

Door het oog van de naald

Gastcolumn

Columns - 14 april 2003

(14 april 2003) Berlijn is een autostad. Ruime asfaltwegen lopen door Oost en West, een heuse *Autobahn* verbindt de meeste stadsdelen met de wijde wereld en zelfs in populaire woonwijken is een parkeerplaatsje altijd wel te vinden. Berlijn is nog één van de steden, waar je met openbaar vervoer of fiets meestal niet sneller bent dan met de auto. De stad beschikt over ruimte, en die wordt naast 'park' vooral in 'straat' omgezet. Het begrip *Fußgängerzone* leidt een moeizaam bestaan.

van Krijn Thijs

De nauwe straatjes van het Scheunenviertel vormen echter ook één van de drukste verkeersknooppunten van Berlijn. Over de Rosenthaler Straße, die naar de Oranienburger Straße loopt, rijden dagelijks meer auto's dan over de Friedrichsstraße. Verder vertrekken er tien van de 28 tramlijnen en ook het meeste nachtverkeer doet de Hackescher Markt aan. Het S-Bahn-spoor is één van de drukste ter wereld. *Das Nadelöhr* wordt de Hackescher Markt ook wel genoemd - het oog van de naald.

Opstoppingen en overlast zijn aan de orde van de dag. Tram en auto zitten elkaar dagelijks in de weg. Vorig jaar waren de tramrails door geparkeerde auto's gemiddeld tien uur per maand geblokkeerd. Structurele *Bauarbeiten* aan straat en rails werken de reizigers op de zenuwen. In zulke gevallen rijdt het doorgaand verkeer uit de drukke straatjes de wijk in, tot ergernis van de buurtbewoners. Sinds jaren discussieert men over het invoeren van een *Fußgängerzone*, maar ik betwijfel of die er ooit zal komen. Vorige herfst werd de proef op de som genomen: het drukste stuk van de Rosenthaler Straße werd twee maanden voor autoverkeer gesloten. De eerste dag had niemand het in de gaten en reed men gewoon door, geen controle of agent te bekennen. Daarna werd de straat min of meer met hekken afgezet, wat in ieder geval een verkeersvermindering van zestig procent opleverde. De reacties waren verdeeld.

Het grote alternatief voor de auto is volgens het stadsbestuur de tram. De tram reed vroeger door de hele stad, maar in West-Berlijn werd ze als verouderd gezien

en door bussen vervangen. Na de Val van de Muur reed de tram alleen nog in het Oosten (knooppunt Hackescher Markt), maar sindsdien worden heel voorzichtig weer enkele tramlijnen naar het Westen doorgetrokken: over de Bornholmer Brücke naar Wedding en in de toekomst misschien ook van Alexanderplatz naar Potsdamer Platz. De terugkeer van *die Elektrische!* Helaas blijft het in de failliete metropool meestal bij zulke plannen. Het weinige geld dat ervoor wordt uitgegeven, valt ten prooi aan de vreselijkste blunders - uitgerekend het *Nadelöhr* Hackescher Markt beleeft een technische nachtmerrie. Drie jaar geleden werd na jarenlange werkzaamheden het nieuwe traject geopend, maar bij de eerste proefrit bleek, dat de rails te dicht bij elkaar lagen: twee trams konden in tegengestelde richting niet tegelijk door de bocht. Meteen weer de hele straat open. En sinds twee weken ligt al het tramverkeer opnieuw plat: omdat ze destijds zoveel haast hadden en bij regen doorgewerkt hebben, zijn er elementen verzakt en te snel versleten. Reeds na drie jaar moeten grote delen van het 'hypermoderne' traject vervangen worden - een duur grapje voor een ambitieuze stad zonder geld.

Gisteren presenteerde het stadsbestuur het nieuwste plan om in ieder geval het Scheunenviertel mooier te maken: het verkeer in de hoofdstraten (daaronder de Rosenthaler en Oranienburger Straße) krijgt met een snelheidsbeperking van dertig km/uur te maken, in de dwarsstraatjes mag je niet harder dan tien km/uur. Ik ben benieuwd. Verder moeten de stoepen breder en de wegen smaller worden - allemaal maatregelen die tot een *Verkehrsberuhigung* rondom de Hackescher Markt moeten bijdragen, om buurtbewoners, voetgangers en toeristen te dienen. Zelfs *das Fahrrad* krijgt als snel opkomend vervoersmiddel in Berlijn zijn plek: twee straten in het Scheunenviertel moeten tot volwaardige fietspaden omgedoopt worden, waar je volgens de meest radicale plannen zelfs met zijn tweeën naast elkaar mag fietsen!

Of zulke concepten ooit in realiteit omgezet worden is de vraag. De weerstand van de winkeliers, die bereikbaar willen zijn, en de ADAC, de Duitse ANWB, is enorm. Net als bij de Brandenburger Tor, die sinds de herfst tot ieders tevredenheid voor het autoverkeer gesloten is, worden door voor- en tegenstanders de heerlijkste dreigementen uitgewisseld. Destijds beweerde de ADAC dat een autovrije Brandenburger Tor een nieuwe muur voor Berlijn zou betekenen. Volgens sommigen symboliseert het eronderdoor rijden de Duitse Eenwording. Wellicht een idee voor een nieuwe tramlijn naar het Westen?

Krijn Thijs is historicus en woont sinds 1998 in Berlijn.

[Stadtentwicklung Berlin](#)

[Openbaar Vervoer Berlijn](#)

[Toerisme Scheunenviertel:](#)

Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](https://www.duitslandinstituut.nl).

Artikel: <https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/2780/door-het-oog-van-de-naald>