



## Bundesfachplanung



A100-ARGESL-P6-V3-1049

A100

# ANTRAG NACH § 6 NABEG V3: STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT NR. 49

## 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	5
2	HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE	6
	2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung	6
3	ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE	8
	3.1 Konfliktpunkte	8
	3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands	8
	3.1.2 Planerische Engstellen	8
	3.1.3 Technische Engstellen	8
	3.1.3.1 Typische Querungssituationen	8
	3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen	9
	3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen	10
	3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands	10
	3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands	11
	3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands	11
	3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	11
	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	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	13

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum	4
Abbildung 2:	Verlauf des Trassenkorridorsegments	5
Abbildung 3:	Technische Engstelle Nr. 49-1	9

## 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 49. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2049.

## 1 ALLGEMEINE ANGABEN

**Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s:** 49

**Länge des Trassenkorridor(segment)s:** 8,0 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:** Rotenburg (Wümme)

**Kommunen:** Scheeßel

**1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik**

1.2.1 Verlauf

- ausgehend von Büschelskamp bei Scheeßel in südöstlicher Richtung bis südöstlich von Ostervesede, dabei nördlich an Westervesede und südlich an Ostervesede vorbei

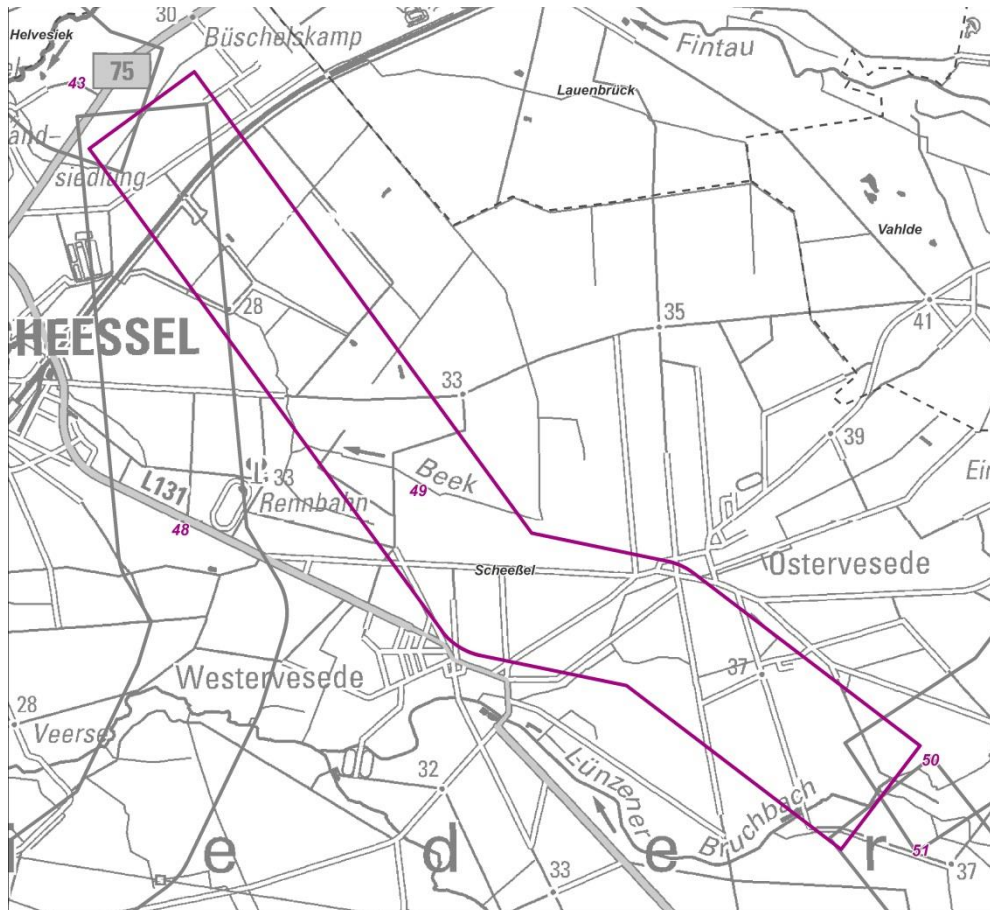


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

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:

- Wümmeniederung als Bestandteil der Stader Geest
- Kleinteilige Siedlungsstruktur in Agrarlandschaft

<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) 49 bildet die Fortführung des von Nordwesten kommenden TKS 43 und läuft am Gelenkpunkt südlich Ostervesede / nördlich Deepen auf das TKS 51 zu.

Großräumig ist das TKS 49 Bestandteil einer Querspangenverbindung zwischen der im westlichen und östlichen Teil des strukturierten Untersuchungsraums (sUR) liegenden Verbindungen zwischen den Netzverknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 5.1.3.1).

#### Maßgebliche Widerstände für die TK-Abgrenzung

Den maßgeblichen Raumwiderstand für die TK-Abgrenzung bilden vor allem die Siedlungsbereiche von Westervesede und Ostervesede (RWK I\*).

Großflächige Wald- und Mooregebiete (RWK II), welche sich zwischen Lauenbrück und Ostervesede erstrecken, können umgangen werden.

#### Begründung der TKS-Abgrenzung

Das TKS 49 kann auf seinem kurzen Verlauf relativ konfliktarm nach Südosten zum Gelenkpunkt mit dem TKS 51 geführt werden.

Lediglich randlich ragen Siedlungsbereiche von Ostervesede und Westervesede in das Trassenkorridorsegment hinein (RWK I\*). Das TKS verfügt in diesen Bereichen über ausreichend Passageraum, sodass sich weder Engstellen noch Riegel ausbilden.

Es befinden sich keine Flächen der RWK I im TKS. RWK II-Flächen (z. B. anteilig Mooregebiete und kleine Waldflächen) ragen minimal aus Osten in das Trassenkorridorsegment hinein. Querungen dieser Gebiete können vermieden werden.

Zur Minimierung der Flächenanteile, vor allem der RWK I\* und RWK I, werden Querungen von Flächen der RWK III (z. B. feuchte, verdichtungsempfindliche Böden) realisiert. Diese Flächen können aufgrund ihrer großflächigen bzw. langgestreckten Ausprägung sowie der teilweise angrenzenden Siedlungsflächen nicht umgangen werden.

Einen technisch anspruchsvollen Bereich bildet die Querung der ICE-Bahnstrecke Hamburg-Bremen südlich Büschelskamp.

**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	Im TKS befinden sich randlich Siedlungsflächen von Ostervesede und Westervesede (RWK I*), es verbleibt jedoch ein ausreichender Passageraum.
4	RWK I-Flächen liegen nicht im TKS.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
6	Der Verlauf wurde so gewählt, dass möglichst wenige Flächen der RWK II im TKS liegen. Moorgebiete ragen lediglich randlich in das TKS, Waldflächen treten ausschließlich kleinflächig und verteilt auf.
7	Die Querung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg-Bremen ist aus bautechnischer Sicht hoch anspruchsvoll, lässt sich aber nicht vermeiden.
8	Das TKS quert mehrfach Flächen der RWK III. Dabei handelt es sich um feuchte, verdichtungsempfindliche und schutzwürdige Böden (Podsole) sowie Vorranggebiete Natur und Landschaft. Aufgrund ihrer Ausdehnung und der angrenzenden Siedlungsbereiche können sie nicht umgangen werden.
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
10	Das TKS verläuft auf der gesamten Länge ungebündelt.

**3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE**

**3.1 Konfliktpunkte**

**3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands**

Es befinden sich keine Riegel sehr hohen Raumwiderstandes im TKS 49.












**3.1.2 Planerische Engstellen**

Es befinden sich keine planerischen Engstellen im TKS 49.

**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
S3	Ortsstraße, nordöstlich Scheeßel	0 m	
B1	Zweigleisig, nordöstlich Scheeßel	50 m	
G3	3 x Gewässer ohne Namen, östlich Scheeßel	25 m	
G3	Beek, westlich Osterversede	25 m	
S3	Ortsstraße, westlich Osterversede	0 m	
S3	2 x Ortsstraße, südwestlich Osterversede	0 m	
G3	Gewässer ohne Namen, südwestlich Osterversede	25 m	
S3	2 x Ortsstraße, südlich Osterversede	0 m	
G3	Gewässer ohne Namen, südlich Osterversede	25 m	
S3	2 x Ortsstraße, südöstlich Osterversede	0 m	
G3	Lünzener Bruchbach, südöstlich Osterversede	25 m	



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

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
8	7	1	0

**3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen**

**Technische Engstelle Nr. 49-1 Gesamtbewertung: Ampelfarbe orange**

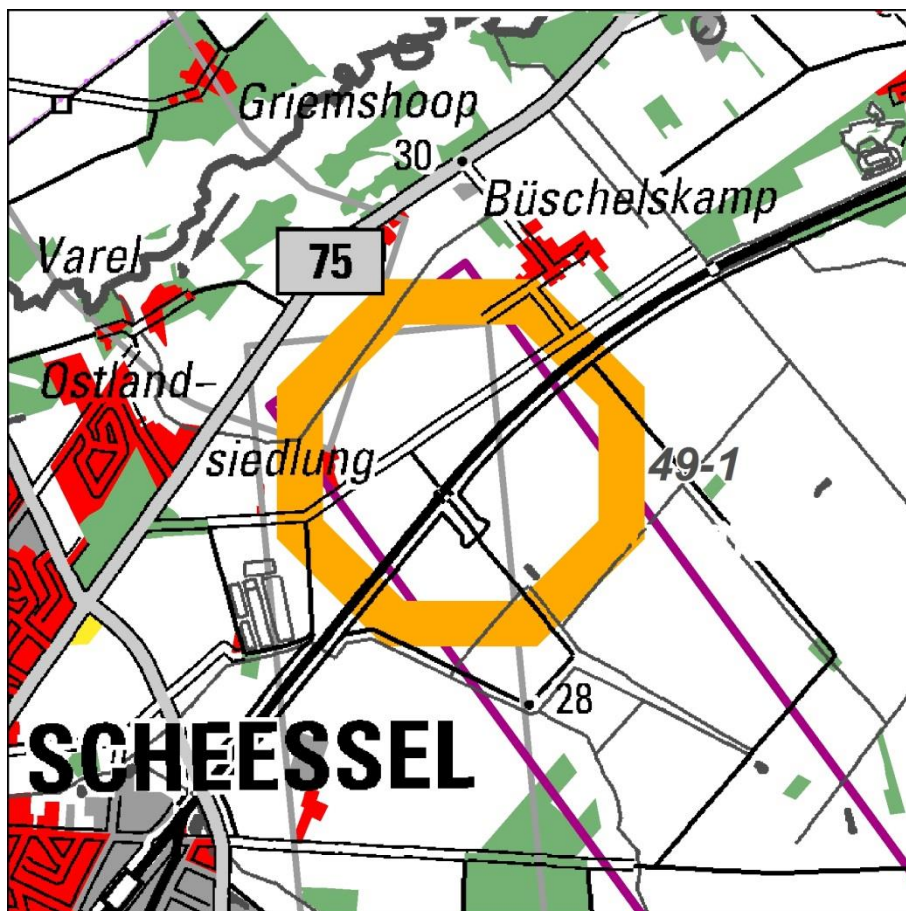



Abbildung 3: Technische Engstelle Nr. 49-1

Legende siehe Streifenkarte

<b>Nummer</b>	<b>49-1</b>
<b>Beschreibung der technischen Engstelle</b>	
Ortsangabe	Nordöstlich Scheeßel
Kriterium	Querung der ICE-Bahnstrecke Hamburg-Bremen
<b>Bewertung der technischen Engstelle</b>	
Ausdehnung des verbleibenden Passageraums	hier kein relevantes Kriterium
Bauweise der Kabelanlage	Rohrpressung < 400 m
Sonstige mögliche Maßnahmen zur Überwindung der technischen Engstelle	keine
<b>Gesamtbewertung</b>	Ampelfarbe orange   Eine (geschlossene) Querung einer Schnellfahrstrecke (> 160 km/h) der Bahn ist mit erheblichen technischen Auflagen verbunden.

**Gesamtübersicht über die technischen Engstellen im TKS:**

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
0	0	1	0

**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 4 % / 35 ha\*\*

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

Mensch / Siedlung und Erholung 4 % / 35 ha

Wasser <1 % / 1 ha

3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands 7 % / 54 ha\*\*

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

Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche 7 % / 54 ha

3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 58 % / 463 ha\*\*

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

Boden 57 % / 460 ha

Ziele der Raumordnung 4 % / 29 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 5 % / 40 ha\*\*

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

Fließböden 5 % / 40 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> Die TKS-Führung orientiert sich maßgeblich an den vorhandenen Siedlungsflächen. Flächen der RWK I* befinden sich nur kleinflächig und zumeist randlich im TKS und weisen daher ein geringes Konfliktpotenzial auf. Es verbleiben innerhalb des TKS ausreichend große Passageräume.</p> <p>Flächen der RWK I sind im TKS nicht vorhanden.</p> <p><b>RWK II:</b> Bei den im TKS befindlichen Flächen der RWK II handelt es sich vor allem um Moorgebiete. Sie ragen von Osten randlich in das TKS hinein.</p> <p>Waldflächen treten in geringem Umfang als kleine Einzelflächen verteilt über das gesamte TKS auf.</p> <p><b>RWK III:</b> Das TKS quert in seinem Verlauf Flächen der RWK III, die aufgrund ihrer großflächigen Ausprägung nicht umgangen werden können. Dabei handelt es sich vor allem um feuchte, verdichtungsempfindliche Böden, kleinräumig auch um Podsole und damit um schutzwürdige Böden sowie um Vorranggebiete Natur und Landschaft.</p>
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	<p>Im TKS überlagern sich keine Flächen gleicher Raumwiderstandsklasse und desselben schutzwürdigen Belangs.</p> <p>Allerdings überlagern sich im Trassenkorridorsegment feuchte, verdichtungsempfindliche Böden (RWK III) und Vorranggebiete Natur und Landschaft (RWK III) und somit Flächen gleicher Raumwiderstandsklasse mit verschiedenen Aspekten oder Funktionsbereichen (Mehrfachbelegung von Flächen mit einer multisektoralen Bedeutung).</p>
Besondere Ausprägungen einzelner Kriterien	<p>Waldflächen sind nur sehr kleinflächig und kleinteilig im TKS vorhanden, größere Komplexe treten nicht auf.</p>
Punktuell auftretende Kriterien	<p>Östlich Westervesede befinden sich kleinflächig Bodendenkmäler im TKS, die aber aufgrund ihrer räumlichen Lage im Korridor voraussichtlich unproblematisch sind.</p> <p>Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine weiteren punktuellen Kriterien feststellen.</p>

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

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

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage der Kriterien im Trassenkorridor(segment)	<p>Das TKS verläuft westlich der Lüneburger Heide. Bautechnische Kriterien wie Hangneigungen, Fels sowie Georisiken, wie Karstgebiete und lokale, kleinräumige Senkungsgebiete treten nicht auf. Erosionsgefährdete Böden sind ebenfalls nicht vorhanden.</p> <p>Feuchte, verdichtungsempfindliche Böden kommen verteilt über das gesamte TKS vor. Fließböden treten punktuell östlich Scheeßel und nördlich Westervesede auf. Diese Böden können im Zuge der Bauphase durch Wasserhaltung (Drainageeffekte, Mineralisierung) und Verdichtung ggf. nachhaltig (dauerhaft) gestört werden.</p>
Überlagerung von Flächen verschiedener Kriterien	Im gesamten TKS finden sich keine Überlagerungen bautechnischer Kriterien.
Besondere technische Anforderungen	Eine Querung einer Schnellfahrstrecke (> 160 km/h) der Bahn ist mit erheblichen technischen Auflagen verbunden.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.

## 3.4 Bündelung

Es liegen keine Bündelungen vor.