

Wir von der Bürgerinitiative gegen die sog. Umgehungsstraße L70n (<http://l70-nein-danke.de/>) verfolgen natürlich die Entwicklung in Nieder-Sprockhövel und machen uns, einmal mit dem Thema befasst, Gedanken zur städtebaulichen Weiterentwicklung.

Dabei fällt unser Augenmerk auch auf den Leerstand der Ladenlokale an der Hauptstraße, der sich bei der Zusammenlegung der Apotheken noch weiter verschärft. Bei der Mittelstraße in Hasslinghausen ist eine ähnliche Entwicklung sichtbar.

Den Inhabern der Ladenlokale an der Hauptstraße kann eigentlich nur durch eine Erhöhung der Kaufkraft in Nieder-Sprockhövel geholfen werden, wie die WIS auf ihrer Versammlung richtig feststellte.

Eine Schaffung von Parkmöglichkeiten direkt vor den Geschäften („Die Poller müssen endlich weg“) wäre wünschenswert, da sich dadurch das Kaufverhalten der Bürger verändert und Ausweichraum für den Ziel- und Zulieferverkehr geschaffen würde, der dann nicht mehr die Fahrbahn blockiert.

Eine Negativ-Entwicklung für den Einzelhandel durch die Abkoppelung eines Teils des Autoverkehrs jedoch, kann eindrucksvoll in Blankenstein besichtigt werden.

Es zeichnen sich momentan aber auch Eigentumsveränderungen in Nieder-Sprockhövel ab. Sowohl das Förster- als auch die Turmag-Gelände stehen offenbar zum Verkauf. Daher meinen wir, Sprockhövel hätte im Moment die einmalige Gelegenheit, städteplanerisch ein Zukunftskonzept für Nieder-Sprockhövel zu entwerfen, das eine Perspektive für die nächsten 50 Jahre aufzeigt.

Würde man den Bereich, der als Gewerbegebiet ausgewiesen ist und durch die noch nicht vorhandene sog. Ortsumgehungsstraße L70n vom Ortskern abgetrennt wird, als reines Wohn-Baugebiet umwidmen ohne die L70n zu bauen, bekäme man nach der Beseitigung der betreffenden Gewerbeobjekte Freiflächen für ein Wohn-Neubaugebiet.

Sondierungen bei den Eigentümern der Industriebetriebe durch uns, schienen nicht auf Ablehnung zu stoßen. Hierbei könnte durch den Verkauf des Turmag-Parkplatzes als Bauland ein großer Betrag dem Stadtkämmerer überwiesen werden. Die im Kommunalhaushalt vorgesehenen 800.000,-€ in den nächsten Jahren für die L70n können entweder eingespart, oder für dringend notwendige Instandsetzungsarbeiten (Schulstrasse, Hombergstraße etc.) genutzt werden.

Auf dem Turmag-Gelände und den angrenzenden, ortskernnahen Bereichen könnte Senioren-gerechte Wohnbebauung entstehen, da eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Geschäfte auf der Hauptstraße gegeben ist. In dem Bereich weiter von der Hauptstraße entfernt könnten Eigenheime bzw. Bebauung ähnlich "Am Westen" entstehen, die über den dann immer noch schönen "Radweg" mit der Hauptstraße verbunden bleibt und den Einkauf per Rad begünstigt. Hierbei können sozialverträgliche Aspekte in der Bebauung berücksichtigt werden.

Die bereits im Turmag-Bereich vorhandene Infrastruktur kann benutzt und weiterentwickelt werden, die der Hasslinghauserstraße, des Hopener Wegs und die des Börgers Bruch.

Da Nieder-Sprockhövel aufgrund seiner Lage ein beliebter Wohnort ist und Nachfrage nach Bauland groß, sind die Grundstückspreise höher als in der Umgebung. Es würde für die alle in der Stadt eine sog. Win-Win-Situation entstehen, da durch den Zuzug von Neubürgern Nachfrage, Kaufkraft und Steuereinnahmen entstehen und für die Grundeigentümer ein guter Verkaufspreis pro Quadratmeter zu erzielen ist. Zusätzlich verbessert sich durch direkten Steuern (Grundsteuer etc.) und Abgaben auch für die Gesamt-Einnahmensituation der hochverschuldeten Stadt. Bei der zu erwartenden Differenz zwischen dem Quadratmeterpreis für Gewerbe- und Wohnbebauung ist eine Verlagerung der Gewerbeflächen für die Eigentümer kostenneutral darstellbar, wenn die Stadt dies wohlwollend unterstützt.

Eine Umsetzung solcher Ideen wirkt bei sorgfältiger Planung wie ein Konjunkturprogramm für Nieder-Sprockhövel und damit für Sprockhövel insgesamt. Handel, Handwerker, Stadt, Bürger, Grundbesitzer, das Freibad, alle profitieren und das über Jahre.

Natürlich muss dieses Neubaugebiet kommunal erschlossen werden, aber solche Dinge sind, wie bei dem Neubaugebiet "Feldstraße" gezeigt, relativ problemlos möglich.

Eine Entwicklung von Nieder-Sprockhövel zum Stadtteil, der sich durch seine hohe Wohnqualität auszeichnet würde durch die Zerteilung des "Dorfes" durch die L70n unmöglich.

Ein weiterer Aspekt ist bis heute auch nicht bedacht worden: wenn die L70n in die Navigationssoftware der Speditionen und Logistik-Unternehmen als Maut-freie Landesstraße eingepflegt ist, wird sie förmlich Schwerlastverkehr anziehen, es entsteht eine Parallelroute von Herbede bis Wuppertal. Somit werden Lärm- und Abgasniveaus im Börgersbruch und der Wuppertaler Straße in die Höhe schnellen. Desgleichen auf der Bochumer- und Hasslinghauser Str.. Wir holen uns die Laster ins Dorf, wollen wir das? Vom „Börgers Bruch“ bis zur Siedlung „AmWesten“ und darüber hinaus werden die Bürger darunter leiden.

Eine echte und zweckmäßige Umgehungsstraße von der L70 zur L551 über den Ausbau von Kleinbeckstraße, Im kühlen Grunde zur Hasslinghauser Straße würde den Namen verdienen, das Gewerbegebiet Bossel anschließen und einen Bruchteil der finanziellen Mittel verschlingen. Sie könnte von Sprockhövel selbst gebaut werden und bedarf keiner Brücke, da in diesem Bereich der Radweg die L70 bereits kreuzt. Darüber hinaus kollidiert sie mit keinem Wohngebiet. Der dadurch geschlossene Ring von gut ausgebauten Straßen nach Süden begrenzt eine Fläche zur Stadtentwicklung, die den zukünftigen Generationen Möglichkeiten zur kostengünstigen Weiterentwicklung bietet.

Zum Schluss stellt sich noch die Frage: wie halten wir nach der Einrichtung dieser Querung zwischen L70 und L551 den LKW-Verkehr von der Hauptstraße fern?

Auf die preiswerteste aller Methoden, durch Verkehrsschilder: Durchfahrt verboten für KFZ über 7.5 Tonnen, ausgenommen Zulieferverkehr. Dadurch wird der Schwerlastverkehr dahin geleitet, wo er hingehört, auf die A43.

Wir hoffen, dass die derzeitigen Stadträte und der Bürgermeister unsere Gedanken in ihre Stadtplanung aufnehmen .

Mit freundlichen Grüßen

Martin Debold