berlin, Ertüchtigung durch Pilotvorhaben, die aber noch nicht weiter bearbeitet worden sind und noch nicht in Haushaltsverhandlungen eingebracht wurden.
- Sie habe auch mit der Landesverkehrswacht (Präsident Schmitt und GF Goetze) Gespräche geführt. Diese sähen beim Senat keinen besonderen Auftrieb für JVSn.
- Für die Kosten-Leistungs-Rechnung ist es unerheblich, ob die JVS beim Bürgermeister oder beim Schulamt oder woanders angesiedelt ist. Der Bezirk muss darstellen, was er mit seinem (zugeteilten) Geld macht; Pflichtaufgaben haben Vorrang.

Herr Roussos, Sprecher der STV, stellt noch eine Gewissensfrage: Frau Smentek sei doch für Kinder zuständig. Berlin gibt viel Geld aus für Beton und Großprojekte – wenn also der Bau-Mammon gegen den Schul-Gott streitet: wo stehen Sie? Und welche Unterstützung brauchen Sie?

Frau Smentek, zuständig für die Infrastruktur für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung, antwortet: Sie betrachte zunächst den Bedarf – in Bezug auf 4. Grundschulklassen und weitere Gruppen - und frage dann: was kann ich mir leisten? Ist eine einzige, gut ausgestattete JVS für ganz Mitte besser als zwei weniger gute?

Vorschläge der Gäste

Frau Kronberg, die für die Fa Wendepunkt als Träger der JVS von Steglitz-Zehlendorf, den Betrieb der JVSn koordiniert, berichtet:

In Steglitz-Zehlendorf (S-Z) sind die beiden JVSn beim Bürgermeisteramt angesiedelt, entsprechend dem Stellenwert, den der Bürgermeister der Verkehrserziehung in Jugendverkehrsschulen gibt. Es gibt ein gedrucktes Jahresprogramm der Angebote der beiden JVSn.

Die Projektmitarbeiter kommen vom Job-Center, für März bis November. In der ersten Märzhälfte werden sie von erfahrenen Fachleuten geschult (Hr Lukowiak und NN vom ADFC): Verkehrsregeln, Pädagogik, Erste-Hilfe (durch Rotes Kreuz). In der Einstiegsphase ist die Trägermitarbeiterin 30 Stunden mit vor Ort.

Die JVS ist von Montag bis Samstag von morgens bis abends geöffnet und genutzt: Vom Träger-Büro aus werden Termine für 3. und 4. Grundschulklassen am Vormittag koordiniert (Üben und Prüfung ablegen). KITAs haben Termine in den Ferienzeiten. Frau Kronberg ist auch Ansprechpartnerin für die Verkehrssicherheitsberater der Polizei. Die Polizei ist an einem Nachmittag pro Woche auch vor Ort, um mit Grundschulkindern STVO-gerecht zu üben „Fit für die Straße“. In S-Z ist die Quote erfolgreicher Prüflinge hoch.

An den übrigen Nachmittagen steht das JVS-Gelände auch für Freizeitaktivitäten zur Verfügung (Kettcar fahren, freies Fahren mit Rad, Kindergeburtstage), mit Anleitung durch Projektmitarbeiter. Durch Frühlings- und Sommerfest werden weitere Kiez-Akteure eingebunden und Sponsoren aktiviert. Beispielsweise engagiert sich die Berliner Volksbank. Und ein Förderverein. Elternwünsche werden (z.B. nach Veranstaltungen) aufgegriffen, oft: Rad-Üben bitte schon für Drei- und Vierjährige anbieten.

Die JVS Zehlendorf wurde 2014 saniert (modernste in Berlin, gemäß neuer STVO). JVS Steglitz: Sanierung erfolgt voraussichtlich 2016 (Fahrbahnen und Gebäude).

Die Arbeit der JVSn Steglitz-Zehlendorf dient den Bürgern, dient dem Bezirk.

Dazu kamen von STV und Gästen Nachfragen bzw. Hinweise:

- Wie sind Frau Kronbergs Vorstellungen für die JVS Gottschedstraße?
- Hat sie sich für Gottsched beworben, wer war initiativ?
- Können alle Kinder Radfahren?
- Wieviele Leute (Mitarbeiter) sind vor Ort?
- Wenn Kinder verkehrssicher und rücksichtsvoll radfahren sollen, reichen wenige Unterrichtsstunden nicht aus: Üben am Nachmittag ist wichtig, deshalb sind wohnnahe JVS wichtig. Hat Frau Smentek bei ihren Bedarfsüberlegungen dies und auch die sozialräumliche Dimension der JVS berücksichtigt?
- Erfahrungsbericht einer Steglitzer Lehrerin wird zitiert: wohnortnahe JVS ermöglicht Üben, ermöglicht die erfolgreiche Nachprüfung, wenn's im ersten Anlauf nicht geschafft wurde.

Frau Kronberg zu den Fragen:

- Gottschedstraße soll entsprechend Steglitzer JVS organisiert werden.
- Sie hat sich beim BA Mitte (Schulamt) für die Gottschedstr. beworben. Sie hat Erfahrung mit JVSn in Spandau, Neukölln und Steglitz-Zehlendorf
- Nicht alle Kinder können in der 4. Klasse (sicher) radfahren. Radbörsen, die sie organisiert, verhelfen ärmeren Kindern zu (geschenkten) Rädern.
- Fürs Lernen der Verkehrsregeln und fürs verkehrssichere Verhalten sind JVSn unabdingbar in einer Großstadt. Das hat sich während der zeitweiligen sanierungsbedingten Schließung der JVS Zehlendorf auch deutlich gezeigt: Eltern sind nicht einverstanden mit Üben auf der Straße, weil es zu gefährlich ist.
- 3 – 4 MitarbeiterInnen sind auf dem Platz, jeweils für 6 Stunden (Vor- und Nachmittags-Schicht). Sie arbeiten draußen. Im Schulungsraum sind kurzzeitig die LehrerInnen mit den Klassen oder auch die Polizisten. Das sog. Büro wird allenfalls kurzzeitig von der Polizei und vom JVS-Träger genutzt.

Frau Kronberg bedauert, wegen eines anderen Termins das Gespräch vorzeitig verlassen zu müssen.

Herr Kesten vom ADFC betont:

Für Mitte sind zwei JVSn zu wenig, drei Standorte sind nötig.

Da für 2015 Anträge beim Job-Center nicht mehr möglich sind, muss im Jahr 2015 die notwendige Sanierung der JVS Moabit in Angriff genommen werden.

Er berichtet, dass der ADFC Berlin spezielle Radtouren für Kinder und Familien anbietet, um auch die Eltern in die Verkehrssicherheitserziehung einzubinden. Auch die LehrerInnen müssen für ihre Aufgabe geschult werden.

Zur Frage des Bedarfs wird gesagt:

Ein gutes Angebot wird auch genutzt (Öffnungszeiten, geschultes Personal, sichere Räder, besondere Veranstaltungen usw). Ein wenig attraktives Angebot (jetzt in JVSn Mitte) kann kein Maßstab für Bedarf sein.

Zum Sanierungsbedarf der JVS Moabit wird von einigen Anwesenden ausgeführt:

Wenn Geld für Sanierung ausgegeben werden soll, dann vordringlich für die Fahrbahnen, die z.T. wellig sind. Die Fahrbahnen sind fürs Üben wichtig. Sie sind aber im Ansatz des Schulamtes gar nicht berücksichtigt worden.

Was bedeutet das? Von den geschätzten Euro 337. 000 allein für das Häuschen sind auch Posten unrichtig berechnet, einige überhöht, andere unnötig. Bisher fehlt die Berücksichtigung von Einsparpotential bei Betriebskosten durch Einmalinvestition. Z.B. Versickerung von Niederschlägen statt Einleitung in Kanalisation spart ca 5.000 Euro/pro Jahr (fast 50% der Betriebskosten).

(Dazu erhielt Frau Smentek im Voraus ein Papier „Sanierungsbedarf, (hier: Anlage 1).

Frau Smentek verweist hierzu auf das in Arbeit befindliche Infrastrukturkonzept, in dem auch Aussagen zum Sanierungsbedarf dargelegt werden.

Frau Jung (BUND und AK MEB)

gibt zur Bedarfsberechnung zu bedenken:

In Mitte gibt es ca 100 Grundschulklassen im 4. Jahrgang. Diese brauchen mindestens fünf Übungstermine. Wichtig ist die gute Erreichbarkeit. Schulhöfe sind wegen der mangelnden Ausstattung ungeeignet. Lehrkräfte brauchen das funktionierende Angebot einer guten JVS. Sie können/sollen sich nicht um die Funktionsfähigkeit von Fahrrädern usw kümmern müssen.

Wie wichtig für Lehrkräfte eine JVS ist, zeigt sich auch daran, dass die JVS Moabit von Schulklassen gut besucht wird, obwohl kein Projektpersonal hilft und die Schlüsselorganisation umständlich ist.

Eine schul- und wohnnahe Erreichbarkeit der Jugendverkehrsschule ist wichtig, damit das freie Üben am Nachmittag gut möglich wird.

Sie appelliert: die Bremer Straße als Jugendverkehrsschule erhalten!

Sie weist auf die Unfallproblematik bei Kindern ab 11 Jahren hin. Eine bessere Ausbildung und Übungspraxis der Kinder bis 10 Jahre ist notwendig. Dazu werden die JVSn gebraucht.

Welche Unterstützung ist nötig? Z.B. im Gespräch mit Stadtrat Spallek (Stadtentwicklung, Verkehr). Wenn Frau Smentek im Bezirksamt argumentative Unterstützung benötigt, ist Frau Jung gern bereit, fachliche Informationen einzubringen.

Frau Rettig (ACE)

wie Frau Jung im Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin engagiert, schließt sich den Ausführungen von Frau Jung an. Sie betont, dass wohnnahe JVSn unverzichtbar sind.

Herr Nake (FUSS eV)

vertritt Herrn Ludewig (AK MEB) und regt an, zu recherchieren und zu lernen, wie der ehrenamtlich aktive Polizist in Neukölln es schafft, die dortige JVS zu managen. Frau Smentek möge auch Informationen einholen, wie die Stadtstaaten Hamburg und Bremen ihre Jugendverkehrsschulen organisieren (reiches Hamburg, armes Bremen), weil sie gute JVS-Angebote machen.

Der Bezirk Mitte solle sich auf das Verkehrssicherheitsprogramm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr von 2014 berufen und Unterstützung und Fördermittel für seine Jugendverkehrsschulen einfordern.

Für 2015 sollte sich der Bezirk vornehmen: zwei gute, nicht teure Jugendverkehrsschulen in Mitte vorzuhalten und zu betreiben (Gottschedstr. und Bremer Str.) Für die JVS Moabit in der Bremer Str. sollten AZ-Mittel für 2015 ff zur sparsamen Sanierung eingesetzt werden. Die JVS Moabit liegt an der Grenze des AZ- und Sanierungsgebiets Turmstraße im engeren Verflechtungsbereich, und Kinder und Adressaten der JVS wohnen im AZ-Gebiet.

Er hat „Nutzungsvorschläge“ für die JVS Moabit bereits an Frau Smentek geschickt (hier: Anlage 2). Zum großen Bedarf verweist er auf die JVS Loschmidtstraße in Charlottenburg, die mit einem Träger betrieben und **ganzjährig ganztags** genutzt wird. Ihr Zustand ist ähnlich wie in Moabit.

Gesteigerte Nutzerzahlen verbessern das Kosten-Leistungsverhältnis im Bezirkshaushalt.

Vorschläge der Stadtteilvertretung Turmstraße (AG Beteiligung-JVS)

werden von **Fr Pradel** vorgetragen (aus Zeitgründen nur eine Auswahl aus dem STV-Papier). Die Vorschläge unterstreichen die Bedeutung der JVS Moabit für die Verkehrssicherheitserziehung der Moabiter Schulen, für das Verkehrssicherheitstraining weiterer Altersgruppen und für die Integration und den Zusammenhalt im Kiez. Die Wohnortnähe ist für eine häufige und

kontinuierliche Nutzung Voraussetzung. Das Potential des vorhandenen Geländes muss erkannt und weiterentwickelt werden! Die benachbarten QM-Gebiete Moabit-West und Moabit-Ost weisen auf den Bedarf an pädagogisch betreuten Lernorten hin. Aktuell wird der Bedarf durch Flüchtlinge gesteigert, die in fußläufiger Entfernung des JVS-Geländes Unterkunft gefunden haben.

Sie übergibt das Papier der Stadtteilvertretung Turmstraße, AG Beteiligung-JVS, die Kernpunkte und Vorschläge in knapper Form auflistet, an Frau Smentek (hier: Anlage 3).

Bezirksschulstadträtin Frau Smentek zu den Vorschlägen

Frau Smentek äußert sich dankbar und aufgeschlossen, angesichts der Breite des Problemfeldes, das aufgezeigt wurde. Es sei nun Aufgabe der Verwaltung, die Verfügbarkeit von Finanzmitteln zu klären, eine geeignete Finanzierung zu suchen und zu organisieren.

Im Ziel sei man sich einig.

Sie frage sich jetzt, ob es noch vertretbar sei, die Möglichkeiten der Bremer Straße aufzugeben?

Zur Frage der Anzahl der Standorte :

Es sei Aufgabe der politischen Diskussion im Bezirksamt und in der BVV, dies zu klären.

Ob die gewünschte und grundsätzlich geplante öffentliche Veranstaltung zur Jugendverkehrsschule Moabit zusammen mit Baustadtrat Spallek oder nur mit ihr, der Schulstadträtin, durchgeführt werde, sei noch offen.

Als Ort wird ihr die Aula der Kurt-Tucholsky-Grundschule vorgeschlagen (barrierefrei!).

Weiteres Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, das Angebot der Jugendverkehrsschule Moabit in der kommenden Saison dadurch zu verbessern, dass man sie zu Teilen von der neu organisierten Gottsched Straße aus tageweise nachmittags mit betreuen lässt, um Kindern das wichtige Üben zu ermöglichen. Diese „Konstruktion“ muss mit Frau Kronberg überlegt werden. (Sie war hier nicht mehr anwesend).

Je mehr Kiez-Akteure von der drohenden Schließung der JVS-Moabit erfahren, umso kreativer werden Ideen, zu ihrem Erhalt beizutragen. Ein Beispiel war beim gestrigen QM-Ost Kiez-Treffen (15.12.14) der Leiter des Hauses der Weisheit, der handwerkliche und weitere Unterstützung anbot. Auch daraus resultiert die Frage: wird die Schulstadträtin zu einem weiteren Gespräch über die JVS Moabit einladen, beispielsweise auch mit Eltern- und Schulvertretern? Darauf antwortet Frau Smentek: Nein. Die nächste Veranstaltung sei als öffentliche Veranstaltung für alle Interessierte geplant.

Zum Schluss gibt Herr Roussos zu bedenken:

Seit der Gründung der JVS Moabit Ende der 1960er Jahre ist doch der Bedarf an Verkehrssicherheitserziehung nicht geringer geworden.....

Die Schulstadträtin widerspricht nicht.

Zur Wegekostenentlastung (Bezirkshaushalt) fragt er: Ist es nicht billiger, Kinder schulnah und wohnungsnah auszubilden und üben zu lassen als sie mit Transportkosten – und schulischem Zeitaufwand – zu einer entfernten JVS zu transportieren?

Diese Kosten sprach Frau Smentek bisher nicht an.

Auf die Frage: Was wird ab Januar 2015 mit der JVS Moabit? sagt sie: „Die bleibt turnusmäßig bis März geschlossen“.

(Und kann dann wieder turnusmäßig öffnen! Anm. d Protokollantin)