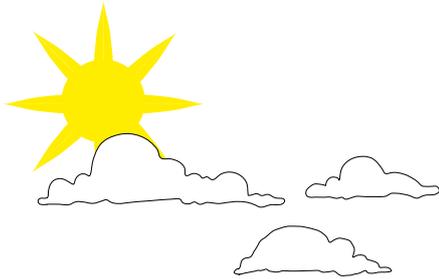




Kulturlandschaftlicher Radwanderführer entlang der Unteren Lippe



Impressum

Herausgeber:

Landschaftsverband Rheinland
LVR-Fachbereich Umwelt
Ottoplatz 2, 50679 Köln
Tel.: 0221 / 809-2512
Email: umwelt@lvr.de



Mit Unterstützung
des Ministeriums für Klimaschutz,
Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und
Verbraucherschutz des Landes
Nordrhein-Westfalen

2. überarbeitete Auflage 2013

© Landschaftsverband Rheinland, Köln 2013

Redaktion und Texte:

Anne Stollenwerk
in Zusammenarbeit mit
Andreas Fuck, Dieter Schäfer,
Falke Wendebourg

Einbandgestaltung und Layout:

Angelika Hinder
in Zusammenarbeit mit Rubis Welter
Zeichnungen: Karl Maria Stick, Rubis Welter

Karten

Kartengrundlage: DTK25, GEObasis.nrw, Bonn
Kartographie: Anne Stollenwerk

Druck: Druckpunkt Offset GmbH, Bedburg
gedruckt auf 100 % Altpapier



Fotos Titelseite von links nach rechts:

Lippe bei Schermbeck

Obere Burgmühle, Schermbeck

Evangelische Kirche, Hünxe

Kulturlandschaftlicher Radwanderführer entlang der Unteren Lippe



GPS

www.naturparke-rheinland.lvr.de

Inhalt

Vorworte	4
Einführung	8
Übersichtskarte	12
1. Schill-Denkmal	14
2. Altes Wasserwerk	17
3. Ehemaliger Lippehafen	19
4. Lippealtarm Obrighoven	21
5. Lippefähre „Quertreiber“	23
6. Aaper Vennekes	25
7. Stillgelegte Bahnstrecke Wesel – Haltern	28
8. Haus Schwarzenstein	30
9. Treideldorf Krudenburg	33
10. Drevenack	35
11. Drevenacker Dünen	37
12. Naturschutzgebiet Loosenberge	39
13. Dammer Windmühle	42
14. Streuobstwiesen	44
15. Klever Landwehr	46
16. Naturschutzgebiet Lichtenhagen	49



17. Tonverarbeitung: Von „Pottbäckern“ und „Ziegelbäckern“	51
18. Schermbeck	53
19. Feldbahn der Dachziegelwerke Idunahall.	57
20. Gahlenscher Kohlenweg	60
21. Gahlen	63
22. Waldgebiet „Gartroper Busch“	65
23. Naturschutzgebiet Gartroper Mühlenbach	68
24. Schloss Gartrop	70
25. Landwirtschaft in der Lippeaue – Der Lipperhof.	73
26. Hünxer Schleuse.	76
27. Schachtanlage „Lohberg 4“	79
28. „Wallburg Berge“ im Naturschutzgebiet Hünxer Bachtal	81
29. Hünxe	83
30. Kopfweiden	86
31. Terrassenhang von Testerberge	88
32. Die Lippe und ihre Auenlandschaft	91
33. Wesel-Datteln-Kanal	94
34. Neugestaltung der Lippemündung	97
Bildnachweis und Danksagung	100

Vorwort des Landschaftsverbandes Rheinland

**Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Sportbegeisterte,
Natur- und Kulturinteressierte!**

Zu den großen Herausforderungen unserer Zeit gehören der Erhalt, die Pflege und die Entwicklung unserer historisch geprägten Kulturlandschaften. Gerade in den Naturparks werden die vielfältigen Kulturlandschaften des Rheinlandes erfahrbar. Um dieses touristische Potenzial nachhaltig zu nutzen und gleichzeitig die gewachsenen Landschaftsstrukturen zu bewahren, unterstützt der Landschaftsverband Rheinland schon seit mehreren Jahrzehnten die Rheinischen Naturparke in ihrer Arbeit.

Mit dem vom Landschaftsverband Rheinland entwickelten kulturlandschaftlichen Radwanderführer entlang der Unteren Lippe ist der Naturpark Hohe Mark – Westmünsterland nun pünktlich zur Naturparkschau 2012 um ein attraktives Freizeitangebot reicher geworden. Die Bahnhöfe Wesel und Dorsten gewährleisten eine optimale Anbindung

der Radroute an den öffentlichen Personennahverkehr. Variations- und Abkürzungsmöglichkeiten machen den ausgearbeiteten Fahrradweg nicht nur für sportbegeisterte Menschen, sondern auch für Familien mit Kindern oder Senioren interessant und laden zu spontanen Ausflügen ein.

An insgesamt 34 Standorten veranschaulicht das Buch die kulturhistorischen und kulturlandschaftlichen Besonderheiten im Süden des Naturparks Hohe Mark – Westmünsterland. Die spannende Geschichte der Region wird anhand von Burgen, Landwehren, Mühlen, alten Kirchen und historischen Orten hautnah erlebbar. Mit dem Beginn der Industrialisierung veränderte der Ton-, Kies- und Kohleabbau die unmittelbar an das Ruhrgebiet angrenzende niederrheinische Landschaft. Heute locken mehrere Naturschutzgebiete die Gäste zu einer kleinen Rast und geben Einblick in alte Kulturlandschaften, die ohne aufwändige Pflegearbeiten längst verschwunden wären. Dank der ausführlichen Erläuterungen finden auch Nicht-Radler zahlreiche wertvolle Informationen über die Region.

Der Landschaftsverband Rheinland wünscht allen Leserinnen und Lesern viel Spaß bei der Entdeckung der abwechslungsreichen Kulturlandschaften entlang der Unteren



Ralf Wegener

Vorsitzender des Umweltausschusses
der Landschaftsversammlung Rheinland

Lippe. Genießen Sie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Naturparks Hohe Mark – Westmünsterland und schärfen Sie Ihr Bewusstsein für das gemeinsame Kulturelle Erbe.



Milena Karabaic

LVR-Dezernentin
für Kultur und Umwelt

Vorwort des Naturparks Hohe Mark – Westmünsterland

Liebe Besucherinnen und Besucher des Naturparks Hohe Mark – Westmünsterland!

Dort wo Münsterland, Rheinland und Ruhrgebiet aneinandergrenzen, liegt einer der größten Naturparke Nordrhein-Westfalens. Mit seinen 1.040 Quadratkilometern Fläche bietet der Naturpark Hohe Mark – Westmünsterland Erholungssuchenden aus nah und fern ein attraktives Naturerleben und viele Möglichkeiten der Freizeitgestaltung.

Aktuell befindet sich der Naturpark in einer Phase der Erneuerung. Diese wurde durch die erfolgreiche Teilnahme am Landeswettbewerb der Naturparke in 2009 möglich. Mit dem Gewinn des 1. Preises für den Landesteil Westfalen ergibt sich die Chance, im Jahr 2012 die Naturparkschau auszurichten.

Ein wesentlicher Bestandteil des neuen Erscheinungsbildes ist die Gliederung in vier Naturlandschaften.

Diese strukturieren den sehr vielfältigen und auf einzigartige Weise reizvollen Naturpark und laden Sie ein, auf Entdeckungsreise zu gehen.

Die abwechslungsreiche Landschaft des nordwestlichen Naturparks gehört zur Münsterländer ParkLandschaft. Daran schließt sich südlich die WaldLandschaft an; ein zentrales und fast geschlossenes Waldgebiet, das im Osten mit den großen Waldgebieten der Haard im Kreis Recklinghausen beginnt und im Westen bis zum Diersfordter Forst im Kreis Wesel reicht. Die WasserLandschaft ist das blaue Band im Natur- und Landschaftsbild und wird gebildet von Lippe und Stever mit ihren Auen, den Kanälen und Stauseen. Die FolgeLandschaft beschreibt den vom Ruhrgebiet geprägten Süden des Naturparks. Hier verändert sich die Landschaft durch menschliche Tätigkeiten wie Bergbau und Abgrabungen stetig.

Der kulturlandschaftliche Radwanderführer lädt Sie ein, zwei dieser Themenlandschaften aufzuspüren. Begeben Sie sich auf eine Reise zu den „Treibenden Wassern“ der WasserLandschaft und entdecken Sie die „Neuen Welten“ der FolgeLandschaft.



Hubert Grothues

Vorsitzender Naturpark

Hohe Mark – Westmünsterland e.V.

Der Naturpark Hohe Mark – Westmünsterland dankt dem Landschaftsverband Rheinland für die langjährige Unterstützung und ganz besonders für die Erarbeitung dieses wunderbaren Begleiters zu herausragenden landschaftlichen und kulturhistorischen Zielen im Naturpark.



Dr. Ansgar Müller

Landrat Kreis Wesel

Einführung

Die Gesamtstrecke der kulturlandschaftlichen Radwanderroute entlang der Unteren Lippe beträgt etwa 80 Kilometer. Ausgangspunkt des Rundweges ist der Bahnhof Wesel, welcher mit Fahrstühlen und einer Rampe ausgestattet ist, so dass Sie die Gleise auch mit dem Fahrrad bequem erreichen können. Am Bahnhof befindet sich zudem die Fahrradstation „Gleis 31“. Nach vorheriger Absprache stehen dort Leihfahrräder zur Verfügung (Tel.: 0281/47362-670).

Der Radwanderweg führt Sie auf größtenteils asphaltierten Wegen durch die reizvolle Landschaft des Naturparks Hohe Mark – Westmünsterland. Lediglich zwei kurze Steigungsabschnitte, von weniger als einem Kilometer Länge, müssen auf der gesamten Strecke überwunden werden: entlang des Abstechers zum Haus Schwarzenstein (Standort 8) und im Bereich Testerberge (Standort 31).

Die Einkehrmöglichkeiten an der Radwanderroute sind zahlreich, so dass auf eine Auflistung der gastronomischen Betriebe verzichtet wird. Restaurants und Cafés finden Sie beispielsweise in Krudenburg, Drevenack, Schermbeck, Gahlen, Hünxe und am Schloss Gartrop.

Wenn Sie sich mehr Zeit für die kulturlandschaftlichen Besonderheiten der Region, Besichtigungen und Pausen nehmen möchten, ist es ratsam, die Route in Teilstrecken zu gliedern. Grundsätzlich können Sie Ihren Ausflug an jedem beliebigen Punkt beginnen. Die Abkürzungsmöglichkeiten sind sowohl auf der Übersichtskarte als auch auf den Detailkarten eingezeichnet. Eine Anbindung an den Dorstener Bahnhof ist ebenfalls gegeben.



Im Folgenden haben wir Ihnen einige Tourenvorschläge zusammengestellt:

Gesamtroute, Länge: ca. 80 Kilometer

Der Rundweg führt ab dem Bahnhof Wesel nördlich der Lippe über Krudenburg, Drevenack und Schermbeck bis kurz vor Dorsten. Südlich der Lippe fahren Sie wieder zurück und passieren die Orte Gahlen und Hünxe. Auf der insgesamt etwa 80 Kilometer langen Strecke lernen Sie alle im Buch beschriebenen Standorte kennen.

Tagestour nördlich der Lippe, Länge: ca. 45 Kilometer

Ab dem Weseler Bahnhof verläuft die Wegstrecke vorwiegend nördlich der Lippe über Krudenburg, Drevenack und Schermbeck bis zum Dorstener Bahnhof. An insgesamt 20 Standorten erfahren Sie unter anderem Wissenswertes über die Lippeschiffahrt, stillgelegte Bahnstrecken, Dünenlandschaften und die Schermbecker Tonindustrie.

Tagestour südlich der Lippe, Länge: ca. 43 Kilometer

Sie starten am Bahnhof Dorsten und fahren südlich der Lippe über Gahlen und Hünxe bis zum Bahnhof Wesel. Teilweise verläuft der Weg entlang des Wesel-Datteln-Kanals, auf dem zahlreiche Güterschiffe beobachtet werden können. Darüber hinaus erhalten Sie an 15 Standorten spannende Erläuterungen zu den kulturlandschaftlichen Besonderheiten der Region.

Westlicher Rundweg, Länge: ca. 40 Kilometer

Startpunkt des westlichen Rundweges ist der Bahnhof von Wesel. Kurz hinter dem historischen Treideldorf Krudenburg queren Sie die Lippe und erreichen die Hünxer Schleuse. Über das Hünxer Bachtal mit der größten Wallburg des rechten Niederrheins, Hünxe und die Testerberge führt Sie der Weg wieder zum Ausgangspunkt zurück.

Östlicher Rundweg, Länge: ca. 44 Kilometer

Den östlichen Rundweg beginnen Sie beispielsweise in Drevenack. Anschließend besuchen Sie die Orte Schermbeck und Gahlen, lassen die Hünxer Schleuse links liegen und überqueren bei Krudenburg die Lippe. Wenn Ihnen der Rundweg als Tagestour zu weit erscheint, besteht die Möglichkeit, die Strecke um acht Kilometer abzukürzen. In diesem Fall fahren Sie bereits in Gahlen über die Kanalbrücke und lassen den Standort „Gahlenschen Kohlenweg“ (Standort 20) aus.

Kleiner Rundweg, Länge: ca. 13 Kilometer

Für einen kurzen Ausflug bietet sich ein kleiner Rundweg ab Wesel an. Mit Hilfe der Lippefähre „Quertreiber“ können Sie sich selbst zum gegenüberliegenden Ufer ziehen. Bitte beachten Sie, dass die Fähre nur in den Monaten April bis Oktober zur Verfügung steht. Südlich der Lippe folgen Sie einem etwa 700 Meter langen unbefestigten Pfad. Danach führt die Route über befestigte Wege wieder zurück zum Bahnhof Wesel.





Kanal-Radweg

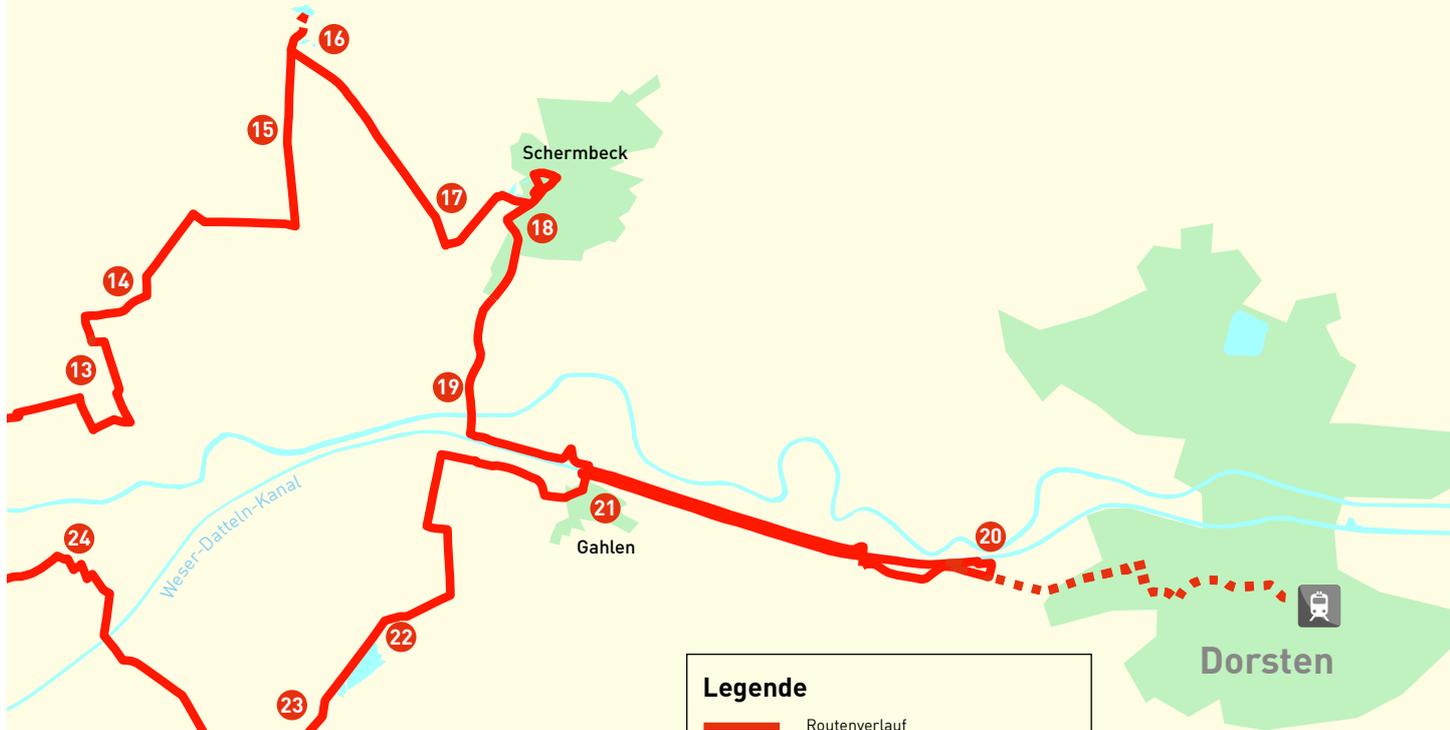


„Pottbäcker“



Übersichtskarte





Legende

-  Routenverlauf
-  Abstecher
-  Abkürzung
-  Sehenswertes an der Route
-  Bahnhof

0 1 2 3 km

1 : 70.000

1 Schill-Denkmal

Rechterhand des Weges zweigt kurz hinter dem Kreisverkehr die Straße „Schillwiese“ ab, an deren Ende sich das Schill-Denkmal befindet. Es kennzeichnet den Hinrichtungs- und Begräbnisort von elf aufständischen preußischen Offizieren, die unter dem Kommando des Majors Ferdinand von Schill gegen die Herrschaft Napoleon Bonapartes in Deutschland gekämpft hatten.

Ferdinand von Schill (1776-1809) war ein preußischer Offizier, der aufgrund seines Patriotismus nicht den Anforderungen seines Regimentskommandeurs Folge leistete. Stattdessen begann er ohne Abstimmung mit der Armeeführung einen Kleinkrieg gegen die französischen Besatzungstruppen in Pommern. Aufgrund einiger geglückter Unternehmungen gegen die Franzosen wurde Ferdinand von Schill von der Bevölkerung stark umjubelt

und genoss hohes Ansehen. Schnell schlossen sich ihm andere gleichgesinnte preußische Soldaten an.

Am 25. Mai 1809 vertrieb Schills Freikorps bei einem eigenmächtigen Streifzug die französischen Besetzer aus der Stadt Stralsund. Sechs Tage später eroberten die Franzosen die Stadt zurück. Bei seinem Fluchtversuch wurde Ferdinand von Schill von einer Kugel tödlich getroffen. Etwa 600 preußische Soldaten des Freiwilligenkorps mussten nach dieser Niederlage in Frankreich Zwangsarbeit verrichten. Elf gefangen genommene preußische Offiziere wurden in das besetzte Wesel überführt, dort vor ein Kriegsgericht gestellt, zum Tode verurteilt und am 16. September 1809 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung auf den Lippewiesen erschossen. Der Überlieferung nach starben sie mit einem Hochruf auf den König und Preußen.

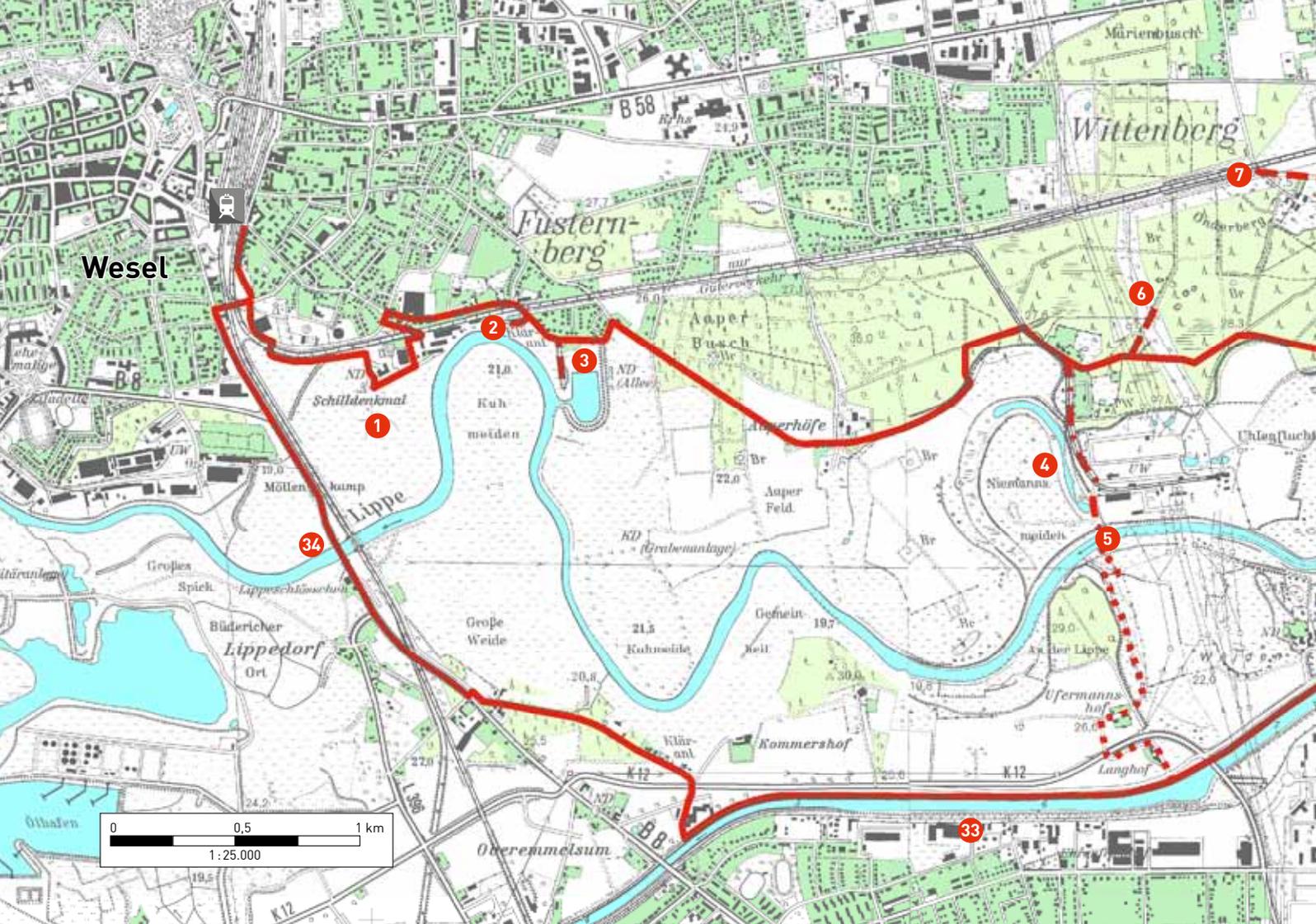


Nach dem Sieg über Napoleon lehnte der preußische König zunächst ein Denkmal ab, da sich die hingerichteten Soldaten nicht der Armee untergeordnet, sondern eigenmächtig gehandelt hatten. Weseler Offiziere konnten jedoch ihren Wunsch schließlich durchsetzen, und 1835 wurde das klassizistische, an antike Vorbilder angelehnte Schill-Denkmal eingeweiht. Es zeigt auf der Stadtseite die trauernde Borussia und die geflügelte Siegesgöttin Victoria. Der Altar ist mit dem preußischen Adler verziert. Auf ihm liegt ein Richtbeil, über das Victoria einen Kranz hält und somit den Märtyrertod in einen Sieg verwandelt. Darunter stehen die Namen der Hingerichteten. Auf der stadt- abgewandten Seite thront der preußische Adler über elf Sternen, für jeden Soldaten einen. Die Königliche Eisengießerei fertigte die Tafeln des Denkmals symbolträchtig aus dem Eisen erbeuteter französischer Kanonen an.



Schill-Denkmal





Wesel

Fustenberg

Wittenberg

Schüllerkanal

Möllenskamp

Lippendorf

Große Weide

Oberennelsum

Aaper Busch

Aaperhöfe

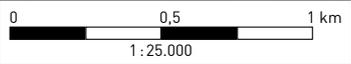
Aaper Feld

Kommershof

Nierstark

Ufermannshof

Langhof



34

1

2

3

4

5

6

7

33

2 Altes Wasserwerk

Das Alte Wasserwerk ist über einen Privatweg der Stadtwerke Wesel zu erreichen. Es zählt zu den schönsten und ältesten erhaltenen Anlagen seiner Art in Deutschland. Vom Gelände aus bietet sich zudem eine malerische Aussicht auf die Lippe und ihre angrenzende Uferlandschaft, die Fluss-
aue.

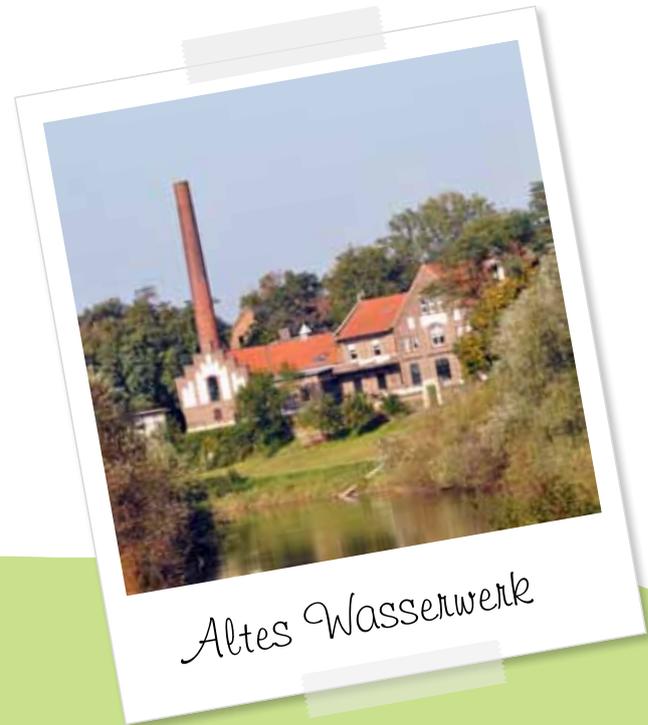
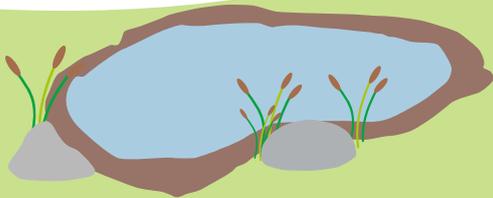
Von 1886 bis 1956 versorgte das Wasserwerk die Einwohner der Stadt Wesel mit Trinkwasser. Das uferfiltrierte Wasser der Lippe sammelte sich zunächst in Brunnen, bevor es mit Hilfe von dampfbetriebenen Kolbenpumpen des Wasserwerkes angesaugt und weitergeleitet wurde. Der Wasser-

turm im Zentrum der Stadt Wesel diente als Speicher und sorgte zugleich für den nötigen und gleichmäßigen Druck im Leitungsnetz. Nach umfangreichen Erweiterungsmaßnahmen im Jahre 1903 wurden 1924 die ersten elektrischen Pumpen und 1938 die erste gasbetriebene Kreiselpumpe eingebaut. Somit standen mit Dampf, Elektrizität und Gas drei verschiedene Antriebsenergien zur Verfügung. Der Dampfbetrieb wurde jedoch 1947 eingestellt.

Eine neue Anlage, das Wasserwerk II im nahegelegenen Bagelwald in Obrighoven, ging 1953 in Betrieb. Drei Jahre später wurde das Alte Wasserwerk stillgelegt und



1983 zum technischen Baudenkmal erklärt. Heute kann das Gebäude nach telefonischer Absprache mit den Stadtwerken Wesel besichtigt werden (Tel.: 0281/9660 – 101). Sämtliche baulichen und maschinellen Anlagen sind noch vollständig erhalten. Hierzu zählen beispielsweise ein gemauerter Schachtbrunnen (1886), ein Dampfkessel und eine zweizylindrige Dampfpumpenanlage (1903) sowie eine elektrische Kreiselpumpe mit einem durch Wasserdruck gesteuerten Anlasser (1924). Im Außengelände haben die Stadtwerke Wesel darüber hinaus einen frei zugänglichen Trinkwasser-Lehrpfad eingerichtet, der den Weg des Wassers vom Brunnen zum Verbraucher veranschaulicht.



Altes Wasserwerk

3 Ehemaliger Lippehafen

Lediglich der Straßename „Zum Lippehafen“ und ein Teich, welcher aus dem Hafenbecken hervorgegangen ist, zeugen noch vom ehemaligen Lippehafen Wesel. Heute haben sich an dieser Stelle der Weseler Ruderverein und der Kanuverband NRW niedergelassen. Der angrenzende öffentliche Biergarten gewährt einen schönen Blick über das alte Hafengelände.

Obwohl der einstige Lippehafen nur noch schwer zu erkennen ist, verweist er doch auf eine lange Schifffahrts-tradition. Bereits 400 v. Chr. waren Germanen mit ihren Booten auf der Lippe unterwegs. Als Indiz hierfür gilt der 1950 bei Gartrop gefundene über 2400 Jahre alte Einbaum aus Eichenholz, der eine Länge von 15 Metern aufweist. Bis heute ist er der größte historische Einbaum, der jemals in Europa gefunden wurde. Im Museum der Deutschen



Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort kann das Boot inzwischen besichtigt werden.

Die Römer nutzten den Fluss hauptsächlich für die Versorgung ihrer Expansionstruppen, die in das freie Germanien vorrückten. Im Mittelalter erlangte die Lippe zunehmend als Handelsweg an Bedeutung, und es kam zu Stadtgründungen entlang des Fluslaufes. Zwischen Haltern und Wesel wurden überwiegend flachbodige, kleine Lastkähne eingesetzt, welche insbesondere Salz, darüber hinaus aber auch Steine, Kohle, Holz und Lebensmittel über den Fluss transportierten.

An eine durchgängige Schifffahrt bis nach Lippestadt war lange Zeit nicht zu denken. Zahlreiche Sandbänke und Wassermühlen behinderten den Schiffsverkehr. Zudem durchquerte der Fluss die Gebiete unterschiedlicher Landesherren, die Zollstellen für den Handelsverkehr errichtet hatten. Als jedoch 1815 die Lippe auf ihrer ganzen



ehemaliger Lippehafen

Länge preußisch wurde, konnten die bereits existierenden Pläne zur Schiffbarmachung realisiert werden. Durch den Bau von Schleusen war die Lippe ab 1830 von Lippstadt bis nach Wesel befahrbar. Der Weseler Lippehafen erlebte nun seine Blütezeit. Er diente als Warenumsschlagplatz und als Sicherheitshafen bei Hoch- und Niedrigwasser sowie bei Eisgang.

Ende des 19. Jahrhunderts verlor der Transportweg über die Lippe durch den Erfolg der Eisenbahn schnell an Bedeutung. Zudem erschwerten die ständige Versandung der Fahrrinne und die geringe Wassertiefe die Schifffahrt erheblich. Es stellte sich heraus, dass ein konkurrenzfähiger Warentransport nur durch eine Kanalisierung gewährleistet werden konnte. Durch den Bau eines parallel verlaufenden Kanals blieb der Lippe das Schicksal eines breiten und geradlinigen Ausbaus erspart. Heute wird der Fluss nur noch von Kanuten befahren.

4 Lippealtarm Obrighoven

Ein kurzer Abstecher führt in Richtung Umspannwerk bis zur Lippefähre. Rechterhand der RWE-Straße befindet sich eine ehemalige Flussschleife, der Altarm Obrighoven. Hier floss die Lippe noch bis in die 1920er Jahre. Verbunden mit dem Bau des Umspannwerkes wurde die Lippeschlinge geschlossen. Die Begradigung sollte verhindern, dass sich die Lippe bei Hochwasser in der Flussschleife staut und durch Überschwemmung der ufernahen Bereiche die Anlage in Mitleidenschaft gezogen wird.

Nun ist die Flussschlinge vom heutigen Lippeverlauf abgeschnitten: Der ehemalige Zulauf wurde dammartig abgedichtet, der Auslauf stark eingeeengt, so dass eine Anbindung an die Lippe nur bei starkem Hochwasser gegeben ist. Während manche Altarmbereiche noch Wasser führen, sind andere Abschnitte weitgehend verlandet oder weisen Flachwasserzonen auf, die nur temporär Wasser führen.

Mit der Zeit entwickelte sich die ehemalige Flussschleife zu einem vielseitigen und daher wertvollen Biotop für Vögel und Amphibien. Um diesen charakteristischen Lebensraum zu erhalten, wurde die Fläche zunächst als eigenständiges Naturschutzgebiet ausgewiesen und 2009 in das Naturschutzgebiet Lippeaue integriert. Somit blieb der einstigen Flussschleife das Schicksal vieler anderer Altarme erspart, die in der Vergangenheit meist verfüllt wurden und daher nicht mehr zu erkennen sind. Im Lippealtarm Obrighoven wird hingegen die biologische Vielfalt auf kleinstem Raum erlebbar: die unterschiedlichen Flachwasser- und Feuchtzonen mit ihren typischen Ufergehölzen (Baum- und Strauchweiden), der Altholzbestand aus Eichen und Pappeln, die im Frühjahr weiß leuchtenden Holunder- und Weißdornbüsche und die extensiv genutzten Weideflächen.







5 Lippefähre „Quertreiber“

Ein Feldweg, der kurz vor dem Umspannwerk rechterhand der Straße abzweigt, endet an der Lippefähre „Quertreiber“. Es handelt sich um eine unbemannte Gierseilfähre, welche die Möglichkeit bietet, die 35 Meter breite Lippe zu überqueren. Bis zu sechs Personen und Fahrräder finden auf ihr Platz.

Mit Hilfe einer Kette kann die Fähre zunächst zum jeweiligen Ufer gezogen werden. Um nun auf die andere Flussseite zu gelangen, ist sie mit einem Rudersystem ausgestattet, welches die Wasserströmung nutzt. Je nach Wasserstand muss jedoch mit Hilfe eigener Kraft das Rad gedreht werden. Es ist daher empfehlenswert, mit min-

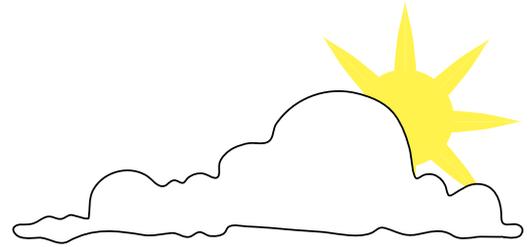
destens zwei Personen gemeinsam überzusetzen. Auf der südlichen Flussseite angekommen, führt ein unbefestigter Pfad durch die landschaftlich reizvolle Lippeaue weiter in Richtung Wesel-Datteln-Kanal.

Die Überquerung der Lippe mit Booten war früher im gesamten Flussverlauf alltäglich. Mit der Einweihung der Lippefähre im Jahr 2005 wurde somit an eine alte Tradition angeknüpft und eine neue Wegeverbindung geschaffen. Seitdem kann die Fähre von April bis Oktober genutzt werden, die kalte Jahreszeit verbringt der „Quertreiber“ in seinem Winterquartier.





Lippefähre „Quertreiber“



6 Aaper Vennekes

Kurz nach Verlassen der RWE-Straße erstreckt sich unter den Hochspannungsleitungen eine offene Landschaft. Damals, als die Bauern die Fläche zwischen dem Ort Obrighoven und der Lippe gemeinschaftlich nutzten, nannte sich das Gebiet noch „Obrighovener Gemeinheit“. Heute heißt es Aaper Vennekes und ist Teil des Naturschutzgebietes Drevenacker Dünen. Seinen Namen verdankt die Fläche den nahe gelegenen Aaper Höfen. Das Wort Venn bezeichnet eine sumpfige Niederung oder ein Moor, der Begriff Vennekes bedeutet viele kleine Moore. Diese entstanden in abflusslosen Dünentälern, in denen sich das Regenwasser sammelte.



Durch die gemeinschaftliche intensive Nutzung der Fläche im Mittelalter entzogen die Bauern dem Boden kontinuierlich seine Nährstoffe, so dass Heidepflanzen das unfruchtbar gewordene Gebiet eroberten. Gerade aufgrund der Nährstoffarmut und des offenen Landschaftscharakters konnten sich neben der Heide auch andere speziell angepasste und seltene Tier- und Pflanzenarten ansiedeln.

Heute muss die Fläche wegen der darüber verlaufenden Hochspannungsleitungen offen gehalten werden. Dies bietet aber gleichzeitig die Chance, eine vom Menschen geschaffene Kulturlandschaft zu bewahren. Um die Vegetation niedrig zu halten, weiden in den Sommermonaten zeitweise Schafe in den Aaper Vennekes. Zudem wird die Fläche von der Biologischen Station im Kreis Wesel e.V. durch Rück-

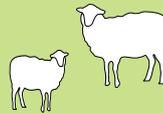


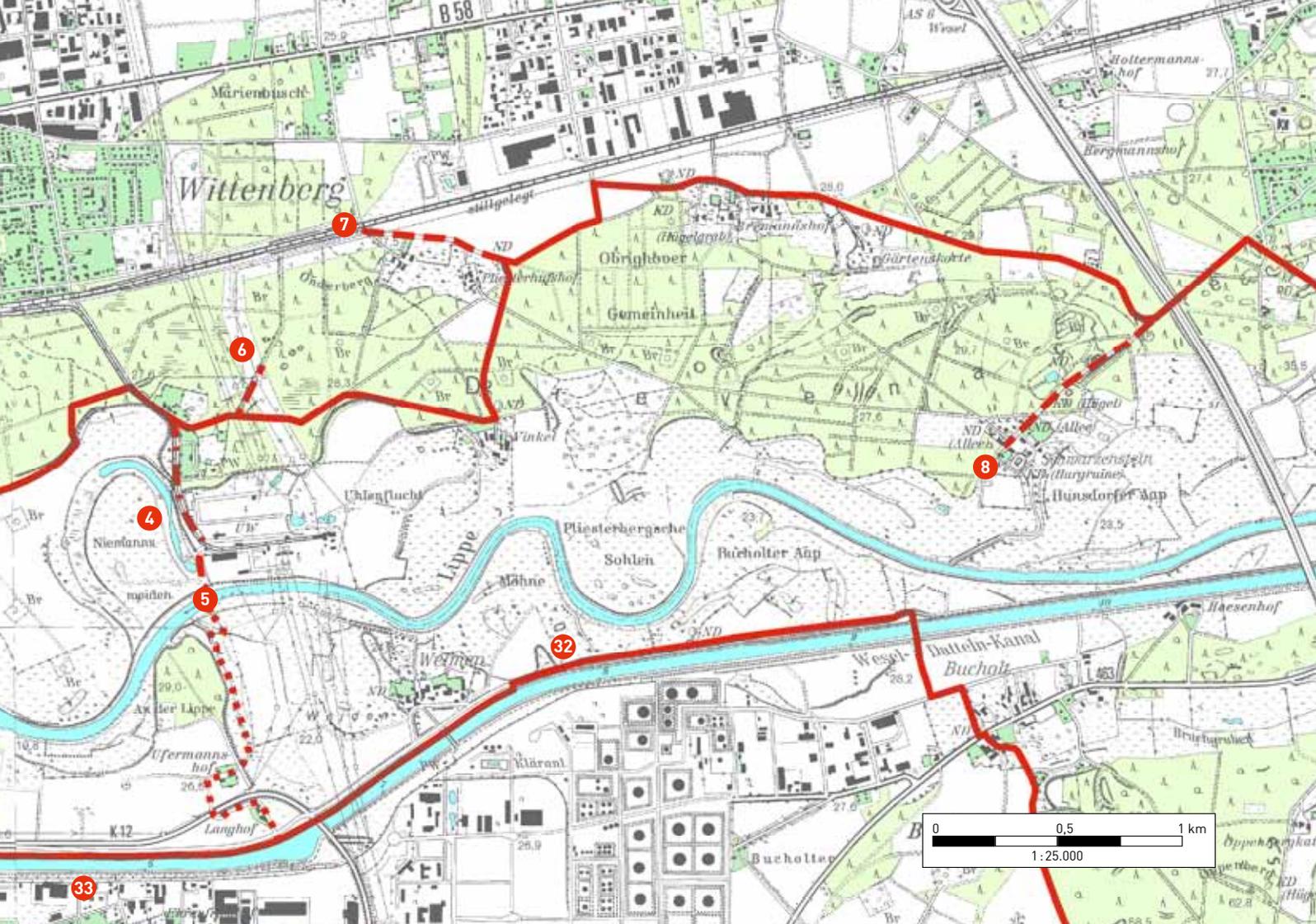
schnitt und gezielte Anpflanzungen gepflegt. Die typischen Heidebewohner haben sich inzwischen wieder ausgebreitet.

Wer Pflanzen und Tiere einer alten Kulturlandschaft genauer kennen lernen will, kann einen kleinen Abstecher zu Fuß in das Gebiet unternehmen. Trockene Heideflächen und Sandmagerrasen sowie nasse nährstoffarme Heidemoore und Birkenmoorwälder schaffen in den Aaper Vennekes abwechslungsreiche Lebensräume. In den Dünentälern wachsen typische Moorpflanzen wie der insektenfressende Sonnentau, Wollgras oder Torfmoos. An den Moorrändern stehen hervorragend ausgeprägte Schnabelriedbestände. Mit etwas Glück lässt sich sogar die Heidelerche beobachten.



Aaper Vennekes





Wittenberg

7

6

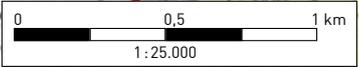
4

5

8

33

32



Marienbusch

stillgelegt

Oberbber

Gemeinheid

Winkel

Uhlenfluch

Lippe

Mähne

Pflasterbergache

Sohlen

Buchholter Aap

Wesmen

Wesol

Datteln-Kanal

Bucholt

Bucholter

Bottermannshof

Bergmannshof

ND Lallen

ND Alkes

St. Marienstift

Klostergruene

Hunsdorfer Aap

Hoesenhof

Buchholter

Doppelberg

Hilf

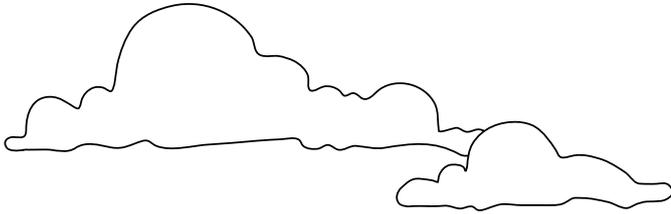
7 Stillgelegte Bahnstrecke Wesel – Haltern

Nur schwer zu erkennen sind die bereits zugewachsenen Bahnschienen zu beiden Seiten der Straße. Die stillgelegten Gleise erinnern an die Bahnstrecke zwischen Wesel und Haltern, die Teil einer internationalen Verkehrsverbindung war. Sie ist eine der wenigen noch erhaltenen Gleisanlagen aus der Zeit der Privatbahnen.

Bereits 1863 begannen die Pläne für eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Paris. Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft realisierte den auf deutschen Boden verlaufenden Streckenabschnitt. Da die Stadt Venlo den westlichsten Endpunkt im deutschen Eisenbahnnetz bildete, wurde die neue Eisenbahnverbindung unter dem Namen „Hamburg-Venloer Bahn“ bekannt. Die Streckenführung über die Garnisonsstadt Wesel versprach für Preußen, aufgrund der verbesserten Beweglichkeit der Truppen, militärische Vorteile. Gleichzeitig konnte die Garnison für den Schutz der dortigen Rheinbrücke sorgen.

Fertiggestellt wurde die Hamburg-Venloer Bahnstrecke im Jahr 1874. Sie erlangte jedoch nie die ihr zgedachte Bedeutung. Da das Ruhrgebiet weiträumig umfahren wurde, war auf dieser Strecke auch der Bedarf an Nahverkehrsverbindungen gering. Zwischen Haltern und Wesel fuhr der letzte Personenzug 1962. Ab diesem Datum wurden ebenfalls schrittweise Streckenabschnitte für den Güterverkehr stillgelegt. 1974 rollte der letzte Güterzug zwischen Wesel und Drevenack.





Von der stillgelegten Bahnstrecke zwischen Wesel und Haltern sind heute nur noch Relikte erhalten. Vielerorts sind die Gleise zugewachsen. Die Schienentrasse zwischen Drevenack und Schermbeck baute der Regionalverband Ruhr bereits als Fuß- und Radwanderweg aus. Ein weiterer Ausbau zwischen der RWE-Straße und Drevenack ist in Planung. Auf der noch befahrbaren Gleisstrecke zwischen Wesel-Rheinpromenade und Umspannwerk wird vom Verein Historischer Schienenverkehr Wesel e.V. ganzjährig eine Museumsbahn betrieben.



Hamburg-Venloer
Bahnstrecke

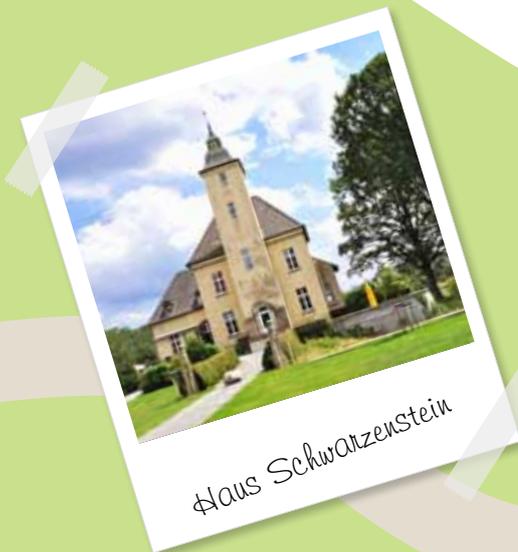
8 Haus Schwarzenstein

Kurz vor der Autobahnbrücke führt rechterhand eine Straße zu einer ehemaligen Ritterburg aus dem 14. Jahrhundert, dem Haus Schwarzenstein. Hier waren die Ritter von dem Berge ansässig. Das Gut zählt zu den wenigen Rittersitzen, die noch bis in die heutige Zeit als Einheit erhalten geblieben sind.

Urkundlich erwähnt wurde die Burg erstmals 1348, in einer Zeit, in der die Kurfürsten das Sagen hatten und Rittern sowie Edelherrn ein fast unbegrenztes Machtpotenzial zur Verfügung stand. Der alte Burgname „Swertsteen“, welcher Schwertstein bedeutet, bezog sich wahrscheinlich auf die ursprüngliche Verteidigungsfunktion des Gebäudes. Später entwickelte sich hieraus die Bezeichnung Haus Schwarzenstein. Die Lage war günstig, da die Lippe einen natürlichen Schutz vor feindlichen Übergriffen bot und gleichzeitig gut überwacht werden konnte. Ein doppelter Wassergraben, der sich zur Lippe hin öffnete, umgab den Rittersitz.



Im Laufe der Jahrhunderte wechselten die Besitzer des Hauses Schwarzenstein: Nach dem Rittergeschlecht von dem Berge lebten die adeligen Familien Mumm und von Heiden in der Wasserburg. Da Johann Sigismund von Heiden ebenfalls Herr von Krudenburg war, gehörte Schwarzenstein seit 1716 zum Hauptgut Krudenburg. Durch zahlreiche Umbaumaßnahmen wurde der Rittersitz stark verändert. Neben der Burg legte die Familie von Heiden einen Garten für Orangen- und andere Zitrusbäume, eine



Haus Schwarzenstein



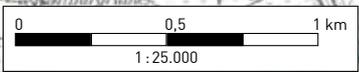
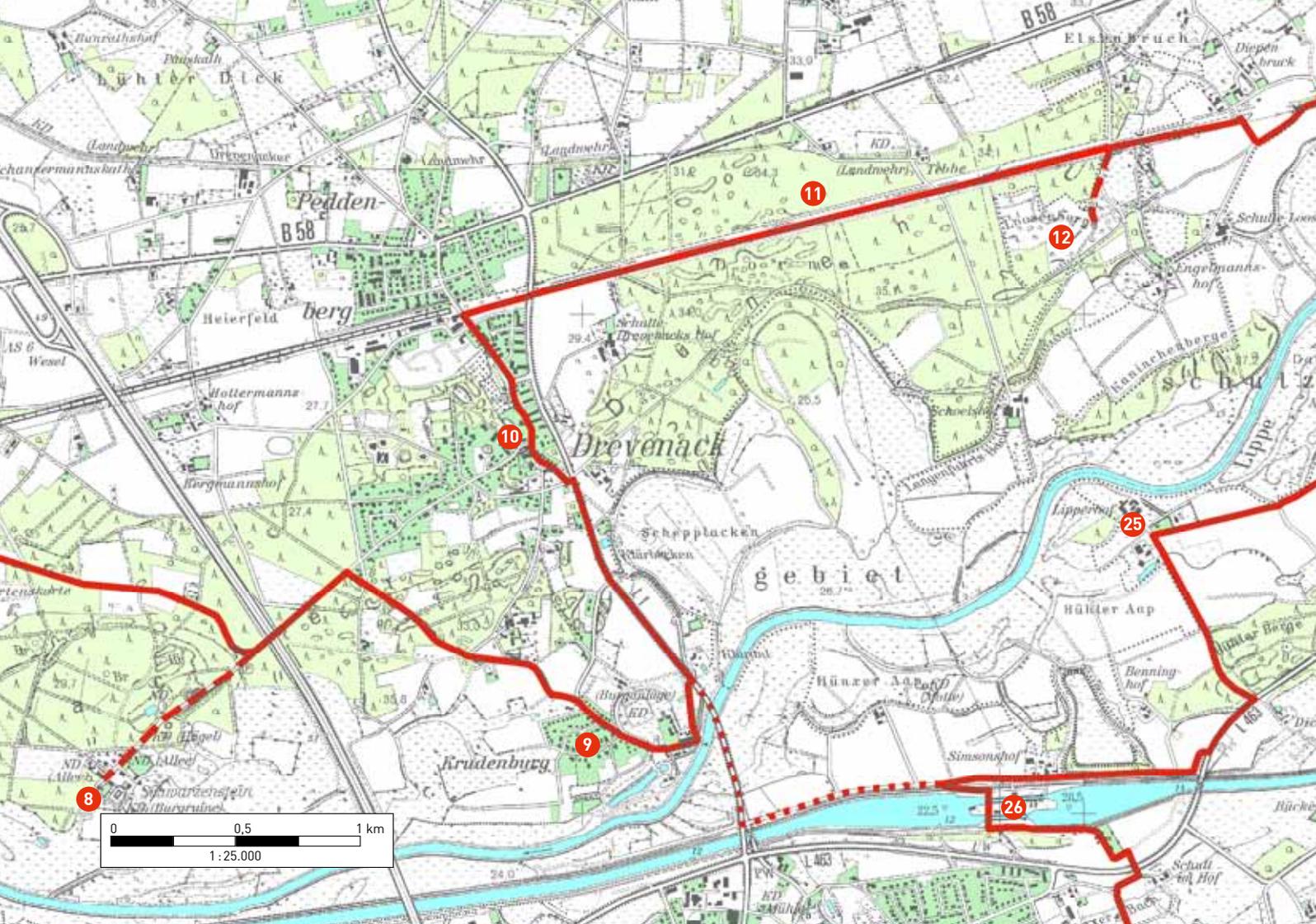
sogenannte Orangerie, an. Zu dieser Zeit gehörten zum Gut Schwarzenstein auch Stallungen, ein Brauhaus und ein Schäferhäuschen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde der Rittersitz innerhalb kürzester Zeit heruntergewirtschaftet und war schließlich verschuldet. Um wenigstens das Besitztum Krudenburg zu retten, sollte Schwarzenstein verkauft werden. Da sich jedoch kein adeliger Käufer fand, ging die Burg 1776 durch eine Sondergenehmigung in bürgerliche Hände über.

Seit mehreren Generationen ist nun Familie Eichelberg im Besitz von Haus Schwarzenstein. Das Erbgräbnis der Familie liegt auf halbem Weg zum Gutsgelände am Schwarzensteiner Weg. Von der ursprünglichen Form des mittelalterlichen Rittersitzes ist inzwischen nicht mehr viel zu erkennen. Die alte Burg wurde in den Jahren 1889/1890 abgetragen. Lediglich der Turm aus dem Jahr 1517 blieb erhalten. Unter Einbeziehung der alten Fundamente und Gewölbe wurde ein neues Herrschaftsgebäude errichtet. Seit 1961 ist das Gut an den Rheinisch-Westfälischen Schleppjagdverein verpachtet und dient nun sportlichen Zwecken.



restauriertes Bauernhaus

Sehenswert ist auch der dem Haus Schwarzenstein gegenüberliegende restaurierte Bauernhof aus dem 18. Jahrhundert. Das Langhaus, mit Wohnung, Stallung und Scheune unter einem Dach, stellt die Ursprungsform des niederrheinisch-westfälischen Bauernhauses dar. Die Bauweise war wesentlich billiger als die Errichtung mehrerer Gebäude um einen freien Hofraum. Gleichzeitig bot das tief hinunterreichende Dach Schutz vor den starken Winden des Flachlandes. Heute gehört das Bauernhaus auf Gut Schwarzenstein zu den wenigen erhaltenen Langhäusern am unteren Niederrhein.



9 Treideldorf Krudenburg

Schon der Name des Lippedorfes verrät, dass der kleine Ort schon früh eine wehrhafte Anlage besessen hat. Erste Hinweise auf die Burg stammen aus dem 12. und 13. Jahrhundert. Als Rittersitz wurde „die Krudenburg“ erstmals 1363 urkundlich erwähnt, als die Grafen von Kleve die Burganlage dem Ritter Rutger von Boetzlar als Lehen übertrugen.

Die mittelalterliche Wasserburganlage bestand aus einer Hauptburg, einer ummauerten rechteckigen Vorburg und einer Burgsiedlung. Die drei Burgteile waren jeweils durch wasserführende Gräben voneinander getrennt und über Brücken miteinander verbunden. Seit 1827 ist das Anwesen kein Rittersitz mehr, sondern im Besitz der bürgerlichen Familie Benninghoff. Sie rissen die inzwischen verfallene Burganlage Ende des 19. Jahrhunderts ab und errichteten auf den historischen Grundmauern der Vorburg ein modernes Wohnhaus. Von der einstigen stolzen Wasserburganlage sind heute lediglich ein zweigeschossiger



Vorburg-Mauer mit Turm

Ziegelturn und angrenzende Mauerreste erhalten. Die Inschrift „AGW 1664“ belegt, dass Alexander Graf von Velen den quadratischen Turm 1664 erbaute. Er diente als Eck-turm der Vorburg-Ummauerung. Die Fundamente der ehemaligen Hauptburg liegen nördlich der ehemaligen Vorburg dicht unter der Erdoberfläche.

Die Geschichte des Dorfes Krudenburg ist eng mit der Lippeschiffahrt verbunden, die schon zur Römerzeit betrieben wurde. Während flussabwärts die Boote mit der Strömung treiben konnten, zogen Pferde die Lastkähne mit Hilfe einer langen Leine von Land aus flussaufwärts. Diese Art der Schifffahrt wurde „treideln“ genannt. Die hierfür angelegten Uferwege, die Treidel- bzw. Leinpfade, sind heute leider nicht mehr zu erkennen.

Bis zur Aufgabe der Lippeschiffahrt war Krudenburg von großer Bedeutung, denn im örtlichen Hafen gingen die Schiffer vor Anker, und auch die Pferde und Pferdeführer übernachteten hier. Viele Krudenburger arbeiteten sogar selbst als Schiffer. Doch die Fahrt auf der Lippe war mühsam. Vor dem Treideldorf ankerte beispielsweise eine Schiffsmühle, die beiseitegeschoben werden musste, wenn ein Boot passieren wollte. Für eine bessere Befahrbarkeit der Lippe wurde in den 1820er Jahren ein Überwinterungshafen eingerichtet, die niedrige Krudenburger Brücke abgerissen und die Schiffsmühle beseitigt. Mit der Konkurrenz der Eisenbahn sowie hohen Zöllen und Abgaben rentierte

sich die Lippeschiffahrt jedoch immer weniger. Schon 1876 fuhren auf dem Fluss keine Handelsschiffe mehr.

Der historische Ortskern Krudenburgs ist inzwischen liebevoll restauriert worden und steht komplett unter Denkmalschutz. Im Rahmen des Wettbewerbs „Unser Dorf soll schöner werden“ wurde das alte Treideldorf mehrfach ausgezeichnet.



altes Hafenbecken

10 Drevenack

Die Geschichte des Ortes Drevenack beginnt vor mehr als 2.500 Jahren. Mit großer Wahrscheinlichkeit hieß die Siedlung damals Drevenakon oder Drevenikon und bedeutete „Besitztum des Dreven“. Eine keltische Familie wird somit die Ortschaft in vorchristlicher Zeit gegründet haben. Diese Vermutung bestätigte sich, als Tonscherben und Knochensplitter gefunden wurden, die Wissenschaftler auf einen Zeitraum zwischen 800 bis 400 v. Chr. datieren. Anhand der Scherben konnte das Rheinische Landesmuseum Bonn mehrere Urnengefäße rekonstruieren, die dort zu besichtigen sind. Die Fundstücke stammen aus insgesamt sechs nebeneinanderliegenden Gräbern.

Das älteste Gebäude Drevenacks ist die evangelische Dorfkirche. Sie wurde 1308 erstmalig als „Drevenich capella“ im Steuerverzeichnis des Kölner Erzbischofs erwähnt. Ihre Anfänge liegen jedoch weiter zurück. Das unregelmäßige Bruchsteinmauerwerk der Südwand sowie der dreigeschossige romanische Steinturm stammen noch aus dem 12. Jahrhundert. Wesentliche Veränderungen erfuhr die Kirche im 15. Jahrhundert durch den Anbau eines Chorraumes im gotischen Stil und die Erweiterung um das nördliche Seitenschiff. Das älteste Stück der Inneneinrichtung ist die Kanzel aus dem Jahr 1674.





Als Besonderheit befinden sich in der östlichen Außenwand des Chores zwei eingemauerte Gedenksteine. Sie wurden inzwischen durch Duplikate ersetzt. Die Originale sind in die Innenwand des Kirchenvorraums eingefügt. Sie erinnern an die verstorbenen Frauen „Adalheit“ und „Gerswiht“, die wahrscheinlich der Oberschicht angehörten. Die Drevenacker Memoriensteine zählen zu einer Gruppe von insgesamt 23 am unteren Niederrhein bekannten Steinen, welche in die Zeit vom 9. bis 12. Jahrhundert datiert werden können.

Ab Drevenack verläuft die Wegstrecke über die ehemalige Schienentrasse der Hamburg-Venloer Bahn, die der Regionalverband Ruhr bereits zu einem attraktiven Fuß- und Radwanderweg ausgebaut hat, weiter in Richtung Schermbeck.



11 Drevenacker Dünen

Auf einer Länge von circa acht Kilometern erstreckt sich nördlich der Lippe eine seltene Binnendünen-Landschaft: die Drevenacker Dünen. Sie reichen von den Aaper Höfen vor den Toren von Wesel über Drevenack bis zur Ostgrenze des Naturschutzgebietes Loosenberge.

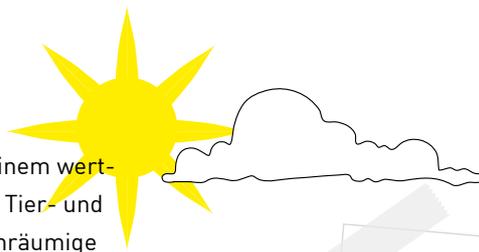
Die hell- bis gelbbraunen Sande stammen aus den Schotterflächen und Sandbänken des Rhein-Maas-Deltas. Die im Mündungsbereich von Rhein und Maas abgelagerten Sedimente wurden Ende der letzten Eiszeit (vor etwa 10.000 Jahren), als viel Wasser durch Eis oder Gletscher gebunden war und die Flüsse wenig Wasser führten, vom Wind ausgeblasen und nördlich der Lippe zu Dünen aufgeweht.

Auch nach der Eiszeit veränderten sich die Dünenzüge. Im Mittelalter legten starke Rodungsaktivitäten sowie intensive Beweidung den Erdboden frei und schufen somit erneut optimale Bedingungen für eine Umlagerung der Sande.

Erst im 19. Jahrhundert wurden die größtenteils entwaldeten und anschließend verheideten Dünenzüge aufgeforstet. Die angepflanzten Kiefern prägen die fünf bis zwölf Meter hohen Binnendünen bis heute. An einigen Stellen beginnt sich der standortheimische Wald mit Stieleichen, Vogelbeeren und Birken durchzusetzen und den Kiefernwald abzulösen. Auf wechselfeuchten Standorten dominiert das Pfeifengras. In den nassen, abflusslosen Dünentälern haben sich kleine Heide- und Niedermoore gebildet. Der struktur-



reiche Wald-Dünen-Moor-Komplex hat sich zu einem wertvollen Lebensraum für eine Vielzahl gefährdeter Tier- und Pflanzenarten entwickelt. Insbesondere der kleinräumige Wechsel von trockenen Sanddünen und feuchten Senken macht den Wert der Binnendünenlandschaft aus. Aufgrund der großen ökologischen Bedeutung sind die Drevenacker Dünen weitgehend als FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat) und Teilflächen als Naturschutzgebiet ausgewiesen.



Drevenacker Dünen



12 Naturschutzgebiet Loosenberge

Ein Teil der Drevenacker Dünen ist das zwölf Hektar große Naturschutzgebiet Loosenberge. Schon seit 1939 steht die Fläche unter Naturschutz, denn hier befindet sich eine der größten Wacholderheiden des Niederrheins. Die eindrucksvolle Landschaft lässt sich am besten zu Fuß entlang der eingezäunten Rundwanderwege erkunden. Charakteristisch ist vor allem der Wechsel von offenen Heideflächen und den bis zu fünf Meter hohen Wacholderbüschen. Die vielfältigen Wuchsformen der überwiegend alten Wacholderbestände sind besonders beeindruckend.

Die Kulturlandschaft entstand durch intensive Rodungs- und Beweidungsaktivitäten im Mittelalter. Da der Wacholder für Weidetiere unverträglich ist, konnte er sich gegenüber anderen Gehölzen durchsetzen. Erst im 17. Jahrhundert stagnierte die Nachfrage nach Schafwolle, und die Intensität der Schafbeweidung nahm schließlich ab. In Anknüpfung an traditionelle historische Nutzungen weiden inzwischen erneut Schafe im heutigen Naturschutzgebiet. Sie brechen

die Grasnarbe stellenweise auf, so dass nun vermehrt wieder Jungpflanzen des Wacholders wachsen können. Ergänzend werden Pflegemaßnahmen durchgeführt, die das Aufkommen von Laubgehölzen begrenzen und auf diese Weise die typische Vegetation erhalten.

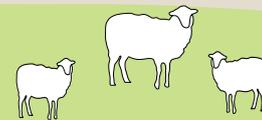
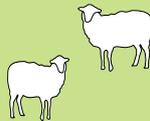


Rundweg Loosenberge

Neben Heide, Wacholder und Schafen fühlen sich in der offenen Dünenlandschaft auch zahlreiche Reptilien und Amphibien wohl. Mit etwas Glück und Geduld können im Sommer die gut getarnten Kreuzottern beim Sonnenbad beobachtet werden. Blindschleichen halten sich vor allem an feuchteren Standorten auf, zum Beispiel an den Waldrändern oder in nassen Dünentälern. Auch Zauneidechsen und Erdkröten leben im Naturschutzgebiet. Vögel wie Goldammer, Gimpel und Schwanzmeise nutzen die Loosenberge als Brutplatz. In die vereinzelt stehenden alten Eichen hämmern Bunt- und Grünspechte ihre Höhlen. Somit stellt das Naturschutzgebiet Loosenberge einen wichtigen Lebensraum für zahlreiche Tiere und Pflanzen dar.



Schafe im
Naturschutzgebiet



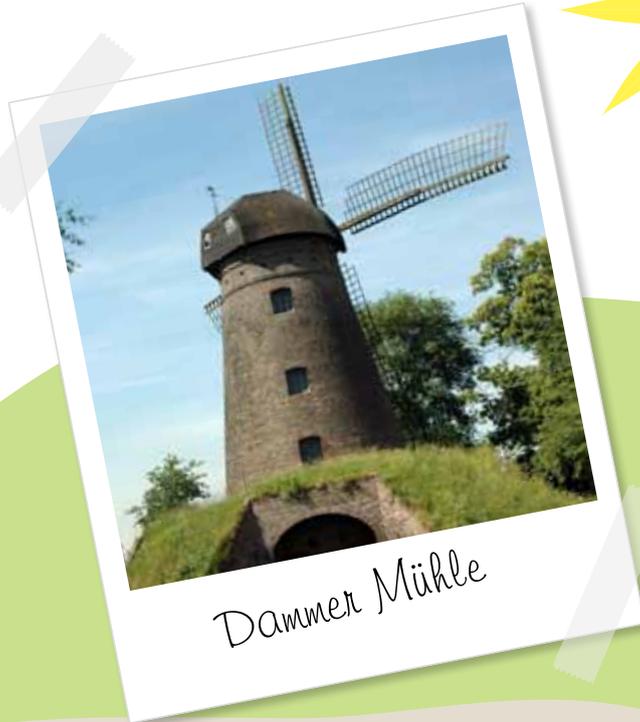
13 Dammer Windmühle

Um 1830 errichtete der Müller Wilhelm Holtmann auf einem künstlichen Hügel die Dammer Windmühle. Der sogenannte Bergholländer gilt aufgrund der Grenzlage der Gemeinde Schermbeck als die östlichste Windmühle des Niederrheins. Sie war bis 1940 in Betrieb und wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt. Erst ab 1980 erfolgte eine Restaurierung, jedoch ohne Wiederherstellung des Mahlwerkes. Das neue Flügelkreuz wurde 1983 angebracht. Heute ist die Windmühle das Wahrzeichen des Schermbecker Ortsteiles Damm.

Als die Dammer Mühle gebaut wurde, war der Mühlenzwang bereits aufgehoben und die Gewerbefreiheit eingeführt. Im 12. Jahrhundert hatte Friedrich

Barbarossa den Grundherren per Gesetz das alleinige Recht zum Bau und Betreiben einer Mühle gesichert. Alle Untertanen eines Grundherrn waren verpflichtet gewesen, ihr Getreide ausschließlich dort mahlen zu lassen. Dieser Mühlenzwang hatte den Müllern über Jahrhunderte gleich bleibende Einkünfte erbracht und eine Konkurrenz zwischen den Mühlen verhindert. Mit der Abschaffung dieser Regelung entstanden am Niederrhein zahlreiche neue Mühlen. Die Staurechte für den Bau von Wassermühlen waren nur schwer zu erwerben, weshalb am Niederrhein vor allem Windmühlen errichtet wurden. Von den einst gut 50 Windmühlen im Kreis Wesel stehen heute noch 39 Mühltürme und Turmstümpfe.





Dammer Mühle



14 Streuobstwiesen

Als Streuobstwiesen werden traditionell Pflanzungen mit hochstämmigen Obstbäumen bezeichnet, die verstreut in der Landschaft auf Mähwiesen und Viehweiden stehen. Charakteristisch für diese Flächen ist eine Vielfalt unterschiedlicher Obstarten und -sorten.

Der Anbau von Hochstamm-Obstbäumen hatte im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine große kulturelle, ökonomische und ökologische Bedeutung. Zu dieser Zeit umgaben Streuobstwiesen fast jedes Dorf und prägten mit ihren unterschiedlichen Wuchsformen, Blühzeiten und Blütenfarben die ortsnahen Landschaften. Aus Nachhaltigkeitsgründen wurden regelmäßig die alten Gehölze durch neue ersetzt, so dass sich auf den Wiesen verschiedene Altersklassen befanden. Die wichtige historisch-ökonomische Grundlage des Streuobstbaus war die Doppelfunktion von Obstbau und Grünlandnutzung.

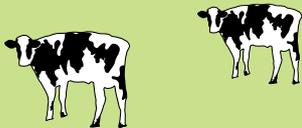
Seit Mitte des 20. Jahrhunderts wird unser Obst überwiegend in Plantagen aus niederstämmigen Bäumen angepflanzt. Diese erfordern einen deutlich geringeren Arbeitseinsatz als Hochstammobstbäume, tragen schneller Früchte und sind ertragreicher. Die niederstämmigen Obstbäume bilden hierbei keine ausladenden Kronen mehr, sondern stehen dicht an dicht in Monokulturen. Durch den Einsatz von Spritz- und Düngemitteln ist die Anpassung der Pflanzen an spezifische Boden- und Klimabedingungen oder die Widerstandsfähigkeit gegenüber Krankheiten kaum mehr relevant. Darüber hinaus wird in der modernen Plantagenwirtschaft nur eine sehr kleine Auswahl an Sorten verwendet.

Extensiv genutzte Streuobstwiesen rentieren sich aus ökonomischer Sicht inzwischen nicht mehr. Dies führt dazu, dass seit den 1960er Jahren zahlreiche Flächen gerodet oder keine neuen Obstbäume nachgepflanzt werden. Heute



sind Streuobstwiesen in der Roten Liste der Biotoptypen als „stark gefährdet“ aufgeführt. Demzufolge ist nicht nur die genetische Vielfalt unserer heimischen Obstsorten, sondern auch ein wichtiger Lebensraum für zahlreiche Tiere und Wildkräuter bedroht. Beispielsweise findet der selten gewordene Steinkauz in den Höhlen alter Obstbäume geeignete Brutplätze und nutzt gleichzeitig die offenen Grünflächen für die Jagd auf Insekten und Mäuse.

Um die enorme Artenvielfalt der Streuobstwiesen zu erhalten und alte Obstsorten auch für die Nachwelt zu sichern, hat sich der Naturschutz in den vergangenen Jahren dieser extensiven Bewirtschaftungsform verstärkt zugewandt. Am Dammer Weg und auch am Waldbachweg leisten mehrere landwirtschaftliche Betriebe mit der Bewirtschaftung extensiv genutzter Hochstammbäume einen wichtigen Beitrag zum Erhalt dieser ehemals landschaftsprägenden Kulturlandschaft.



15 Klever Landwehr

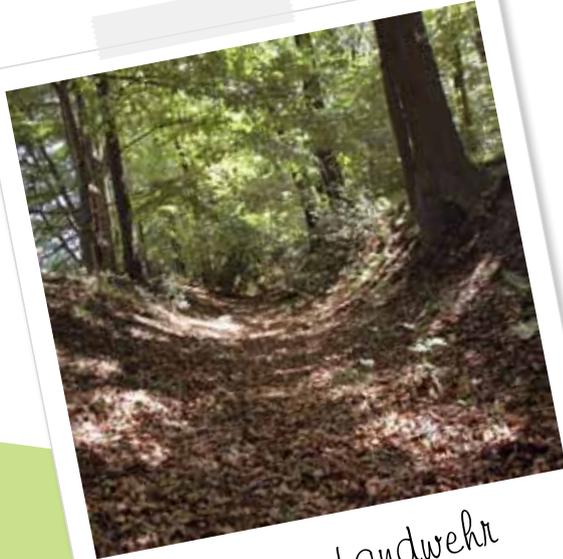
Als Landwehren werden Befestigungen aus Wällen, Gräben und Buschwerk bezeichnet, die in Einzelfällen Längen von über 100 Kilometern erreichten. Die Anlagen konnten aus einem oder mehreren parallel verlaufenden Erdwällen bestehen. Durch den Erdaushub entstanden Gräben, die teilweise mit Wasser gefüllt waren. Eine zusätzliche Sicherung wurde durch die Anpflanzung eines undurchdringlichen Gebüsches aus Hainbuchen, Weißdorn, Schwarzdorn, Heckenrosen oder Brombeeren auf den Wällen erreicht. Das Vorfeld der Befestigungsanlagen war größtenteils gerodet.

Landwehren gab es bereits zur Zeit der Römer, jedoch stammen die meisten aus dem Hoch- und Spätmittelalter.

In der Regel umschlossen sie ein ländlich geprägtes Gebiet und gaben somit der Landbevölkerung einen Schutz, den analog die Menschen in befestigten Städten durch die Stadtmauer besaßen. Oft entstanden territoriale Landwehren, die einzelne Herrschaftsgebiete umgaben und gleichsam als Zollgrenze dienten. Der wohl bekannteste Grenzwall ist der Limes, der das Römische Reich vor einem Einfall der Germanen schützen sollte.

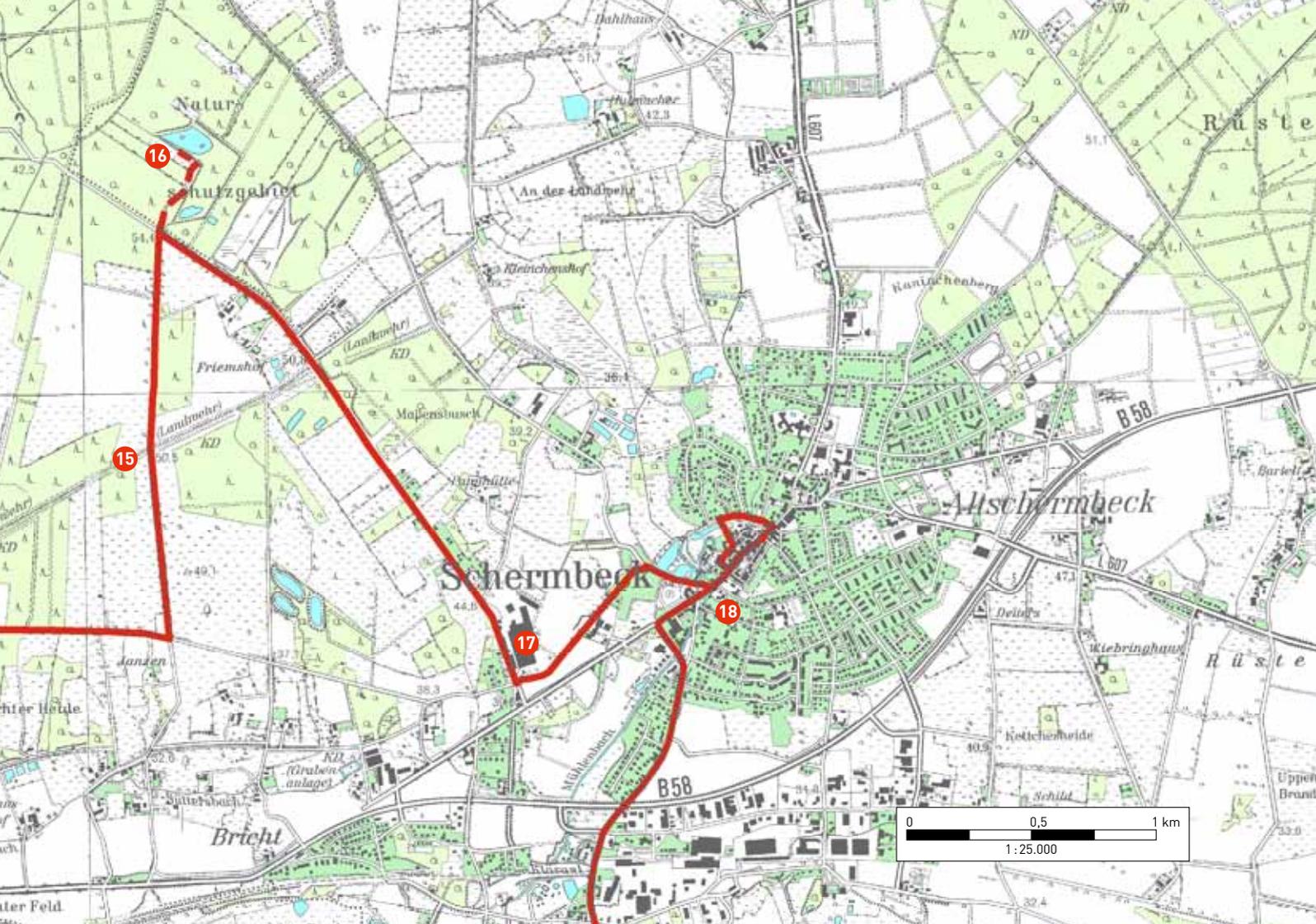
Zwischen der Ortschaft Damm und Schermbeck liegt ein 1.700 Meter langes Teilstück der Klever Landwehr, die auch Klevische Landwehr oder Drevenacker Landwehr genannt wird. Die ehemals mehr als 40 Kilometer lange Befestigungslinie reichte von Schermbeck bis nach Isselburg an

der niederländischen Grenze und wies eine Breite von bis zu 40 Metern auf. In der Katasterkarte von Kleve aus dem Jahr 1733 ist die Wallanlage noch vollständig dargestellt. Um die Fläche landwirtschaftlich nutzbar zu machen, wurde die Landwehr später an mehreren Stellen abgetragen und eingeebnet. Andere Abschnitte werden inzwischen als Entwässerungsgräben genutzt. Nordwestlich von Schermbeck, am Heideweg, sind von der Befestigungslinie noch drei parallel verlaufende Wälle und Gräben gut erkennbar. Ob die Wallanlage bereits zur Zeit der Römer gebaut wurde, um das Rheinvorland gegen Germaneneinfälle abzusichern, oder ob es sich um eine mittelalterliche Landwehr des Herzogtums Kleve handelt, ist bis heute umstritten.



Graben der Landwehr



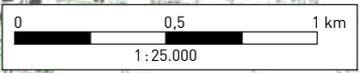


16

15

17

18

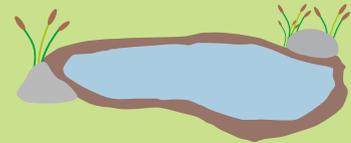


16 Naturschutzgebiet Lichtenhagen

Die Fläche des heutigen Naturschutzgebietes Lichtenhagen war bis in die 1970er Jahre Abgrabungsstätte der Schermbecker Tonindustrie. Nach dem Abbau lagen die bis zu acht Meter tiefen Tongruben zunächst brach, bis Naturschützer die große Bedeutung des Areals erkannten. Es hatte sich gezeigt, dass die offenliegenden Flächen inzwischen einen wichtigen Lebensraum für zahlreiche gefährdete und vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten darstellten. Aus diesem Grund wurden die in den 1970er Jahren aufgegebenen Tongruben bereits 1986 als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Heute prägen die zahlreichen flachen Stillgewässer, welche alle durch den Tonabbau entstanden sind, das Schutzgebiet. Sie schaffen gleichzeitig die Voraussetzung für die Ansiedlung und den Erhalt einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt. Darüber hinaus haben sich im ehemaligen Abbaubereich Waldflächen, Feuchtwiesen und Heidemoore entwickelt.

Vor allem für Amphibien hat das Naturschutzgebiet Lichtenhagen eine herausragende Bedeutung. Da sie für die Entwicklung der Larven stets Wasser benötigen, hängt ihre Fortpflanzung vom Vorhandensein geeigneter Teiche und



Tümpel ab. Insgesamt sind sieben verschiedene Amphibienarten im ehemaligen Tonabbaugebiet nachgewiesen. Während sich der Moorfrosch oder der Kammmolch eher im Verborgenen halten, können Naturinteressierte besonders im Frühjahr Erdkröten entdecken, die hier in großer Zahl vorkommen. Aber auch viele andernorts bereits verschwundene Schmetterlings-, Libellen- und Reptilienarten, wie beispielsweise die Kreuzotter oder die Waldeidechse, sind im Schutzgebiet vertreten.

Um die vom Menschen geschaffene Landschaft zu erleben, lohnt sich ein kurzer Spaziergang durch das reich strukturierte Naturschutzgebiet. Damit die wertvolle Tier- und Pflanzenwelt auch auf Dauer erhalten bleibt, hat der Regionalverband Ruhr bereits große Teile des knapp 110 Hektar großen Schutzgebietes für die Allgemeinheit aufgekauft.



Abgrabungs-See



17 Tonverarbeitung: Von „Pottbäckern“ und „Ziegelbäckern“

Am Waldweg befinden sich die Hauptverwaltung und eine Produktionsstätte der Firma Nelskamp, die auf eine lange Geschichte in der Dachziegelherstellung zurückblicken kann. Bereits 1870 zog Heinrich Nelskamp nach Schermbeck, um im damaligen Ziegelwerk „J.B. Prinz und Sohn zu Schermbeck b. Wesel“ zu arbeiten. Seine Söhne setzten die Familientradition fort und eröffneten ein eigenes Ziegelwerk. 1970 übernahm die Firma Nelskamp schließlich die am Waldweg gelegenen Produktionsanlagen der „Schermbecker Thon- & Falzziegelwerke AG“.

Die Geschichte der örtlichen Tonverarbeitung reicht jedoch noch viel weiter zurück, denn Schermbeck war einst ein Töpferdorf. Mindestens seit dem 17. Jahrhundert hat es hier „Pottbäcker“ gegeben. Die mächtigen tertiären Tonvorkommen liegen bei Schermbeck nur knapp unter der Erdoberfläche und waren somit leicht abbaubar. Den Ton holten die Töpfer eigenhändig mit dem Pferdewagen aus den selbstgegrabenen Tongruben. Aus dem Rohstoff stellten sie ausschließlich einfaches Gebrauchsgut her, welches weder signiert noch datiert wurde.

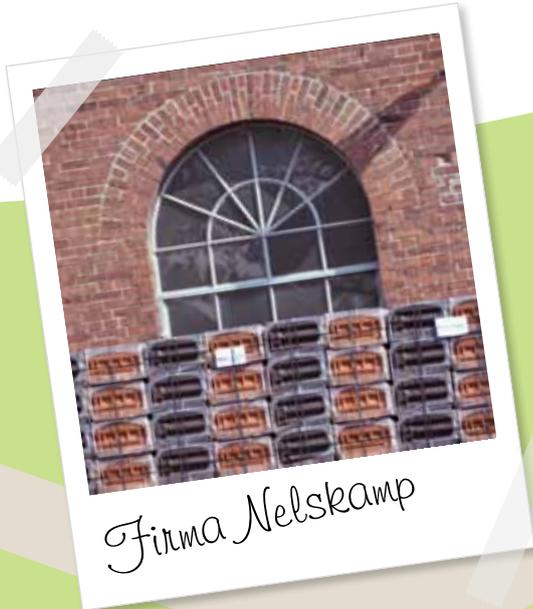
Der erste namentlich erwähnte „Pottbäcker“ war Jan Dietrich Küpper, dessen Nachfahren noch über sechs Generationen das Töpferhandwerk Schermbecks bestimmten. Allerdings gab es bis Mitte des 19. Jahrhunderts nie genügend Abnehmer, um mehr als einem oder zwei Töpfern ein Auskommen zu sichern.

Dies änderte sich mit dem Beginn der Industrialisierung, als die Bevölkerung im nahegelegenen Ruhrgebiet sprunghaft anstieg und somit ein neuer Absatzmarkt entstand. Um sich im Ruhrgebiet eine neue Existenz aufzubauen, kauften die zugewanderten Familien die einfachen und funktionalen Haushaltswaren der Schermbecker „Pottbäcker“, unter anderem Schüsseln, Kannen und Blumentöpfe. So erlebte das Töpferhandwerk in Schermbeck ab den 1860er Jahren einen plötzlichen und starken Aufschwung. Trotz der großen Nachfrage nach Haushaltswaren erzielten die meisten Betriebe jedoch nur einen mittelmäßigen Gewinn, so dass durchweg alle Familien nebenher noch eine kleine Landwirtschaft betrieben.

Bereits kurz nach 1900 endete die Blütezeit des Schermbecker Töpferhandwerks. Innerhalb weniger Jahre überschwemmte neue industriell hergestellte Massenware den Markt und unterbot die Preise der handgefertigten Erzeugnisse. Die Töpfer mussten ihr unrentabel gewordenen Handwerk schließlich aufgeben.

Neben den „Pottbäckern“ gab es seit dem 17. Jahrhundert auch „Ziegelbäcker“, die Dachziegel und Ziegel-

steine herstellten. So ist es auch nicht verwunderlich, dass in Schermbeck schon 1805 kein strohgedecktes Haus mehr stand, sondern alle Gebäude mit Tondachziegeln eingedeckt waren. 1858 wurde die erste mechanische Ziegelei im Ort errichtet. Als die Töpferei kein Auskommen mehr bot, wandten sich immer mehr „Pottbäcker“ diesem Gewerbe zu, so dass in Schermbeck um 1900 bereits 57 Ziegelei-arbeiterfamilien wohnten. Aus dem Töpferdorf entwickelte sich mit der Zeit ein modernes Zentrum der Dachziegelproduktion. Auch heute noch sind die Schermbecker Tondachziegel überregional bekannt. Inzwischen betreibt jedoch die Firma Nelskamp, mit einer Produktion von zwölf Millionen Dachziegeln pro Jahr, das einzige produzierende Ziegelwerk.



18 Schermbeck

Schermbeck wird im Jahr 799 erstmals urkundlich erwähnt, damals noch unter dem Namen Scirenbeke. Die Bezeichnung leitet sich vom einst gleichlautenden Bach ab, der südlich von Schermbeck in die Lippe mündet und heute den Namen Mühlenbach trägt. Der frühmittelalterliche Ort befand sich im Bereich des heutigen Altschermbecks.

Gegen Ende des 13. Jahrhunderts erweiterte die Grafschaft Kleve ihr rechtsrheinisches Herrschaftsgebiet bis nach Schermbeck und erwarb die Zollhoheit. Im Grenzbereich der beiden Territorien Grafschaft Kleve und Fürstentum Münster bauten die Grafen um 1300 eine Burg, in dessen Schatten sich die neue Schermbecker Siedlung schon bald zu einem eigenständigen Ort entwickelte. Somit stand das klevisch-rheinische Schermbeck dem westfälischen Altschermbeck gegenüber.



Im Jahr 1415 erhielt die klevische Landesburg mit ihrer dazugehörigen Siedlung das Stadtrecht durch Graf Adolf II., der zur Sicherung seines Herrschaftsbereiches sehr an einer politischen und auch militärischen Stärkung des Grenzortes interessiert war. Kurz darauf entstand eine Stadtbefestigung mit Wassergraben, Stadtmauer, acht Wehrtürmen und zwei Stadttoren – dem Steintor und dem Mühlentor. Durch den Besitz der Stadtrechte kam es zu einem wirtschaftlichen Aufschwung Schermbecks. Der Stadt war es nun erlaubt Märkte abzuhalten und Steuern, Zölle sowie Strafgeelder zu erheben. Handwerker, Kaufleute und Händler kamen nach Schermbeck, die neben ihren Waren und Dienstleistungen auch Geld brachten.

Darüber hinaus wurde der Grenzort zu einer selbstständigen Pfarre erhoben und die Georgskirche errichtet. Ende des 16. Jahrhunderts nahm das unter klevischer Herrschaft stehende Schermbeck den lutherischen Glauben an, während sich die Altschermbecker für die katholische Glaubensrichtung entschieden.

Als der letzte Herzog von Kleve Anfang des 17. Jahrhunderts starb und keinen Erben hinterließ, verlor Schermbeck seine politische und militärische Bedeutung. Zudem verschlechterte sich der wirtschaftliche Einfluss der Stadt. Schermbeck verfiel immer mehr, und viele gut betuchte Bürger zogen fort. Seit Anfang des 18. Jahrhunderts wurde die Stadtbefestigung größtenteils abgetragen und der dazugehörige Wassergraben zugeschüttet. Obwohl Schermbeck durch die Eingliederung in das Königreich Preußen 1808 auch noch seine Stadtrechte verlor, ging es ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts langsam wieder aufwärts. Die Herstellung von Textilien, Töpfereiprodukten und Dachziegeln brachten für die Bewohner die Wende und verhalfen zu einem erneuten wirtschaftlichen Aufschwung. Die Trennung zwischen Altschermbeck und Schermbeck wurde schließlich 1975 aufgehoben. Seitdem gehört die Gemeinde Schermbeck zum Kreis Wesel.



An die Zeit der Klever Adelsgeschlechter erinnern bis heute einige Stadtmauerreste und die auf einem kleinen Hügel liegende ehemalige klevische Landesburg. Diese wurde über die Jahrhunderte mehrfach beschädigt und umgebaut. Sie ist seit 1662 in Privatbesitz und kann lediglich von außen besichtigt werden.

Zur klevischen Landesburg gehörten auch die Untere und Obere Burgmühle mit ihren Mühlteichen. Die Untere Burgmühle wurde bereits im 14. Jahrhundert urkundlich erwähnt, 1936 mit einem Turbinenantrieb ausgestattet



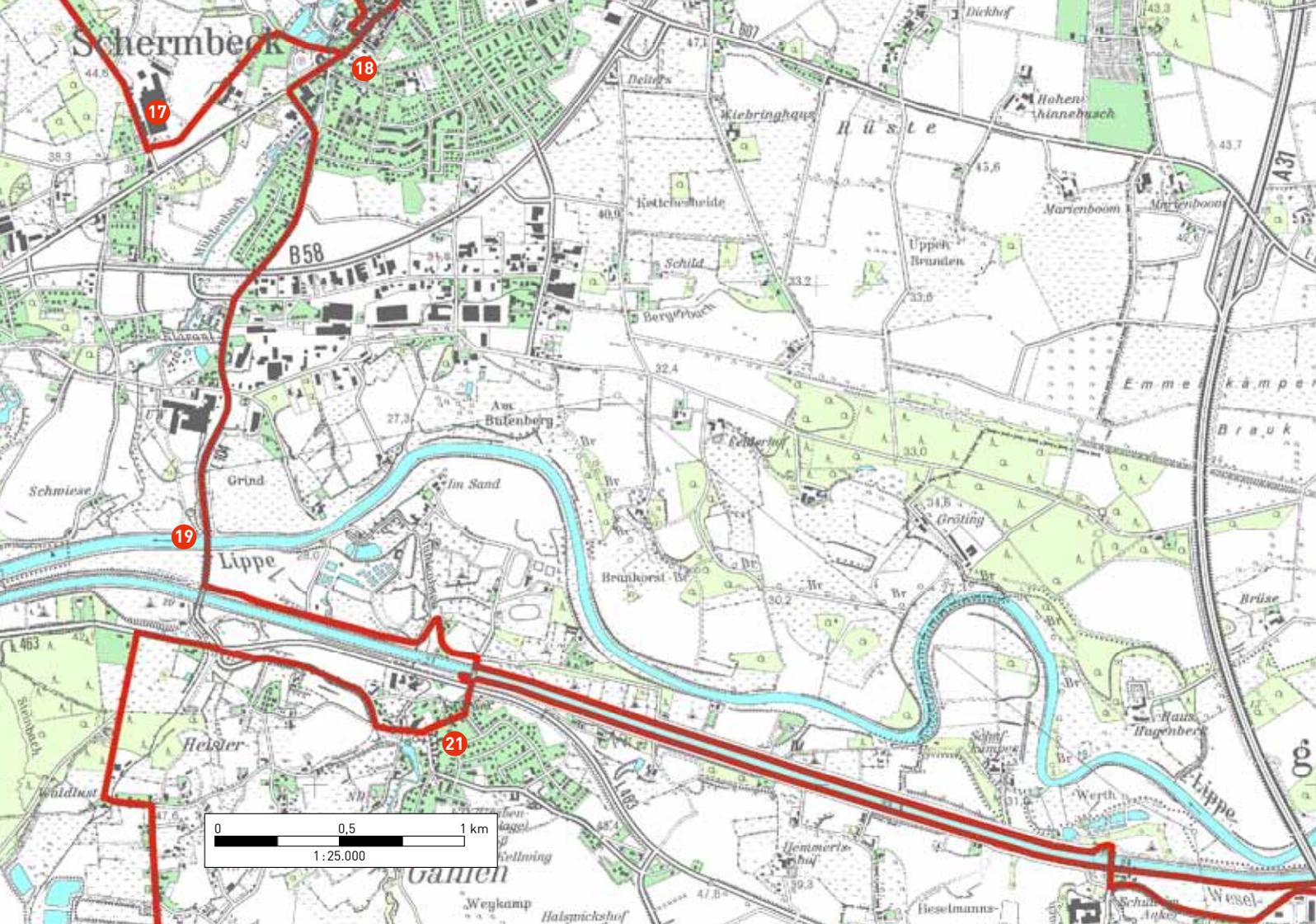


Obere Burgmühle

und 1960 stillgelegt. Heute dient das Mühlengebäude als Lagerraum. Die Obere Burgmühle stammt aus der Zeit um 1640 und zeigt die damals auch bei Wassermühlen meist übliche Fachwerkbauweise. Lediglich das eiserne Wasserrad, welches 1930 angebracht wurde, entspricht nicht mehr dem Urzustand. Das hölzerne Vorgänger-Mühlrad war fast doppelt so groß und reichte bis an die Dachtraufe des Mühlengebäudes. Nach der Stilllegung der Oberen Burgmühle 1958 wurde die Inneneinrichtung vollständig ausgeräumt.

Neben der Burg und der Unteren Burgmühle ist die spätgotische Georgskirche das älteste Gebäude Schermbecks. Sie stammt aus dem 14./15. Jahrhundert, wurde jedoch bei Stadtbränden in den Jahren 1425, 1483, 1742 und 1945 beschädigt. Im Inneren der inzwischen evangelischen Pfarrkirche befindet sich ein dreiteiliges Altarbild aus der Malerschule Derick Baegert aus dem Jahr 1506. Die erste reformierte Kirche Schermbecks wurde während des Stadtbrandes 1742 zerstört und 1786 durch eine Kapelle ersetzt. Im achteckigen Zentralbau sitzt seit 2004 die Kulturstiftung der Gemeinde Schermbeck. Ein neuromanischer Bau ist die katholische Pfarrkirche Sankt Ludgerus aus dem Jahr 1914/1915 im Ortsteil Altschermbeck.

Im ältesten Wohnhaus Schermbecks befindet sich seit 1987 das Heimatmuseum. Es ist jeden Sonntag von 10:00 bis 13:00 Uhr und nach Vereinbarung geöffnet (Tel.: 02853/4709). Das niederrheinische Hallenhaus wurde zwischen 1566 und 1569 erbaut und in den 1980 Jahren aufwendig restauriert. Zahlreiche Exponate veranschaulichen nun die über 1.200-jährige Geschichte der Gemeinde Schermbeck.



Schermbeck

17

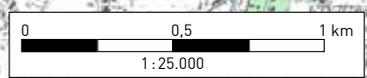
18

B58

19

Lippe

21



Gaumen

Lippe

Wesel

19 Feldbahn der Dachziegelwerke Idunahall

Die Dachziegelwerke Idunahall der Röben-Tonbaustoffe GmbH waren bis zu ihrer Stilllegung Ende 2005 der zweitgrößte Tondachziegelhersteller Schermbecks. Zuletzt produzierten sie bis zu zehn Millionen Tondachziegel pro Jahr. Das Werksgelände lag an der Ecke Maassenstraße/Alte Poststraße im Süden Schermbecks. Die betriebseigenen Tongruben befanden sich südlich der Lippe im Gartroper Busch, wo die Firma Nottenkämper oHG auch heute noch Ton abbaut.

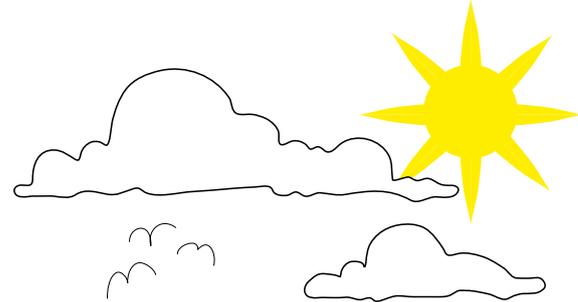
Bereits seit der Gründung der Dachziegelwerke Idunahall besaß der Betrieb eine Feldbahn als Verbindung zu den werkseigenen Tongruben. Von 1908 bis 1936 zogen Pferdegespanne die mit Ton beladenen Lorenzüge durch den Gartroper Busch bis an die Lippe. Eine Lastenseilbahn transportierte den Ton über den Fluss, bevor er per Feldbahn

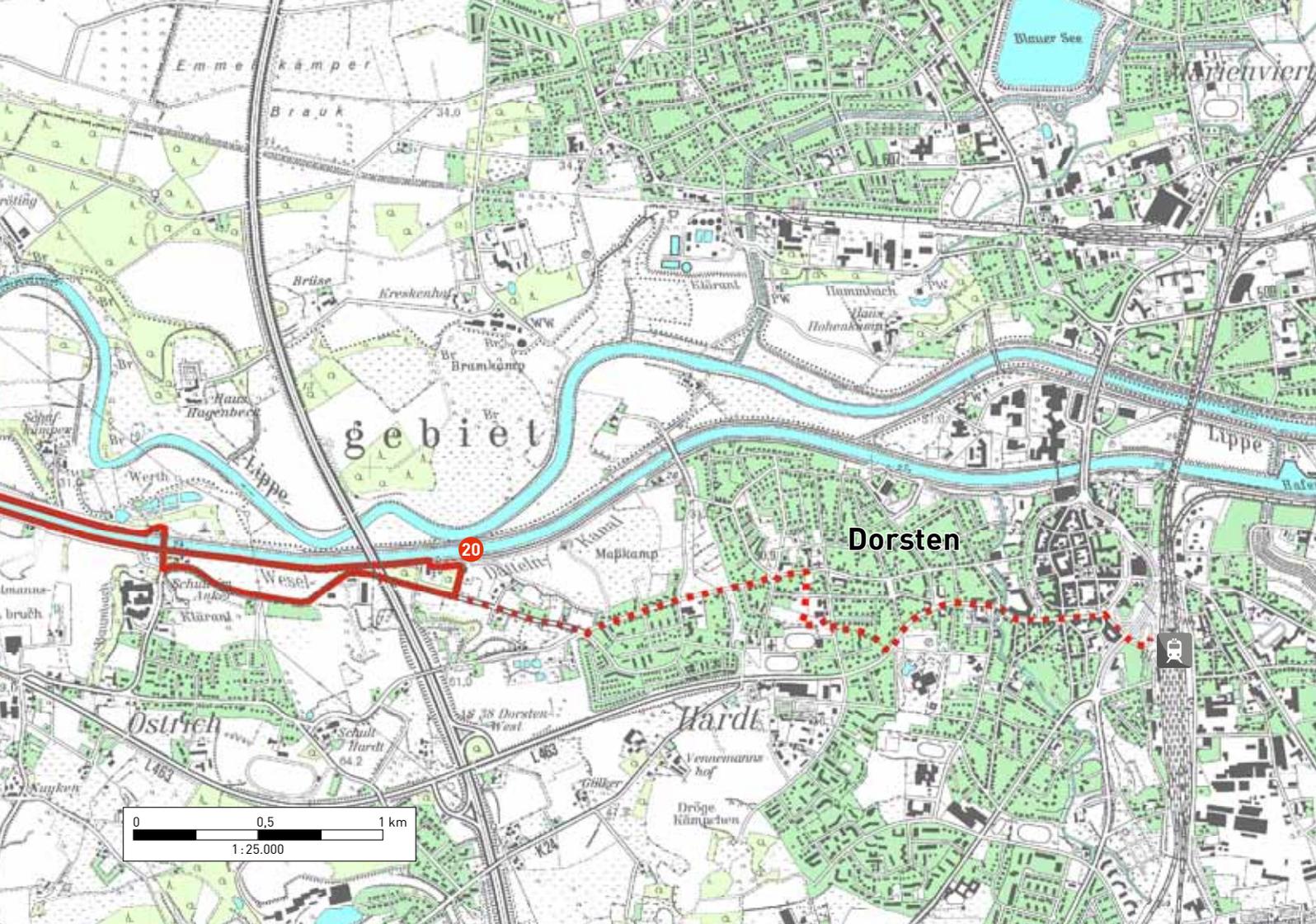


Werksbahn, Idunahall

zum Werk gelangte. Als 1936 eine Straßenbrücke über die Lippe gebaut wurde, konnte eine durchgängige Schienenverbindung realisiert werden. Zwei Motorloks transportierten von nun an den Ton vom Abbaugelände direkt zum Werksgelände.

Im Jahr 2002, nur drei Jahre vor der Stilllegung des Werkes, stellte der Idunahall-Nachfolger Röben den Betrieb der Schmalspurbahn ein. Seitdem bemüht sich der Verein „Feldbahnfreunde Schermbeck-Gahlen“, die Tonförderbahn als Kulturdenkmal der Nachwelt zu erhalten. Noch bis zum Sommer 2010 boten sie Fahrten für interessiertes Publikum zwischen dem alten Werksgelände und dem Restaurant „Hohes Ufer“ im Heisterkamp an. Kurz darauf wurden die Gleise nördlich der Lippe-Brücke größtenteils abgebaut. Ob auf der noch verbleibenden Trasse in Zukunft wieder Fahrten angeboten werden können, ist noch ungewiss.





Emmelkämper

Bräuk

Weseler See

Weseler See

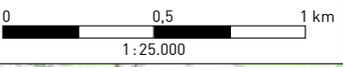
gebiet

Lippe

Lippe

20

Dorsten



Östfries

Hardt

Weseler See

20 Gahlenscher Kohlenweg

Eine mit Kohlen gefüllte Stele aus Stahl erinnert am Ufer des Wesel-Datteln-Kanals an den Endpunkt des Gahlenschen Kohlenweges und das inzwischen abgerissene Kohlhaus. Die Transporttrasse wurde von 1766 bis 1769 als befestigter Fuhrweg angelegt und verband das Ruhrtal mit dem ehemaligen Lippehafen bei Gahlen.

Über eine Länge von rund 40 Kilometern transportierten Maultiere und Pferdefuhrwerke die Steinkohle in 50-Pfund-Fässern von Hattingen über Bochum, Herne, Gelsenkirchen und Dorsten bis zum Hafen. Der Transport auf der Kohlen-trasse war zwar mühsam, lag dafür jedoch weitgehend innerhalb der preußischen Landesgrenzen. Somit konnten hohe Zollabgaben umgangen werden. Trotzdem waren entlang des Transportweges circa alle fünf Kilometer Schlagbäume errichtet, an denen Wegezoll gezahlt werden



Kohlenstele



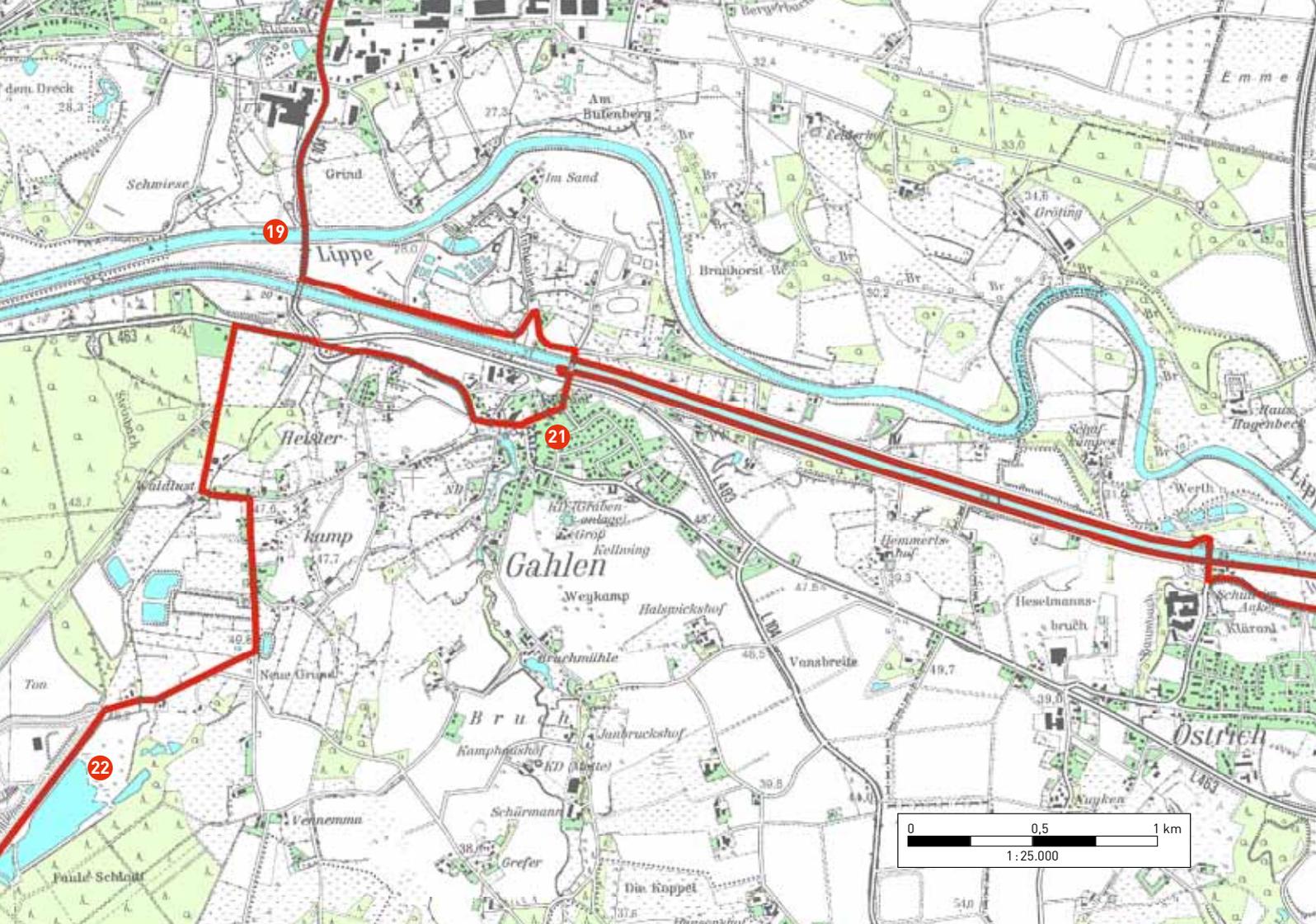
musste. Anschließend wurde die Kohle über Lippe und Rhein in das Herzogtum Kleve verschifft, wo aufgrund des Holzmangels die Nachfrage nach Kohle sehr groß war. Hierbei konnten die Schiffe flussabwärts mit der Strömung treiben. Durch die Schiffbarmachung der Ruhr im Jahre 1780 verlor der Gahlensche Kohlenweg seine Monopolstellung. Unrentabel wurde der Transportweg aber erst mit dem Bau der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die historische Kohlentrasse wird auch heute noch als Verkehrsstraße genutzt. Deutlich wird dies anhand von Straßennamen: In Bochum existiert eine Kohlenstraße, Gahlensche Straße und Dorstener Straße, während die Bochumer Straße durch Dorsten führt. Um den Gahlenschen Kohlenweg näher ins Bewusstsein zu rücken und somit eine Brücke zwischen Vergangenheit und Gegenwart zu schlagen, schufen anerkannte Künstler entlang des Weges zahlreiche zeitgenössische Kunstwerke. Hierzu zählt auch die 4,10 Meter hohe Stele des Künstlers Hermann J Kassel, die mit rund 1,5 Tonnen Kohle gefüllt ist und im Inneren eine Seifenblasenmaschine verbirgt. Die schwebenden Seifenblasen konnten jedoch nur 2008 bei der

Präsentation der Skulptur am Recklinghäuser Tor in Dorsten bewundert werden, bevor sie im September selbigen Jahres am ehemaligen Lippehafen installiert wurde. Die der Kohlesäule entweichenden Blasen standen für Visionen, Träume, Erinnerungen und Ideen und bildeten einen Kontrast zur Schwere der Kohle. Somit ist heute aus dem Gahlenschen Kohlenweg eine Straße der Kunst geworden.

Am Ende des Kohlentransportweges, unmittelbar am Hafen, stand von 1767 bis 1972 das Kohlhaus. Dieses Gebäude diente bis Mitte des 19. Jahrhunderts als Zwischenlager für Steinkohle und als Dienstwohnung sowie Verwaltungsgebäude der preußischen Beamten. Mit dem Bau des Wesel-Datteln-Kanals im Jahre 1915 wurde die Lippe auf Höhe des Kohlhauses 500 Meter in Richtung Norden verlegt. Obwohl ein Abriss des Gebäudes zunächst noch verhindert werden konnte, musste es mit der Erweiterung des Kanals schließlich doch der Wasserstraße weichen.

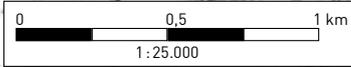




19

21

22



21 Gahlen

Das Dorf Gahlen ist eine sehr alte Siedlung, die urkundlich erstmals im Jahre 785 unter dem Namen „Galina“ erwähnt wurde und zugleich den östlichsten Grenzort des Herzogtums Kleve südlich der Lippe bildete. Erst im 18. Jahrhundert tauchte der Buchstabe „h“ im Ortsnamen auf, ehe sich die jetzige Schreibweise vollends einbürgerte. Für das westfälische Adelsgeschlecht von Galen diente der Ort sogar als Namensgeber. Die Ritter von Galen gehörten im 13. Jahrhundert zu den angesehensten Ministerialen des Grafen von Kleve. Seit 1975 ist Gahlen ein Ortsteil der Gemeinde Schermbeck und zählt heute knapp 2.300 Einwohner (2011).

Die über 1000-jährige Geschichte des Dorfes wird insbesondere am Mühlenteich erlebbar. Dort steht das älteste Bauwerk der Gemeinde Schermbeck - die evangelische Kirche von Gahlen. Teilstücke der West- und Südwand sowie der quadratische Kirchturm stammen aus dem späten 12. Jahrhundert. Das Kirchenpatronat des heiligen Petrus lässt jedoch auf eine Kirchengründung noch vor 900 n. Chr. schließen.

Der romanische Kirchturm des Gotteshauses ist aus grob behauenen Sand- und Kalksteinen und ohne Sockel errichtet. Er war ursprünglich nur mit wenigen Sehschlitzen versehen, so dass er sich in Zeiten kriegerischer Auseinandersetzungen für die Dorfbewohner als Zufluchtsort und Wehrturm eignete. Im Gegensatz zum gut erhaltenen Turm hat sich das Aussehen des Kirchenschiffes durch Umbaumaßnahmen stark verändert. Der durch die Blütezeit des Handels reich gewordene Klerus erweiterte Anfang des 16. Jahrhunderts den Kirchensaal und verwendete dabei zum Teil das ältere Mauerwerk. Im gotischen Stil wurde zudem das nördliche Seitenschiff ergänzt. Die Kanzel der spätgotischen Backsteinkirche stammt aus dem Jahr 1654.

Neben der Dorfkirche befindet sich mit der Gahlener Mühle ein weiteres historisches Gebäude am Mühlenteich. Sie wurde erstmals um 1500 erwähnt. Bis in die 1890er Jahre bestand das Gebäude lediglich aus dem mittleren, auf schweren Steinblöcken stehenden, Holzbau. Fotos aus dem Beginn des 20. Jahrhunderts zeigen bereits die beider-

seitigen Anbauten aus Ziegelsteinen, deren damaliger Farbton der Dorfmühle im Volksmund den Namen „Rote Mühle“ einbrachte. Die Familie Benninghoff, der seit Ende des 19. Jahrhunderts das Gebäude gehört, stellte den Mühlenbetrieb für das Brotgetreidemahlen 1958 ein. In diesem Zusammenhang wurde auch die Bäckerei geschlossen. Ab 1960 nutzten die Post und die Gemeindesparkasse Hünxe den vorderen Anbau, während im hinteren Teil drei Wohnungen entstanden. Im Jahre 1975 wurde das mittlerweile weiße Mühlengebäude schließlich komplett zum Wohnhaus umgebaut. In Erinnerung an das alte Handwerk dreht sich das 5,80 Meter hohe Mühlrad mit seinen 56 Schaufeln aber auch heute noch.



Gahlener Mühle

Eine weitere Besonderheit des Ortes Gahlen sind die artesischen Brunnen. Dies sind künstlich geschaffene Quellen, bei denen das unter Druck stehende Grundwasser selbstständig bis zur Erdoberfläche oder höher aufsteigt. Damit ein solcher Überdruck entsteht, muss sich das Grundwasser in einer Senke zwischen zwei undurchlässigen Erdschichten sammeln. Als der Essener August Schulte-Herbrüggen in den 1920er Jahren südlich der Lippe nach Kohle bohren wollte, durchbrach er eine wasserundurchlässige Tonschicht und stieß in circa 60 Metern Tiefe auf enorme Wasservorkommen, welche mannshoch aus dem Boden schossen. Bei einer Messung im Jahre 1926 wurde ermittelt, dass aus insgesamt neun Bohrlöchern 183 Liter Wasser pro Sekunde austraten. Ab 1927/1928 nutzte die Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft das Quellwasser im Wasserwerk Dorsten-Holsterhausen zur Trinkwasserversorgung des Ruhrgebietes. In den 1980er Jahren reichte der Wasserdruck nicht mehr aus, und die artesischen Brunnen versiegt. Im Umfeld des Gahlener Kneipp-Tretbeckens auf der Sportanlage „im Aap“ erinnert seit 2010 ein Gedenkstein an den Entdecker der Quelle.

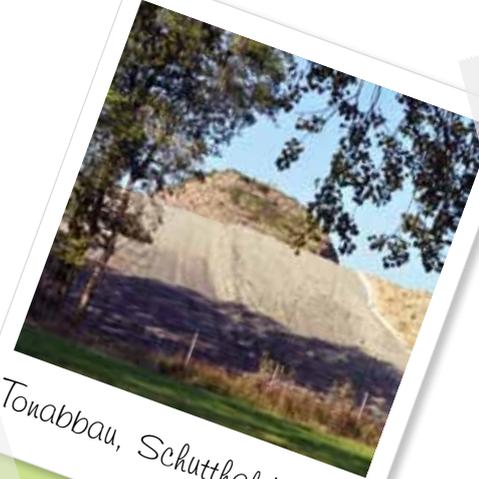


22 Waldgebiet „Gartroper Busch“

Südlich des Wesel-Datteln-Kanals liegt zwischen Gahlen und Hünxe das Waldgebiet „Gartroper Busch“. Zusammen mit dem unmittelbar angrenzenden Hünxer Wald gehört er mit einer Größe von circa 1.450 Hektar zu den größten zusammenhängenden Waldgebieten im Naturpark Hohe Mark - Westmünsterland.

Neben der forstlichen Nutzung prägen zahlreiche Abgrabungsstätten, Aufschüttungen und Deponien den Gartroper Busch. Hier bauten die inzwischen stillgelegten Dachziegelwerke Idunahall ihren Ton ab und transportierten ihn über die private Werksbahn bis zum Betriebsgelände nach Schermbeck.

Seit Anfang der 1980er Jahre ist zudem die Firma Notenkämpfer oHG im Gartroper Busch in der Tongewinnung tätig. Insbesondere die Nähe zum Ruhrgebiet begünstigt die Vermarktung des abgebauten Tons. Aufgrund der hohen Nachfrage und zur Sicherung des Rohstoffbedarfs wurden im Laufe der Jahre mehrere Abgrabungsstätten im



Tonabbau, Schutthalde

Gartroper Busch erschlossen. Am Meesenmühlenweg, hinter dem Radwandercafé „An'ne Lehmkuhle“, sind die Schutthalden der dahinter liegenden Tongruben gut zu erkennen.

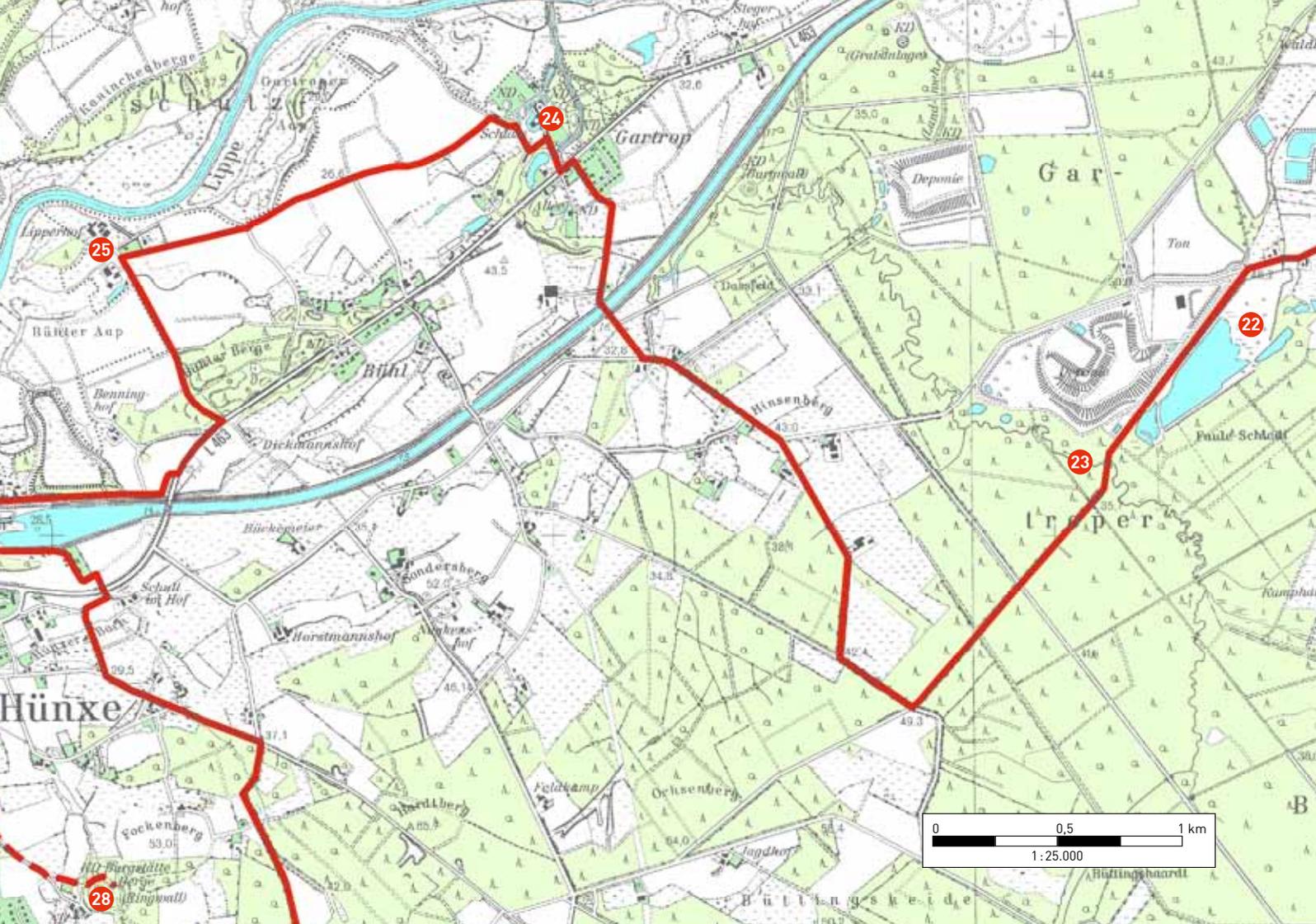
Die Abbaufächen der Firma Idunahall wurden inzwischen rekultiviert. Zwei künstlich geschaffene Seen, die aus

ehemaligen Tongruben hervorgegangen sind, dienen heute dem Angelsport. Neben der Erholungs- und Freizeitnutzung werden alte Abgrabungsflächen wegen der Wasser- und durchlässigkeit des Tons auch als Deponiestandorte genutzt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Gewässer betreibt daher die Abfallentsorgungsgesellschaft Ruhrgebiet seit 1976 die Sonderabfalldeponie Hünxe.

Mit mineralischen Stoffen, wie zum Beispiel Steinkohleflugaschen, verfüllt die Firma Nottenkämper oHG ihre alten Tongruben. Anschließend werden die Flächen wieder aufgeforstet. Bislang erfolgt der Transport von Abbau- und Füllmaterial noch ausschließlich über LKWs. Da sich jedoch der Wesel-Datteln-Kanal für einen Schiffstransport anbietet, will die Firma Nottenkämper in naher Zukunft am Kanal einen eigenen Hafen bauen und somit den Abtransport von Ton und die Anlieferung größerer Mengen von Verfüllmaterial erleichtern.

All diese Beispiele machen deutlich, wie stark die Landschaft im Gartroper Busch vom Menschen überprägt ist.





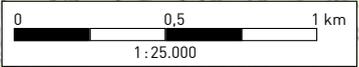
25

24

22

23

28



23 Naturschutzgebiet Gartroper Mühlenbach

Im Einzugsgebiet der Unteren Lippe liegt das Naturschutzgebiet Gartroper Mühlenbach, das seinen Namen dem gleichlautenden Fließgewässer verdankt. Der zwölf Kilometer lange Bach ist über weite Strecken vom Menschen kaum beeinflusst und schlängelt sich mit vielen Windungen durch den Gartroper Busch.

Je nach Jahreszeit und Niederschlagsmenge treten erhebliche Wasserstandsschwankungen des Mühlenbachs auf. Die ufernahe Vegetation ist somit periodischen Überschwemmungen und zeitweise hohen Grundwasserständen ausgesetzt. Je nach Wassertoleranz der Pflanzenarten bildete sich daher eine kleinräumige Zonierung. Die bachbegleitenden Wälder, die vorwiegend aus Erlen

bestehen, werden Auenwälder genannt. Auf den vom Bachbett entfernter gelegenen, trockeneren Standorten wachsen Buchen, Eichen, Birken oder Kiefern. Der strukturreiche Wald bietet einen optimalen Lebensraum für zahlreiche gefährdete Tier- und Pflanzenarten. Hierzu zählen Vögel wie Waldschnepfe, Ziegenmelker, Eisvogel und Schwarzspecht. Auch die Kreuzotter und eine Reihe von Fledermausarten haben am Gartroper Mühlenbach ein Zuhause gefunden. Um ihren Lebensraum zu erhalten, steht das Gebiet unter Naturschutz und wird von der Biologischen Station im Kreis Wesel e.V. betreut.





Mühlenbach

24 Schloss Gartrop

Das Schloss Gartrop liegt in einem großzügigen Park zwischen Lippe und Wesel-Datteln-Kanal. Aus der Siedlung der einstigen Schlossbediensteten entwickelte sich der heutige Ort Gartrop-Bühl. Die Schlossanlage umfasst ein barockes Herrenhaus, eine Vorburg mit Schlosskirche, zwei Torhäuser und eine Wassermühle. Das Anwesen zählt zu den schönsten und bedeutendsten niederrheinischen Anlagen des 17. Jahrhunderts und ist heute in der Region eines der wenigen vollständig erhaltenen Denkmäler des Feudalismus.

Zurückverfolgen lassen sich die Ursprünge des Wasserschlosses bis ins Mittelalter. Gründer der Burganlage war das Rittergeschlecht de Gardapen, aus dessen Familiennamen sich im Laufe der Zeit die Bezeichnung Gartrop entwickelt hat. Durch die Heirat mit der letzten Erbin des Rittergeschlechts kam um 1400 die Familie Hüchtenbruck in den Besitz der Burg. Ihr Einfluss wuchs von Generation zu Generation und sie stiegen zu einer der mächtigsten Adelsfamilien des Herzogtums Kleve auf.



Im 17. Jahrhundert wurde die Anlage durch einen Brand stark beschädigt. Daraufhin begann Albert Gisbert von Hüchtenbruck 1653 mit den Planungen für den Neu- und Ausbau des Gebäudes zum Barockschloss im strengen holländischen Stil. Über den Kellergewölben des Vorgängerbaus und unter Einbezug einiger Mauerreste wurde ein neues Schloss mit vier Flügeln errichtet. Das datierte Familienwappen über dem Eingangsportal weist auf das Ende der Bauarbeiten im Jahr 1675 hin. Das Erdgeschoss verfügte als Beletage über repräsentative Salons und einen großen schmuckvollen Barocksaal. Die Privaträume im Obergeschoss wurden erst Ende des 17. Jahrhunderts mit standesgemäßen Stuckprofilen ausgestattet.

1993 veräußerte der damalige Schlossherr Egbert Freiherr von Nagell zu Gartrop das Anwesen an einen Essener Unternehmer. Im Jahr 2004 ersteigerte Dr. Peter Blumrath die teilweise verfallene und einsturzgefährdete Schlossanlage und führte aufwendige Restaurierungsarbeiten durch. Dabei wurden alte Wandbespannungen – die sogenannten Gartroper Chinoiserien – entdeckt. Die neun

Leinwände mit einer Höhe von jeweils 3,5 Metern sind in ihrer Form und Qualität besonders wertvoll und im Rheinland einzigartig.

Nach Abschluss der Restaurierungsarbeiten steht das Herrenhaus nun für Veranstaltungen, Empfänge und Seminare zur Verfügung. In einigen Räumen befinden sich exklusive und nostalgisch eingerichtete Hotelzimmer. Zudem hat das Standesamt Hünxe eine Außenstelle im Schloss Gartrop eingerichtet.

Neben dem Herrenhaus liegt die dreiflügelige Vorbürg. Früher diente sie als Wirtschaftsgebäude und beherbergte Stallungen, Schreinerei, Räucherkerker, Bäckerei, Wagenremise und Personalwohnungen. Ab 1828 fanden umfassende Veränderungen der Schlossanlage statt, bei denen der Graben zwischen Herrenhaus und Vorbürg zugeschüttet und die Zugbrücke abgebrochen wurde. Wenige Jahre später wurde das Wirtschaftsgebäude vom Schlossplatz in nördliche Richtung verlegt, wo es heute noch steht. Inzwischen befinden sich in der Vorbürg sowohl Gästezimmer als auch großzügige Versammlungsräume.

Dem ehemaligen Wirtschaftsgebäude schließt sich im Westen eine Schlosskapelle aus dem Jahr 1698 an. Neben dem Ausgang der Kirche befindet sich eine Widmungstafel aus Sandstein mit lateinischer Inschrift, die auch heute noch an den Erbauer Albrecht Georg Hüchtenbruck erinnert. 1836 wurde die Schlosskapelle gemeinsam mit dem Wirtschaftsgebäude im neugotischen Stil umgebaut. Seit 2007 steht sie wieder für Gottesdienste und Hochzeiten zur Verfügung.

Die gesamte Schlossanlage liegt inmitten eines etwa drei Hektar großen Schlossparks. Als Zufahrt zum Schlossgelände diente bis 2004 ein Gittertor, auf dessen zwei Pfeilern sich beinahe lebensgroße Sandsteinstatuen der Göttinnen Athene und Concordia befinden. Zwei quadratische Torhäuser aus dem frühen 18. Jahrhundert flankieren die ehemalige Einfahrt. Im Osten der Grünanlage und zurzeit nur über die Gahlener Landstraße erreichbar steht ein kleines Mausoleum als Begräbnisstätte der Familie von Hüchtenbruck. Es ist im Stil der Neoromanik gebaut und stammt aus dem Jahr 1901.

Der im Schlosspark neu entstandene Landgasthof Blumrath lädt heute zum Verweilen und Speisen ein. Bei Interesse und nach vorheriger Absprache bietet der Schlossherr Dr. Blumrath persönlich Führungen durch das Schloss, die Vorburg und den Park an (Tel.: 02858/917570).

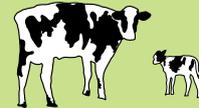
An der Schlosszufahrt befindet sich auf der rechten Seite eine Mahlmühle, die zeitweilig auch als Walkmühle diente. Es handelt sich hierbei um eine für den Niederrhein untypische mittelschlächtinge Mühle, bei der das Wasser auf Höhe der Achse auf das Mühlrad trifft. Ältester Teil des Bauwerks ist die Südwand mit mächtigen Sandsteinquadern aus dem 15. Jahrhundert. Die Backsteinwand an der Westseite des Gebäudes stammt aus dem 18. Jahrhundert. Noch bis 1967 war die Schlossmühle, die vom Gartroper Mühlenbach angetrieben wurde, in Betrieb. Mit Hilfe eines angeschlossenen Generators versorgte sie Schloss Gartrop während des Zweiten Weltkrieges mit dem nötigen Strom. Sie gehört zu den letzten drei Wassermühlen im Kreis Wesel, die komplett erhalten geblieben sind.

25 Landwirtschaft in der Lippeaue – Der Lipperhof

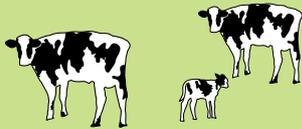
Schon seit Jahrhunderten bewirtschaftet der Mensch die nährstoffreichen Auen der Lippe. Auf den etwas höher gelegenen und trockeneren Bereichen betrieben die Bauern Ackerbau. Die ufernahen Flächen, die mehr oder weniger häufigen und starken Überschwemmungen ausgesetzt waren, konnten lediglich als Wiesen- und Weideland genutzt werden. Anstelle der natürlichen flussbegleitenden Auenwälder trat somit offenes Grünland.

Viele dieser Flächen tragen Flurnamen, in denen der Begriff „Aap“ auftaucht. Dieses Wort bezeichnet eine in der Flussaue gelegene Grünfläche, die von mehreren Höfen gemeinsam genutzt wurde, wie beispielsweise die Gartroper Aap, die Bühler Aap oder die Hünxer Aap. Auch Flurbezeichnungen wie „Kuhweide“, „Große Weide“ und „Niemandswiden“ weisen auf die große Bedeutung der Lippeaue als Weideland hin.

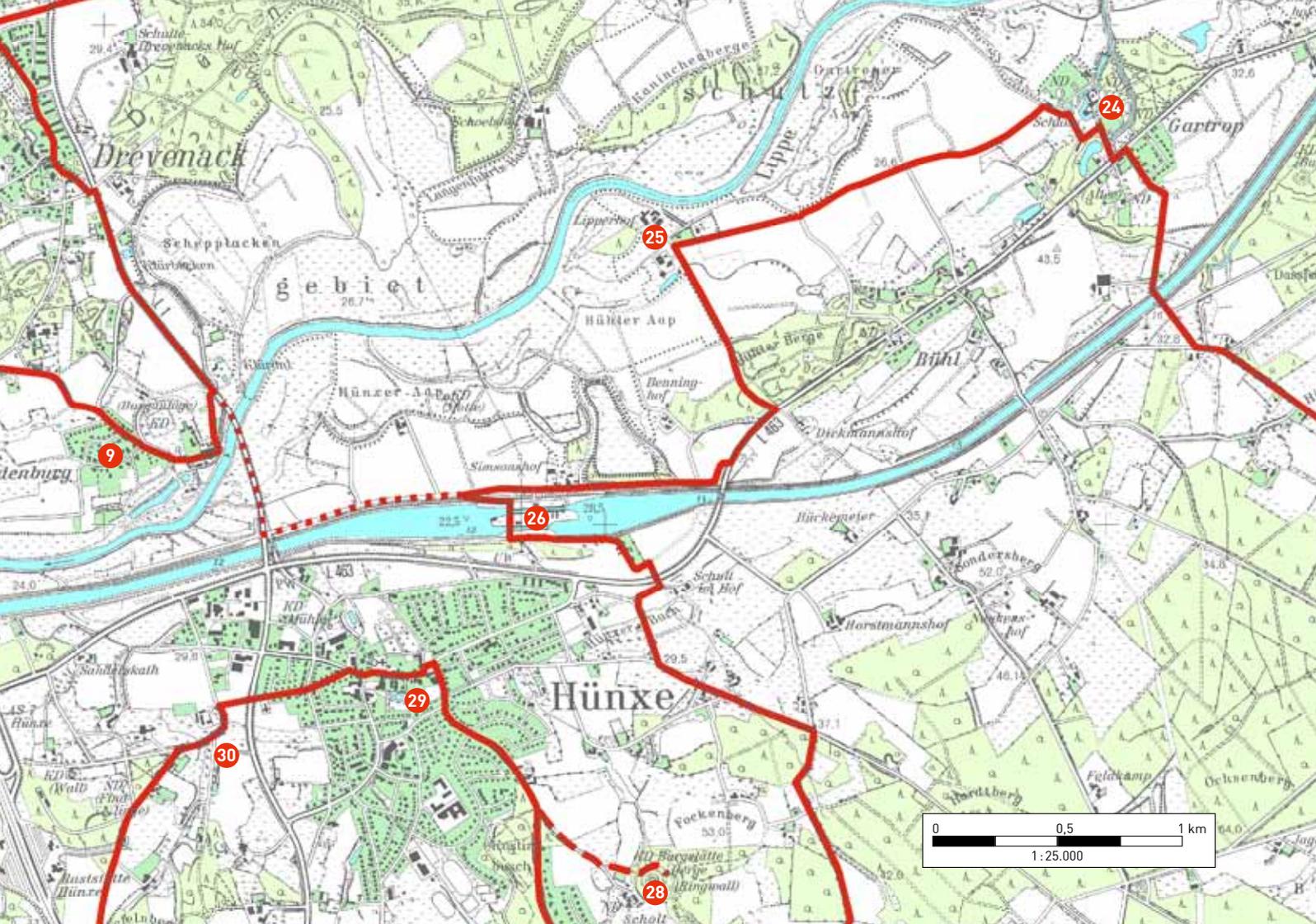
Landschaftsprägend für die kleinbäuerliche Kulturlandschaft ist insbesondere die große Zahl alter Einzelbäume inmitten der Grünlandflächen. Die Solitärer Bäume mit ihren ausladenden Kronen entstanden durch eine alte Wirtschaftsform, die Hutwirtschaft. Hierbei trieben die Bauern ihr Vieh zur Nahrungssuche in den Wald, damit es durch Eicheln und Bucheckern gemästet wurde. Da die Tiere aber auch die Blätter der jungen Bäume fraßen, lichtete sich der Wald mit der Zeit, und nur noch einzelne alte Gehölze blieben stehen. Somit entstand ein lichter Hutewald, der auch als Weidewald bezeichnet werden kann. Im offenen Weideland der Lippeaue wurden zu Mastzwecken auch gezielt Eichen als Hutebäume (= Weidebäume) gepflanzt. Auf diese Weise entwickelte sich eine parkähnliche Landschaft, die sogenannte Hutelandschaft.



Neben den Hutebäumen durchsetzen Büsche, Hecken und Baumreihen die kleinen landwirtschaftlich genutzten Parzellen der Lippeaue. Um die abwechslungsreiche Kulturlandschaft der Lippeaue zu erhalten und trotzdem wirtschaftlich zu arbeiten, beteiligen sich inzwischen viele Landwirte am Vertragsnaturschutz. Hierbei verpflichten sie sich, bestimmte Pflegemaßnahmen durchzuführen bzw. Beweidungsregelungen einzuhalten und bekommen als Gegenleistung eine Förderung vom Land. Von diesem Naturschutz-Programm profitiert auch der unmittelbar am Ufer der Lippe liegende Lipperhof. Der Bauernhof ist ein moderner landwirtschaftlicher Familienbetrieb mit rund 80 Milchkühen und angeschlossener Hofmolkerei.



Kühe in der Lippeaue



Schulte Drevenack Hof
A 34.0

Drevenack

Schopplacken
Hörtingen

gebiet
26.7

Lippert
25

Hünker Aup

Hünker Aup
26.7

Benninghof

Bühl

Dirkmannstorf

24

Gartrop

9

26

Hückerhof

Sondersberg
52.0

Horstmannshof

Winkershof

Hünxe

29

Schull
hof

Hücker
Bach

Horstmannshof

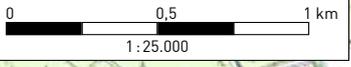
Winkershof

Fockenberg
53.0

28

Hünxenthal
Ringwall

Scholt



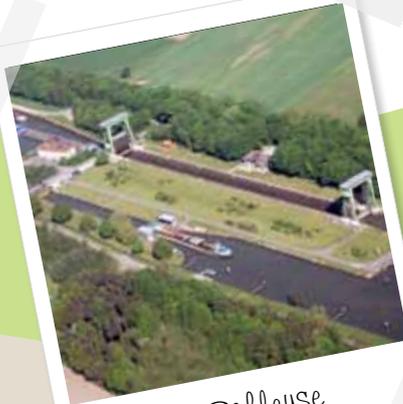
26 Hünxer Schleuse

Der Wesel-Datteln-Kanal überwindet auf einer Gesamtlänge von 60 Kilometern rund 41 Höhenmeter. Beim Kanalbau wurden daher sechs Gefällestufen eingebaut, die mit jeweils einer Schleuse von 225 Metern Länge und zwölf Metern Breite ausgestattet sind. Die Höhenunterschiede von vier bis neun Metern pro Kanalstufe können somit von den Schiffen passiert werden. Vom Rhein kommend ist die Hünxer Anlage nach Friedrichsfeld die zweite Schleuse des

Wesel-Datteln-Kanals. Danach folgen die Geländestufen bei Dorsten, Flaesheim, Ahsen und Datteln.

Die in den 1920er Jahren bzw. 1930 gebauten Anlagen bestehen aus einer Schleusenkammer und zwei Hubtoren. Bei geschlossenen Schleusentoren können die in der Kammer schwimmenden Schiffe durch Wasserzulauf auf das Niveau des Oberwassers angehoben oder durch Wasserablauf auf das Niveau des Unterwassers gesenkt werden. Hierfür sind keine Pumpen notwendig, denn der Wasserspiegel in der Schleusenkammer passt sich dem Niveau des Ober- oder Unterwassers aufgrund von geöffneten Durchlässen im entsprechenden Schleusentor an. Um Wasserengpässe im Kanal zu vermeiden, wurden an den Schleusen jedoch trotzdem von vornherein Pumpwerke errichtet. Diese transportieren das nach unten abgelassene Wasser wieder in das Oberwasser zurück.

Nach der Eröffnung des Wesel-Datteln-Kanals entwickelte sich der Schiffsverkehr rasch, und bereits 1939 war die



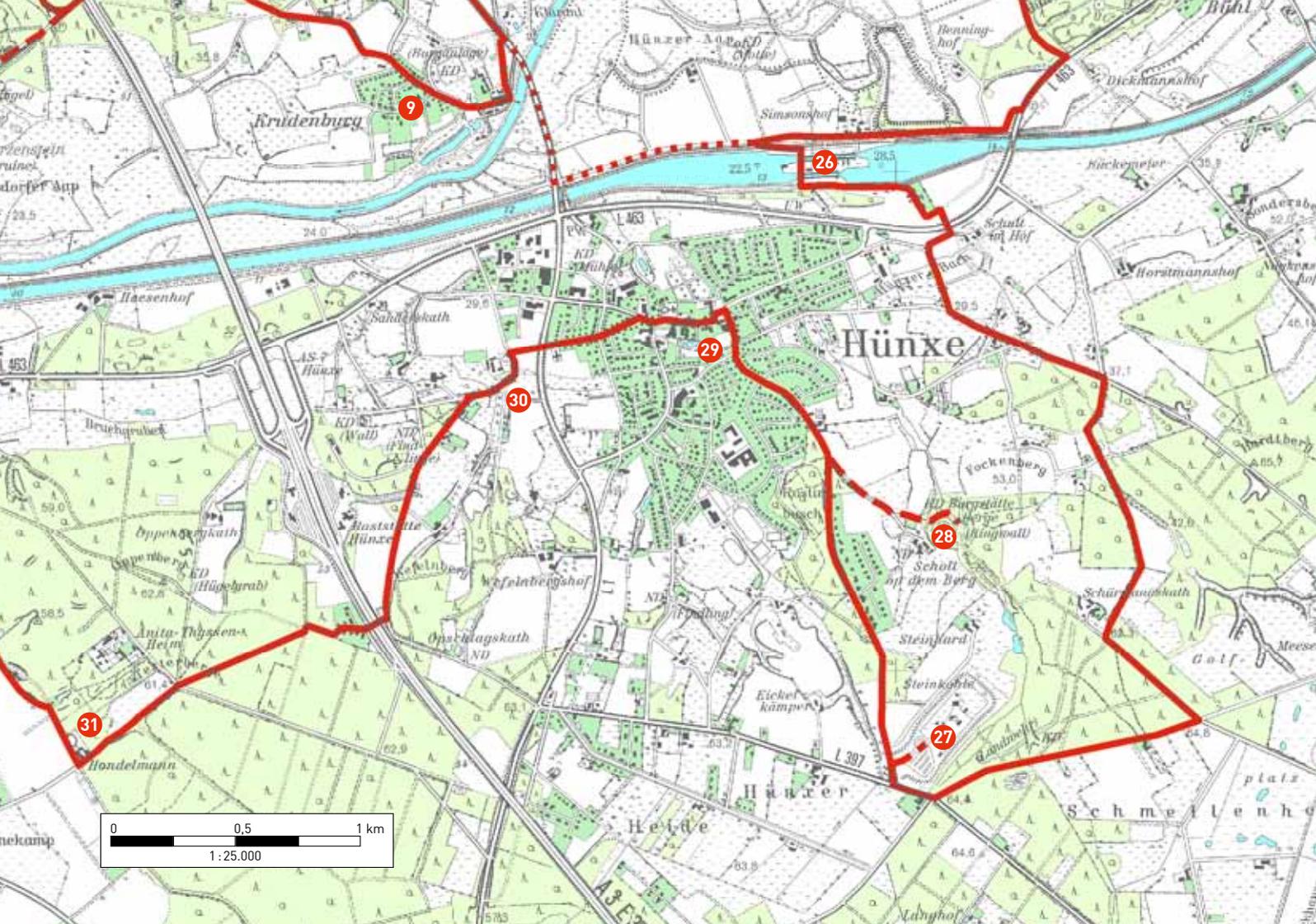
Hünxer Schleuse

errechnete Leistungsfähigkeit von rund sechs Millionen Ladungstonnen nahezu erreicht. Ende der 1950er Jahre hatte die Wartezeit der Schiffe derart zugenommen, dass zeitweise 100 Schiffe im Vorhafen lagen und auf ihre Schleusung warteten. Wartezeiten von zwei Tagen waren keine Seltenheit, und bei Reparaturarbeiten an den großen Schleusen kam häufig der gesamte Schiffsverkehr zum Erliegen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung musste den bereits bei der Planung des Wesel-Datteln-Kanals vorgesehenen Bau zweiter Schleusen in Angriff nehmen. Diese wurden in den 1960er Jahren an allen Kanalstufen mit Schleusenkammern von 112 Metern Länge und zwölf Metern Breite realisiert. Für die Binnenschiffer sind dank dieser Doppelschleusen die Wartezeiten an allen Gefällestufen wieder auf ein erträgliches Maß zurückgegangen. Die Hubtore der großen Schleusenkammern mussten 1992/1993 erneuert werden.

Bei Hünxe passieren die Schiffe eine Fallhöhe von 5,50 Metern. Die Große Schleuse stammt aus dem Jahr



1923. Zwischen 1965 und 1967 wurde die Kleine Schleuse gebaut, die auch für Großmotorgüterschiffe noch ausreichend Platz bietet. Die Bedienung der beiden Schleusen erfolgt von einem Zentralsteuerstand auf der Schleuseninsel. Die Pumpen im angeschlossenen Pumpwerk werden über eine Zentrale in Datteln ferngesteuert. Drei Pumpen sind dazu in der Lage, jeweils 3.800 Liter pro Sekunde aus dem Unter- in das Oberwasser zu befördern. Eine vierte Pumpe besitzt eine Kapazität von 5.000 Litern pro Sekunde.



Krudenburg

9

26

Hünxe

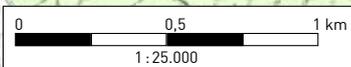
29

30

28

31

27



27 Schachtanlage „Lohberg 4“

Der in den 1980er Jahren gebaute Schacht „Lohberg 4“ liegt circa zwei Kilometer südlich von Hünxe und gehörte bis 2005 zur Zeche Lohberg. Heute dient die Anlage als Wetterschacht des Bottroper Bergwerks Prosper-Haniel.

Zur Versorgung ihrer Eisen- und Stahlwerke mit Steinkohle gründeten August, Fritz und Joseph Thyssen sowie der Bergassessor Arthur Jacob im Dezember 1905 die Gewerkschaft Lohberg. Bereits im folgenden Jahr wurde mit dem Bau einer Doppelschachtanlage begonnen und 1914 konnte die planmäßige Förderung von Steinkohle für die Thyssenwerke aufgenommen werden. Förderstandort und gleichzeitig Namensgeber des Steinkohle-Bergwerks war die Gemeinde Lohberg, die heute zur Stadt Dinslaken gehört.

Die Kohle wurde zunächst in Teufen von 550 bis 950 Metern abgebaut, wobei „Teufe“ in der Bergmannssprache Tiefe bedeutet. Im nördlichen Teil des Grubenfeldes befinden sich die Kohlevorräte sogar in 1.400 Metern Tiefe. Zusätzlich zur Doppelschachtanlage „Lohberg 1“ und „Lohberg 2“ ent-

stand nordöstlich des Zechengeländes in den 1960er Jahren der Schacht „Lohberg 3“. Die neue Anlage diente lediglich als einziehender Wetterschacht und versorgte das Bergwerk mit Frischluft.

Durch die Vergrößerung des Grubenfeldes wurde schließlich der Bau einer vierten Schachtanlage notwendig. Somit starteten im Februar 1982 die Arbeiten für einen Wetter- und Transportschacht zwischen Dinslaken und Hünxe. Am 22. April 1988 endeten die Teufarbeiten bei einer Endteufe von 1.364 Metern. Der neue Schacht „Lohberg 4“, der auch „Schacht Hünxe“ genannt wird, hat einen Durchmesser von acht Metern und verband die inzwischen 1.300 Meter tiefe fünfte Sohle des Steinkohle-Bergwerks mit der Erdoberfläche. In dieser Tiefe liegt die Temperatur normalerweise bei circa 60°C. Um eine Arbeitstemperatur zwischen 22°C und 30°C sicherzustellen und die Grube mit dem nötigen

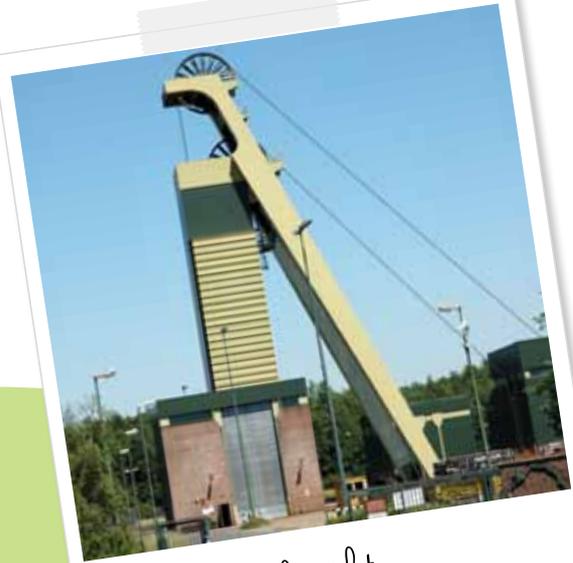


Sauerstoff zu versorgen, zog der Grubenlüfter des neuen Schachts 21.000 Kubikmeter verbrauchte Luft pro Minute ab, so dass frische Luft nachströmen konnte. „Lohberg 4“ hatte jedoch nicht nur die Funktion eines Abwetterschachts, sondern verfügte zudem über einen Förderkorb, der groß genug war, um alle im Grubenbetrieb eingesetzten Maschinen transportieren zu können. Darüber hinaus benutzte die Revierbelegschaft den Schacht zur Seilfahrt.

1988 beschloss die Ruhrkohle AG die Zusammenlegung der ehemals selbstständigen Bergwerke Osterfeld und Lohberg. Die Gruben der beiden Zechen wurden 1992 miteinander verbunden. Das Bergwerk Lohberg/Osterfeld produzierte jährlich etwa 3,2 Millionen Tonnen Kohle; das entsprach einer täglichen Förderung von 13.000 Tonnen. Damit gehörte die Zeche, bis zu ihrer Stilllegung am 31. Dezember 2005, zu den größten Anlagen der Deutschen Steinkohle AG.

Um die Schachtanlagen „Lohberg 1“ und „Lohberg 2“ als Industrie- und Kulturdenkmäler der Nachwelt zu erhalten, hat sich 2008 ein Förderverein gegründet. Der Wetterschacht „Lohberg 3“ wurde bereits 2000 verfüllt und abgebrochen.

Lediglich die hier befindliche Anlage „Lohberg 4“ ist noch in Betrieb. Der Schacht wurde vom Bottroper Steinkohle-Bergwerk Prosper-Haniel übernommen und wird weiterhin als Wetterschacht genutzt. Die Verbindung zum untertägigen Streckennetz befindet sich in 1.000 Meter Tiefe.



Wetterschacht

28 „Wallburg Berge“ im Naturschutzgebiet Hünxer Bachtal

Das Naturschutzgebiet Hünxer Bachtal ist mit dem Fahrrad leider nicht erlebbar. Jedoch lohnt sich ein Abstecher zu Fuß, denn hier befinden sich die Überreste der best-erhaltenen und größten Wallburg des rechten Niederrheins. Sie weist eine Ausdehnung von 310 Metern Länge und 260 Metern Breite auf.

Vor über 1.000 Jahren diente die Anlage der Bevölkerung als Fliehburg. Sobald Gefahr drohte, zogen sich die Menschen mit ihrem Vieh dorthin zurück. Den Mittelpunkt der mittelalterlichen Burganlage bilden zwei Hügel. Grabungen haben ergeben, dass auf dem höheren Hügel ein hölzerner Turm gestanden hat. Zudem wurden Reste von Palisaden entdeckt. Ein breiter Wassergraben, der vom Hünxer Bach gespeist wird, umgibt die beiden künstlichen Erhebungen.

Der einzige Zugang zur Turmhügelburg erfolgte wahrscheinlich über eine Holzbrücke, welche bei Gefahr heraufgezogen wurde. Um den Wassergraben herum befindet sich ein immer noch gut sichtbarer Ringwall, an den sich weitere, um den inneren Wall verlaufende, Wall- und Grabenreste anschließen. So war die Bevölkerung gut vor feindlichen Übergriffen geschützt. Ganz in der Nähe, im Süden des Hünxer Bachtals, befinden sich zudem deutliche Überreste einer ehemaligen Landwehr. Es ist daher anzunehmen, dass die Befestigungsanlage nicht nur als Fliehburg, sondern auch zur Verteidigung diente. Heute wird das Kulturdenkmal „Wallburg Berge“ genannt, denn Quellen aus dem 13./14. Jahrhundert benennen die Herren von dem Berge als Besitzer der Burganlage.





Buchenhallenwald

Das Gebiet rund um die mittelalterliche Fliehbürg ist auch aus naturschutzfachlicher Sicht interessant. Unterschiedliche Lebensräume, wie zum Beispiel Bruchwald, Feuchtwiese und Moor, beheimaten eine äußerst artenreiche, seltene und zum Teil gefährdete Tier- und Pflanzenwelt. Am tief in die Landschaft eingeschnittenen Hünxer Bach wurde die seltene Zweigestreifte Quelljungfer, eine unserer größten Libellenarten, nachgewiesen.

Beeindruckend sind vor allem die bis zu 170 Jahre alten Buchen im Naturschutzgebiet. Durch den dichten Kronenschluss fällt nur wenig Licht auf den Waldboden, so dass sich kaum Unterwuchs ausbilden kann. Da die glatten Baumstämme säulenartig aufragen und die laubtragenden Äste erst in etwa 15 Metern Höhe ansetzen, wird dieser Waldtyp auch Buchenhallenwald genannt. Die eindrucksvollen Altbäume sind wichtige Lebensräume für Spechte, Fledermäuse und Wildbienen.



29 Hünxe

Der Ort Hünxe zählt knapp 5.200 Einwohner (2012) und verdankt seinen Namen einem alten Adelsgeschlecht, den Herren von Hungese. Sie waren nachweislich ab dem 13. Jahrhundert die Grundherren von Hünxe. Ein Ritter mit dem Namen Ludolfus de Hungese wurde aber bereits 1092 urkundlich erwähnt. Somit reicht die Geschichte des Dorfes über 900 Jahre zurück. Inzwischen ist Hünxe eine selbstständige Gemeinde mit insgesamt sechs Ortsteilen. Der auf dem Marktplatz stehende Dorfbrunnen symbolisiert mit seinen sechs Kränen die einzelnen Gemeindeorte.

Das älteste erhaltene Gebäude von Hünxe ist die evangelische Dorfkirche. Die ursprünglich romanische Kirche wurde im 14. Jahrhundert zu einer dreischiffigen gotischen Säulenbasilika ausgebaut und war dem Heiligen Suitbertus geweiht. Seit 1562 gehört die Kirchengemeinde dem lutherischen Glauben an.

Als Besonderheit befindet sich im Kircheninneren ein kunstvoll gearbeitetes barockes Denkmal. Es erinnert an



Epitaph

den letzten männlichen Nachkommen der auf Schloss Gartrop ansässigen Adelsfamilie Hüchtenbruck. Bereits in seinem Testament legte der Baron Albrecht Georg von Hüchtenbruck (1635-1716) fest, dass ihm nach seinem Tod ein würdiges Monument in der Hünxer Kirche errichtet werden sollte. Die Erben erfüllten diesen letzten Auftrag und ließen von dem Bildhauer Johann Wilhelm Gröninger ein Epitaph aus Sandstein anfertigen, das Albrecht Georg von Hüchtenbruck zusammen mit seiner ersten und zweiten Frau zeigt.

Sehenswert ist auch das Hünxer Rathaus, welches im Dezember 1902 feierlich eingeweiht wurde. Während im Erdgeschoss die Büroräume und der Sitzungssaal untergebracht waren, diente die erste Etage dem damaligen Amtsbürgermeister Wetzlar als Wohnung. Im Dachgeschoss befanden sich die Zimmer der Hausangestellten und einige Aktenräume. Als die Nationalsozialisten den Bürgermeister 1935 zwangsweise in den Ruhestand versetzten und er aus der Wohnung ausziehen musste, wurde auch die erste Etage in Büroräume umgewandelt.

Im Foyer des Rathauses kann heute ein etwa 400 Jahre altes Wolfsnetz bewundert werden, mit dem die Menschen bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf die Jagd gingen. Die aus Hanf bestehenden Netze wogen 300 Kilogramm, waren zwei Meter breit und insgesamt 200 Meter lang. Sobald ein Wolf in der Nähe von Hünxe gesichtet wurde,



rief ein Bauernbote mit Hilfe einer besonderen Wolfstrommel zur Jagd, an der jeder Untertan teilnehmen musste. Zunächst spannten die Jäger die schweren Wolfsnetze zwischen den Bäumen auf. Im Anschluss versuchten sie den Wolf mit viel Geschrei in die Netze zu treiben, wo er dann von den Schützen erlegt werden konnte.

Wer mehr über die Sitten und Bräuche von damals erfahren möchte, sollte das Heimatmuseum an der Friedrich-Endemann-Straße besuchen. Es befindet sich im Gebäude der ehemaligen einklassigen „Alten Bergschule“ und wurde 1992 eröffnet. Neben zahlreichen Bildern werden unter anderem ein historisches Klassenzimmer, das Schlafzimmer des Lehrers und weitere alte Einrichtungsgegenstände gezeigt. Das Museum ist jeden Sonntag von 10:30 bis 12:30 Uhr und nach Vereinbarung geöffnet (Tel.: 02858/69200).



30 Kopfweiden

Am Niederrhein prägen zahlreiche Kopfbäume, auch Schneitelbäume genannt, das Landschaftsbild. Sie gelten als eines der typischsten Kulturlandschaftselemente in der Region. Aus diesem Grund ziert eine Kopfweide auch das Wappen des Kreises Wesel.

Die Einführung der Kopfholzwirtschaft ist auf die massiven frühmittelalterlichen Rodungen der Wälder und den dadurch verbundenen Holzangel zurückzuführen. Das als Bau- und Brennmaterial unverzichtbare Holz musste deshalb von der Bevölkerung gezielt nachproduziert werden. Hierfür wurden Gehölze verwendet, die als besonders ausschlagfreudig galten, wie Bruch-, Korb- und Silberweiden. Lokal verwendeten die Menschen aber auch andere Baumarten, zum Beispiel Eschen, Eichen oder Pappeln. Um die knapp bemessenen Acker-, Wiesen- und Weidenflächen nicht zu beeinträchtigen, wurden die Gehölze meist in Überschwemmungsgebieten oder entlang von Flurgrenzen, Entwässerungsgräben und Flüssen gepflanzt.

Ihre charakteristische Kopfform erhielten die Bäume durch den regelmäßigen Schnitt in ein bis drei Metern Höhe, so dass an der Schnittstelle zahlreiche neue Äste austreiben konnten. Durch diesen Eingriff verdickte sich mit der Zeit der oberste Stammabschnitt, und die typische Kopfform der Bäume entstand. Vor allem in der holzarmen Rheiniederung stellte diese Bewirtschaftungsart die wichtigste Form der Brennholzgewinnung dar. Verwendung fanden die Triebe aber auch in anderen Bereichen: Aus einjährigen Weidenruten wurden beispielsweise Körbe geflochten. Darüber hinaus dienten die Zweige als Baumaterial für die Gefache von Fachwerkhäusern. Dickere Äste fanden bei der Herstellung von Besen- und Werkzeugstielen Verwendung. In welchen Zeitabständen die Bäume geschnitten bzw. geschneitelt wurden, war somit von der gewünschten Nutzung abhängig.

Kopfbäume sind nicht nur ein markantes Landschaftselement und altes Kulturgut, sondern auch ein wichtiger Lebensraum für zahlreiche Tiere. Durch das häufige



Schneiteln können an den Schnittstellen Pilze und Bakterien in das Holz eindringen. Der verdickte Stamm wird dadurch stellenweise faul und es bilden sich Hohlräume. Diese dienen vielen Tieren als Unterschlupf und bieten ideale Nistbedingungen für zahlreiche Höhlenbrüter, wie zum Beispiel Steinkauz, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Wendehals und verschiedene Meisenarten. Neben Vögeln machen auch Säugetiere von den Höhlen Gebrauch. Mäuse, Iltis, Steinmarder, Siebenschläfer und auch Fledermäuse nutzen sie als Wohnstätte. Des Weiteren haben zahlreiche Insektenarten die Bäume als optimalen Lebensraum entdeckt. Kopfbäume spielen somit eine herausragende Rolle für den Artenschutz.

Inzwischen haben Schneitelbäume keine wirtschaftliche Bedeutung mehr, weshalb die Bestände im 20. Jahrhundert stark zurückgingen. Dies liegt nicht nur daran, dass kaum noch neue Kopfbäume gepflanzt werden. Denn ist ein Gehölz einmal zum Kopfbaum geschnitten worden, so muss es regelmäßig gepflegt werden. Passiert dies nicht, so drohen die Bäume wegen des zunehmenden Astgewichts auseinander zu brechen.



Kopfbäume

Die aufwendigen Schnitt- und Pflegemaßnahmen werden heute meist von Naturschutzorganisationen durchgeführt. Dadurch versuchen sie, die große ökologische und landschaftsprägende Bedeutung der Kopfbäume in ihrer traditionellen Form zu erhalten. Die NABU-Kreisgruppe Wesel schneitelt beispielsweise pro Winterhalbjahr bis zu 1.200 Bäume und trägt durch Neuanpflanzungen zur Bestandsicherung bei. Darüber hinaus können sich Privatpersonen die Kopfbäumepflege über Naturschutzmittel der Europäischen Union und des Landes NRW fördern lassen. Durch diese Maßnahmen sollen die Köpfbäume auch zukünftig als Lebensraum vieler heimischer Tierarten und Teil der niederrheinischen Kulturlandschaft erhalten bleiben.

31 Terrassenhang von Testerberge

In den Testerbergen führt die Straße über eine Länge von etwa 400 Metern plötzlich steil bergab. Bei der markanten Geländestufe handelt es sich um einen Terrassenhang des Rheins. Er grenzt die höher gelegene Hauptterrasse von der etwa 30 Meter tiefer gelegenen Niederterrasse ab.

Die Flussterrassen des Niederrheins bildeten sich aufgrund des Wechsels zwischen Warm- und Kaltzeiten sowie tektonischer Bewegungen in den letzten 700.000 Jahren. Während der Eiszeiten war das Oberflächenwasser größtenteils in Eis und Schnee gebunden. Dadurch führten die Flüsse kaum Wasser und hatten nicht die Kraft, große Mengen an Material (wie zum Beispiel Sand, Kies oder größere Steine) zu transportieren. Gleichzeitig bewirkten die tiefen Temperaturen, dass anstehendes Gestein durch Frostsprengung verwitterte und sich Schotterfelder bildeten.

Schmolz der Schnee, so waren die Flüsse in der Lage, die angehäuften Schotter fortzutransportieren. In flachen

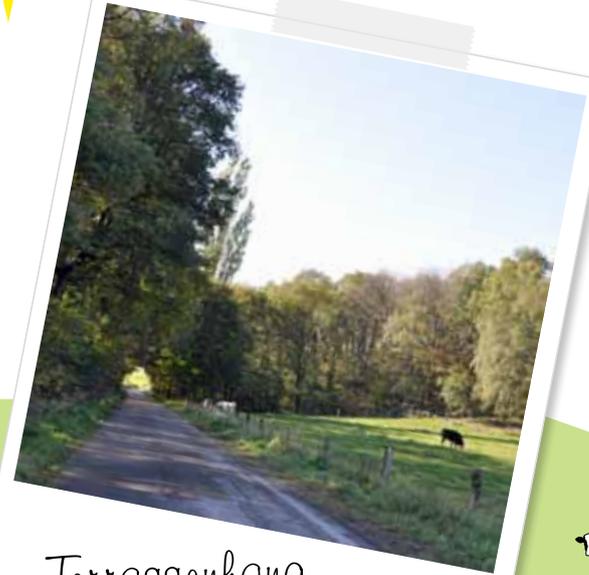
Regionen lagerte sich das Material durch die nachlassende Fließgeschwindigkeit ab. So entstanden am Niederrhein die Terrassenschotter.

In den Warmzeiten zwischen den Eiszeiten, auch Inter-glaziale genannt, waren die Eis- und Schneemassen größtenteils abgetaut. Zu dieser Zeit stand erneut wenig Wasser zur Verfügung, die Flüsse wurden schmaler und gruben sich in die zuvor abgelagerten Schotter ein neues Bett. Die Begrenzung der alten und breiteren Flussniederung aber blieb als Terrassenkante deutlich erkennbar zurück. Somit entstanden die Rheinterrassen als Folge veränderter Abflussbedingungen in den Warm- und Kaltzeiten.

Die niederrheinische Landschaft wurde durch die letzten drei Eiszeiten (Elster-, Saale- und Weichsel-Glazial) geprägt, in denen sich jeweils die Haupt-, Mittel- und Niederterrasse des Rheins ausbildeten. Diese sind in der Regel durch mehrere Meter hohe Geländestufen vonei-

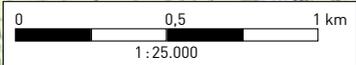
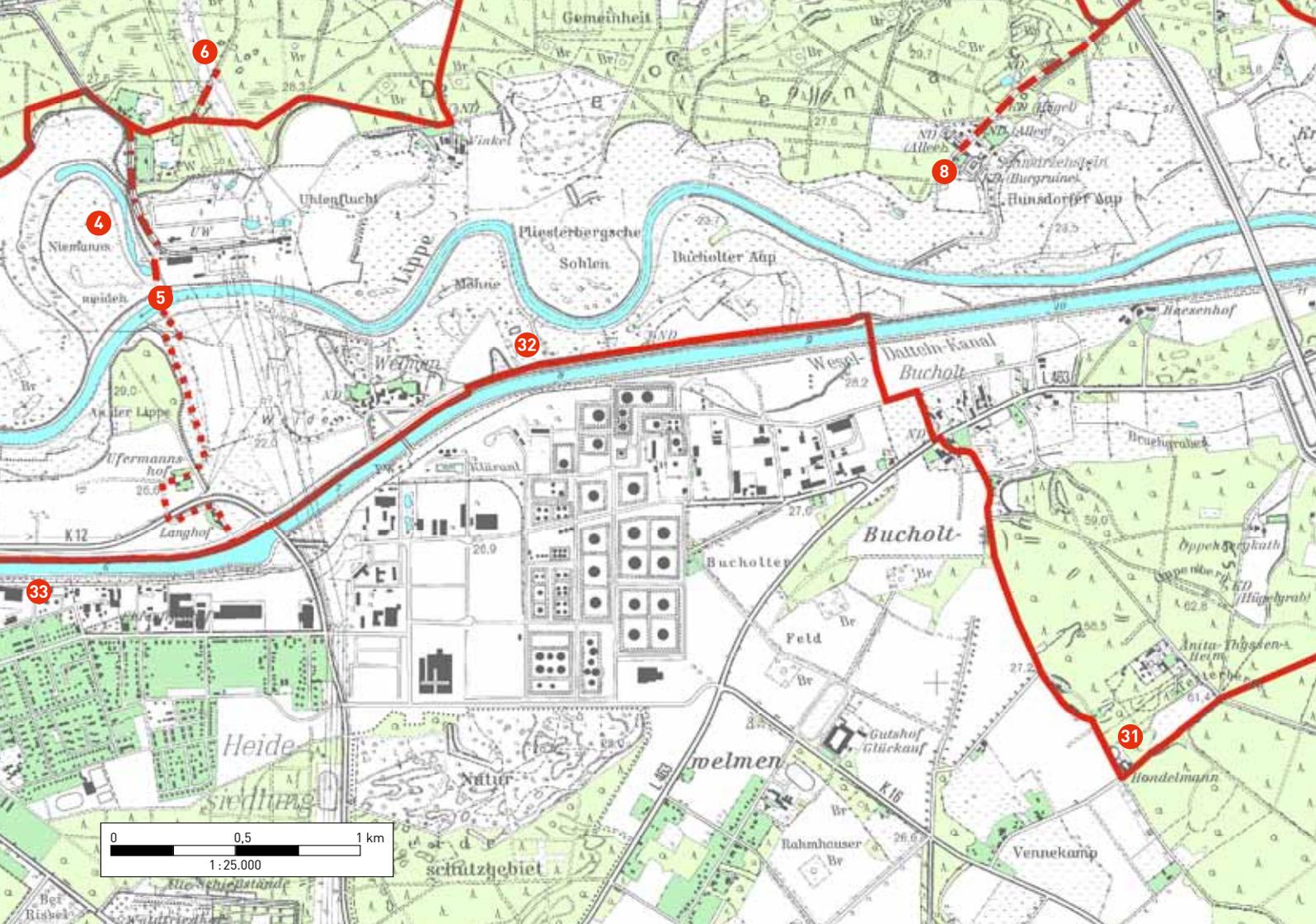
inander getrennt. Die am höchsten gelegene Terrassenebene, die Hauptterrasse, ist gleichzeitig die älteste und reicht bis an die östliche Grenze des Kreises Wesel. Vielerorts liegt etwas tiefer die Mittelterrasse. Im Bereich der Testerberge wurde sie aber zwischen der Saale- und Weichsel-Kaltzeit vollständig abgetragen, so dass nun die Hauptterrasse unmittelbar an die Niederterrasse grenzt.

Die unterste Terrassenebene nimmt weite Teile des niederrheinischen Tieflands ein und besteht überwiegend aus fluvialen Kies- und Sandablagerungen. Diese werden oberirdisch gewonnen und in der Bauindustrie verwendet. In die Niederterrasse grub sich der Rhein ein neues Flussbett, welches sich im Laufe vieler Jahrtausende mehrmals verlagerte. Heute liegt der Terrassenhang von Testerberge etwa sieben Kilometer vom Rheinstrom entfernt.



Terrassenhang





32 Die Lippe und ihre Auenlandschaft

Die Lippe ist ein relativ kleiner Nebenfluss des Rheins. Sie entspringt bei Bad Lippspringe am Fuße des Teutoburger Waldes und mündet bei Wesel in den Rheinstrom. Auf einer Länge von 255 Kilometern überwindet die Lippe ein Gefälle von lediglich 123 Metern. Ursprünglich wies sie daher die Merkmale eines typischen Flachlandflusses auf: geringe Tiefe, viele Windungen sowie zahlreiche Sand- und Kiesbänke. Bei Hochwasser überflutete die Lippe regelmäßig ihre Uferlandschaft, die Aue. Das Flussbett war somit von feuchten Auenwäldern, Röhrichten und zahlreichen Altwässern umgeben.

Vor allem im 19. Jahrhundert hat der Mensch das Fließgewässer erheblich verändert. Das Flussbett wurde eingengt und die Ufer mit Hilfe von Steinaufschüttungen intensiv befestigt. Dies führte zu einer beachtlichen Eintiefung des Flusses um zwei bis drei Meter. Noch heute fließt die Lippe meist zwischen zwei steilen und gleichförmigen Böschungen und ist daher im Gelände nur schwer auszumachen. Die alten Überflutungsflächen wurden durch

diese Maßnahmen größtenteils vom Fließgewässer abgeschnitten und trockengelegt. Dadurch entwickelte sich die Lippe zu einem künstlich ausgebauten Fluss. Hinzu kam eine starke Verschmutzung durch die Einleitung von industriellen und kommunalen Abwässern.

Ab den 1970er Jahren begann ein Umdenkungsprozess, der bis heute anhält. Vor allem in den 1990er Jahren tätigte der Lippeverband hohe Investitionen für den Ausbau von Kläranlagen. In den letzten Jahrzehnten hat sich die Wasserqualität deutlich verbessert und viele Kleintebewesen und empfindliche Fischarten, wie Meerforelle und Flussneunauge, sind zurückgekehrt.

Durch die jahrhundertelange Bewirtschaftung und Trockenlegung der Aue ist die natürliche Auenlandschaft entlang der Lippe nicht mehr zu finden. Auch heute noch werden die Uferbereiche meist landwirtschaftlich genutzt und sind daher in der Regel nicht zugänglich. Die Lippe und die Lippeaue haben jedoch einen hohen kulturhistorischen Wert

und eine große ökologische Bedeutung. Die gewachsene kleinbäuerliche Kulturlandschaft mit ihren etlichen Hecken, Schneitel- und Hutebäumen bieten ein vielfältiges Landschaftsmosaik, welches letztlich die Ursache für den enormen Artenreichtum bildet.

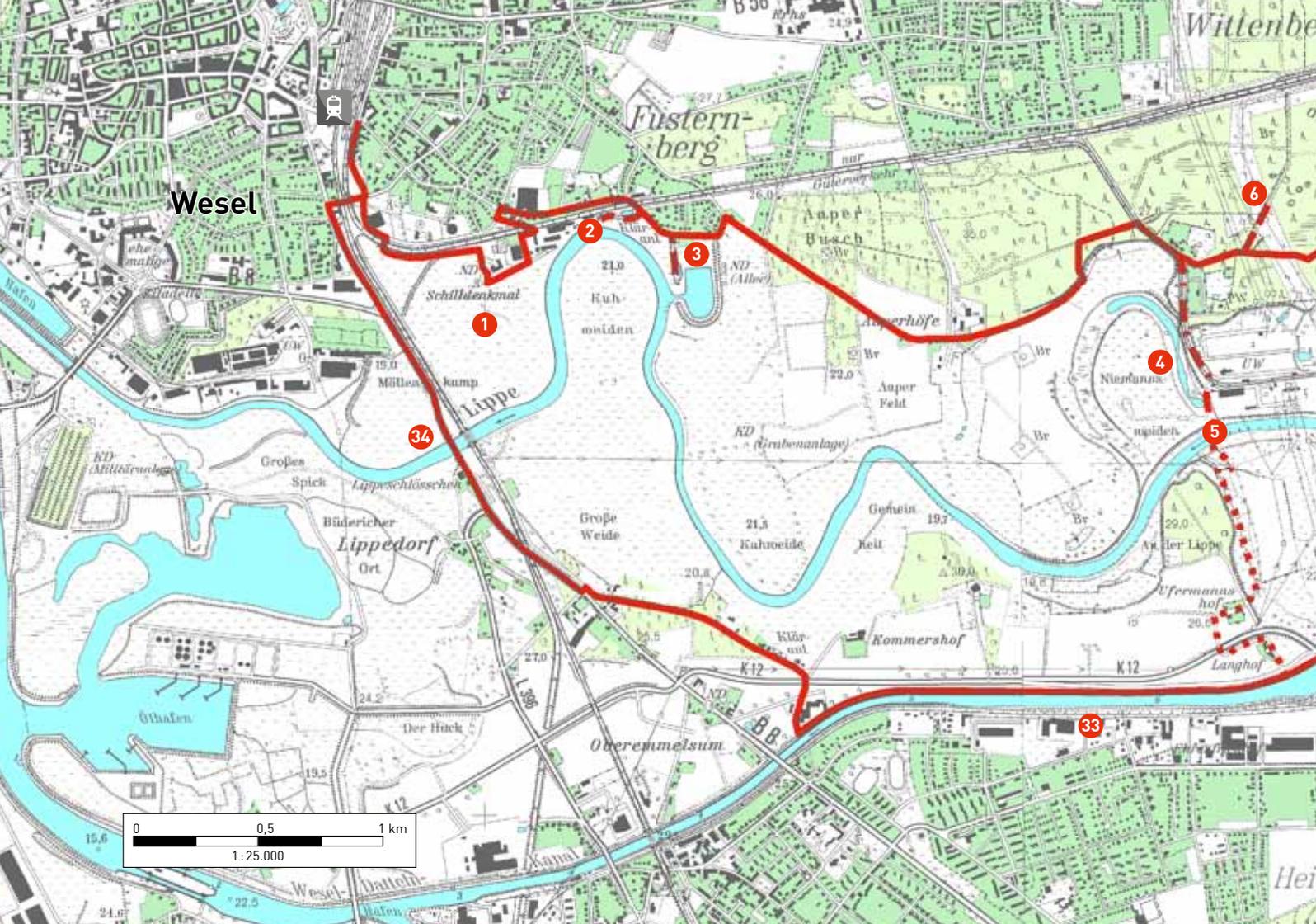


Die Lippe

Im gesamten Kreis Wesel stehen die Lippe und ihre Aue mit einer Fläche von 1.747 Hektar als Naturschutzgebiet Lippeaue unter Schutz. Viele Bereiche werden von Landwirten über den Vertragsnaturschutz in angepasster Weise bewirtschaftet. Darüber hinaus engagieren sich das Land NRW und die Nordrhein-Westfalen-Stiftung Naturschutz, Heimat- und Kulturpflege intensiv um den Ankauf von Flächen, speziell für die Belange des Naturschutzes.

Stellenweise werden die Steinschüttungen am Lippeufer entfernt, so dass sich wieder ein natürlich gewundener Flusslauf ausbilden kann. Typisch ist hierbei der Wechsel von steilen Prallhängen an der Außenseite der Flussschleifen und flachen Gleithängen an der strömungsarmen Innenseite. Somit möchte der Lippeverband den Fluss und seine Auenlandschaft auch zukünftig als ökologisch wertvollen und touristisch attraktiven Lebensraum erhalten und entwickeln.





Wesel

Fustenberg

Wittenbe

1

2

3

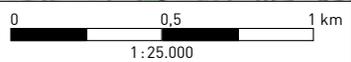
6

4

5

34

33



33 Wesel-Datteln-Kanal

Bedingt durch die wachsende industrielle Bedeutung des Ruhrgebietes wuchs der Transportbedarf an Massengütern so stark an, dass nur leistungsfähige Wasserstraßen ihn decken konnten. Daher wurden ab Ende des 19. Jahrhunderts Schifffahrtskanäle angelegt, die den Wirtschaftsstandort über Rhein und Ems mit der Nordsee verbinden.

Mit der Fertigstellung des Dortmund-Ems-Kanals im Jahr 1899 entstand zunächst eine Anbindung des Ruhrgebietes an die deutschen Nordseehäfen. 1905 beschloss der preußische Landtag das „Gesetz über die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen“, welches auch den Ausbau der Lippe einschloss. Statt einer Begradigung des Flusses fiel die Entscheidung auf den Bau eines parallel verlaufenden Lippe-Seitenkanals.

Der östliche Abschnitt des Seitenkanals, der Datteln-Hamm-Kanal, wurde bereits 1914 zusammen mit dem Rhein-Herne-Kanal fertiggestellt. 1915 starteten die Bauarbeiten für den Wesel-Datteln-Kanal, in dessen Rahmen die Lippe sogar an zwei Stellen verlegt werden musste. Die Fertigstellung erfolgte erst im Sommer 1930, da durch den Ersten Weltkrieg und die darauf folgenden Nachkriegswirren die Arbeiten erheblich behindert wurden. Ein Jahr später fand die offizielle Einweihung des neuen Verkehrsweges statt. Seitdem verbindet die 60 Kilometer lange Wasserstraße den Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln mit dem Rheinstrom bei Wesel und bietet die kürzeste wassergebundene Verkehrsachse zwischen dem Ruhrgebiet und den niederländischen Nordseehäfen. Davon profitierte



nicht nur der immer weiter Richtung Norden gewanderte Kohleabbau, sondern gleichzeitig konnte durch den neuen Verkehrsweg auch der bereits stark frequentierte Rhein-Herne-Kanal entlastet werden.

Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg stieg das Transportaufkommen auf dem Wesel-Datteln-Kanal rasant an. Aufgrund der wachsenden Schiffsabmessungen musste der Kanalquerschnitt in mehreren Ausbausritten zwischen 1966 und 1990 verbreitert und vertieft werden. Seit 1989 ist die Wasserstraße auch für Großmotorenschiffe und Schubverbände mit einer Breite von bis zu 11,45 Metern, einer Länge von 186,50 Metern und einer Abladentiefe von 2,80 Metern durchgängig befahrbar.



Wesel-Datteln-Kanal

Der Lippe-Seitenkanal hat somit die ehemalige Funktion der Lippe als Transportweg vollständig übernommen. Trotzdem bleibt der Fluss auch heute noch ungemein wichtig, denn er speist die westdeutschen Kanäle mit dem erforderlichen Zubehwasser und liefert dadurch die Grundlage für die Schifffahrt. Dies ist notwendig, da die Kanäle durch Schleusung, Verdunstung und Versickerung an Wasser verlieren. Hinzu kommt die Entnahme von Brauchwasser für Industrie und Gewerbe.

Mit Hilfe einer ferngesteuerten Wasserverteilungsanlage wird in Hamm Lippewasser im natürlichen Gefälle von der Lippe in den Datteln-Hamm-Kanal geleitet. Dieser wiederum speist den Dortmund-Ems-, Rhein-Herne- und Wesel-Datteln-Kanal. Mindestens zehn Kubikmeter Wasser pro Sekunde müssen allerdings in der Lippe verbleiben. Wenn in trockenen Zeiten die zugelassene Entnahmemenge nicht ausreicht, kann mit Hilfe von Pumpwerken auch Wasser aus Rhein und Ruhr entnommen werden. Sinkt die Wasserführung der Lippe unter zehn Kubikmeter pro Sekunde, wird ihr umgekehrt Wasser aus den Kanälen

zugeführt. Auf der Grundlage ständiger Pegelmessungen ist eine rasche Reaktion auf Wasserspiegelschwankungen in allen Kanalabschnitten sowie der Lippe möglich. Der für die Schifffahrt erforderliche Wasserstand kann somit jederzeit gewährleistet werden.

Heute gehört der Wesel-Datteln-Kanal zu den wichtigsten und verkehrsreichsten Schifffahrtskanälen Deutschlands. Mit rund 17,4 Millionen Tonnen wurde an der Schleuse Friedrichsfeld bei Wesel auch 2011 wieder die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Darüber hinaus ist er stärker befahren als der Dortmund-Ems- oder der Rhein-Herne-Kanal. Über 21.000 Güterschiffe passierten 2011 die Schleuse Friedrichsfeld und mehr als 17.000 die Schleuse Datteln. Der Wesel-Datteln-Kanal erzeugt dabei nicht nur selbst ein hohes Verkehrsaufkommen, sondern stellt gleichzeitig eine bedeutende Transitstrecke zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Rhein dar.



34 Neugestaltung der Lippemündung

Noch vor wenigen Jahren besaß die Lippe in ihrem Mündungsraum ein schmales, tief eingegrabenes Flussbett und floss unmittelbar am bebauten Stadtrand von Wesel entlang. Von der einst begradigten und stark ausgebauten Lippe wird bald nicht mehr viel zu erkennen sein. Denn zwischen der Bahntrasse im Osten und dem Rhein im Westen erfolgt derzeit, über eine Länge von zwei Kilometern, eine umfangreiche Neugestaltung der Lippe und ihrer Flussaue.

Im April 2005 legten das Land Nordrhein-Westfalen, der Kreis Wesel und die Stadt Wesel, der Landesbetrieb Straßen NRW, die Ruhrkohle AG, der Lippeverband und die Firma Hülskens GmbH & Co. KG fest, dass die Lippe um bis zu 250 Meter nach Süden verlegt und der Lippemündungsraum naturnah gestaltet werden soll. Die Verlegung der Lippe war notwendig, da der Landesbetrieb Straßen NRW, zur Entlastung des Stadtgebietes Wesel, den Bau einer Südumgehung im Anschluss an die neue Weseler Rheinbrücke vorsieht. Die geplante Straße soll hierbei in ihrem mittleren Abschnitt über der alten Flusstrasse verlaufen.



Durch das Großprojekt bot sich aber auch gleichzeitig die Chance, die Lippe und ihre Aue ökologisch zu verbessern. Und letztendlich kamen die Umgestaltungsmaßnahmen der Firma Hülskens GmbH & Co. KG zu Gute, die bereits 1993 südlich der Lippe mit dem Abbau von Kies und Sand begonnen hatte. Das Unternehmen konnte seine Tagebauflächen im Rahmen der Flussverlegung erweitern.

Mit der Durchführung des Gesamtprojektes wurde im August 2009 begonnen: Im Auftrag des Lippeverbandes hebt die Firma Hülskens GmbH & Co. KG das Bett der neuen Lippe aus und legt die nördlich angrenzenden Auenflächen um rund 2,20 Meter tiefer. Insgesamt werden circa 1,6 Millionen Kubikmeter Boden für die Herstellung der neuen Lippe und der nördlichen Sekundäraue abgetragen. Durch die zeitlich vorangegangene Auskiesung kann der angefallene Abraum aus der „Tieferlegung“ von neuer Lippe und nördlicher Aue direkt zur Rekultivierung der südlich gelegenen Tagebaue „Büdericher Insel“ und „Lippe“ genutzt werden. Ein Abtransport von Bodenmaterial ist somit nicht notwendig.

Ende 2013 sollen mit der Flutung der neuen und dem Verschließen der alten Lippe die Arbeiten zur Neugestaltung der Lippeaue beendet werden. Auf einer Länge von zwei Kilometern entsteht somit ein strukturreicher und größtenteils unbefestigter Flusslauf. Bei einer Profildbreite von 60 bis 160 Metern und einer Tiefe von lediglich 2,20 Metern wird die Lippe zwei- bis dreimal so breit wie der bisherige Flusslauf sein. Die großzügigen Auenflächen bieten in Zukunft einen bedeutenden Hochwasserrückhalteraum mit einer typischen Überflutungsdynamik.

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden hier rund 76 Hektar der Lippeaue sich selbst überlassen. Dadurch können sich im Mündungsbereich mit der Zeit wieder die typischen Tier- und Pflanzenarten einer Auenlandschaft etablieren. Die weitere Entwicklung nach Fertigstellung des Großprojektes ist also spannend und bleibt abzuwarten. Um diese zu dokumentieren, hat die Biologische Station im Kreis Wesel bereits mit ersten Kartierungen begonnen.



Lippeverlegung



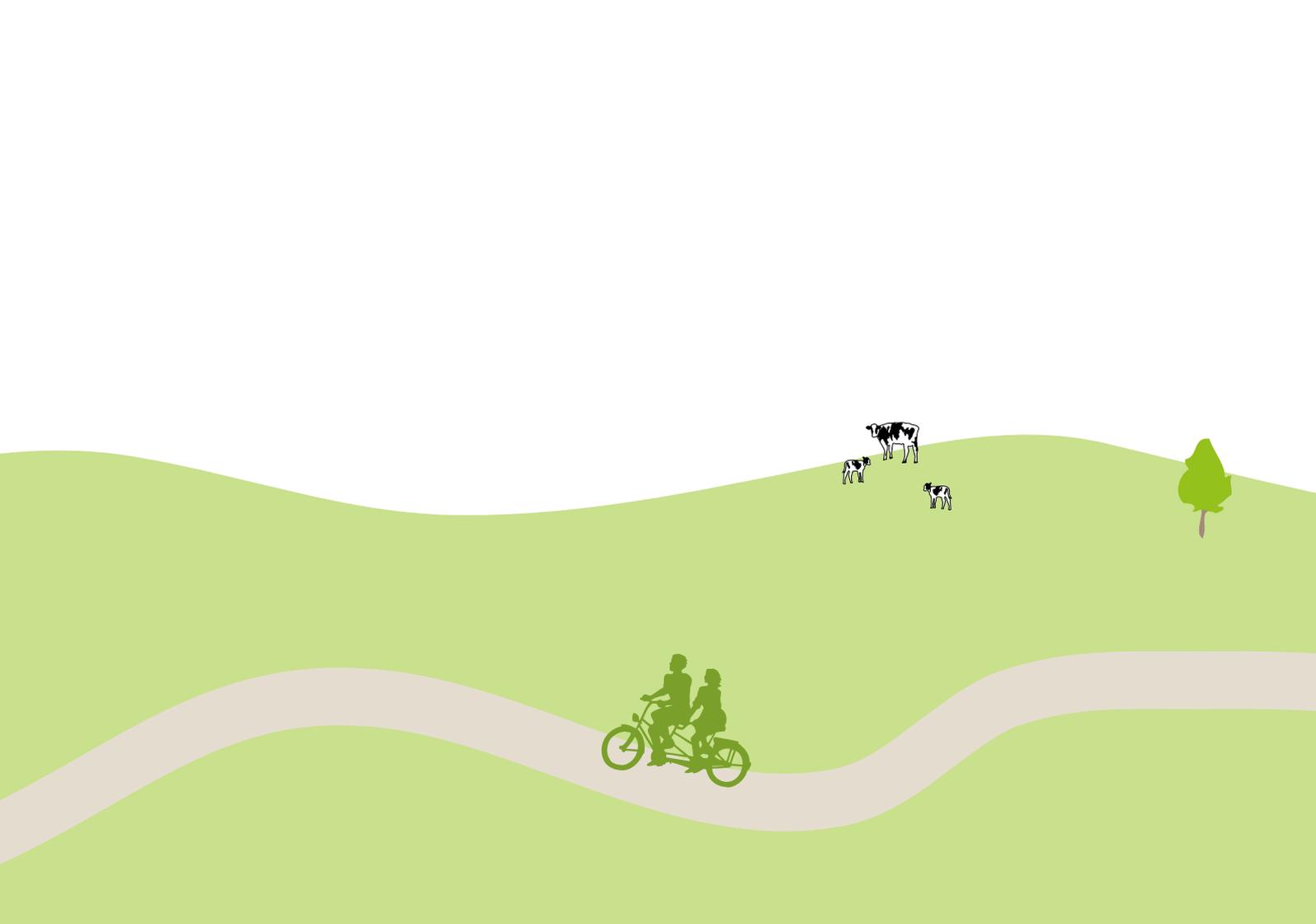
Bildnachweis

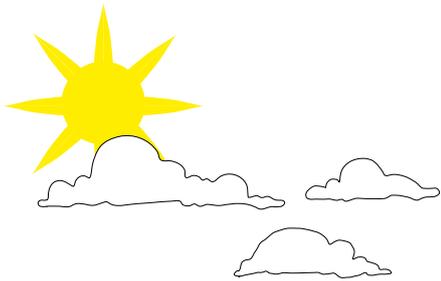
Blossey, Hans / Lippeverband: Seite 97
Blumrath, Dr. Peter: Seite 70
Fuck, Andreas / LVR: Seiten 33, 43, 47, 77, 80
Nienhaus, Michael /
Feldbahnfreunde Schermbeck – Gahlen e.V.: Seite 57
Stollenwerk, Anne / LVR: Titelbilder, Seiten 11-31, 34, 36,
39, 40, 45, 50-55, 60-69, 74, 82-95, 99
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich:
Seite 76
Wendebourg, Falke / LVR: Seite 38

Danksagung

Besonderer Dank gilt folgenden Einrichtungen und Personen, die durch die Bereitstellung von Informations- und Bildmaterial sowie durch die Einbringung wissenschaftlicher Erkenntnisse und zahlreicher Anregungen zur Erstellung dieses Radwanderführers beigetragen haben:

Biologische Station im Kreis Wesel e.V.:
Martina Erzner, Wilhelm Itjeshorst, Paul Schnitzler;
Feldbahnfreunde Schermbeck-Gahlen e.V.:
Michael Nienhaus;
Heimatverein Gahlen: Jürgen Höchst;
Lippeverband: Dörte Borchardt, Michael Steinbach;
Naturpark Hohe Mark – Westmünsterland:
Uwe Spelleken, Birgit Zimmermann;
Schloss Gartrop: Dr. Peter Blumrath;
Stadtwerke Wesel GmbH: Susann Müller;
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich:
Renate Foitlinski;
Dr. Wolfgang Heumann.





LVR-Fachbereich Umwelt

50663 Köln, Tel 0221 809-2512

www.lvr.de • umwelt@lvr.de

www.naturparke-rheinland.lvr.de