

Wo sich zwei Gewässer kreuzen

Wasser prägt die Region

Quellen, Bäche und Flüsse sind die **Lebensadern** unserer Landschaft. **Moor- und Auwälder, Feuchtwiesen, Kleingewässer, Riede und Röhrichte**, selbst die typischen **Eichen-Hainbuchenwälder** des Münsterlandes sind auf hohe Wasserstände angewiesen. Sie prägen unser Landschaftsbild und gehören nicht selten zu den wertvollsten Lebensräumen der Natur.

Die SteverLandRoute – von Wasser, Land und Leuten

Die SteverLandRoute ist Radweg entlang des Flüsschens Stever. Sie führt Sie auf rund 70 Kilometern durch das Einzugsgebiet der Stever von der Quelle nahe Nottuln am Fuße der Baumberge bis zur Mündung in die Lippe bei Haltern am See. Mancherorts fahren Sie unmittelbar an der Stever entlang, dann wieder trennen sich Radweg und Fluss. An besonders interessanten oder schönen Punkten bieten Ihnen Informationstafeln und Mitmachelemente Informationen zur Stever und ihrer Natur- und Kulturgeschichte. Rastmöbel laden zum Verweilen ein und an den Kreuzungspunkten mit dem Gewässer ergeben sich verschiedene Sichten auf das Flüsschen.

In regelmäßigen Abständen erreichen Sie mit der SteverLandRoute zahlreiche Sehenswürdigkeiten der Region. Darüber hinaus machen Besonderheiten an der Strecke Lust auf Natur, Kultur und Erlebnis.

Wagen Sie die Tour im Ganzen oder in Etappen, und lernen Sie die Stever-Region mit ihren vielfältigen Gesichtern kennen.



Die "Alte Fahrt" des Kanals in der Mitte des Bildes ist heute begrünt und bringt Fußgänger und Radfahrer mit der Dreibogenbrücke über die Stever. Wir befinden uns hier an der "Neuen Fahrt", die als Wasserstraße rechts oben im Bild zu erkennen ist. | Foto: Hans Blossy



Beim ersten Bau der Wasserkreuzung in Olfen führte die Dreibogenbrücke den Kanal in der "Alten Fahrt" über die Stever. Sie beeindruckt noch heute mit ihrer Bauweise und ist ein beliebter Aussichtspunkt mit Blick auf die Steverau geworden. | Foto: Sandra Dirks

Auch die gesamte Aue bei Olfen steht als Naturschutzgebiet Steverau unter Schutz. | Foto: Birgit Stephan

Schutzgebiet Stever und Steverau

Im Gewässerabschnitt zwischen **Dortmund-Ems-Kanal** und der westlich von Olfen liegenden **Füchtelner Mühle** wurde das Vorkommen des seltenen, europaweit geschützten Steinbeißers nachgewiesen. Die hier vorkommenden Bestände sind für NRW sehr bedeutend. Der maximal zwölf Zentimeter große Fisch bevorzugt sauerstoffreiches Wasser und ist nach dem sogenannten **Anhang II der FFH-Richtlinie** geschützt. Aus diesem Grund wurde der Abschnitt der Stever als **europäisches Schutzgebiet** (FFH-Gebiet) ausgewiesen.

FFH-Gebiete (Fauna-Flora-Habitat-Gebiete) sind Gebiete, die aufgrund ihrer Naturlandschaft unter europäischem Schutz stehen. Hierfür nennen bestimmte Richtlinien Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume, die besonders schützenswert sind.

Mehr über Hintergründe zu den FFH-Gebieten allgemein, ihren Arten und Gebieten in Deutschland wird auf der offiziellen Website zum Thema vorgestellt.



In der Steverau kommen u.a. Heckrinder als Landschaftspfleger zum Einsatz. Einen Überblick über das weitreichende Gelände verschafft ein Aussichtsturm circa 7 km weiter flussabwärts am Radweg. Foto: Stephan Saguma © LWL-Medienzentrum für Westfalen



Der Steinbeißer (*Cobitis taenia*) ist europaweit geschützt. Foto: Bernd Stemmer

HINWEIS: Im Kreis Coesfeld gibt es 17 FFH-Gebiete, von denen nur vier Gewässern zugeordnet sind: Bombecker Aa (Baumberge), Felsbach (zwischen Merfeld und Rorup), Berkel (fast der gesamte Gewässerverlauf von der Quelle bis zur Kreisgrenze) und Stever bei Olfen.

Erst Brücke dann Unterführung

Bisher führte sowohl bei der Alten Fahrt als auch bei der Neuen Fahrt eine Brücke über die Stever. Im aktuellen Ansatz wurde nun ein **Durchlass** für den Fluss geplant, in dem keine Höhenunterschiede durch die Wasserlebewesen überwunden werden müssen. Ein hoher Lichteinfall erleichtert allen wandernden Arten die Nutzung der Unterführung, die sich sonst von einem dunklen Gewässerabschnitt abschrecken lassen würden. Auch an die Kleinstlebewesen wurde gedacht: Die Gewässersohle ist natürlich gestaltet, so dass sie Halt in der Strömung finden können.



Weiter flussaufwärts leitet in Senden ein „Düker“ die Stever unter den Kanal hindurch. Dort muss das Wasser durch eine Druckleitung Höhenunterschiede überwinden, während es hier am „Durchlass“ mit einem freien Wasserspiegel den Kanal kreuzt. Foto: Hermann Mollenhauer

HINWEIS: Die Initiative Kreis Coesfeld blüht auf – Vielfalt am Wegesrand des Naturschutz-zentrums fördert gute erhaltene Wegränder mit heimischen Arten durch richtige Pflege und nutzt diese für die Weiterentwicklung artenarmer Raine andernorts. So soll die genetische Vielfalt der heimischen Flora erhalten bleiben und ökologisch wertvolle Flächen durch vielfältige Wegränder miteinander vernetzt werden. Auch für die Fauna sind sie wertvolle Nahrungs-, Rückzugs-, Fortpflanzungs- und Überwinterungsmöglichkeit zugleich und dienen als grüne Korridore zwischen verschiedenen Biotopen.



An den Wegrändern des Kanals wachsen an den eher wenig begangenen Strecken oftmals Pflanzen, die an nährstoffärmere Bodenbedingungen angepasst sind. So auch der ODERMENNIG (*Agrimonia eupatoria*), der kerzenartig nach oben wächst oder die Wiesen-Flockenblume (*Centaurea jacea*), die eine nahe Verwandte der Kornblume (*Centaurea cyanus*) ist. Diesen Arten fehlt in der heutigen Landschaft vielerorts der Lebensraum und sie finden in den Rainen letzte Rückzugsmöglichkeiten. Foto ODERMENNIG: Birgit Stephan | Foto Wiesen-Flockenblume: Kerstin Wittjen

Künstliche Wasserstraße

Flüsse wurden seit jeher zum Transport von Gütern genutzt. Nicht weit von hier, immer flussabwärts bis Haltern am See, gab es an der Lippe zur Zeit um Christi Geburt ein großes Römerlager. Wichtiges Material erreichte das Lager wohl auch über die Lippe, die als Nebenfluss des Rheins eine Verbindung in den Süden herstellte.

Auch das Treideln, bei dem Transportboote vom Ufer aus durch Zugtiere oder Menschen gezogen wurden, war viele Jahrhunderte auf den kleinen Gewässern üblich. So ist es auch denkbar, dass der Baumberger Sandstein aus der Quellregion der Stever über die vielen kleinen Flüsse der Region in die weite Welt transportiert wurde.



Schlepperschiffe im Einsatz auf dem Dortmund Ems Kanal, um 1920. Foto: Julius Gärtner © LWL-Medienzentrum für Westfalen



Vier Jahre nach dem Baubeginn des Dortmund-Ems Kanals wurde 1896 mit dem Bau des Stichtadthafens Münster begonnen. 1899 wurde der neue Hafen mit dem ersten Hafenfest durch Kaiser Wilhelm II eingeweiht. | Foto: unbekannt © LWL-Medienzentrum für Westfalen

Stever kreuzt!

Während seines Verlaufs trifft „unser“ Fluss **zwei Mal** auf den **Kanal**: hier und weiter flussaufwärts in Senden. An diesen Stellen mussten die Erbauer des künstlichen Gewässers eine besondere Herausforderung meistern. Wie können sich diese zwei Gewässer kreuzen, ohne dem anderen das Wasser „abzugraben“? Die Lösung wurde darin gefunden, die beiden **nicht** in Verbindung zu einander zu bringen. Heute kreuzen sich die Gewässer, ohne eine tatsächliche Kreuzung zu sein: **jedes bleibt für sich**.

Im Jahr 2002 wurde der Dortmund-Ems-Kanal in Olfen verbreitert und begradigt, sodass sich der Verlauf des Kanals veränderte. Auch ein Neubau der Wasserkreuzung mit der Stever wurde geplant und umgesetzt.



Auch für die "Neuen Fahrt" wurde eine Kanalbrücke über die Stever geplant und umgesetzt. | Foto (1949): Historisches Bildarchiv der Bundesanstalt für Wasserbau

Neue und Alte Fahrt

Nachdem 1927 die Regelschiffgröße für den Kanal an die des Rheins angepasst und vergrößert wurde, folgte in den 1930er Jahren eine erste Verbreiterung des Dortmund-Ems-Kanals. Sand und Lehm für den Ausbau wurde in nächster Nähe in einem Baggerloch gewonnen. Auf diese Weise entstand der Ternscher See (Station 10) östlich von hier in circa einem Kilometer Entfernung, der heute Naherholungsgebiet ist und mit Café und Strand zum Verweilen einlädt.

Durch starke Verkehrszunahme und immer größere Schiffsabmessungen mussten die Kanäle um das Jahr 2000 erneut verbreitert und begradigt werden. Die sogenannten **Neuen** oder **Zweiten Fahrten** entstanden, wobei die **Alten** oder **Ersten Fahrten** als nicht mehr benötigte Streckenabschnitte erhalten blieben. Als künstliche Altarme entwickelten sie sich nun vielfältig.