

Wir erleben eine Zeit hemmungsloser Naturzerstörung. Die parteipolitisch gefärbten Aussagen von gewissen Parteigrößen zur unbedingten Notwendigkeit einer OW1 sind aus heutiger Sicht nicht überzeugend.

Für den Kevelaerer Stadtkern würde sie überhaupt keine Entlastung bringen, wie im aktuellen Verkehrsgutachten des Büro StadtVerkehr deutlich dargelegt wird und im Stadtrat vorgestellt wurde.

Und für die Anwohner der Rheinstraße könnte man natürlich etwas tun, indem man die LKW mit überörtlichen Zielen ab der Ampelkreuzung B9 nicht mehr durch die Rheinstraße fahren ließe. Der Zuckerrübenverkehr im Herbst darf doch schon länger diese Straße nicht mehr benutzen. Dem Kevelaerer Stadtrat fehlt es auf jeden Fall an Phantasie, um dieses Problem zu entschärfen. Auch durch die immer größeren LKW werden Proteste der Anwohner provoziert, und Protest ist ein emotionales Bedürfnis und ein Bürgerrecht – aber keine Lösung.

Als die Südumgehung Kevelaers zwischen Wember Straße und B9 gebaut wurde, hatte man schon Zweifel, ob es Sinn mache, sie weiter über die Bundesstraße hinaus zu bauen. Jeder Straßenbau geht überwiegend auf Kosten landwirtschaftlicher Flächen. Wenn die Südumgehung nicht weiter gebaut würde bis zur Wettener Straße, könnte man auch das Gedenkkreuz der Byfanger Prozession aus Essen, datierend ins Jahr 1837, stehen lassen, mitsamt des sie begleitenden Lindenbaumes. Die Wallfahrtsleitung hat wohl nicht dagegen halten können.

Als reine Industriestraße wird die OW1 geplant, mit komplizierten Querungen von zwei Kreisstraßen: Kevelaer – Wetten und Wetten – Winnekendonk. Auf Altwettener Gebiet durchquert die OW1 auf einer Strecke von ca. 2km von Loe´sches Eigentum, eine 3000 Jahre alte Kulturlandschaft, wo zur Steinzeit Menschen unterwegs waren mit Funden von steinzeitlichen Werkzeugen und Holzbauten am Rande der Niers.

Als Mitglied des BUND bin ich in den vergangenen Jahrzehnten öfter zu Anhörungsveranstaltungen im Landesstraßenbauamt in Wesel eingeladen gewesen. Es ging dabei immer um die OW1, deren 4 verschiedene Trassen vorgestellt wurden. Mir liegt das Ergebnisprotokoll vom 3. Behördentermin am 29.04.1996 vor. Die südliche Trasse durch das Altwettener Feld wurde vorgezogen. Von mir wurden alle 4 Trassen abgelehnt – auch die südliche, weil diese Straße nicht erforderlich ist, extrem umweltschädlich und viel wertvolles Ackerland verloren geht.

Durch besinnungslosen Flächenfraß ist in nur 70 Jahren, seit 1950, nahezu die Hälfte der landwirtschaftlichen Nutzfläche verloren gegangen! Die Flächeninanspruchnahme durch Braunkohletagebau, Kiesnassabgrabungen, Gewerbe- und Industrieflächen, Wohnungsbau, Parkplätze usw. treibt die Pachtpreise beständig nach oben. Von den selbstgesteckten Zielen zum Flächenschutz und nachhaltiger Flächennutzung sind wir weit entfernt, sowohl auf Landes-, als auch auf Bundesebene.

Altwetten ist ein Landschaftsschutzgebiet mit Abgrabungsverbot für die Kiesindustrie, wobei es mehrfach Abgrabungsanträge (zum ersten Mal 1990) durch den Großgrundbesitzer mit Zustimmung des Kevelaerer Stadtrates gegeben hat.

Durchs Altwettener Feld laufen noch zwei nebeneinander liegende, ehemalige Nato-Ölleitungen.

In allen Stellungnahmen der Naturschutzverbände der letzten Jahrzehnte heißt es, dass derartig brutale Eingriffe in Landschaft und Natur, besonders der Flussauen von Niers und Issumer Fleuth, nicht ausgleichbar sind.

Durch den Bau der B9 wurde zwei wertvollen Kevelaerer Bauernhöfen der Zugang zum größten Teil ihrer Wirtschaftsflächen, die auf der anderen Straßenseite lagen, behindert. Die Familie vom Deckershof, einer der ältesten archivalisch belegbaren Siedlungsplätze im Kevelaer Stadtgebiet, musste damals die B9 mehrmals täglich überqueren und dies muss letztlich so stressig gewesen sein, dass im Jahre 2003 Vater und Sohn in derselben Woche gestorben sind. Damit war ihr Kampf um ihre bäuerliche Existenz endgültig verloren.

Unsere Düsseldorfer Regierung scheint einen Kulturkampf zu führen gegen die überlebenswichtigen Interessen der Landwirtschaft. Die Verkehrskonzepte sind nicht zukunftsfähig und folgen stur einer längst überholten Verkehrspolitik. Ob die schnelle Weiterentwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten zu einer dauerhaft positiven und vor allem nachhaltigen wirtschaftlichen Bilanz führen wird, bleibt abzuwarten.

Der Flächendruck steigt derweil weiter, mit allen oben skizzierten Folgen.

Karl Mevißen, Winnekendonk, Anfang Juni 2020

(50 Jahre im Vorstand der Ortsbauernschaft Wetten)