

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:  
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT  
NR. 170**

## 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	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

## 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 170. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2170.

**1 ALLGEMEINE ANGABEN**

**Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s:** 170

**Länge des Trassenkorridor(segment)s:** 5,8 km

**Technologie:**

<b>Erdkabelabschnitte:</b>	<b>gesamte Länge</b>
<b>mögliche Freileitungsabschnitte:</b>	<b>keine</b>

**Stammstreckenabschnitt:** nein, nur Bestandteil von V3

**1.1 Administrative Informationen**



Abbildung 1: Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum

**Bundesland:** Schleswig-Holstein

**Landkreise:** Steinburg

**Kommunen:** Sankt Margarethen, Landscheide, Nortorf, Brokdorf, Dammfleth

**1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik**

1.2.1 Verlauf

- Start am Gelenkpunkt östlich von Kirchducht
- Richtung Osten vorbei an Osterbünge
- Hinter Osterbünge Richtung Südosten abknickend bis zum Gelenkpunkt bei Rotenmeer

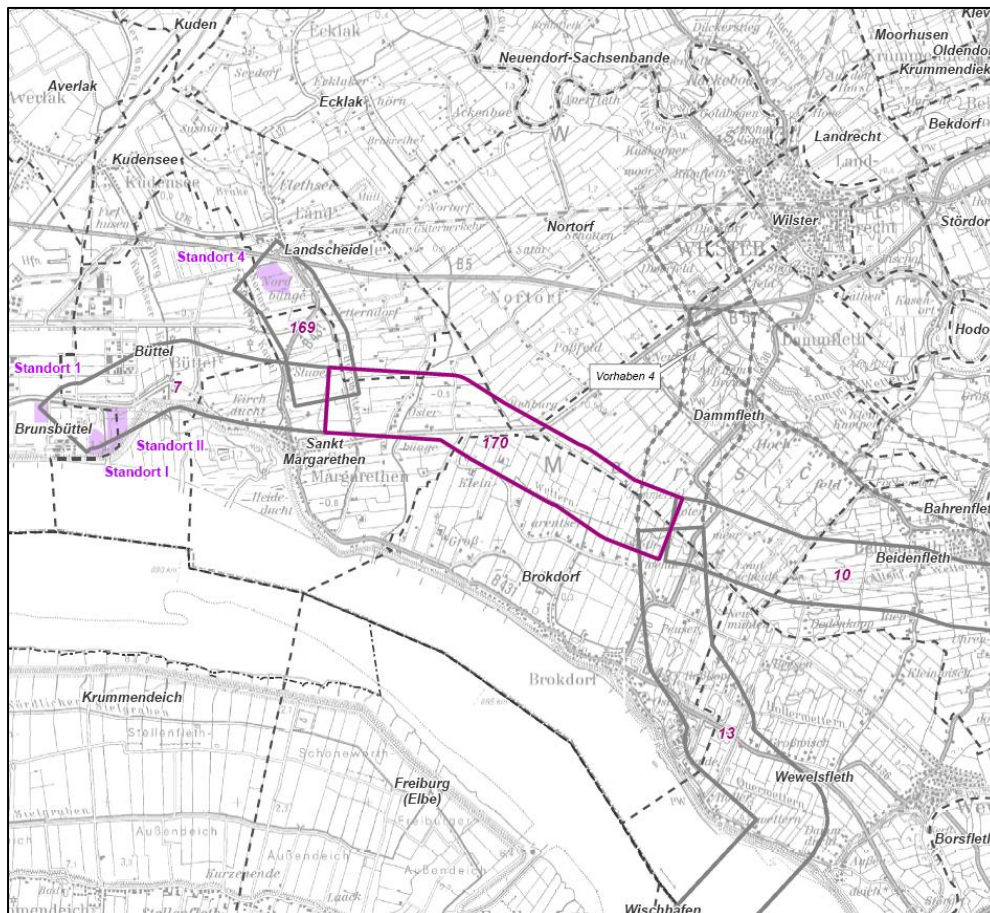


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

### 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:

- Holsteinische Elbmarschen als Bestandteil der Untereibeniederung (Elbmarsch)
- Überwiegend Acker- und Grünlandnutzung, kleinteilige Siedlungsstruktur mit Einzelgehöften und einem Straßendorf (Osterbünge)

---

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

## 2 HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE

### 2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung

#### Lage im TK-Netz

Das Trassenkorridorsegment (TKS) 170 führt die beiden möglichen nördlichen Start-TKS 7 und 169 des Vorhabens 3 weiter Richtung Elbquerungsvarianten.

#### Maßgebliche Widerstände

Maßgebliche Widerstände, welche zur Abgrenzung des TKS geführt haben, bilden die Siedlungsfläche (RWK I\*) von Kleinarentsee sowie das avifaunistisch bedeutsame Rastgebiet (RWK III) östlich von Sankt Margarethen (RWK III).

#### Begründung der TKS-Abgrenzung

Ab östlich von Kirchducht verläuft das TKS parallel zu einer bestehenden 380-kV-Freileitung Richtung Osten und umgeht so den Siedlungsbereich von Sankt Margarethen und das avifaunistisch bedeutsame Rastgebiet nördlich. Dabei muss das Straßendorf Osterbünge gequert werden, dessen Bebauung jedoch genügend Passageraum bietet.

Östlich von Osterbünge knickt das TKS nach Südosten ab, um unter Umgehung des Rastgebietes auf kürzestem Wege zum Gelenkpunkt nördlich von Siethwende zu gelangen. Das TKS verläuft dabei auf ganzer Strecke parallel zu der 380-kV-Freileitung (vgl. Kapitel 5.1.3.1.4).

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

zu SVP	Beschreibung
2	Das TKS 170 ist nur Bestandteil von Vorhaben 3, daher ist die Realisierung einer Stammstrecke in diesem TKS nicht erforderlich.
3	Siedlungsbereiche des Straßendorfes Osterbünge liegen innerhalb des Korridorsegmentes und bieten nur wenig Passageraum.
4	RWK I-Flächen sind im TKS nicht vorhanden.
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. Ein Vorranggebiet Wind ragt randlich in den Korridor, kann jedoch umgangen werden. Der schmale Vierstieghufener Kanal muss außerdem einmal gequert werden.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
8	Das TKS verläuft vollständig durch schutzwürdige Marschböden, welche so großräumig ausgeprägt sind, dass sie nicht umgangen werden können. Hinzu kommt ein avifaunistisch bedeutsames Rastgebiet, welches randlich in den Korridor hineinragt und aber im Zuge einer späteren Trassenführung umgangen werden kann.
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
10	Auf gesamter Länge verläuft das TKS parallel zu einer vorhandenen 380-kV-Freileitung, welche als Bündelungsoption genutzt werden kann (vgl. Kapitel 5.1.3.1.4).



**3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE**

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

3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands

Riegel sehr hohen Raumwiderstands sind im TKS 170 nicht vorhanden.









3.1.2 Planerische Engstellen

Planerische Engstellen sind im TKS 170 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	Gewässer ohne Namen, nördlich Sankt Margarethen	25 m	
G3	Harrwettern, nördlich Sankt Margarethen	25 m	
G3	Gewässer ohne Namen, nördlich Sankt Margarethen	25 m	
S3	Ortsstraße, nördlich Osterbünge	0 m	
G3	Gewässer ohne Namen, nördlich Osterbünge	25 m	
S3	Ortsstraße, nordöstlich Osterbünge	0 m	
G3	2x Gewässer ohne Namen, östlich Osterbünge	25 m	
S3	Ortsstraße, östlich Osterbünge	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
G3	9x Gewässer ohne Namen, nördlich Kleinarentsee	25 m	
S3	Ortsstraße, nordöstlich Kleinarentsee	0 m	
G3	6x Gewässer ohne Namen, östlich Kleinarentsee	25 m	

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

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
3	8	0	0

**3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen**

Es befinden sich keine technischen Engstellen im TKS 170, 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 3 % / 16 ha\*\*

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

Mensch/Siedlung und Erholung 3 % / 16 ha

3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands < 1 % / 2 ha\*\*

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

Wasser < 1 % / 2 ha

3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 100 % / 575 ha\*\*

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

Böden 100 % / 575 ha

Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche 2 % / 13 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 Wider-  
stand 0 % / 0 ha

3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Wi-  
derstand 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 II*:</b> Die Gebäude von Osterbünge liegen entlang einer Straße innerhalb des TKS in Querrichtung. Ansonsten befinden sich nur wenige Einzelgebäude/-gehöfte innerhalb des TKS.</p> <p><b>RWK II:</b> Einzelne Windkraftanlagen liegen innerhalb des TKS (drei am nordwestlichen Rand, eine etwa auf Hälfte der Strecke). Darüber hinaus befindet sich lediglich ein kleines Fließgewässer (Vierstieg-Hufener-Kanal) innerhalb des TKS.</p> <p>Waldflächen befinden sich nicht innerhalb des TKS.</p> <p><b>RWK III:</b> Das TKS verläuft vollständig durch schutzwürdige Marschböden. Hinzu kommt ein avifaunistisch bedeutsames Rastgebiet, welches mit einer Spitze in den westlichen Teil des TKS hineinragt.</p>
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	Innerhalb des TKS überlagern sich lediglich bestehende Windkraftanlagen mit einem Vorranggebiet Wind (RWK II), was jedoch nicht Ausdruck einer besonderen Empfindlichkeit gegenüber des Vorhabens ist (keine multisektorale Bedeutung).
Besondere Ausprägungen einzelner Kriterien	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine besonderen Ausprägungen einzelner Kriterien feststellen.
Punktuell auftretende Kriterien	Insgesamt 4 Windenergieanlagen liegen innerhalb des TKS.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Teilweise liegen archäologische Interessensgebiete innerhalb des Korridors. Weitere regionale, örtliche Besonderheiten lassen sich anhand der vorliegenden Daten nicht feststellen.
Textliche Ziele der Raumordnung	Textliche Ziele der Raumordnung sind für dieses TKS nicht relevant.

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. Bautechnische Kriterien wie Hangneigung, Fels und Georisiken wie Karstgebiete und lokale, kleinräumige Senkungsgebiete treten nicht auf. Verdichtungsempfindliche Böden oder Fließböden sind 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
- Anteil des gebündelten Verlaufs: 5,8 km (100 %) parallel zu der 380-kV-Freileitung Brunsbüttel – HH Nord (50 Hertz)

Bündelungsoption	Positive Effekte der Bündelung
Freileitungen (Höchst- und Hochspannung)	Die Kabelanlage kann in einem durch Silhouetten- und Scheuchwirkung der Freileitung vorbelasteten Raum und damit in einem Bereich mit geringerer Empfindlichkeit gegenüber baubedingten Auswirkungen des Vorhabens realisiert werden.

**Nicht genutzte Bündelungsoptionen**

Bündelungsoption	Grund der Nichtberücksichtigung
Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)	Die B431 und die B5 verlaufen jeweils ca. 2 km südlich (B431) bzw. nördlich (B5) parallel zum TKS. Eine Bündelung mit der B431 ist aufgrund der dortigen Bebauung nicht möglich; eine Bündelung mit der B5 würde zu einem unnötigen Umweg führen und ergibt keine Vorteile gegenüber der Bündelung mit der 380 kV-Leitung.