

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT
NR. 25**

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	9
	3.1 Konfliktpunkte	9
	3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands	9
	3.1.2 Planerische Engstellen	9
	3.1.3 Technische Engstellen	9
	3.1.3.1 Typische Querungs- und Engstellensituationen	9
	3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Technischen Engstellen	10
	3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen	11
	3.2.1 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands	11
	3.2.2 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands	11
	3.2.3 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	12
	3.2.4 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	12
	3.2.5 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	12
	3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s	12
	3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung	12
	3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik	13
	3.4 Bündelung	14

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 25. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2025.

1 ALLGEMEINE ANGABEN

Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s: 25

Länge des Trassenkorridor(segment)s: 14,8 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

Kommunen: Wischhafen, Drochtersen, Stadt Stade

1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik

1.2.1 Verlauf

- Von Neuland südlich von Wischhafen Richtung Südosten bis Dornbusch
- In südliche Richtung bis Aschhorn
- Entlang der Straße Aschhorn bzw. dem Landerweg sowie in etwa parallel zur geplanten A26 in ost-südöstlicher Richtung weiter bis zum Gelenkpunkt nördlich von Bützflethermoor

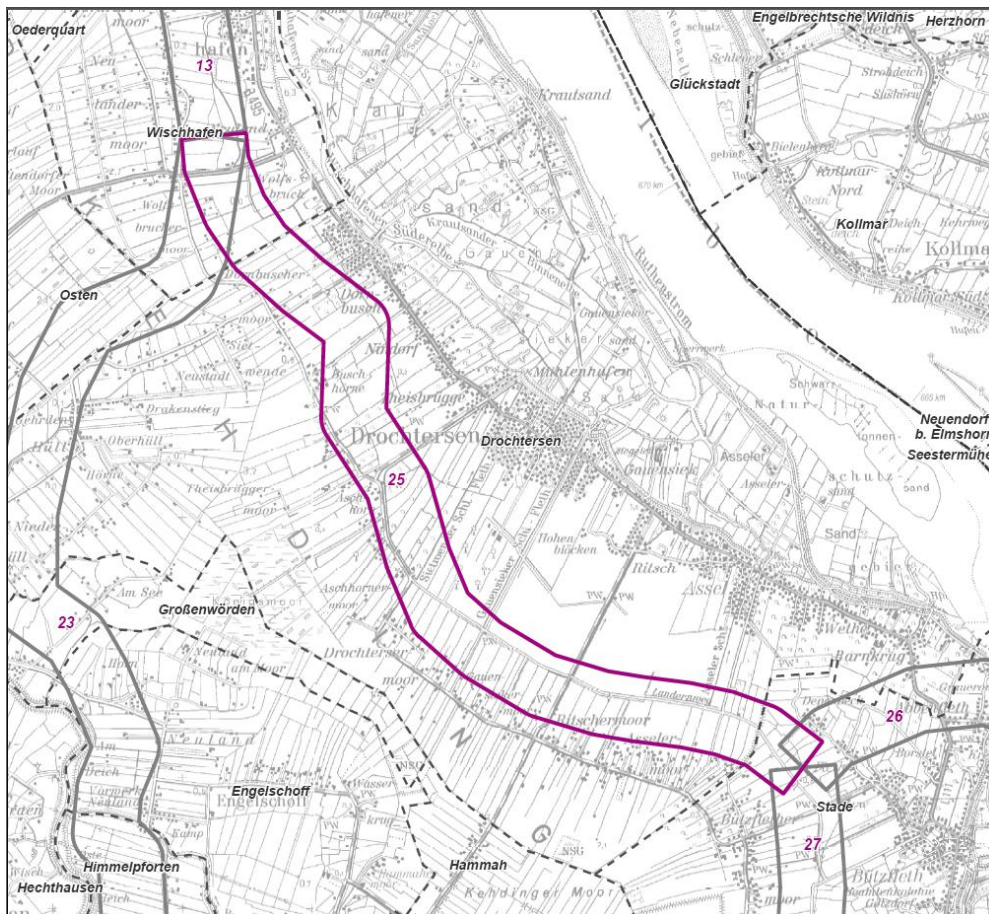


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur

Angaben zu naturräumlichen Haupteinheiten und Naturraum-Einheiten¹, Landschaftsräumen und markanten Landschaftsbestandteilen sowie Siedlungsstrukturen im Trassenkorridor(segment)verlauf:

- Stader Elbmarschen als Bestandteil der Untereibeniederung (Elbmarsch)
- Überwiegend Acker- und Grünlandnutzung
- kleinteilige Siedlungsstruktur (Dörfer, überwiegend ausgebildet als Straßendörfer)

¹ 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) 25 führt das von Norden kommende TKS 13 in südöstlicher Richtung fort. Alternativ wurde das TKS 23 in südwestlicher Richtung entwickelt.

Nördlich von Bützflethermoor wird das TKS im TKS 27 fortgeführt. Das TKS stößt hier auf das TKS 26, welches zur Elbquerung im Querungskorridor Q6 entwickelt wurde.

Maßgebliche Widerstände

Entscheidend für die Lage des TKS sind die Siedlungsbereiche entlang der beiden parallel verlaufenden Straßen L111 (Orte: Dornbusch, Nindorf, Theisbrügge, Drochtersen, Ritsch, Assel, Wethe und Barnkrug) und K12/ K27 (Dornbuschermoor bis Bützflethermoor) (vgl. Abbildung 2). Beide Straßen sind fast durchgängig bebaut, wobei die südlichere der beiden (K12/ K27) an mehreren Stellen Baulücken aufweist, die groß genug für eine Querung des TKS wären.

Darüber hinaus stellt das großflächige Mooregebiet (Königsmoor, Kehdinger Moor) südlich der K12/K27 einen maßgeblichen Raumwiderstand dar. Das Moor ist unterschiedlichen RWK zugeordnet; so werden Teile des Königsmoores aktuell abgetorft (Torfabbau, RWK I*), andere Bereiche des Königsmoores und ein großer Teil des Kehdinger Moores sind als Vorranggebiet für Rohstoffe (RWK I) ausgewiesen. Kleinere Teilbereiche sind Naturschutzgebiet und damit ebenfalls RWK I. Der Rest gehört aufgrund des Moorbodens zur RWK II. Das TKS umgeht das Mooregebiet nördlich.

Zusätzlich ist ein großflächiges Vorranggebiet für Gewerbe (RWK I) südlich von Drochtersen zu nennen, das mit dem TKS umgangen werden muss.

Begründung der TKS-Abgrenzung

Das TKS verläuft vom Startpunkt südlich von Wischhafen zwischen der L111 und der K12 Richtung Südosten, um zwischen den Siedlungsbändern zu bleiben, die sich entlang der beiden Straßen ziehen, und um möglichst keine RWK I* im TKS aufnehmen zu müssen. Dabei durchquert das TKS im gesamten Verlauf schutzwürdige Marschböden (RWK III), welche aufgrund der großflächigen Ausprägung und dem südlich dicht verlaufenden Siedlungsband nicht umgangen werden können, ohne das Kehdinger Moor (RWK II) zu beeinträchtigen. Südlich von Drochtersen verschwenkt das TKS etwas nach Süden, um dem VRG Gewerbe (RWK I) auszuweichen. Da eine Querung der K27 aufgrund der dortigen Bebauung nur schwer möglich ist und zudem nicht weniger konfliktträchtig wäre (Betroffenheit von Moorboden, RWK II), bleibt das TKS nördlich der K27 und nimmt dabei die Querung eines avifaunistisch bedeutsamen Brutgebietes (RWK II) in Kauf. Ab Aschhornmoor verläuft das TKS in etwa parallel zur geplanten A26 (Planungsstand: Planfest-

stellung beantragt), wobei sich diese größtenteils außerhalb des TKS befindet, und kreuzt nördlich von Gauensiekermoor die geplante A20 (Planungsstand: linienbestimmt). Die Parallellage zur A26 ergibt sich hier zufällig. Eine Bündelung des TKS mit dieser bringt keine ersichtlichen Vorteile, führt jedoch auch zu keiner maßgeblichen Behinderung der Trassenfindung. Um die Bebauung von Gauensiekermoor nicht in das TKS mitaufzunehmen, ragt ein kleiner Teil des VRG Gewerbe in das TKS hinein.

Das TKS endet schließlich nördlich von Bützflethermoor.

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 (Siedlungsbänder entlang der L111 und der K12/ K27 sowie Torfabbaugebiet Königsmoor). Im TKS liegen keine geschlossenen Bebauungen und es verbleibt überall genügend Raum, um kleinflächige RWK I*-Flächen zu umgehen.
4	RWK I-Flächen werden überwiegend umgangen. Dies betrifft z.B. die VRG Rohstoffe im Königs- und im Kehdinger Moor sowie einige kleinere Naturschutzgebiete. Das VRG Gewerbe südlich von Drochtersen wird soweit wie möglich umgangen, ragt jedoch noch ein Stück in das TKS hinein.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, sind im TKS nicht vorhanden.
6	Der Anteil von Flächen der RWK II im TKS wurde minimiert. Auf einer Länge von rd. 5,7 km ist die Inanspruchnahme eines avifaunistisch bedeutsamen Brutgebietes jedoch unumgänglich.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, sind im TKS nicht vorhanden.
8	Das TKS verläuft vollständig durch schutzwürdige Marschböden (RWK III), was zugunsten der Umgehung des Kehdinger Moors (RWK II) in Kauf genommen wird.
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, werden umgangen, soweit dies möglich ist.
10	Auf einer Länge von ca. 5,7 km verläuft das TKS parallel zu einer Straße (Landernweg) sowie in etwa parallel zur geplanten A26.

3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE

3.1 Konfliktpunkte²

3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands

Riegel sehr hohen Raumwiderstands sind im TKS 25 nicht vorhanden.







3.1.2 Planerische Engstellen

Planerische Engstellen sind im TKS 25 nicht vorhanden.














3.1.3 Technische Engstellen

3.1.3.1 Typische Querungssituationen

Die in diesem TKS auftretenden typischen Querungen 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, westlich Dornbusch	25 m	
S3	Ortsstraße, südwestlich Dornbusch	25 m	
G3	4x Gewässer ohne Namen, südwestlich Dornbusch	25 m	
G3	2x Gewässer ohne Namen, westlich Nindorf	25 m	
G3	6x Gewässer ohne Namen, nördlich Aschhorn	25 m	
S3	Ortsstraße, nordöstlich Aschhorn	25 m	
G3	Sietwender Schleusenfleth, nordöstlich Aschhorn	25 m	
G3	6x Gewässer ohne Namen, östlich Aschhorn	25 m	

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

Kat.	Beschreibung	Länge geschlossene Querung ca.	Bewertung
G3	Sietwender Schleusenfleth, südöstlich Aschhorn	25 m	
G3	2x Gewässer ohne Namen, südöstlich Aschhorn	25 m	
S3	Ortsstraße, nordöstlich Drochtersermoor	0 m	
G3	5x Gewässer ohne Namen, östlich Drochtersermoor	25 m	
S3	Ortsstraße, östlich Drochtersermoor	0 m	
G3	8x Gewässer ohne Namen, nordöstlich Grauensiekermoor	25 m	
S3	Ortsstraße, nördlich Ritschermoor	25 m	
G3	4x Gewässer ohne Namen, nordöstlich Ritschermoor	25 m	
G3	3x Gewässer ohne Namen, nordöstlich Asselermoor	25 m	
S3	Ortsstraße, östlich Asselermoor	0 m	
G3	3x Gewässer ohne Namen, östlich Asselermoor	25 m	
S3	Ortsstraße, nördlich Bützflethermoor	0 m	
G3	3x Gewässer ohne Namen, westlich Fleth	25 m	

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

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
4	19	0	0

3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen

Es befinden sich keine technischen Engstellen im TKS 25, 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).*

Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands 2 % / 24 ha**

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

Mensch/Siedlung und Erholung 2 % / 23 ha

Ziele der Raumordnung < 1 % / 1 ha

3.2.1 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands 36 % / 526 ha**

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

Mensch/Siedlung und Erholung < 1 % / < 1 ha

Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche 34 % / 495 ha

Ziele der Raumordnung 2 % / 31 ha

3.2.2 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 100 % / 1.473 ha**

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

Boden 100 % / 1.473 ha

3.2.3	Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	
	Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	0 % / 0 ha
3.2.4	Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	
	Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	0 % / 0 ha
3.2.5	Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	
	Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	1 % / 21 ha**
	die sich aus den nachfolgenden Kriterien zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):	
	Fließböden	1 % / 21 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>RWK I/I*: Am gesamten südlichen Rand des TKS befinden sich Straßendörfer mit dichter Bebauung, von denen aber nur vereinzelte Gebäude in das TKS ragen.</p> <p>RWK II: Mehrere Windkraftanlagen befinden sich auf etwa halber Höhe randlich innerhalb des TKS. Dazwischen befindet sich ein kleinräumiges Vorranggebiet Wind. Außerdem liegen beinahe in der gesamten südlichen Hälfte flächenhaft zwei avifaunistisch bedeutsame Brutgebiete innerhalb des TKS.</p> <p>RWK III: Im gesamten TKS befinden sich schutzwürdige Böden. Hierbei handelt es sich um Marschböden und teilweise überlagernd regional seltene Böden.</p>
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	Innerhalb des TKS überlagern sich lediglich teilweise Marschböden und regional seltene Böden.

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Besondere Ausprägungen einzelner Kriterien	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine besonderen Ausprägungen einzelner Kriterien feststellen.
Punktuell auftretende Kriterien	Insgesamt 4 Windenergieanlagen befinden sich innerhalb des TKS. Außerdem befindet sich ein Bodendenkmal im Korridor.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.
Textliche Ziele der Raumordnung	RROP Landkreis Stade, Kap. 3.2.1.2, Z05: <i>„Naturbelassene, unberührte Wälder - Naturwälder- , naturnah bewirtschaftete Wälder und naturnahe Kleinstwälder sind zu erhalten.“</i>

3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage der Kriterien im Trassenkorridor(segment)	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. Erosionsgefährdete Böden und Fließböden sind ebenfalls nicht vorhanden.
Überlagerung von Flächen verschiedener Kriterien	Der Korridor ist frei von großflächigen Überlagerungen verschiedener Kriterien.
Besondere technische Anforderungen	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine technischen Besonderheiten feststellen.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.

3.4 Bündelung

- Anteil des ungebündelten Verlaufs: 9,1 km (rd. 61 %)
- Anteil des gebündelten Verlaufs: 5,7 km (rd. 39 %) parallel zu einer Straße (Landernweg) sowie etwa parallel zur geplanten A26

Bündelungsoption	Positive Effekte der Bündelung
Verkehrsinfrastruktur (Straße)	<p>Die Bauausführung wird durch die Parallelführung zur Straße vereinfacht, weil diese zeitweise als Baustraße genutzt und die Transportlogistik vereinfacht werden kann. Außerdem kann die Kabelanlage im Einwirkungsbereich vorhandener betriebsbedingter Auswirkungen (Vorbelastung insbesondere im avifaunistisch bedeutsamen Brutgebiet) realisiert werden.</p> <p>Die Parallellage zur geplanten A26 ergibt sich zufällig, unterstreicht jedoch die Vorbelastung des Raumes und rechtfertigt die Lage des TKS zusätzlich.</p>