

Berlin

Re:publica

Das Sanitärsystem braucht eine Revolution!



KOMMENTAR

Simon Schwarz ist Redakteur in der Berliner Wirtschaft. Er machte sich bislang kaum Gedanken über das Sanitärsystem und ist jetzt von dessen Potenzial überzeugt.

Rund dreißig Jahre nach „der Wende“ ist der Begriff im politischen Diskurs zur Recyclingware geworden. Das Wort klebt sich an fast jedes andere: Heizungswende, Zeitenwende – immerhin Wort des Jahres – Verkehrswende, Wende, Wende, Wende. Braucht es nun auch noch die Sanitärwende?

Ja, sagen die Leute von Loo:topia – ein Kollektiv aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, das auf der diesjährigen Re:publica für seine Sache wirbt. „Nährstoffe werden einfach mit der Toilette weggespült, das können wir uns nicht mehr leisten“, sagt die Forscherin Ariane Krause. Erstens wird das Wasser knapp, zweitens verschmutzen Rückstände von Arzneimitteln die Gewässer, drittens verschwenden wir wichtige Nährstoffe wie Stickstoff. Loo:topia will das lineare Wegspül-Modell in eine Kreislaufwirtschaft umbiegen: Ausscheidungen auffangen, Schadstoffe herausfiltern und die übrigbleibenden Wertstoffe auf die Felder streuen. Dafür gibt es verschiedene Verfahren; eines humifiziert den Inhalt aus Trockentoiletten. Heraus kommt Dünger ohne Keime oder Rückstände von Arzneimitteln.

Eine innovative Idee, wäre da nicht das liebe Geld, um das es bei der Re:publica in diesem Jahr geht. Aktuell ist fast jeder Einsatz von Menschendünger verboten. Und der große Umbau des Sanitärsystems sei knifflig, sagt Krause. Denn die Idee, dass wir Ausscheidungen wegspülen, habe sich eingebetont: in unseren Köpfen und im Abwassersystem der Städte.

Wer nun meint, das sei zu teuer, dafür müssten wir ganze Städte umbauen, dem sei Sigmund Freud ans Herz gelegt. Der Erfinder der Psychoanalyse hatte den frühkindlichen Kot als ersten Besitz beschrieben, den man den Eltern schenken oder vorenthalten kann. Der Umgang mit Geld entwickelt sich laut ihm in diesem Stadium. Will sagen: Natürlich kostet das Geld, aber Geiz käme uns teurer zu stehen. Unsere Ausscheidungen sind goldwert, nicht nur wirtschaftlich, das zeigt die Vision von Loo:topia. Ich würde mir nur eines wünschen: Lasst uns bitte sparsamer mit dem Wort Wende sein.



Hölle für Radler. Auf der Sonnenallee gibt es bisher keine Infrastruktur für Radverkehr.

Radspur auf Kosten der BVG? In Neukölln soll der Bus in den Stau

Von Stefan Jacobs

Die Sonnenallee ist eine der wichtigsten Verbindungen durch Neukölln, aber für Radfahrer, die am Leben hängen, praktisch unbenutzbar: Sechs Spuren für Autos, aber keine Radwege. Das soll sich im südlichen Abschnitt zwischen dem S-Bahnhof Kölnische Heide und der Bezirksgrenze zu Treptow-Köpenick noch in diesem Jahr ändern. Die gut 1,1 Kilometer lange Strecke soll in beiden Richtungen geschützte Radfahrstreifen bekommen, teilt die landeseigene InfraVelo GmbH online mit. Was sie nicht schreibt, aber der Fahrgastverband IGEB moniert: Der Planung zufolge müssten sich die Busse der BVG – namentlich der schon bisher notorisch unzuverlässige M41er – die verbleibende Fahrspur mit den Autos teilen und bei Stau hinten anstellen.

Der Fahrgastverband fordert eine Änderung der Pläne, die sowohl Rad- als auch Busverkehr berücksichtigt. Das verlange nicht nur das Mobilitätsgesetz, sondern ergebe sich auch aus den schlechten Erfahrungen bisheriger Umbauten zulasten der BVG wie in Schloß-, Kant- und Kaiser-Wilhelm-Straße.

Die einfachste, aber für die Anwohner unkomfortabelste Option wäre, das Parken auf der jeweils rechten Spur zu verbieten. Als bessere Variante schlägt der Fahrgastverband vor, dem Bus auf dem Mittelstreifen eine eigene Trasse zu ge-

IGEB-Sprecher Jens Wieseke steigt aus

Der stellvertretende Vorsitzende des Fahrgastverbandes IGEB (Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.) war zugleich sein prominentester Vertreter: **Jens Wieseke** fungierte seit Jahren als ehrenamtlicher Pressesprecher. Am Sonntag kündigte er via Twitter seinen **Abschied aus der Verkehrspolitik** an – „bis auf Weiteres“ und offenbar frustriert: „Ich muss leider konstatieren, der ÖPNV ist auch weiterhin Stiefkind.“

ben. Das würde den späteren Bau einer Tramtrasse erleichtern – so wie im Berliner Nahverkehrsplan vorgesehen. Zumal „die Straßenbahn von Treptow über die Sonnenallee nach Kreuzberg eines der wichtigsten Projekte in Berlin“ sei.

IGEB-Vorschlag ist aufwändiger Während allerdings die von der InfraVelo präsentierte Planung nur neue Markierungen und Barrieren bräuchte, wäre die IGEB-Variante viel aufwändiger: Der etwa vier Meter breite Mittelstreifen müsste verbreitert werden, und eine zweistellige Zahl überwiegend junger Bäume würde wohl der Bustrasse geopfert werden müssen.

Der Südteil der Sonnenallee ist weniger befahren als der nördliche – aber bei nur noch einer nutzbaren Autospur pro Richtung könnte der M41er dennoch zwischen den Autos stecken bleiben. Zugleich dürften für eine „große Lösung“ noch

andere Optionen in Betracht kommen, denn der östliche, von alten Bäumen bestandene Gehweg ist mit etwa acht Metern so breit, dass die Radspur auch dort angelegt werden könnte. In der Gegenrichtung ist weniger Platz.

Für den längeren nördlichen Abschnitt der Sonnenallee meldet die InfraVelo keine Radwegpläne. Stattdessen wird die parallele Wechselstraße sukzessive als Fahrradstraße hergerichtet.

Die Verkehrsverwaltung teilte am Dienstag mit, dass die BVG „keine Einwände gegen den Radfahrstreifen auf der Sonnenallee hatte. Allerdings sollen dort neue Bushaltestellen entstehen, sogenannte Kaps, damit die Busse nicht mehr rechts einschwenken müssen, direkt auf dem Radfahrstreifen.“ Diese Kaps solle der Bezirk mithilfe des Senats „schnellstmöglich planen und umsetzen“. So oder so kämen sie erst nach dem Radfahrstreifen.

Geplanter Sonnenallee-Radweg



So stellt sich der Fahrgastverband IGEB die Trasse für den Bus auf der Sonnenallee vor.