

Ergebnisvermerk zur Konferenz nach § 10 Abs. 2 Satz 2 Niedersächsisches Raumordnungsgesetz für die Höchstspannungsdrehstromleitung Emden/Ost – Emden/West (EmsLeitung Abschnitt Nord) der TenneT TSO GmbH

Datum: 25.02.2026, 10 Uhr Videokonferenz

Verhandlungsleitung: Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems

1. Einleitung

Im Rahmen des heutigen Termins erfolgt zu Beginn durch das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems (ArL WE) eine allgemeine Einführung in Anlass und Zielsetzung der Veranstaltung. Anschließend stellt die TenneT TSO GmbH (TenneT - Vorhabenträgerin) das Vorhaben mit seinem rechtlichen Hintergrund sowie dem bestehenden Bedarf vor.

Das ArL WE hat nach Einbindung der unteren Landesplanungsbehörde am 17.12.2025 die Zuständigkeit für die Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) einschließlich Entscheidung zur Erforderlichkeit für das gesamte Vorhaben, Abschnitte Nord und Süd, an sich gezogen. Es handelt es sich um ein Vorhaben von übergeordneter Bedeutung, da das Vorhaben von essenzieller Bedeutung für die nationale Energieversorgung ist.

Gemäß § 15 Absatz 1 Raumordnungsgesetz (ROG) prüft die für Raumordnung zuständige Landesbehörde in einem besonderen Verfahren die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung.

Die Durchführung einer RVP erfolgt nur auf Grundlage eines Antrags nach § 15 Absatz 5 Satz 1 ROG oder auf Grundlage einer Entscheidung nach § 15 Absatz 5 Satz 3 ROG für die in der Raumordnungsverordnung aufgeführten Planungen und Maßnahmen, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.

Die Vorhabenträgerin hat angekündigt, keine RVP beantragen zu wollen.

Die Landesplanungsbehörde soll eine RVP einleiten, wenn sie annimmt, dass das Vorhaben zu raumbedeutsamen Konflikten mit den Erfordernissen der Raumordnung und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen führen wird (§ 15 Absatz 4 Satz 4 ROG). Bei der Bewertung der Erforderlichkeit einer RVP ist auch zu berücksichtigen, ob es ernsthaft in Betracht kommende räumliche Trassenalternativen gibt, die im Sinne von § 15 Absatz 1 Satz 3 ROG geprüft werden sollen.

Diese Themen sind wesentlicher Gegenstand der Besprechung.

2. Projektvorstellung

Im Anschluss wird das Projekt im Detail durch die Vorhabenträgerin TenneT erläutert. Vorgestellt wird der Abschnitt Emden/Ost – Emden/West gemäß dem Entwurf des Netzentwicklungsplans (NEP). Der Bedarf für diesen Abschnitt ergibt sich insbesondere aus konkreten Kundenanfragen auf dem Rysumer Nacken. Darüber hinaus werden die maßgeblichen Planungsprämissen dargelegt. Hierzu zählen insbesondere die Einbindung bestehender Infrastrukturen, die Berücksichtigung vorhandener Windkraftan-

lagen, von EU-Vogelschutzgebieten sowie von Siedlungsbereichen. Zudem wird die Raumwiderstandskarte erläutert. Ergänzend erfolgt eine Beschreibung des Rysumer Nackens sowie des geplanten Netzverknüpfungspunktes (NVP) Emden/West.

3. Methodik

Im dritten Tagesordnungspunkt wird die Methodik der Alternativenprüfung durch die ERM GmbH (ERM) vorgestellt. Dabei wird das methodische Vorgehen zur Bewertung und zum Vergleich der Trassenkorridore erläutert. Die Volkswagen AG (VW) führt aus, dass aus ihrer Sicht eine RVP erforderlich sei. Die Prüfung der Korridore wird als fehlerhaft angesehen, da wesentliche Aspekte nicht berücksichtigt worden seien. Genannt werden unter anderem fehlende Engstellenprüfungen im Hinblick auf den Störfallbetrieb. Das Werk Emden gilt seit der Umstellung auf E-Mobilität als Störfallbetrieb 2. Ordnung. Zudem sei eine starke Betroffenheit der Werksflächen, insbesondere des Produktionsgeländes, gegeben. Für die betroffenen Flächen bestehen konkrete Nutzungsabsichten. Insbesondere würden geplante Stellflächen ab 2027 weiter konkretisiert. Auch mögliche Konflikte mit bestehenden und geplanten Windenergieanlagen seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. VW plant ein Repowering bestehender Anlagen. Darüber hinaus kann die langfristige Entwicklung des Standortes, einschließlich einer möglichen Batteriezellenfertigung, beeinträchtigt werden. Der südliche Bereich stellt die einzige Option für eine Werkserweiterung dar und steht in engem Zusammenhang mit der Hafennutzung, da dort Stellflächen für Fahrzeuge benötigt werden.

Bezogen auf Korridor 5, insbesondere Segment 11, verweist Volkswagen auf die Korridore 1 bis 3 als Alternativen. Sicherheitstechnische, wirtschaftliche und planerische Betrachtungen können hierzu zur Verfügung gestellt werden. Auf Nachfrage des ArL WE, ob die Problemlagen im Rahmen einer Feintrassierung lösbar seien oder ob der Korridor 5 grundsätzlich problematisch sei, wird ausgeführt, dass eine Trassierung innerhalb von Segment 11 generell problematisch sei. Nach Aussage von VW seien außerhalb der vorgetragenen Varianten keine weiteren Alternativen erkennbar. Die Wahl von Korridor 5 sei aus Sicht von TenneT insbesondere aufgrund der vergleichsweise kurzen Länge erfolgt, wobei sämtliche Alternativen konfliktbehaftet sind. Eine RVP wird daher als sinnvoll erachtet, um Stellungnahmen systematisch einholen zu können, wodurch TenneT frühzeitig Hinweise erhalten könnte, die zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind. Korridor 5 dränge sich aus planfeststellungsrechtlicher Sicht nicht zwingend auf. Auch Segment 10 ist in die Betrachtung einzubeziehen. TenneT antwortet, dass die Entscheidung nicht allein auf der Länge beruht, sondern aus fachgutachterlicher Sicht nur ein hohes Konfliktpotenzial vorliegt und nicht wie in den anderen Korridoren mit einem sehr hohen Konfliktpotenzial zu rechnen ist. TenneT sperrt sich nicht davor, Segment 10 in den Vorzugstrassenkorridor einzubeziehen, möchte jedoch im Planfeststellungsverfahren die planerische Freiheit behalten. Die Belange des Hafens sowie der Windparkflächen seien bereits in zahlreichen Vorgesprächen thematisiert worden. Technische Besonderheiten seien auf Grundlage der von Volkswagen vorgelegten Planungen geprüft worden; das Zukunftslayout des Werkes sei aus Gründen des Betriebsgeheimnisses nicht Bestandteil der Unterlagen gewesen. Zudem sei der Störfallbetrieb in der Regel nicht Gegenstand der Raumordnungsebene.

Seitens der Firma Terravent wurde die grundsätzliche Erschließung des Rysumer Nackens begrüßt. Allerdings sei die geplante Errichtung eines Photovoltaikparks, für den bereits ein Bebauungsplan beschlossen wurde, in den Unterlagen nicht erwähnt worden. Aus Sicht von Terravent sei Korridor 5 unwirtschaftlich. Aufgrund bereits erfolgter Abstimmungen sei das Repowering einer Anlage verschoben worden. Die einzuhaltenden Abstände im Zusammenhang mit Repowering, neuen Windenergieanlagen und dem geplanten PV-Park könnten im Korridor 5 nicht gewährleistet werden. Eine Abstimmung

mit TenneT sei erforderlich. Korridor 5 werde daher abgelehnt; die Korridore 3 oder 4 seien aus dieser Sicht besser geeignet, wobei auch hier andere Bebauungspläne entgegenstehen könnten.

Die Stadt Emden wies darauf hin, dass weder das Repowering noch der PV-Park in den Unterlagen erwähnt worden seien und stellte die Frage nach den Gründen. Aus Sicht der Stadt könnten die Vorhaben grundsätzlich miteinander vereinbart und Konflikte auf nachgelagerten Planungsebenen gelöst werden. Hinsichtlich der Belange von Volkswagen wurde raumordnerisch ausgeführt, dass Korridor 5 deutlich vorzugswürdig erscheine. Aufgrund der Beeinträchtigungen des Werkes werde jedoch eine Aufweitung des Korridors begrüßt. Im Bereich des VW-Werkes seien keine einzelnen Engstellen markiert worden; tatsächlich stelle jedoch das gesamte Segment eine großflächige Engstelle dar. Das ArL WE sagte zu, sich hierzu mit der Stadtplanung abzustimmen, und bat Terravent um Übersendung sämtlicher Unterlagen. Im Hinblick auf die Prüfung der RVP-Erforderlichkeit wurde darauf hingewiesen, dass die Raumordnung eine grobe Planungsebene darstelle und viele technische Detailentscheidungen noch nicht feststünden; maßgeblich seien die Konflikte auf Korridorebene.

NPorts weist auf den Hafenbereich innerhalb von Korridor 5, insbesondere zur Querung des Außenhafens und zu einzuhaltenden Höhenvorgaben hin. Es wird angeregt, diese Vorgaben zu berücksichtigen oder eine Trassierung nördlich der Nesselländer Schleuse zu prüfen. Das ArL WE bitte um schriftliche Übermittlung dieser Hinweise, um sie im Rahmen einer möglichen Entscheidung mit entsprechenden Maßgaben in das weitere Verfahren einfließen zu lassen. Auch TenneT begrüßt die Bereitstellung entsprechender Informationen durch NPorts.

Abschließend weist das ArL WE darauf hin, dass weitere schriftliche Stellungnahmen ausdrücklich begrüßt werden und im heutigen Termin keine Entscheidung über die Erforderlichkeit einer RVP getroffen wird.

4. Untersuchungsrahmen

Unter dem letzten Tagesordnungspunkt erläutern TenneT und ERM den vorgesehenen Untersuchungsrahmen für den Fall der Durchführung einer RVP.

Das ArL WE ergänzt, dass keine weiteren Alternativen vorgeschlagen wurden und der Untersuchungsrahmen für alle vorliegenden Alternativen gilt. Auf Ebene der Raumordnung kann eine Beeinträchtigung häufig noch nicht abschließend bewertet werden, weshalb eine vertiefte Prüfung im Planfeststellungsverfahren erfolgt.

Das ArL WE beendet die Antragskonferenz mit dem Hinweis, dass schriftliche Stellungnahmen bis zum 4. März eingereicht werden können. Auf Grundlage der angekündigten Anzeige der Vorhabenträgerin und dieser Stellungnahmen wird über die Erforderlichkeit einer RVP entschieden.