



Fußgänger? Unter die Erde!

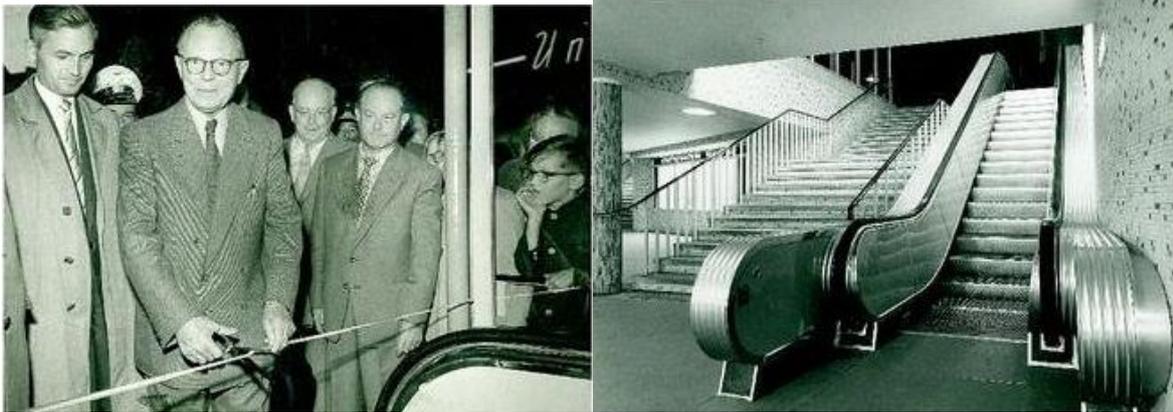
Heute vor 60 Jahren: Der Jahnplatztunnel wurde eingeweiht - und das unter bundesweiter Beachtung. Später verschmutzte er und kam als "Forum Jahnplatz" zurück

Neue Westfälische 19. Juli 2017

von Joachim Wibbing und Kurt Ehmke

Bielefeld. Wie sich die Zeiten ändern: 1957, heute vor 60 Jahren, wurde der Jahnplatztunnel eingeweiht - und fand bundesweite Beachtung, weil er etwas Besonderes leistete. Er brachte die Fußgänger dorthin, wo sie die Autofahrer nicht weiter störten: unter die Erde. 23.000 Autos am Tag (1953) sollten ungestört über den Platz fahren können - und das war ein Problem. Denn bis zu 2.000 Menschen kreuzten stündlich den Platz.





Vor 60 Jahren: Der Jahnplatztunnel wird gefeiert - endlich konnten die Menschen von oben vom Jahnplatz nach unten in den Tunnel gelotst werden. Oberbürgermeister Artur Ladebeck schnitt das Band durch. In Richtung Opitz gab es nur eine Rolltreppe. Fotos: Stadtarchiv Bielefeld

Dazu kamen auch noch die vielen Straßenbahnen. Für die wurde dann ebenfalls unterirdisch gebaut - und 1991 eröffnete die Haltestelle Jahnplatz im Stadtbahntunnel. Auch wurde der Jahnplatztunnel in den 90ern saniert und als "Forum Jahnplatz" nach der Stadtbahn neu eröffnet.

Kleine Randnotiz: Sogar Arminia Bielefeld trug damals Trikots mit dem Schriftzug "Forum Jahnplatz".

Jetzt, 2017, hat sich der Wind gedreht: Die Autos sind das Problem - sie sollen ganz oder ein wenig verschwinden. Und die Fußgänger sollen oben mehr Aufenthaltsqualität bekommen. Eine Kehrtwende.

DER JAHNPLATZ ENTSTEHT

Der Jahnplatz gewann seine Gestalt mit der Pflanzung einer Jahneiche 1868 und der Aufstellung einer Jahnbüste 1878. Sie wurde im Krieg eingeschmolzen (1994 wurde eine neue im Forum aufgestellt). In der Nachkriegszeit dann drohte der Platz am stetig wachsenden Verkehrsaufkommen zu ersticken.

DIE AUTOGERECHTE STADT

Die Kommunalpolitiker sahen sich vor die Aufgabe gestellt, die Stadt autogerecht umzubauen. Um zu ermitteln, wie dies geschehen könnte, beauftragten sie einen externen Gutachter: den Ulmer Max-Erich Feuchtinger. Der stellte am 26. Oktober 1954 dem Stadtrat sein Gutachten vor.

Bernd Wagner vom Stadtarchiv führte 2007 dazu aus, dass Feuchtinger drei Varianten vorstellte:

ˆ "Einen rein oberirdischen Ausbau mit Signalanlagen für den Auto- und Fußgängerverkehr."

ˆ "Den Ausbau mit einem Fußgängertunnel an der Westseite von der Bahnhof- zur Niedernstraße."

ˆ "Den Ausbau mit einem Fußgängertunnel an der Ostseite vom Haus der Technik zur Herforder Straße sowie mit einem Kfz-Tunnel an der Westseite vom Niederwall zur Alfred-Bozi-Straße."

Durch den Fußgängertunnel sollte der Jahnplatz - und durch den Kfz-Tunnel zudem die Altstadt - grundlegend entlastet werden. Die Gesamtkosten hätten sich auf gut sieben Millionen D-Mark belaufen.

EIN FUSSGÄNGERTUNNEL

Der Bielefelder Stadtrat sprach sich schließlich nur für einen Fußgängertunnel und nicht für einen Kfz-Tunnel aus. Verkehrsströme unterschiedlicher Art sollten weitgehend entflochten werden. Kritiker fürchteten allerdings, dass bei dieser Lösung 80 Prozent der Bevölkerung zum mühseligen Treppensteigen verurteilt seien. Vorbedingung für die Realisierung des Konzepts waren der Abriss des stattlichen Mertenshauses und die Zurücknahme von Gebäude-Fluchtlinien an den zuführenden Straßen. Damit wollte man Raum für einen ungestörten Fluss des Auto- und Bahnverkehrs schaffen.



Jahnplatz 1957: Der Pavillon ist weg, die Menschen auch. Nur am Rande des Jahnplatzes sind Menschen zu erkennen. Links die Abgänge.



Jahnplatz 1953: Neu ist der Pavillon in der Mitte des Platzes - 1956 musste er wieder weichen, weil am Tunnelprojekt gearbeitet wurde.

BIELEFELD BEISPIELGEBEND

"In Deutschland ohne Vorbild", lobte die Presse zur Eröffnung des Jahnplatztunnels am 19. Juli 1957 - also heute vor genau 60 Jahren. Tausende Bielefelder waren gekommen, um sich das Wunder der "Fußgängerspinne" anzusehen. Trotz umfänglicher Absperrungen stürmten die Menschenmassen in den Untergrund und nahmen die insgesamt 110 m langen Durchgänge in Besitz. Der Jahnplatztunnel war eine der ersten Straßenunterquerungen in der Bundesrepublik. Er galt weithin als städtebaulich vorbildlich und errang sogar internationales Ansehen. Nach nur anderthalb Jahren Bauzeit war das Werk vollendet. Ohne jeden Zweifel: Die Bielefelder waren stolz auf ihren neuen Tunnel. Die Politiker hofften, dass nunmehr alle Verkehrsprobleme der Vergangenheit angehörten.

KURIOSE FOLGEN

Markant waren die winzigen Fliesen, mit denen die Tunnelwände verkleidet waren, sowie die Schaufenster mit den liebevoll gestalteten Firmenpräsentationen. Die Rolltreppen waren besonders bei Kindern beliebt, manches fuhr gerne auf den "Gummihandläufen" sitzend immer wieder "herauf und herunter". Mit dem Bau des Jahnplatz-Fußgängertunnels ergaben sich zwei Besonderheiten: An seiner Ostseite wies der Jahnplatztunnel einen eigenen Zugang im Kellerbereich zum früheren Textilkaufhaus Opitz auf (heute: TK Maxx).

Man konnte also direkt in den "Kurzwaren"-Bereich von Opitz gehen. Und durch den Abriss des Mertenshauses weist die stadtauswärts führende Alfred-Bozi-Straße hier sowohl die geraden als auch die ungeraden Hausnummern auf nur einer Straßenseite aus. Normalerweise wechseln sie zwischen linker und rechter Straßenseite. Dies ist einzigartig in Bielefeld. So liegen beispielsweise die Hausnummern 18, 19, 20, 21, 22 und 23 direkt nebeneinander an der Alfred-Bozi-Straße. Auf der gegenüber liegenden Seite heißt die Straße "Oberntorwall".