

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:  
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT  
NR. 23**

## INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINE ANGABEN	4
	1.1 Administrative Informationen	4
	1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik	5
	1.2.1 Verlauf	5
	1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur	6
2	HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE	7
	2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung	7
3	ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE	10
	3.1 Konfliktpunkte	10
	3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands	10
	3.1.2 Planerische Engstellen	10
	3.1.3 Technische Engstellen	10
	3.1.3.1 Typische Querungs- und Engstellensituationen	10
	3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Technischen Engstellen	12
	3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen	12
	3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands	12
	3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands	13
	3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands	13
	3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	13
	3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	13
	3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	14
	3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s	14
	3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung	14
	3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik	15
	3.4 Bündelung	16

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum	4
Abbildung 2:	Verlauf des Trassenkorridorsegments	5

## AUFGABE/ZIELSTELLUNG DER STECKBRIEFE

Die Steckbriefe dienen der Dokumentation der planerischen Entscheidungen, die im Rahmen der Findung und Abgrenzung der Trassenkorridor(segment)e getroffen werden. Darüber hinaus enthalten sie die Grundlagen sowie die Ergebnisse der Trassenkorridoranalyse, die dem Vergleich der Trassenkorridor(segment)e zugrunde liegen.

Steckbriefe werden sowohl für einzelne Trassenkorridorsegmente erstellt, als auch für Trassenkorridore zwischen den Netzverknüpfungspunkten, die als Ergebnis der Segmentvergleiche abgeleitet werden.

Der vorliegende Steckbrief dient der Dokumentation der planerischen Entscheidungen und der Ergebnisse der Analyse für das Trassenkorridorsegment 23. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2023.

## 1 ALLGEMEINE ANGABEN

**Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s:** 23

**Länge des Trassenkorridor(segment)s:** 18,7 km

**Technologie:**

**Erdkabelabschnitte:** gesamte Länge

**mögliche Freileitungsabschnitte:** keine

**Stammstreckenabschnitt:** ja

### 1.1 Administrative Informationen



Abbildung 1: Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum

**Bundesland:** Niedersachsen

**Landkreise:** Stade, Cuxhaven

**Kommunen:** Stade: Wischhafen, Drochtersen, Großenwörden, Engelschoff, Himmelporten, Burweg, Oldendorf

Cuxhaven: Osten

**1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik**

1.2.1 Verlauf

- Beginnend am Gelenkpunkt südlich von Wischhafen
- Weiter in südliche Richtung, westlich vorbei an Gehrden
- in südlicher Richtung durch Niederhüll
- östlich vorbei an Großenwörden
- in südlicher Richtung weiter östlich der Oste bis Kajedeich
- In Parallellage mit der geplanten A20 westlich an Burweg vorbei bis zum Gelenkpunkt bei Bossel

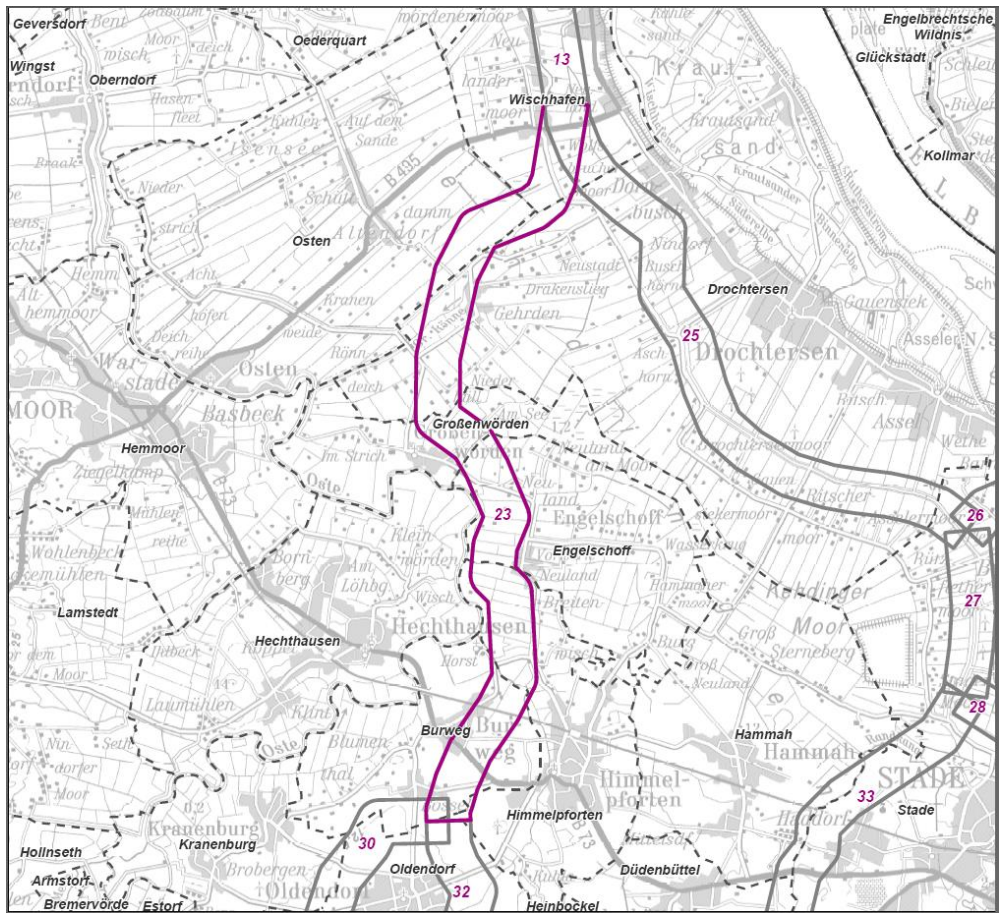


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

### 1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur

Angaben zu naturräumlichen Haupteinheiten und Naturraum-Einheiten<sup>1</sup>, Landschaftsräumen und markanten Landschaftsbestandteilen sowie Siedlungsstrukturen im Trassenkorridor(segment)verlauf:

- im Nordteil bis Kajedeich: Stader Elbmarschen als Bestandteil der Unterelbeniederung (Elbmarsch), anschließend für etwa 1,5 km durch die Hamme-Oste-Niederung als Bestandteil der Stader Geest, kleiner Südteil: Zevener Geest ebenfalls als Bestandteil der Stader Geest
- Überwiegend Acker- und Grünlandnutzung, Moore, kleinere Waldparzellen
- (bedeichtes) Fließgewässer Oste
- kleinteilige Siedlungsstruktur (Dörfer, z.T. ausgebildet als Straßendörfer, sowie Einzelgehöfte)

---

<sup>1</sup> nach: BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (2008) nach SSYMANK (1994); MEYNEN & SCHMITHÜSEN (1953-1962)

## 2 HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE

### 2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung

#### Lage im TK-Netz

Das Trassenkorridorsegment (TKS) 23 ist eine mögliche Fortführung des von Norden und über die Elbe kommenden TKS 13. Alternativ wurde das TKS 25 als östliche Variante entwickelt.

Nördlich von Mulsum wird das TKS 23 mit TKS 30 Richtung Südwesten oder mit TKS 32 Richtung Südosten fortgeführt.

Großräumig ist das TKS 23 Bestandteil der im westlichen Teil des strukturierten Untersuchungsraums (sUR) liegenden Verbindung zwischen den Netzverknüpfungspunkten.

#### Maßgebliche Widerstände

Maßgebliche Widerstände, die für die Lage des TKS bestimmend waren, bildet das Gebiet mit oberflächennahen Rohstoffen/Abgrabungen (RWK I\*) sowie das Vorranggebiet oberflächennahe Rohstoffe (RWK I), welche vom Korridor vollständig umgangen werden.

Das großflächige Moorgebiet (RWK II, teilweise auch RWK I und RWK I\*), welches sich südöstlich von Gehrden Richtung Südosten entlang der K 27 bis Bützflethermoor / Stadermoor zieht (Königsmoor / Kehdinger Moor) und sich von dort in westlicher Richtung über Ritschermoor, Groß Neuland und Seemoor bis westlich von Hammah und Himmelpforten ausdehnt, bildet einen weiteren maßgeblichen Widerstand.

Darüber hinaus ist die Osteschleife (RWK II) südlich von Großenwöhrden ein maßgeblicher Widerstand, wobei eine zweimalige Querung der Oste möglichst vermieden werden soll.

Im Süden des TKS ist die Lage des Siedlungsgebietes von Himmelpforten (RWK I\*) mit dem westlich angrenzenden großflächigen Vorranggebiet für Gewerbe und Industrie (RWK I) maßgeblich.

#### Begründung der TKS-Abgrenzung

Das TKS 23 bietet eine relativ gestreckte Weiterführung des TK-Verlaufs nach Süden ausgehend von der westlichsten Elbquerung.

Mehrere kleinere Waldflächen (RWK II) liegen nördlich innerhalb des Korridors. Das TKS kann jedoch aufgrund der westlich liegenden RWK I-Fläche und der östlich liegenden Bebauung (RWK I\*) nicht weiter nach Westen oder Osten verschoben werden. Es ist jedoch möglich, bei einer späteren Trassenfindung alle Waldflächen zu umgehen.

Der Korridor führt im nördlichen Teil durch Moorböden (RWK II), welche hier allerdings so großflächig ausgeprägt sind, dass sie nicht umgangen werden können, ohne auf das TKS

als relativ gestreckte nach Süden führende Varianten zu verzichten. Mit der gleichen Begründung wird großflächig ein Bereich mit verdichtungsempfindlichen und auch schutzwürdigen Böden gequert (RWK III).

Das TKS umgeht den Ortskern von Gehrden / Hüll westlich und verläuft weiter in südlicher Richtung. Nördlich von Großenwörden verschwenkt das TKS nach Südosten, um den Ort selbst zu umgehen und um rechtsseitig der Oste zu bleiben und somit eine zweimalige Querung des Flusses zu vermeiden. Zwischen Horn und Horst verläuft die westliche Grenze des TKS etwa Richtung Süden direkt parallel zur Oste, um einerseits den Ortskern von Vorwerk Neuland zu umgehen und um andererseits im weiteren Verlauf möglichst wenig durch Moorboden führen zu müssen.

Das TKS umgeht Himmelpforten westlich und verläuft parallel zur geplanten A20 zwischen dem Siedlungsbereich von Burweg und dem VRG Gewerbe hindurch bis zum Gelenkpunkt südöstlich von Bossel. Zwischen Himmelpforten und Burweg ist es auf einer Länge von rd. 1,5 km unumgänglich, einen weiteren Bereich mit Moorboden zu queren, der zu einem kleinen Teil zusätzlich verdichtungsempfindlich bzw. in einem anderen Bereich Vorranggebiet Moorschutz ist.



**Verfolgte spezifizierte vorhabenbezogene Planungsprämissen (SVP) für die Findung und Abgrenzung von Trassenkorridoren:**

zu SVP	Beschreibung
2	Das TKS ist für die Aufnahme eines Stammstreckenabschnitts geeignet.
3	Das TKS umgeht großflächige RWK I*-Flächen (Himmelpforten, Großenwörden). Im Trassenkorridor liegen – mit zwei Ausnahmen – keine geschlossenen Bebauungen. Lediglich Teile der Bebauung von Neulandermoor und Burweg reichen in den Korridor, u.a. weil zwischen Burweg und einem VRG Gewerbe nicht ausreichend Platz für einen 1 km-Korridor verbleibt, ohne Siedlungsflächen miteinzubeziehen. Im TKS verbleibt überall genügend Raum, um kleinflächige RWK I*-Flächen zu umgehen.
4	RWK I-Flächen werden überwiegend umgangen. Das VRG Gewerbe westlich von Himmelpforten ragt teilweise in das TKS hinein, weil zwischen Burweg und einem VRG Gewerbe nicht ausreichend Platz für einen 1 km-Korridor verbleibt.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
6	Der Anteil von Flächen der RWK II im TKS wurde minimiert. Mehrere kleinräumige Waldstücke liegen aufgrund eines Mangels an Ausweichmöglichkeiten bzw. aufgrund umliegender höherer Raumwiderstände innerhalb des Korridors, können aber umgangen werden. An drei Stellen ist die Inanspruchnahme von Moorböden aufgrund der Ausprägungsform unvermeidbar.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
8	Das TKS verläuft abschnittsweise durch die RWK III. Dabei handelt es sich vor allem um schutzwürdige Marschböden und feuchte, verdichtungsempfindliche Böden, welche so großflächig ausgeprägt sind, dass sie nicht umgangen werden können.
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, werden umgangen, soweit dies möglich ist.
10	Auf einer Länge von rd. 3,8 km verläuft das TKS parallel zur geplanten A20.

**3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE**

**3.1 Konfliktpunkte<sup>2</sup>**

3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands

Riegel sehr hohen Raumwiderstands sind im TKS 23 nicht vorhanden.



3.1.2 Planerische Engstellen

Planerische Engstellen sind im TKS 23 nicht vorhanden.




















3.1.3 Technische Engstellen










**3.1.3.1 Typische Querungssituationen**

Die in diesem TKS auftretenden typischen Querungssituationen werden hier in der Reihenfolge des Auftretens entlang des TKS-Verlaufs vom nördlichen zum südlichen NVP aufgelistet.

Kat.	Beschreibung	Länge geschlossene Querung ca.	Bewertung
G3	3x Gewässer ohne Namen, westlich Neuland	25 m	
S2	B495, südwestlich Neuland	25 m	
G3	3x Gewässer ohne Namen, östlich Wolfsbruchermoor	25 m	
S3	Ortsstraße, südöstlich Wolfsbruchermoor	25 m	
G3	2x Gewässer ohne Namen, südlich Wolfsbruchermoor	25 m	
G3	3x Gewässer ohne Namen, nördlich Hüll	25 m	
S3	Ortsstraße, nordwestlich Hüll	0 m	
G3	Große Rönne, westlich Hüll	25 m	
G3	2x Gewässer ohne Namen, südwestlich Hüll	25 m	

<sup>2</sup> Die Erläuterung der Definition sowie der Bewertung der Konfliktpunkte einschl. Vergabe der Ampelfarben erfolgt im Methodenansatz Trassenkorridoranalyse

Kat.	Beschreibung	Länge geschlossene Querung ca.	Bewertung
S3	Ortsstraße, südwestlich Hüll	0 m	
G3	5x Gewässer ohne Namen, nördlich Niederhüll	25 m	
S3	2x Ortsstraße, westlich Niederhüll	0 m	
G3	4x Gewässer ohne Namen, nördlich Großenwörden	25 m	
S3	2x Ortsstraße, nordöstlich Großenwörden	0 m	
G3	3x Gewässer ohne Namen, östlich Großenwörden	25 m	
S3	Ortsstraße, westlich Horn	0 m	
G3	Gewässer ohne Namen, westlich Horn	25 m	
S2	L113, westlich Horn	25 m	
G3	5x Gewässer ohne Namen, nordwestlich Vorwerk-Neuland	25 m	
S3	Ortsstraße, nordwestlich Vorwerk-Neuland	0 m	
G3	Gewässer ohne Namen, nordwestlich Vorwerk-Neuland	25 m	
S3	Ortsstraße, nordwestlich Vorwerk-Neuland	0 m	
G3	4x Gewässer ohne Namen, westlich Vorwerk-Neuland	25 m	
S3	Ortsstraße, westlich Vorwerk-Neuland	0 m	
G3	Burgbeckkanal, nordwestlich Vorwerk-Neuland	25 m	
G3	5x Gewässer ohne Namen, südwestlich Vorwerk-Neuland	25 m	
G3	8x Gewässer ohne Namen, nordwestlich Kajedeich	25 m	
S3	Ortsstraße, westlich Kajedeich	0 m	

Kat.	Beschreibung	Länge geschlossene Querung ca.	Bewertung
G3	3x Gewässer ohne Namen, westlich Kajedeich	25 m	
G2	Horsterbeck, nordöstlich Burweg	25 m	
B2	Eingleisig, nordöstlich Burweg	50 m	
G3	Gewässer ohne Namen, östlich Burweg	25 m	
S2	B73, südöstlich Burweg	25 m	
S3	Ortsstraße, südlich Burweg	0 m	
S3	Ortsstraße, östlich Bossel	0 m	
G3	Gewässer ohne Namen, südöstlich Bossel	25 m	
S3	Ortsstraße, südöstlich Bossel	0 m	

**Gesamtübersicht über die typischen technischen Engstellen (Querungssituationen) im TKS:**

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
12	25	0	0

**3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen**

Es befinden sich keine technischen Engstellen im TKS 23, die einer Einzelfallbetrachtung bedürfen.

**3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen**

Angegeben werden ganzzahlig gerundet (\*\*) der prozentuale Anteil des Kriteriums am Trassenkorridor(segment) sowie die absolute Fläche im TK(S).

**3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands**

Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands 5 % / 93 ha\*\*

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw -

gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Mensch/Siedlung und Erholung	5 % / 92 ha
Wasser	< 1 % / 1 ha
Ziele der Raumordnung	< 1 % / < 1 ha

### 3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands 27 % / 494 ha\*\*

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Mensch/Siedlung und Erholung	< 1 % / 4 ha
Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche	26 % / 482 ha
Wasser	< 1 % / 4 ha
Ziele der Raumordnung	12 % / 219 ha

### 3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 93 % / 1.737 ha\*\*

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Wasser	4 % / 80 ha
Boden	92 % / 1.724 ha
Ziele der Raumordnung	9 % / 170 ha

### 3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand 0 % / 0 ha\*\*

### 3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand 0 % / 0 ha\*\*

3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand 25 % / 472 ha\*\*

die sich aus den nachfolgenden Kriterien zusammensetzen:

Fließböden 25 % / 472 ha

3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s

3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage des Raumwiderstands im Trassenkorridor(segment)	<p><b>RWK I/I*:</b> Innerhalb des TKS befinden sich einige Straßendörfer mit einer relativ engen Bebauung sowie dicht gestreute Einzelgebäude und Gehöfte. Schutzgebiete der RWK I/I* befinden sich allerdings nicht im TKS, sondern werden alle vollständig umgangen.</p> <p><b>RWK II:</b> Flächen, welche der Raumwiderstandsklasse II zugeordnet sind, befinden sich hauptsächlich im nördlichen sowie südlichen Teil des TKS. Diese bestehen aus Moorflächen und einer kleinräumigen Waldfläche. Ein kleinräumigeres Moor ragt etwa mittig in das TKS hinein. Darüberhinaus befinden sich 2 Windenergieanlagen mittig im TKS im Bereich Vorwerk Neuland.</p> <p><b>RWK III:</b> Nördlich, mittig und südlich befinden sich großflächige Bereiche mit feuchten, verdichtungsempfindlichen Böden. Außerdem quert das TKS großflächige Bereiche mit seltenen Böden (schutzwürdige Böden wie Marschböden).</p>
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	Im Korridor überlagern sich nur geringfügig Flächen gleicher Raumwiderstandsklasse und desselben schutzwürdigen Belangs. So liegen in drei Bereichen feuchte verdichtungsempfindliche Böden und schutzwürdige Böden (RWK III) übereinander. Insgesamt weist dies auf das Vorkommen von insgesamt feuchten und damit gegenüber dem Vorhaben empfindlichen Böden innerhalb des TKS hin.
Besondere Ausprägungen einzelner Kriterien	Bis auf die dichte Bebauung der Straßendörfer und einzelner Obstbauflächen liegen keine Kriterien mit besonderer Ausprägung innerhalb des TKS vor.
Punktuell auftretende Kriterien	Es befinden sich 2 Windenergieanlagen mittig im TKS im Bereich Vorwerk Neuland. Außerdem befinden sich zwei Bodendenkmale im

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
	Korridor.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.
Textliche Ziele der Raumordnung	<p>RROP Landkreis Stade, Kap. 3.2.1.2, Z05: <i>„Naturbelassene, unberührte Wälder - Naturwälder- , naturnah bewirtschaftete Wälder und naturnahe Kleinstwälder sind zu erhalten.“</i></p> <p>RROP Landkreis Cuxhaven, Kap. 3.1.2, Z03: <i>„Die naturnahen und bedingt naturnahen Wälder, die Gebüsche und Kleingehölze, die durch Grünland geprägten Marschen und Niederungen mit ihren Bach-, Fluss-, Graben- und Kanalsystemen [...] sind als besonders wertvolle Gebiete für Natur und Landschaft durch die Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen [...] zu erhalten und zu entwickeln, ggf. auch wieder herzustellen bzw. neu zu schaffen. [...]“</i></p>

### 3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage der Kriterien im Trassenkorridor(segment)	<p>Das TKS verläuft morphologisch im Einzugsbereich der Elbe / Altes Land. Bautechnische Kriterien wie Hangneigungen, Fels sowie Georisiken wie Karstgebiete und lokale, kleinräumige Senkungsgebiete treten nicht auf.</p> <p>Erosionsgefährdete Böden sind nicht vorhanden.</p> <p>Im Bereich Wolfbruchermoor und südlich der Horsterbeck sind großflächig feuchte verdichtungsempfindliche Böden und Fließböden vorhanden. Diese Böden können im Zuge der Bauphase durch Wasserhaltung (Drainageeffekte, Mineralisierung) und Verdichtung nachhaltig (dauerhaft) gestört werden.</p>
Überlagerung von Flächen verschiedener Kriterien	Im Bereich Wolfbruchermoor und südlich der Horsterbeck kommt es zur Überlagerung von feuchten verdichtungsempfindlichen Böden mit Fließböden.
Besondere technische Anforderungen	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine technischen Besonderheiten feststellen.

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.

### 3.4 Bündelung

Das TKS 23 verläuft auf gesamter Länge ungebündelt. Die geplante A20 (Planungsstand: ROV abgeschlossen) verläuft auf etwa 3,8 km innerhalb des TKS, wird aber per Definition noch nicht als Bündelungsoption einbezogen, da das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist.

#### Nicht genutzte Bündelungsoptionen

Bündelungsoption	Grund der Nichtberücksichtigung
Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)	Die B495 verläuft von Neulandermoor in südwestlicher Richtung über Hemmoor und weiter nach Bremervörde. Eine Bündelung wäre aufgrund der Bebauung (Ortslage von Neulandermoor, Altendorf, Osten, Hemmoor) und eines Torfabbaugesbietes bei Neulandermoor nur in kurzen Abschnitten möglich und würde zudem zu einem Umweg führen, so dass sie als nicht sinnvoll angesehen wird.