

Anmerkungen der Arbeitsgruppe Jugendverkehrsschule der StV Turmstraße zum Entwurf des Infrastrukturkonzepts für die Mobilitätserziehung in Berlin Mitte

Vorweg bemerkt

Im Vorfeld bzw. zu Beginn der Erstellung des Infrastrukturkonzepts für die Mobilitätserziehung in Berlin Mitte, dessen Entwurf hier vorliegt, bot Frau Bezirksstadträtin Smentek im Dezember 2014 zwei Termine für interessierte BürgerInnen und Fachleute an: Am 9.12.14 fand eine gemeinsame Begehung des Geländes der JVS Moabit incl. des Gebäudes statt, und am 16.12.14 folgte ein Arbeitsgespräch mit BürgerInnen (v.a. Mitgliedern der Arbeitsgruppe Jugendverkehrsschule der Stadtteilvertretung Turmstraße) sowie eingeladenen Fachleuten wie z.B. VertreterInnen des BUND, ACE und Fuß e.V. (gleichzeitig VertreterInnen des Arbeitskreises Mobilitätserziehung Berlin), des ADFC sowie von Wendepunkt e.V., dem Träger der JVS Steglitz-Zehlendorf. Einige BVV-Abgeordnete nahmen ebenfalls teil.

In diesem Gespräch positionierten sich alle geladenen Fachleute eindeutig für den Erhalt der JVS Moabit als wohnort- und schulnahen Standort, begründeten die Notwendigkeit **wohnnaher** Übungsmöglichkeiten in einem geschützten Raum und erläuterten die Relevanz eines gewarteten Fuhrparks (in einem Bezirk, in dem bei weitem nicht alle Kinder ein Fahrrad besitzen). Sie machten konkrete Vorschläge für die Verbesserung des Angebots der JVS Moabit, kritisierten detailliert die zu diesem Zeitpunkt bereits vorliegende Aufstellung der Kosten ihrer Sanierung, zeigten zum wiederholten Male Finanzierungsmöglichkeiten der Sanierung der JVS Moabit aus Fördermitteln auf sowie Möglichkeiten der Reduzierung der Betriebskosten u.v.m.

Der vorliegende Konzeptentwurf enthält davon praktisch ... **nichts!**

Daher möchte die Arbeitsgruppe Jugendverkehrsschule der Stadtteilvertretung Turmstraße mit diesem Schreiben allen BVV-Abgeordneten die Möglichkeit geben, sich über die Kritik am vorliegenden Konzeptentwurf und über die Vorschläge der BürgerInnen und Fachleute kurz und gezielt zu informieren.

Auf den folgenden Seiten sind jeweils links der Text des Infrastrukturkonzeptentwurfs aufgeführt und rechts dazu die Anmerkungen der Arbeitsgruppe Jugendverkehrsschule der StV Turmstraße (im Folgenden **AG JVS** genannt).

Wir hoffen, damit weitere BefürworterInnen der JVS Moabit zu gewinnen und bei unseren VolksvertreterInnen wachsendes Engagement für das Thema Mobilitätserziehung incl. der dafür benötigten guten Infrastruktur zu erwecken. Ebenso möchten wir Ihren politischen Willen stärken, durch eine Ausgestaltung des Angebots dieser wertvollen Bildungsressource in unserem dicht bewohnten Kiez mit einem hohen Anteil an sozial benachteiligten Familien eine Steigerung ihres Nutzens in Quantität und Qualität zu erreichen.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit und viel Spaß beim Lesen!

AG JVS

1. Ein Blick zurück

„Als größtes Problem der Jugendverkehrsschulen stellt sich die unsichere Situation im Hinblick auf einerseits die konzeptionelle und finanzielle, andererseits die Sicherstellung einer qualifizierten fachlichen Betreuung der (verkehrs-)pädagogischen Arbeit vor Ort dar.“ (aus „Leitfaden Jugendverkehrsschulen in Berlin“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aus 2/2010; S. 4)

Das Zitat allein belegt eindrücklich, dass die Debatte über die Mobilitätserziehung im Allgemeinen und die Situation der Jugendverkehrsschulen (im Folgenden: JVS) kein „mitte-spezifisches“ und vor allem kein neues Thema darstellt. Allerdings fehlte in den letzten Jahren offensichtlich sowohl auf der Landes- wie auch Bezirksebene die politische Priorität für das Thema Verkehrserziehung. Das war einmal anders.

In allen ehemaligen Bezirken West-Berlins wurde spätestens in den 60er-Jahren des letzten Jahrtausends jeweils eine Jugendverkehrsschule (früher „Schulverkehrsgärten“) für den praktischen Radfahrunterricht an den Berliner Grundschulen eröffnet. Viele Jahre erfolgten Organisation und Betrieb dieser Jugendverkehrsschulen durch die damaligen bezirklichen Ämter für Wirtschaft und Verkehr. Personell wurden die Einrichtungen zum großen Teil von Dienstkräften der Polizei getragen, die sowohl die praktische Übung und den theoretischen Unterricht durchführten als auch die Radfahrprüfung abnahmen. Dies galt auch für die West-Berliner Altbezirke Wedding (JVS Gottschedstraße) und Tiergarten (JVS Bremer Straße) des heutigen Bezirks Mitte. 1994 wurde im Alt-Bezirk Mitte ebenfalls ein Standort der Jugendverkehrsschule (Berolinastraße) eröffnet.

Alle drei Standorte wurden nach der Bezirksfusion weiter in der beschriebenen Form betrieben.

Zu Beginn des Jahres 2011 wechselte die Zuständigkeit für die Organisation und den Betrieb der Jugendverkehrsschulen im Bezirk Mitte in das Schulamt. Der Steuerungsdienst stellte nach Prüfung fest, dass „es sich bei den Jugendverkehrsschulen um „schulnahe Einrichtungen“ mit der Bildungs- und Erziehungsaufgabe „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ handelt, ... die ... vordergründig dem Schulamt ... obliegt“ (Schreiben des Steuerungsdienstes vom 2.6.2010).

Zwei Monate nach Übernahme der Zuständigkeit durch das Schulamt teilte der Leiter der Direktion 3 der Berliner Polizei der „regionalen Schulaufsicht im Bezirksamt Mitte von Berlin“ (sic!) mit, „... dass meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht mehr der Ausbildung und den Übungen, z.B. in der JVS beiwohnen werden.“ (Schreiben vom 10.2.2011). Im Schreiben wird weiter auf die Verantwortung der Schulen für die Radfahrausbildung und -Prüfung und die originäre Zuständigkeit des Bezirkes Mitte für die Verwaltung und Organisation der Einrichtungen (JVS) verwiesen („Ich habe deshalb veranlasst, die meinen Verkehrssicherheitsberater/innen überlassenen Schlüssel für die Jugendverkehrsschulen an den Bezirk zurückzugeben.“). Lediglich die Unterstützung der Schulen bei der Radfahrprüfung wurde weiterhin zugesichert.

Dem Schulamt wurden damit zu Beginn des Jahres 2011 sowohl drei neue Einrichtungen zur Bewirtschaftung als auch die Verantwortung für die Sicherung des Betriebes ohne zusätzliches Personal übertragen.

Anmerkungen der AG JVS

1 Die Situation der Jugendverkehrsschulen ist sicherlich kein „mitte-spezifisches“ Thema, dennoch muss leider festgestellt werden, dass andere Bezirke wie z.B. Charlottenburg-Wilmersdorf, Neukölln, Marzahn und Steglitz-Zehlendorf die Chancen ihrer JVS in den letzten Jahren besser erkannt und stärker genutzt haben als der Bezirk Mitte, der nun zwei von drei JVS evtl. endgültig aufgeben will.

Dabei wäre gerade das zentral gelegene Gelände im dicht bebauten Wohnumfeld in Moabit ein hervorragend geeigneter Standort für eine vielseitig nutzbare JVS für verschiedene Zielgruppen:

- KiTa- und Schulkinder
- Heranwachsende und (junge) Erwachsene (unsichere RadlerInnen)
- Familien
- Menschen mit Migrationshintergrund
- SeniorInnen
- Mobilitätseingeschränkte.

Die Potentiale einer gut geführten JVS liegen - neben der schulischen und wohnortnahen außerschulischen Verkehrserziehung und dem Verkehrssicherheitstraining im geschützten Raum - in

- der wohnortnahen Förderung von Wahrnehmung, Bewegung, Koordination und Motorik im geschützten Raum sowie der Förderung von selbständiger Mobilität
- der Förderung sozialer Netzwerke und Begegnungen im Stadtteil im Kontext Verkehrssicherheit
- der sozialen Integration von Menschen mit Migrationshintergrund und von Mobilitätseingeschränkten im Stadtteil und - last not least -
- der Förderung einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl.

Nur wer sich auf dem Rad sicher fühlt, wird damit die täglichen Wege durch die Stadt zurücklegen. Und Eltern werden ihren Kindern das Radeln im Verkehr dann erlauben, wenn sie sehen, dass ihre Sprösslinge sich auf dem Rad korrekt und sicher bewegen können.

Vor diesem Hintergrund verfolgte das Schulamt zunächst die Priorität, die Einrichtungen - ohne jegliche eigene Personalausstattung - für den Schulunterricht der Grundschulen weiterhin nutzbar zu erhalten. Weitere konzeptionelle Überlegungen, z.B. eines erweiterten Angebotes auch für andere Zielgruppen, wurden aus verständlichen Gründen damals nicht angestellt. Es wurde ein Online-Kalender für die Reservierung von Zeiten an den Standorten ins Internet gestellt; die Schulen tragen dort ihre beabsichtigten Nutzungszeiten ein. Eine Überprüfung der Inanspruchnahme und der Teilnehmer_innen erfolgt mangels Personal in den Standorten der JVS nicht. Die Nutzer holen die Schlüssel der JVS an einer benachbarten Schule ab, nutzen die JVS eigenständig und bringen den Schlüssel wieder zurück. Das Schulamt bewirtschaftet die Standorte und ersetzt die Ausrüstung nach Mängelmeldung durch die Nutzer_innen oder die die Radfahrprüfung durchführenden Beschäftigten der Polizei.

Traditionell nutzen nicht alle Grundschulen die JVS für die Radfahrausbildung sondern führen diese entweder auf dem Schulhof oder in den der Schule benachbarten Straßen durch. So wurde aufgrund bauvorbereitender Maßnahmen (Wegfall des für die JVS reservierten Funktionsraums) für den Umbau und Neubau des Schulstandortes Berolinastraße der Betrieb des Standortes der JVS zum November 2012 eingestellt, ohne dass in der Folge von den Grundschulen Engpässe bei der Verkehrserziehung gemeldet wurden. Eine aus heutiger Sicht gesetzlich vorgeschriebene Beschlussfassung der Bezirksverordnetenversammlung § 12 Abs. 2 Nr. 10 Bezirksverwaltungsgesetz wurde zum damaligen Zeitpunkt als nicht erforderlich angesehen. Die bisherige Bauplanung für die Berolinastraße ließe eine spätere Reaktivierung der JVS an diesem Standort aus räumlicher Sicht möglicherweise zu, ist aber in der Finanzierung der Baumaßnahme bisher nicht vorgesehen.

Vor dem Hintergrund, dass der Bezirk Mitte seit Jahren unter dem Druck steht, einschneidende Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung zu ergreifen, wurden gerade im defizitären Schulbereich laufend Möglichkeiten zur Kostensenkung geprüft. In diesem Zusammenhang erfolgte im Laufe des 2. Halbjahres 2013 erstmals die Prüfung der Aufgabe des Standortes der JVS Bremerstraße 10. Aus der Gesamtbetrachtung der Kriterien Nutzung, baulicher Zustand und Sanierungsbedarf des Funktionsgebäudes erfolgte die Entscheidung zur Abgabe der Liegenschaft Bremer Straße 10 in die Fortschreibung des bezirklichen Konsolidierungskonzeptes im 2. Halbjahr 2013. Eine Beschlussfassung der Bezirksverordnetenversammlung zur Aufgabe des Standortes wurde damals von der Bezirksverwaltung als nicht erforderlich angesehen. Nach einer in der Jahresmitte 2014 erfolgten juristischen Prüfung wurde die bisherige Rechtsauffassung der Bezirksverwaltung korrigiert und nunmehr die Beschlussfassung der Bezirksverordnetenversammlung zur Aufgabe auch von Einzelstandorten der JVS nach § 12 Abs. 2 Nr. 10 Bezirksverwaltungsgesetz als zwingend angesehen.

Die örtliche Lage des Geländes Bremer Straße 10 eröffnete darüber hinaus eine Nachnutzung der Liegenschaft als Wohnstandort, woraus erste konzeptionelle Überlegungen der zuständigen Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Ordnung entwickelt wurden (vgl. BA-Beschluss 852 „konzeptionelle Überlegungen für eine sozialorientierte, ökologische und wohnungspolitische Entwicklung zur Nachnutzung des Schulverkehrsgartens an der Bremer Straße/Bughagenerstraße“ vom 1.7.2014). Diese befinden sich seitdem in der politischen und öffentlichen Diskussion.

Anmerkungen der AG JVS

2 In dieser Zeit wurde die JVS Moabit ebenso vernachlässigt wie viele Schultoiletten. Warum im Gegensatz zu anderen Bezirken keine Überlegungen hinsichtlich einer Nutzung für weitere Zielgruppen erfolgte, erscheint uns – anders als im Konzeptentwurf dargestellt – überhaupt nicht verständlich. Nicht hinnehmbar ist es, wenn auch jetzt die Anregungen von BürgerInnen und Fachleuten für attraktive Angebote in der JVS Moabit einfach unter den Tisch fallen.

Durch fehlendes Personal vor Ort entstand durch das Holen und Zurückbringen der Schlüssel zusätzlicher Zeitaufwand für die LehrerInnen. **Trotzdem** wurde die JVS - mangels Konzeption des Schulamtes und Personal leider fast nur - durch die Schulen weiter gut genutzt. (Laut Online-Kalender haben im 1. Halbjahr 2014 15 Grundschulen die JVS Moabit genutzt. Im Durchschnitt waren sie 3,2 Mal dort.)

3 Das Üben auf dem Schulhof führt mangels Fuhrpark zum Ausschluss von Kindern: Viele haben kein eigenes Fahrrad! Und nicht alle Kinder wollen oder dürfen ihr Rad an andere ausleihen.

4 Selbstverständlich müssen auch im Bildungsbereich alle Kosten auf Notwendigkeit überprüft werden. Die Betonung des „defizitären Schulbereichs“ mit ausschließlicher Betrachtung des ökonomischen Aspekts fällt hier allerdings auf und ist entlarvend für den ganzen Konzeptentwurf. Der Wert des Outputs von Bildung wird vernachlässigt.

Staatliche Bildung und Erziehung sowie die dafür notwendige Infrastruktur verursachen **selbstverständlich** Kosten! Sie sichern aber die Zukunft der Gesellschaft. Notwendige Bildungs-Infrastruktur kann man folglich nicht abwickeln oder wegrationalisieren wie einen verlustbringenden Unternehmensteil.

5 Die Außenanlagen (v.a. Fahrbahnen), der Kern jeder JVS, sind ebenfalls sanierungsbedürftig und werden hier zu Unrecht nicht berücksichtigt.

2. Gesetzlicher Auftrag des Bezirkes im Rahmen der „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“⁶

Ein gesetzlicher Auftrag zur Bereitstellung von Jugendverkehrsschulen als Infrastruktureinrichtungen im Bezirk besteht nicht.

Aus § 109 Schulgesetz ergibt sich zwar der Auftrag des Bezirkes als Schulträger zur „Verwaltung und Unterhaltung der äußeren Angelegenheiten der allgemein bildenden Schulen“. Hierzu zählen „die Maßnahmen zur Schaffung der äußeren Voraussetzungen für das Lehren und Lernen in der Schule, insbesondere der Bau, die Ausstattung und die Unterhaltung der Schulen“.

In der Grundschulverordnung wird als schulisches Unterrichtsziel die schulische „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ definiert. Dort heißt es in § 13:

- (1) Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrages. Sie leistet einen Beitrag zur Sicherheit von Schülerinnen und Schülern im Straßenverkehr und umfasst ebenso Aspekte der Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung.
- (2) In Jahrgangsstufe 4 wird in Zusammenarbeit mit der Polizei die Radfahrprüfung durchgeführt, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil besteht. Beide Teile sind schulische Veranstaltungen und unterliegen der Aufsicht der Schule. ...

Die örtliche Durchführung des Unterrichts in einer JVS ist in der Grundschulverordnung nicht genannt. Auch eine Beschreibung der näheren Umstände (z.B. Stundenzahl für den praktischen Übungsunterricht o.ä.) liegt nicht vor. Lediglich im Rahmenplan ist als Anregung die Durchführung des praktischen Unterrichtes in einer Jugendverkehrsschule aufgeführt.

Auf Nachfrage der zuständigen Stadträtin anlässlich einer Diskussion über den Entwurf der Neufassung der Grundschulverordnung erklärte die zuständige Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft zuletzt im November 2014, dass die Infrastruktur für die Unterrichtsinhalte gemäß Rahmenlehrplan durch die bezirklichen Schulträger wie für alle anderen Lehrinhalte bereitzustellen ist. Eine Richtlinie für die Anzahl und Größe von Jugendverkehrsschulen (z.B. pro Schüler bzw. Anzahl Klassen) gäbe es jedoch nicht.

Einen gesetzlichen Auftrag zur Bereitstellung von Angeboten für andere Nutzergruppen (Kitas, Senioren) oder auch „freies Üben“ ist ebenfalls nicht vorhanden. Vielmehr stellt auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in ihrem „Verkehrssicherheitsprogramm 2020 Berlin Sicher Mobil“ (online abrufbar unter www.berlin.de) fest, „die formale Zuständigkeit (...) für die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms und Bündelung knapper Ressourcen ist innerhalb der Hauptverwaltung Aufgabe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Hier liegt die Hauptverantwortlichkeit für die Umsetzung der Maßnahmen in den Handlungsfeldern Verkehrsinfrastruktur, Monitoring und Evaluation sowie Vernetzung ...“ (Verkehrssicherheitskonzept, S. 9). Die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Bildung wird für die Umsetzung der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung gesehen. Den Bezirken wird fälschlicherweise die Zuständigkeit für die regionale Schulaufsicht zugewiesen, aber richtigerweise für den Betrieb von JVS. Im Verkehrssicherheitsprogramm wird jedoch keine Aussage zu einer gesetzlichen Verpflichtung zum Betrieb von JVS aufgeführt. Vielmehr wird folgendes politische Ziel formuliert „...die langfristige Sicherung der Standorte (der JVS)...“ Eine gesetzliche Grundlage oder gar Finanzierungsaussage ist jedoch nicht zu finden.

Anmerkungen der AG JVS

⁶ In Kapitel 2 des Konzeptentwurfs legt das Schulamt dar, dass es keine gesetzliche Verpflichtung zum Vorhalten von JVS gibt. Daher – diese Konsequenz des Schulamts folgt später im Text – kann man die JVS Moabit auch ohne weiteres abschaffen.

Die Tätigkeit des Schulamts beschränkt sich hier leider darauf, das Mindestmaß erforderlicher Einrichtungen herauszuarbeiten. Was nicht Pflicht ist, muss nicht vorgehalten werden. Das Offenhalten einer einzigen JVS für ganz Mitte-Tiergarten-Wedding soll lt. Schulamt genügen und ist für den Bürger freiwillige Kür genug!

Überlegungen, die einen politischen Gestaltungswillen erkennen lassen und den bildungs-, gesundheits-, sozial- und umweltpolitischen Nutzen von Jugendverkehrsschulen zu Gunsten der Stadtgesellschaft würdigen, fehlen hier leider völlig.

Es wird auf eine mögliche Anschubfinanzierung von Pilotprojekten verwiesen, die jedoch bisher nach Auskunft der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht realisiert wurden. Nach telefonischer Auskunft vom Januar 2015 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung diese Finanzierung als konzeptionelle Unterstützungsleistung für die JVS vorgesehen, die ihr Angebot in Richtung einer Verkehrsschule im Sinne des Eingangs zitierten Leitfadens weiterentwickeln wollen. Zur Finanzierungshöhe wurden keine Angaben gemacht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus den geltenden rechtlichen Grundlagen nicht einmal die gesetzliche Verpflichtung besteht, überhaupt eine JVS für den schulischen Unterricht im Bezirk zur Verfügung zu stellen. Alle darüber hinausgehenden Angebote sind, obgleich unbestritten sinnvoll, als freiwillige Leistungen des Bezirks anzusehen.

3. Bisherige Nutzung

Die JVS des Bezirks werden derzeit überwiegend von Schüler_innen der Grundschulen gemäß Rahmenplan genutzt. Darüber hinaus nutzen einige Kitas die JVS.

Ausweislich der Kosten- und Leistungsrechnung nutzten in den Jahren 2009 -2014 folgende Teilnehmer_innen die Angebote aller JVS:

Jahr	Anzahl Teilnehmer_innen nach KLR	Anzahl Standorte JVS
2011	13.189	3
2012	19.861	3
2013	7.505	2
2014	5.507	2

Damit hat sich die Zahl innerhalb von 4 Jahren uneinheitlich, allerdings tendenziell abnehmend entwickelt.

Standort- und schulbezogene Auswertungen (bzw. ergänzend andere Einrichtungen z.B. Kitas) der bisherigen Nutzungsintensität sind mangels validem Datenmaterial nur eingeschränkt möglich. Dies wurde dem Schulausschuss bereits zum Jahresende 2014 mitgeteilt. Als Datenquelle stünden theoretisch folgende drei Quellen zur Verfügung:

1. Anzahl der von der Polizei gemeldeten durchgeführten Radfahrprüfungen
2. Anzahl der im online-Kalender aufgeführten Unterrichtseinheiten (ergänzt um Buchung des Platzes durch andere Einrichtungen, z.B. Kitas)
3. Ergebnis der jährlich durchgeführten Abfrage des Schulamtes zur Nutzung der JVS an allen Schulen des Bezirks.

Die Anzahl der gemeldeten Radfahrprüfungen (1) gibt nur einen Teil der Nutzungen der JVS wieder. So werden hier die zu reinen Übungszwecken durchgeführten Besuche nicht gezählt.

Der Online-Kalender (2) wird über ein opendata-Dokument im Internet geführt und ist von jedem/jeder Nutzer_in zu jedem Zeitpunkt veränderbar (auch nachträglich). Die Anzahl der Teilnehmenden ist eine Schätzung der eintragenden Nutzer_innen.

Anmerkungen der AG JVS

7 Angesichts der breit geschilderten Probleme, valide Nutzerzahlen zu eruieren, verwundern diese genau bezifferten Teilnehmerzahlen. Wie wurden sie für die KLR ermittelt?

Wünschenswert wäre zumindest für die Jahre 2013 und 2014 eine nach Standort aufgeschlüsselte Zahl der NutzerInnen.

Sollten die scheinbar sinkenden Nutzerzahlen für 2013/2014 stimmen (was bezweifelt werden darf, da valide Zahlen fehlen), so spiegeln sie das fehlende Management in den JVS wider. Nutzerzahlen ließen sich durch ein zeitlich und inhaltlich ausgeweitetes Angebot erhöhen, was wiederum einen positiven Effekt auf die Globalsumme hätte (siehe Konzeptentwurf Seite 6). Eine umfassende Liste sinnvoller Angebote für verschiedene Zielgruppen finden Sie in den Anmerkungen der nächsten Seite.

Eine Beschränkung der Nutzer_innen (z.B. Username und Passwort) besteht nicht. Jede_r Nutzer_in, der über den Internatpfad auf die Datei zugreift, kann jede Eintragung hinzufügen, ändern und löschen. Hierzu ist zu bemerken, dass dieser Online-Kalender zu keinem Zeitpunkt für statistische Zwecke gedacht war, sondern als nutzerfreundliche und unbürokratische Möglichkeit der Reservierung von Zeiten an den Standorten der JVS. Es ist darüber hinaus nicht auszuschließen, dass nicht alle Nutzungen im Online-Kalender eingetragen werden (z.B. kurzfristige Reservierungen per Telefon über die Schule, die den Schlüssel verwaltet).

An den bisher einmal jährlich durchgeführten Abfragen aller Schulen (3) zur Inanspruchnahme der JVS beteiligten sich, trotz mehrmaliger Erinnerungen und Mahnungen des Schulamtes, nur rund die Hälfte aller Schulen. Diese Daten erscheinen für eine statistische Auswertung nicht geeignet.

Wenn man diese Einschränkung der statistischen Validität einbezieht, so lassen sich trotzdem einige Aussagen zur Nutzung und Inanspruchnahme der JVS in Mitte treffen:

- Mangels personeller Besetzung der JVS nutzen derzeit überwiegend Schulen die JVS, sowie wenige Kitas; weitere Zielgruppen werden mangels anderer Angebote (z.B. „Freies Fahren“ am Nachmittag oder Kurse für Erwachsene) nicht erreicht. **8**
- Die Standorte werden überwiegend von Grundschulen der Umgebung aber zu Teilen auch aus anderen Ortsteilen genutzt. Eine genauere Auswertung erscheint aus den o.g. Gründen nicht vertretbar.
- Nicht alle Grundschulen nutzen das Angebot der JVS. Eine genauere Auswertung, z.B. welche Schulen das Angebot nicht nutzen, erscheint aus den o.g. Gründen nicht vertretbar.
- Die Nutzung erfolgt in der Zeit von 8.30 – 13.00 Uhr. Damit sind die Standorte der JVS an den Nachmittagen und am Wochenende überwiegend ungenutzt.

4. Politische Zielsetzungen und finanzielle Rahmenbedingungen

Die inhaltliche Gestaltung des schulischen Unterrichts der Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist Aufgabe der Schulen. Sie entscheidet im Rahmen der Festlegungen des Schulgesetzes, der Rahmenlehrpläne und anderer Regelungen der zuständigen Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft über Umfang, Inhalte und Gestaltung des Unterrichtes. Der Bezirk Mitte befürwortet ausdrücklich eine möglichst intensive Mobilitäts- und Verkehrserziehung, sieht jedoch keinerlei bezirkliche Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der geltenden Zuständigkeiten des Landes Berlin. Insbesondere die Eigenverantwortung der Schulen, die der Bezirk ebenfalls ausdrücklich befürwortet, steht einer starren Vorgabe entgegen.

Die Sicherstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung erfolgt im Rahmen der bezirklichen Globalsumme auf der Grundlage des Produktes 79388 – Verkehrserziehung in Jugendverkehrsschulen. Der Leistungsumfang wird ausdrücklich mit der Verwaltung und Bewirtschaftung der JVS definiert. Eine inhaltliche Angebotsgestaltung wird explizit nicht aufgeführt. Als Bezugsgröße zur Mengenermittlung werden „Teilnehmer“ definiert, die nicht auf Schülerinnen und Schüler eingegrenzt sind und damit auch die Mengenzählung von anderen Zielgruppen zulassen.

Anmerkungen der AG JVS

8 Umfassende Liste der Angebote einer JVS:

- Bereitstellung, Kontrolle und Wartung von Rädern, Kettcars u.Ä. (incl. Helme)
- Organisation und Begleitung der praktischen Radfahrausbildung der Grundschulklassen
- Durchführung der Radfahrprüfung mit Verkehrspolizisten
- Möglichkeiten zum „freien Fahren“ zur/zum
 - Vorbereitung auf die erste (oder die zu wiederholende) praktische Radfahrprüfung in Klasse 4 teilweise unter polizeilicher Anleitung
 - Training koordinatorischer und motorischer Fähigkeiten
 - Training regelgerechten und rücksichtsvollen Verhaltens
 - wohnortnahen Bewegung, Spiel und Spaß unter pädagogischer Anleitung für (fast) alle Altersstufen je nach Möglichkeit mit Rad, Kettcar, Skateboard, Inline-Skatern (?), zu Fuß, ...
- Kurse und Einzeltermine (nur Beispiele, z.T. auch in Kooperation mit professionellen Anbietern)
 - Radfahren für Erwachsene
 - Radfahren für Mädchen und Frauen mit Migrationshintergrund
 - Dreiradfahren für Mobilitätseingeschränkte, für Senioren
 - Pedelec-Praxis für Senioren
 - Rad-Sicherheitstraining
 - Erste-Hilfe-Kurse für Kinder und weitere Nutzer der Verkehrsschule
 - Organisation von begleiteten Radtouren für Familien, Nachbarn, ...
- Nutzung des Außen-, evtl. auch Innenraums für verschiedene Eigen- oder Fremdveranstaltungen
 - Kindergeburtstage außergewöhnlich feiern
 - Saisonfeste, Stadtteilstage, Feste für diverse Einrichtungen
 - Second Hand Markt für Fahrräder und Radzubehör
 - Geschicklichkeitsturnier
- Weiteres
 - wohnortnahe Selbsthilfe-Radwerkstatt, Pannenhilfe
 - Durchführung von Radcodierungen durch die Polizei oder den ADFC
 - evtl. Leihräder für Klassen benachbarter Schulen (im Rahmen des Mobilitätserziehungskonzepts)

Mit der Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogrammes 2020 hat der Senat von Berlin sich politisch im Sinne einer aktiven Verkehrs- und Mobilitätserziehung positioniert. Er formuliert darüber hinaus das Ziel, die JVS als Lern- und Übungsort zu erhalten und hinsichtlich Zielgruppenöffnung und Angebotserweiterung zu qualifizieren. Der Bezirk teilt die fachpolitischen Zielsetzungen des Landes – insbesondere die Zielgruppenerweiterung und die Öffnung der JVS auch außerhalb des Schulunterrichtes.

Außer der beschriebenen Anschubfinanzierung von Pilotprojekten in JVS sind allerdings auch nach intensiver Recherche keine konkreten Angebote zur finanziellen Absicherung dieser freiwilligen Angebote erkennbar.

Für notwendige Sanierungs- und Instandhaltungskosten wären nach Prüfung verschiedene Finanzierungsquellen außerhalb der Globalsumme – je nach örtlicher Förderkulisse – denkbar. Allerdings ist hier mit einer unterschiedlich langen Vorlaufzeit zu rechnen.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation des Bezirkes Mitte lässt sich eine Ausweitung der finanziellen und personellen Ressourcen für – politisch noch so wünschenswerte – freiwillige Leistungen im Rahmen des Handlungsfeldes Verkehrs- und Mobilitätserziehung nicht darstellen. **9**

Der Bezirk konzentriert sich deshalb auf die gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtaufgaben und versucht gleichzeitig die Arbeit der JVS durch die Inanspruchnahme von Drittmitteln z.B. der Arbeitsförderung zu qualifizieren. **10**

Die Qualifizierung des Angebotes kann sich, z.B. durch Mengensteigerungen bei Ausweitung des inhaltlichen und zeitlichen Angebotes auch positiv auf die Globalsumme auswirken. Sollte dies der Fall sein und sich die finanzielle Gesamtsituation des Bezirkshaushaltes ebenfalls positiv entwickeln, kann über eine Aufstockung der finanziellen Mittel für die JVS erneut diskutiert werden. **11**

5. Analyse der mittelfristigen Bedarfssituation

Im Verkehrssicherheitsprogramm 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung werden aufgrund der Verkehrsunfallstatistik folgende *alters- und verkehrsteilnahmebezogenen Risikogruppen* definiert (S. 4):

- *Kinder im Schulalter (6-14-Jährige) sowie Jugendliche sowie Menschen, die das 74. Lebensjahr überschritten haben, wenn sie zu Fuß gehen*
- *Ältere Schulkinder (11-14-Jährige), die Rad fahren*
- *Junge Erwachsene (18-24-Jährige), die motorisierte Zweiräder oder PkWs fahren*
- *Zunehmend Menschen mittleren Alters (25 – 64-Jährige), die Rad fahren*

Damit ist theoretisch eine breite Zielgruppe für Angebote der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitserziehung auch außerhalb der schulischen Angebote auszumachen. Allerdings handelt es sich hierbei wie beschrieben um Zielgruppen, für die keine gesetzliche Pflichtaufgabe der Bezirke besteht.

Anmerkungen der AG JVS

9 Die Finanznot des Bezirks wird als Grund angegeben, die freiwilligen Leistungen auf die Vorhaltung nur einer einzigen JVS in Mitte-Wedding-Tiergarten zu beschränken.

Seit dem Sommer 2014 wiesen BürgerInnen Frau Smentek wiederholt auf die Möglichkeit einer Finanzierung der Sanierungskosten der JVS Moabit aus Fördermitteln des AZ- und Sanierungsgebietes Turmstraße hin. Die JVS Moabit liegt zwar etwas außerhalb (unmittelbar an der Grenze) des AZ- und Sanierungsgebietes Turmstraße, das gesamte Fördergebiet gehört jedoch zum Einzugsbereich der JVS Moabit. Ebenso wie für andere Kinder- und Jugendeinrichtungen in Moabit könnten daher für die JVS Moabit Fördermittel des AZ- und Sanierungsgebietes Turmstraße beantragt werden, wenn der Bezirk dies wollte. Leider hat sich das Schulamt unseres Wissens nicht um Fördermittel aus dem AZ- und Sanierungsgebiet Turmstraße beworben. Hier fehlt es also in erster Linie am politischen Willen, die JVS Moabit zu erhalten.

Außerdem scheinen die geschätzten Sanierungskosten für das Gebäude in der Bremer Straße überhöht zu sein (siehe Anmerkungen zu Anlage 1).

10 Ebenso wie für die JVS Gottschedstraße könnte auch für die JVS Moabit die Inanspruchnahme von Drittmitteln angestrebt werden!

11 Diese Aussage unterstützen wir voll! Jedoch sollten jetzt zumindest die **beiden** JVS in der Gottschedstraße **und** in der Bremer Straße diese „Bewährungschance“ erhalten. Zugleich müssen dann Angebote, erreichte Zielgruppen und Nutzerzahlen dokumentiert werden.

Eine erneute Diskussion über eine evtl. Aufstockung der Mittel nutzt wenig, wenn eines der beiden Gelände bereits abgegeben wurde und dem Bildungsressort dann gar nicht mehr zur Verfügung steht. (Es wird ja wohl später kein Wohnhaus abgerissen werden, um Platz für eine neue, dringend benötigte JVS zu schaffen!?)

Schätzung des Bedarfs für schulische Nutzung

Der maximale quantitative Bedarf aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung des Schulträgers für die Nutzung der JVS durch Schulen lässt sich aus dem Rahmenlehrplan nach der Anzahl der Schulklassen der Klassenstufe 4 abschätzen.

Gemäß der gültigen Schulentwicklungsplanung werden bis zum Schuljahr 2019/2020 jeweils zwischen rund 2.400 und 2.700 Schüler_innen die Klassenstufe 4 besuchen. Bei einer dem SEP zugrunde gelegten maximalen Klassenfrequenz von 25 ergeben sich daraus zwischen 96 und 108 Klassen der Klassenstufe 4. Die räumliche Maximalkapazität der Grundschulen liegt im Schuljahr 2019/20 bei 113,5 Zügen. Ausgehend von dieser Größe und bei einer geschätzten Inanspruchnahme der JVS durch 80% aller 4. Klassen, ergibt sich ein Bedarf für rd. 90 Klassen.

Aus der vorsichtigen Analyse des Online-Kalenders ergibt sich eine grobe Einschätzung über das derzeitige Nutzerverhalten der Grundschulen. Danach nutzen die 4. Klassen die JVS in etwa 2 x 1,5 Stunden. Daraus ergibt sich eine Schätzung für einen rechnerischen Maximalbedarf von 180 Unterrichtseinheiten à 1,5 Stunden pro Schuljahr.

6. Künftiges Infrastrukturangebot der JVS

Das künftig vorzuhaltende Angebot einer JVS muss berücksichtigen, dass sowohl die zeitliche Lage des Unterrichtes als auch die Wetterverhältnisse die Nutzung der JVS beeinflussen.

Bei einer jährlichen Saison von April bis Oktober ergeben sich – je nach Lage von Feiertagen und Ferien – ca. 90 Schultage, an denen Schulunterricht stattfindet, als potenzielle Nutzerzeiten für Grundschulen an der JVS. **12**

Geht man davon aus, dass Unterricht für Verkehrserziehung grundsätzlich in der Zeit von 8.00 – 15.00 Uhr (Ganztagsbetrieb) stattfinden kann, können an einem Öffnungstag 4 Klassen jeweils 1,5 Stunden die JVS nutzen (z.B. 8.00 – 9.30 Uhr; 9.45 – 11.15 Uhr; 11.30 – 13.00 Uhr; 13.15 – 14.45 Uhr – andere Zeiteinteilungen sind natürlich denkbar!). **13**

Dies ergibt eine maximale Kapazität eines Standortes der JVS für 360 Unterrichtseinheiten à 1,5 Stunden pro Saison (4 Klassen pro Tag x 90 Öffnungstage = 360).

Das bedeutet, dass der schulische Bedarf bereits durch einen Standort der JVS für alle 4. Klassen abgedeckt werden kann. **14**

Die o.a. Schätzung zeigt auch, dass ein Standort theoretisch bei Inanspruchnahme durch 90% aller 4. Klassen ausreichend Kapazität für eine Verdopplung (!) der Übungszeiten pro 4. Klasse auf 4 x 1,5 Stunden bietet oder, falls dies Angebot von den Schulen nicht genutzt wird, zeitliche Kapazitäten für die Entwicklung von weiteren Angeboten für Schüler_innen aller Jahrgangsstufen oder andere Zielgruppen (z.B. nach 15.00 Uhr) bleibt.

Voraussetzung für die Erweiterung der Nutzungszeiten und Entwicklung weiterer Angebote ist, dass eine für den Bezirkshaushalt ausgabenneutrale personelle Ausstattung des Standortes gegeben ist.

Anmerkungen der AG JVS

12 Die Saison der JVS wird hier korrekt mit der Zeit von April bis Oktober angegeben. Insofern ist der in der Sanierungskostenabschätzung (siehe Anlage) angenommene Dauerbetrieb der Heizungsanlage überflüssig, zumal die JVS-MitarbeiterInnen draußen arbeiten und Büro und Schulungsraum jeweils nur kurzfristig genutzt werden.

13 Die vom Schulamt Mitte angenommene Nutzung ab 8 Uhr erscheint uns unrealistisch, weil sie die Anreise (lt. Schulamt von bis zu 50 Minuten) außer Acht lässt. Daher schätzt das Schulamt hier die Kapazität eines JVS-Standortes zu hoch ein.

14 Angesichts zunehmender Bewegungs- und Koordinationsschwächen bei den Grundschulkindern sind unbedingt mehrere Übungstermine wünschenswert.

Eine gut geführte JVS (in Wilmersdorf) wird beispielsweise von den 4. Klassen der 20 Grundschulen jeweils dreimal zum Üben und einmal für die Prüfung im Rahmen des Unterrichtes aufgesucht. Außerdem sind deren Übungseinheiten jeweils zweistündig (nicht nur 90 Min wie in Mitte), was sachgemäß ist, aber auch weitere Kapazitäten belegt.

Und: Die Verkehrserziehung in den Schulen sollte nicht nur auf die Klassenstufe 4 beschränkt werden!

Aber selbst, wenn der zeitliche Bedarf für die Grundschulklassen gedeckt wäre: Der zeitliche Bedarf für KiTa-Kinder, für die eine frühe Verkehrserziehung und ein entsprechendes praktisches Üben ebenfalls wichtig sind, bleibt hier ebenso wie der Bedarf für weitere Zielgruppen unberücksichtigt.

Nach Erfahrungen einer Grundschullehrerin aus Steglitz konnten Kinder, die die Radprüfung im ersten Anlauf nicht bestanden, diese oft durch (teilweise angeleitetes) nachmittägliches Üben in der JVS Steglitz erfolgreich nachholen. Diese Kinder hätten nicht so viel geübt, wenn ihre JVS nicht fußläufig erreichbar gewesen wäre.

Für die Saison 2015 ist dies durch die Bewilligung einer Arbeitsmarkt-Maßnahme an den Träger Wendepunkt e.V. gegeben. Der Bezirk wird daher an einem Standort der JVS die beschriebenen Möglichkeiten zur erweiterten Nutzung der JVS aufbauen.

Für die Folgejahre strebt der Bezirk darüber hinaus an, z.B. im Rahmen der Teilnahme am o.g. Pilotprojekt der SenStadt, durch konzeptionelle Weiterentwicklungen das Angebot zu verstetigen.

Für die Aufrechterhaltung von zwei oder die Ertüchtigung eines dritten Standortes wird derzeit aus den ableitbaren gesetzlichen Pflichtaufgaben des Bezirks zum Vorhalten der Infrastruktur für Verkehrs- und Mobilitätserziehung keine Notwendigkeit und aufgrund der finanziellen Lage des Bezirkes keine Möglichkeit gesehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass ein solches zusätzliches Angebot nicht wünschenswert wäre. **15**

7. Auswahl des Standortes

Für die Auswahl des künftig einzigen Standortes der JVS Mitte wurden mehrere Kriterien angelegt:

- Verfügbarkeit
- Lage und Erreichbarkeit
- Laufende Betriebskosten
- Bauzustand (Sanierungskosten/Wiederherstellungskosten)
- Nachnutzbarkeit des Standortes

In einer Nutzwertanalyse wurde auch der bereits geschlossene Standort Berolinastraße einbezogen. Die folgende Übersicht zeigt das Ergebnis der angestellten Nutzwertanalyse inkl. Bewertung in Punkten. Es wurde zunächst von einer gleichen Gewichtung aller Kriterien ausgegangen (0 – 5 Punkte je Kriterium, 5=bester Wert):

Anmerkungen der AG JVS

15 Die Behauptung, dass für ein Vorhalten von zwei oder mehreren Standorten keine Notwendigkeit bestünde, negiert die Aussagen zumindest aller am 16.12.14 anwesenden Fachleute.

Nutzwertanalyse: 16

Kriterium	Berolinastraße	Bremer Straße	Gottschedstraße
Verfügbarkeit	Frühestens ab 2019 nach Beendigung der Bauarbeiten an der Charlotte-Pfeffer-Schule (0)	Ja (5)	Ja (5)
Lage und Erreichbarkeit	Randlage im Bezirk (U-Bhf Schillingstr. U5); 10 Min. Fußweg vom Alexanderplatz (3)	U-Bhf vorhanden, relativ zentrale Lage im Bezirk (U-Bhf Turmstr.) (4)	Relative Randlage im Bezirk, 5-minütiger Fußweg von U-Bhf (U-Bhf Nauener Platz oder Leopoldplatz**) (2)
Laufende Betriebskosten 2013 und 2014	Geschlossen (-)	2013: 59 T€ 2014: 57 T€ (-)	2013: 59 T€ 2014: 51 T€ (-)
Bauzustand (Sanierungskosten/ Wiederherstellungskosten)	Unbekannt – künftig kein Funktionsraum in der Schule vorhanden (0)	€ 337.000 (ohne Außenanlage); vgl. Anlage 1 (1)	€ 211.000 (ohne Außenanlage); vgl. Anlage 1 (2)
Nachnutzbarkeit des Standortes (hohe Punktzahl= schnelle anderweitige, den politischen Zielen des Bezirkes entsprechende Nachnutzung)	Als Teil der Freifläche der Schule vorgesehen, anderweitige Nutzung problematisch (0)	Schnelle Wohnbebauung möglich, zentrale Lage (BA-Beschluss 852 vom 1.7.2014) (3)	Wohnbebauung möglich aber bisher nicht geplant (2)
Ergebnis in Punkten	3	13	11

Ergebnis:

- Der Standort Berolinastraße ist heute und auch künftig als zentraler und einziger Standort der JVS Mitte nicht geeignet
- Aufgrund der gleichgewichteten Nutzwertanalyse sind die Standorte Bremer Straße und mit Abstand auch der Standort Gottschedstraße für die Weiternutzung als JVS geeignet.

Gewichtet man das Kriterium der notwendigen Investitionen aufgrund der angespannten Haushaltslage des Bezirkes höher als andere Kriterien, ist der Standort Gottschedstraße die wirtschaftliche Alternative. **17**

Die in Anlage 2 dargestellten Fahrzeiten (Quelle: Internet-Routenplaner) von ausgewählten Grundschulen aller Regionen des Bezirkes zeigen darüber hinaus, dass von keiner Schule des Bezirkes die Fahrzeiten mit ÖPNV über 60 Minuten betragen. In den dort aufgeführten Fahrzeiten sind Fußwege bereits berücksichtigt. Damit ist auch eine zumutbare Wegezeit von den Schulen zum JVS-Standort Gottschedstraße gewährleistet. Ggf. ist bei der Ausgestaltung der Übungszeiten eine Zusammenfassung der Unterrichtseinheiten in der JVS für entfernter liegende Schulen zu ermöglichen.

Anmerkungen der AG JVS

16 Die Nutzwertanalyse ist in sich nicht konsistent bzw. verwirrend: Was soll die Höhe der erreichten Punktzahl aussagen? Warum werden einerseits für gute Erreichbarkeit, Verfügbarkeit und zentrale Lage im Bezirk höhere Punktzahlen vergeben (vermutlich wohl im Sinne einer besseren Eignung für den Betrieb einer JVS), wenn andererseits eine schnelle Bebaubarkeit ebenfalls mit einer höheren Bewertungszahl einhergeht?

Nach dem Ergebnis dieser Nutzwertanalyse müsste die JVS Moabit vorrangig erhalten werden!

Es fehlen die Kostenschätzungen der erforderlichen Sanierung der Außenanlagen sowohl für die Gottschedstraße als auch für die Bremer Straße. Warum werden sie hier nicht aufgeführt?

Die Schätzung der Kosten für eine Sanierung des Gebäudes in der JVS Moabit ist u. E. überhöht (siehe Anmerkungen zur Anlage 1).

Die „laufenden Betriebskosten“ der JVS Moabit bestehen zu rund 12.000.- € aus den tatsächlich anfallenden Bewirtschaftungskosten. Der große Rest sind kalkulatorische Kosten. Und auch für die JVS Moabit gilt: „Die Qualifizierung des Angebotes kann sich, z.B. durch Mengensteigerungen ... auch positiv auf die Globalsumme auswirken.“ (siehe Seite 6).

Die Bewirtschaftungskosten bestehen nun wiederum zu einem großen Teil (rund 5000.- €!) aus den Kosten für die Entwässerung von Niederschlagswasser. Eine durchdachte Sanierung der Außenanlagen mit Förderung der Versickerung von Regenwasser könnte hier zu deutlichen Einsparungen führen.

17 Warum macht man sich überhaupt die Mühe der Bewertung mehrerer Kriterien, wenn zuletzt willkürlich allein die Höhe der Sanierungskosten für das Gebäude den Ausschlag geben soll? Die klamme Finanzlage des Bezirkes war doch von Anfang an bekannt.

8. Haushaltmäßige Auswirkungen

1. Die Aufgabe des Standortes Berolinastraße beinhaltet keine haushaltmäßigen Auswirkungen, da der Standort bereits geschlossen ist
2. Die Aufgabe des Standortes Bremer Straße
 - a. gewährleistet die Umsetzung des bezirklichen Konsolidierungskonzeptes,
 - b. ermöglicht die Einsparung von ca. 59 T€ p.a. IKT-Kosten,
 - c. verursacht Kosten bzw. Aufwand für den Umzug (z.B. Beförderung der Ausrüstungsgegenstände). Diese werden als gering und im Rahmen der bereitgestellten Haushaltsmittel realisierbar eingeschätzt.
3. Die Ertüchtigung der Gottschedstraße kann im Rahmen bereits vorgesehener Finanzmittel zur baulichen Unterhaltung erfolgen

9. Anlagen

1. Aufstellung Sanierungskosten Bremer Straße und Gottschedstraße
2. Darstellung der Fahrzeiten mit ÖPNV von ausgewählten Schulen zur Gottschedstraße

Anmerkungen der AG JVS

SchuSpo BK

17.09.2014
Tel.: 26069
Fax: 488 26069

V
1. SchuSpo AL

**Jugendverkehrsschule, Bremerstr. 10, 10551
Kostenschätzung Sanierung des Gebäudes 18**

Das Gebäude wurde in 60iger Jahren erbaut. Seit dem sind nur Reparaturarbeiten durchgeführt worden.

Sanierungsbedürftig sind folgende Bauteile:

1) Sanierung Flachdach, ca. 180m ² :	
- Dachdecker und Dachklempnerarbeiten (Sanierung der Dämmung und neue Dacheindeckung incl. Attika)	45.000,00 €
- Erneuerung der Innenliegenden Dachentwässerung, (alte Gussrohre)	15.000,00 €
- neue Blitzschutzanlage	4.000,00 €
2) Sanitäräume:	
- Erneuerung der Be- und Entwässerung	6.500,00 €
- Erneuerung der Fliesen	4.000,00 €
- Erneuerung Toiletten-,Waschbecken und Ausstattung	2.000,00 €
3) Elektroarbeiten:	
- Erneuerung der veralteten Elektroanlage einschl. Beleuchtung (inkl. Abriss der Elektroöfen)	10.500,00 €
4) Einbau einer neuen Heizanlage, da Elektroöfen im Dauerbetrieb nicht mehr zugelassen	45.000,00 €
5) Ausbau belasteter Akustikdecken, einschl. Entsorgung	20.500,00 €
6) Einbau neuer Decken	25.000,00 €
7) Ausbau/Entsorgung der Stahlrahmenfenster (Fenster mit Einscheibenglas und der 2 St. Türanlagen Stahl/Glas (5St. 150x200(incl. Rollos); 3 St. 140x90; 4 St. 80x80)	8.000,00 €
8) Neubau der v. g. Fenster nach ENEV und DIN 4108,	45.000,00 €
9) Einbau 5 St. Rollos 150x200	13.000,00 €
9) 2 St. neue Eingangstüren incl. Maurerarbeiten	17.500,00 €
10) Fassadendämmung nach ENEV, ca. 400 m ²	64.000,00 €
11) Überarbeitung/Erneuerung der Fußböden	12.000,00 €
	<hr/>
	337.000,00 €

Maenz

Anmerkungen der AG JVS

18 Die Sanierungskosten für das Gebäude der JVS Moabit sind u.E. **deutlich** zu hoch geschätzt worden.

Z.B. wird angegeben

- die komplette Erneuerung der Heizungsanlage mit der Begründung eines „Dauerbetriebs“. Dies trifft bei einem Betrieb der JVS nur von April bis Oktober jedoch nicht zu (siehe auch Anmerkungen Seite 7).
- die Außenwanddämmung mit 400 m² statt 200 m²
- die komplette Erneuerung von Fußböden, Fliesen, die u.E. überflüssig oder zumindest nicht vordringlich ist.
- ein zu hoher Kostenansatz für Fensterausbau und –erneuerung sowie Entsorgung der alten Fenster.

(Wir sind gerne bereit, uns an den Recherchen zu den Kosten zu beteiligen!)

Eine ausführliche Begründung für den angegebenen Sanierungsbedarf fehlt leider. Die Sanierung sollte sich auf Notwendiges beschränken!

Zum Üben am wichtigsten sind die Außenanlagen, v.a. die Fahrbahnen! Warum fehlt – auch für die Gottschedstraße - eine Einschätzung dieser Sanierungskosten?

SchuSpo BK

10.11.2014
Tel.: 26069
Fax: 488 26069

JugSchuSpoFML

**Jugendverkehrsschule, Gottschedstr. 23
Kostenschätzung Sanierung des Gebäudes 19**

Das Gebäude wurde in 70iger Jahren erbaut. Seit dem sind nur Reparaturarbeiten durchgeführt worden.
Sanierungsbedürftig sind folgende Bauteile:

1) Sanierung Flachdach, ca. 55 m ² :	
- Dachdecker und Dachklempnerarbeiten (Sanierung der Dämmung und neue Dacheindeckung incl. Attika)	23.000,00 €
- Erneuerung der innenliegenden Dachentwässerung,	5.000,00 €
- neue Blitzschutzanlage	1.500,00 €
2) Sanitäräume:	
- Erneuerung Toiletten-, Waschbecken und Ausstattung	2.000,00 €
3) Elektroarbeiten:	
- Erneuerung der veralteten Elektroanlage einschl. Beleuchtung	10.500,00 €
4) Einbau einer neuen Heizanlage, da Elektroöfen im Dauerbetrieb nicht mehr zugelassen und die Toiletten keine Heizung haben	24.000,00 €
5) Ausbau belasteter Akustikdecken, einschl. Entsorgung	2.500,00 €
6) Einbau neuer Decken	4.000,00 €
7) Ausbau/Entsorgung der Fenster und Türen in den WC (9 Oberlichtfenster, 2 Türen)	4.000,00 €
8) Fensteranlagen mit Einscheibenglas und Türanlage Stahl/Glas (10 St. 130x155; 3 St. 300x252, 12 St. Oberlichter 130x60; Tür 2,50x3,40) nach ENEC und DIN 4108	50.000,00 €
9) Einbau von Außenrollläden	15.000,00 €
10) Fassadenelemente incl. Dämmung nach ENEC, ca. 75 m ² (in vorh. Stahlskelettkonstruktion einpassen)	48.000,00 €
11) Überarbeitung/Erneuerung der Fußböden	8.000,00 €
12) 2. Rettungsweg (evtl. durch Fenster + Außenstahlterasse)	10.000,00 €
13) Dämmung Kellerunterdecke	3.500,00 €
	<hr/>
	211.000,00 €

Maenz

Anmerkungen der AG JVS

19 Zum Üben am wichtigsten sind die Außenanlagen, v.a. die
Fahrbahnen! Warum fehlt eine Einschätzung dieser Sanierungskosten?

Erreichbarkeit der Jugendverkehrsschule Gottschedstr. 23²⁰

Vom Ortsteil Mitte (ESB 6, 7, 9, 10, 11)

Grundschule Neues Tor (01G05), Hannoversche Str. 20 / ca. 40 min.

Kastanienbaumgrundschule (01G04), Gipsstr. 23a / ca. 30 min.

GS am Brandenburger Tor (01G08), Wilhelmstr. 52 / ca. 45 min.

City-Grundschule (01G10), Sebastianstr. 57 / ca. 40 min.

GutsMuths-GS (01G07), Singerstr. 8 / ca. 40 min.

Vom Ortsteil Wedding (ESB 1, 3)

Möwensee-GS (01G40), Afrikanische Str. 123-125 / ca. 35 min.

Wedding-GS (01G31), Antonstr. 10-17 / ca. 25 min.

Vom Ortsteil Gesundbrunnen (ESB 2, 3, 7)

Andersen-GS (01G26) Kattegatstr. 26 / ca. 35 min.

Humboldthain-GS (01G35), Grenzstr. 8 / 25 min.

Vineta-GS (01G39), Demminer Str. 27 / ca. 30 min.

Vom Ortsteil Tiergarten-Süd (ESB 5)

Allegro-GS (01G44), Lützowstr. 83-85 / ca. 50 min.

Vom Ortsteil Moabit (ESB 4, 5)

Miriam-Makeba-GS (01G47), Zinzendorfstr. 15-16 / ca. 35 min.

Anne-Frank-GS (01G15), Paulstr. 15b / ca. 40 min.

Vom Ortsteil Hansaviertel (ESB 4)

Hansa-GS (01G19), Lessingstr. 5 / ca. 35 min.

Anmerkungen der AG JVS

20 Es bleibt nachzuprüfen, ob die per Internet-Routenplaner kalkulierten Wegezeiten auch mit Grundschulklassen in der angegebenen Zeit bewältigt werden können. Von den U-Bahnhöfen Nauener Platz, Pankstraße und Osloer Straße sind bis zur JVS in der Gottschedstraße Fußwege einer Länge von gut 600 bis 750 m zurückzulegen. (Der in der Nutzwertanalyse angegebene „fünfminütige“ Fußweg vom U-Bahnhof Leopoldplatz zur JVS Gottschedstraße – immerhin 1,3 km – ist nur joggend zu schaffen.)

Ein Zitat von Herrn Staatssekretär Christian Gaebler aus einem Antwortschreiben vom 22.12.2014 zum Thema Schließung der JVS Moabit:

„Nach der bereits erfolgten Schließung der Jugendverkehrsschule in der Berolinastraße stünde für den Bezirk Mitte dann nur noch eine Jugendverkehrsschule zur Verfügung. Aus meiner Sicht sind aber weiterhin zwei Jugendverkehrsschulen im Bezirk notwendig, auch um eine gute Erreichbarkeit für die Schülerinnen und Schüler zu sichern.“

Eine JVS soll für SchülerInnen auch nachmittags zum freien Üben schnell erreichbar sein sowie ebenfalls für KiTa-Kinder und weitere Zielgruppen wie MigrantInnen, SeniorInnen und Mobilitätseingeschränkte. **Die Wohnortnähe ist wichtig!**

Wer erst die U-Bahn nehmen muss, bleibt eher weg. Wir bezweifeln daher, dass nur ein einziger verbleibender JVS-Standort ein ausreichendes Angebot an Übungsmöglichkeiten im Großbezirk Mitte darstellt.

Wie heißt es so schön in der Arbeit am Menschen: **„Man muss die Leute da abholen, wo sie sind!“** Es wäre zu wünschen, dass dieser Satz auch in der politischen Arbeit und in Infrastrukturkonzepten berücksichtigt würde!