

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:  
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT  
NR. 27**

## 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	10
	3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands	10
	3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands	10
	3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands	10
	3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	10
	3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	11
	3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	11
	3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s	11
	3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung	11
	3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik	12
	3.4 Bündelung	12

## 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 27. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2027.

## 1 ALLGEMEINE ANGABEN

**Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s:** 27

**Länge des Trassenkorridor(segment)s:** 3,7 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

**Kommunen:** Stadt Stade

**1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik**

1.2.1 Verlauf

- Beginnend am Gelenkpunkt nordöstlich von Bützflethermoor, von hier parallel zur geplanten A26 in südliche Richtung führend
- Das TKS endet am Gelenkpunkt nordöstlich von Stadermoor

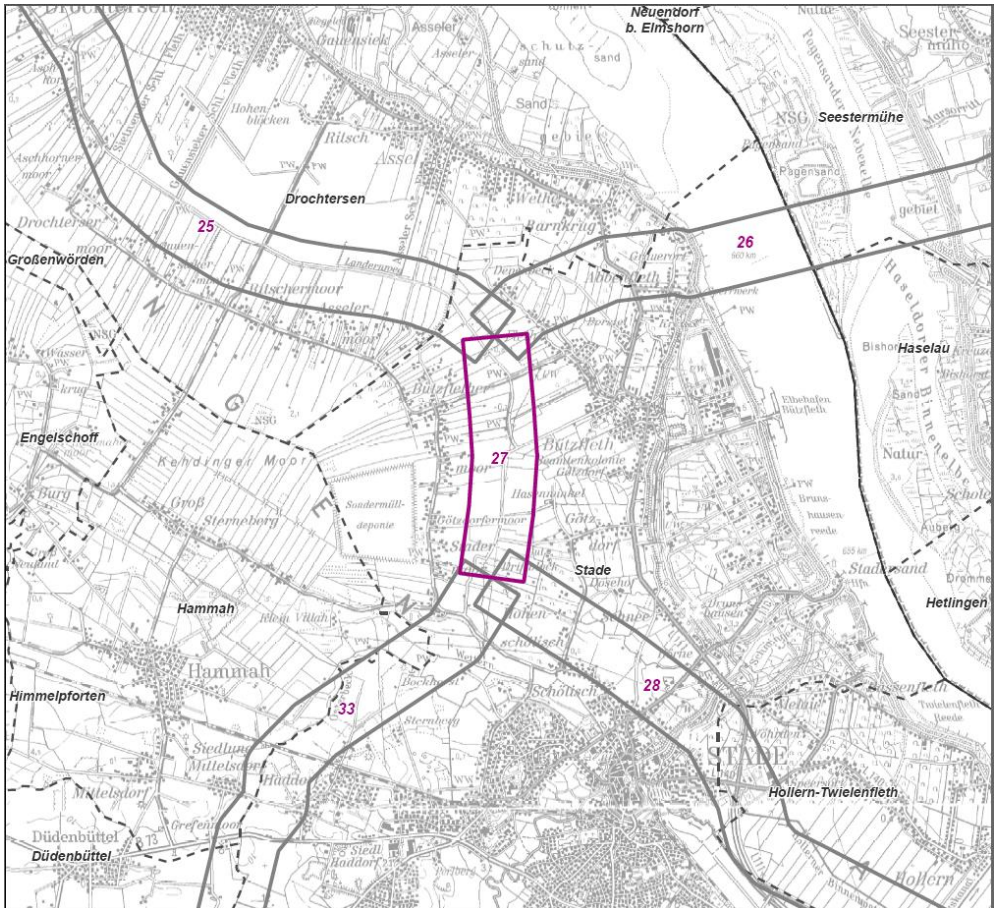


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

### 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:

- Stader Elbmarschen als Bestandteil der Unterelbeniederung (Elbmarsch)
- überwiegend Acker- und Grünlandnutzung
- keinerlei Siedlungsstruktur innerhalb des Korridorsegments, vereinzelte Windkraftanlagen

---

<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) 27 führt die von Nordwesten und Nordosten kommenden TKS 25 und 26 (Elbquerung) Richtung Süden fort.

Ab Stadermoor wird das TKS entweder mit TKS 33 Richtung Südwesten oder mit TKS 28 Richtung Südosten um Stade herum geführt.

Großräumig ist das TKS 27 ein verbindendes Element zwischen den im westlichen sowie östlichen Teil des strukturierten Untersuchungsraums (sUR) liegenden Verbindungen zwischen den Netzverknüpfungspunkten.

#### Maßgebliche Widerstände

Maßgebliche Widerstände, die zur Abgrenzung des TKS 27 geführt haben, ist das großflächige Vorranggebiet Rohstoffe „Kehdinger Moor“ (RWK I) in Kombination mit einer Industrie- und Gewerbefläche (RWK I\*), und einem VRG Natur und Landschaft, welche westlich des TKS liegen. Benachbart dazu folgen die beiden als Straßendörfer ausgebildeten Orte Bützflethermoor und Stadermoor, von denen aus östlich gesehen eine relativ widerstandsfreie Fläche liegt, durch welche das TKS gelegt wurde.

#### Begründung der TKS-Abgrenzung

Das TKS führt kurz und gestreckt nach Süden und verläuft durch überwiegend raumwiderstandsarme Fläche. Das TKS verläuft zwar auf voller Länge durch einen Bereich mit schutzwürdigen Böden (RWK III), dieser ist jedoch so großflächig ausgeprägt, dass er nicht umgangen werden kann, ohne das westlich davon liegende Kehdinger Moor (RWK II) zu beeinträchtigen. Lediglich zwei kleinräumige Vorranggebiete für Windenergie (RWK II) liegen weiterhin innerhalb des TKS, können aber zugunsten der Umgehung der Straßendörfer nicht vermieden werden. Der Korridor bietet jedoch genügend Raum um diese mit dem zu wählenden Trassenverlauf zu passieren. Am südlichen Ende des TKS beginnt ein Vorranggebiet Moorschutz, welches mit einer späteren Trassenführung jedoch nur gequert werden müsste, wenn innerhalb des anschließenden TKS 33 Richtung Südwesten weitergeführt wird. Darüber hinaus liegen keinerlei Raumwiderstände innerhalb des TKS.

Die geplante A26 (Planungsstand: Planfeststellung beantragt) verläuft auf ganzer Länge am östlichen Rand durch das TKS. Es verbleibt jedoch genügend Raum für eine Trassenfindung.

**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 vollständig die RWK I*-Flächen (Straßendörfer Bützflethermoor und Staadermoor). Im gesamten TKS liegt keine Bebauung vor.
4	RWK I-Flächen sind im TKS nicht vorhanden.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
6	Es liegen zwei kleinflächige Vorranggebiete für Windenergienutzung (RWK II) innerhalb des TKS, können aufgrund der Umgehung von RWK I*-Flächen aber nicht vermieden werden. Die Flächen sind aber umgehbar. Am südlichen Ende des TKS beginnt ein Vorranggebiet für Moorschutz, welches mit dem gewählten Trassenverlauf jedoch nur gequert werden muss, wenn innerhalb des anschließenden TKS 33 Richtung Südwesten weitergeführt wird.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
8	Das TKS verläuft auf gesamter Länge durch Bereiche mit schutzwürdigen Marschböden (RWK III), was zugunsten der Umgehung des Kehdinger Moors jedoch in Kauf genommen wird.
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
10	Das TKS verläuft auf gesamter Länge parallel zur geplanten A26.



**3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE**

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

**3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands**

Riegel sehr hohen Raumwiderstands sind im TKS 27 nicht vorhanden.







**3.1.2 Planerische Engstellen**

Planerische Engstellen sind im TKS 27 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, östlich Bützflethermoor	25 m	
S3	2x Ortsstraße, östlich Bützflethermoor	0 m	
G3	6x Gewässer ohne Namen, östlich Bützflethermoor	25 m	
G3	2x Gewässer ohne Namen, östlich Götzen-dorfermoor	25 m	
S3	Ortsstraße, östlich Stadermoor	0 m	
G3	3x Gewässer ohne Namen, östlich Stadermoor	25 m	

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

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

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
2	4	0	0

**3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen**

Es befinden sich keine technischen Engstellen im TKS 27, 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 0 % / 0 ha

**3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands**

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands 9 % / 33 ha\*\*

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

Ziele der Raumordnung 9 % / 33 ha

**3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands**

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 100 % / 374 ha\*\*

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

Boden 100 % / 374 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 0 % / 0 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> Es liegen keinerlei RWK I/I*-Flächen innerhalb des TKS.</p> <p><b>RWK II:</b> Fünf Windkraftanlagen liegen in einer senkrechten Linie innerhalb des TKS. Im selben Bereich und nördlich davon befindet sich außerdem ein kleinräumiges Vorranggebiet Wind.</p> <p><b>RWK III:</b> Im gesamten TKS befinden sich schutzwürdige Böden. Hierbei handelt es sich um Marschböden und teilweise damit überlagernd auch lokal seltene Böden.</p>
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	Innerhalb des TKS überlagern sich lediglich teilweise Marschböden und regional seltene Böden.
Besondere Ausprägungen einzelner Kriterien	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine besonderen Ausprägungen einzelner Kriterien feststellen.
Punktuell auftretende Kriterien	5 Windenergieanlagen befinden sich innerhalb des TKS.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.
Textliche Ziele der Raumordnung	Auf dieses TKS treffen keine textlichen Ziele der Raumordnung zu, die für das Vorhaben relevant sind.

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 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: 0 km (0 %)
- Anteil des gebündelten Verlaufs: 3,7 km (100 %) parallel zur geplanten A26 sowie rd. 2,5 km parallel zu einer 220 kV-Freileitung

Bündelungsoption	Positive Effekte der Bündelung
Freileitungen (Höchst- und Hochspannung)	Der größte Teil des TKS verläuft eng gebündelt mit einer 220 kV-Freileitung, so dass dort ein bereits vorbelasteter Raum genutzt wird.
Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)	Die Parallellage zur geplanten A26 ergibt sich zufällig, unterstreicht jedoch die Vorbelastung des Raumes und rechtfertigt die Lage des TKS zusätzlich.