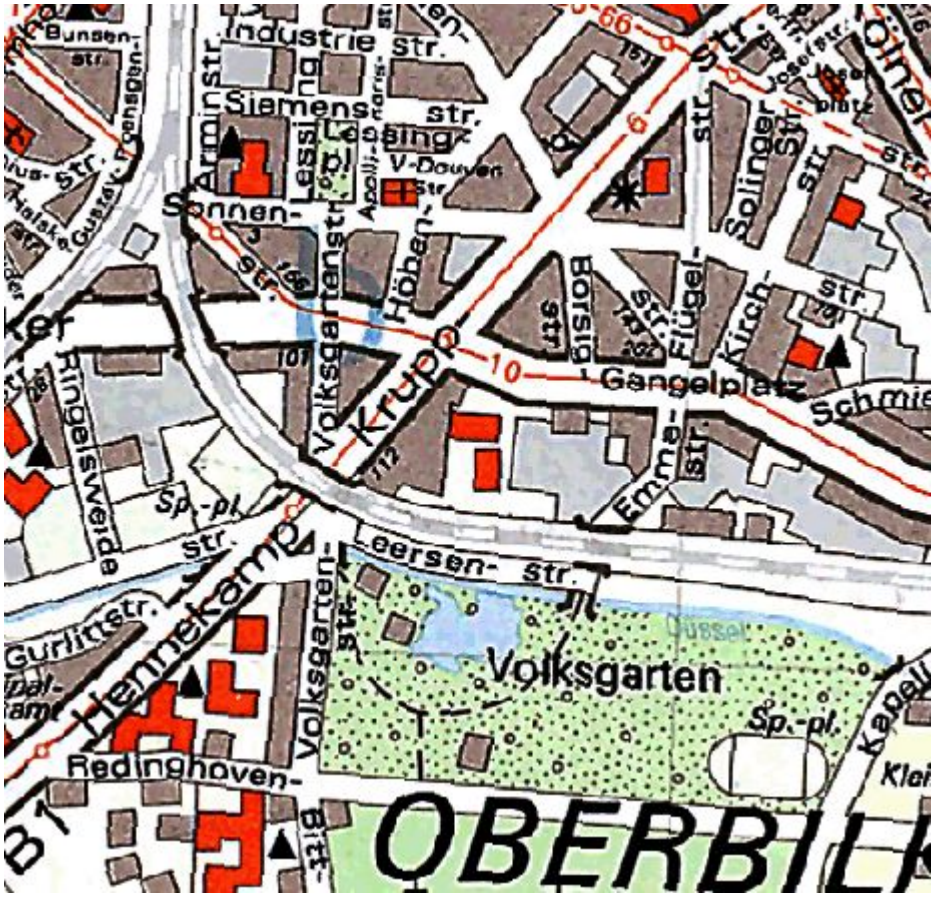
Bericht · Ziemlich genau 300 Meter lang ist diese auf den ersten Blick hübsche Allee, die an der Unterführung Hennekamp beginnt und am Lessingplatz schon wieder endet. Wie der Name vermuten lässt, ist das Sträßchen nach dem unweit gelegenen Volksgarten benannt, der 1987 zusammen mit dem neugeschaffenen Südpark das Gelände der Bundesgartenschau (Buga) bildete. Fast ganz in Vergessenheit geraten ist, dass diese Allee als wichtiges Element eines geplanten Grüngürtels namens „grüne Achse vom Rhein zum Rhein“ gedacht war. Tatsächlich endet diese Achse am Nordende des Lessingplatzes abrupt, und von einem Grünzug quer durch Oberbilk, den Mintropplatz, Oststraße und Berliner Allee kann beim besten Willen nicht die Rede sein. *[Lesezeit ca. 3 min]*

So hübsch war die Volksgartenstraße vor 1987 nämlich nicht. Sie gehörte zu den Kreuz- und Querstraßen des Oberbilker Viertels südlich des Lessingplatzes, die durch die Umwandlung der Oberbilker Allee an dieser Stelle in eine Schnellstraße in zwei Teile zerschnitten worden war. Auf dem südlichen Teil finden sich einige hübsche Bürgerhäuser aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, am nördlichen Ende dominieren Nachkriegsbauten. Im Bemühen um die erwähnte grüne Achse hat man beide Teile zu Alleen gemacht und massiv verkehrsberuhigt. Während man oben nur vom Lessingplatz hinein- und in dessen Richtung wieder hinausfahren kann, ist die Situation am Südende komplizierter, weil es hier eine Zufahrt in den Gewerbehof von der Kruppstraße aus gibt, die mit dem Wendebogen verbunden ist. Es gibt jeweils nur eine Fahrspur in jeder Richtung, denn in der Mitte hat man einen breiten Gehweg gesäumt von schattenspendenden Bäumen angelegt, der gern auch als Radweg missbraucht wird.



So verlief die Volksgartenstraße 1966 (Screenshot maps.duesseldorf.de)

Ganz früher konnte man beispielsweise von der Sonnenstraße aus in die Volksgartenstraße einbiegen, die Oberbilker Allee kreuzen und so zur Kruppstraße und zum Hennekamp zu gelangen. Mit dem Umbau der Kreuzung der Hüttenstraße mit der Oberbilker Allee und dem eigenen Gleisbett für die Straßenbahn Mitte der Siebzigerjahre wurde diese Möglichkeit bereits gekappt. Zu Rundwegen wurden beide Teile der Volksgartenstraße dann durch den Umbau zu Alleen.

Wie gesagt: Es sollte im Zuge der Buga 87 eine „grüne Achse vom Rhein zum Rhein“ entstehen. Ja, dieses Konzept galt als wesentlicher Bestandteil der Buga und ab etwa 1978 als wichtiges Argument für die Bundesgartenschau benutzt. Es hieß, die Buga würde Düsseldorf helfen, endlich eine begrünte Ringverbindung rund um die Innen- und die Altstadt zu bekommen – quasi umsonst, weil durch Fördermittel finanziert. Bunte Pläne wurden gemalt, und meistens wurden der Südpark selbst sowie der Botanische Garten der Uni in den

Vordergrund gestellt, weil damit tatsächlich eine grüne Verbindung von Oberbilk bis nach Flehe direkt am Rhein entstünde. Hat ja auch geklappt.

Nur – wie gesagt – im Norden ging den Planern die Fantasie aus. Eigentlich sollte vom Volksgarten aus eine grüne Verbindung zum Hofgarten hergestellt werden. Einzelne Flecken entstanden bei der rasanten Entindustrialisierung Oberbilks zwischen etwa 1974 und 1984 tatsächlich. So der Park hinterm Hauptbahnhof und der IHZ-Park. Aber von da aus bis zum südöstlichsten Zipfel des Hofgartens fehlt immer noch gut ein Kilometer, von einer grünen Verbindung zwischen Lessingplatz und Oberbilker Markt ganz zu schweigen. Sieht also nicht gut aus. Schaut man aber etwas genauer hin, wird man einige Straßen in der Region finden, die vor und nach der Buga ähnlich wie die Volksgartenstraße Alleecharakter kamen oder zumindest deutlich begrünt wurden – zum Beispiel die Eisenstraße. Schmuddelkind der ganzen Achse war und ist aber der nördliche Teil der Kölner Straße, der vom Zuschnitt vieles mitbringt, was die Verwandlung in eine Allee ermöglichen würde.

Vielleicht wird es ja irgendwann noch etwas mit der grünen Achse vom Rhein zum Rhein, wenn der Autoverkehr weiter zurückdrängt wurde und sich vor allem Radfahrer und der ÖPNV den Platz teilen müssen…