

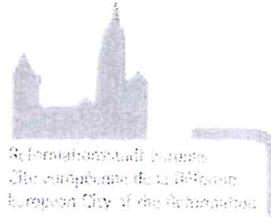
EISENACH

DIE WARTBURGSTADT



Stadtverwaltung · Postfach 1462 · 99804 Eisenach · Amt: 61 · Abt. 61.1

Bundesnetzagentur
Referat 804 – Bundesfachplanung und
Planfeststellung
Tulpenfeld 4
53113 Bonn



Amt für Stadtentwicklung
Abt. Stadtplanung

Gebäude: Markt 22
Auskunft erteilt: Frau Kästner

Telefon: (0 36 91) 670 - 515
Telefax: (0 36 91) 670 - 950

E-Mail: madlen.kaestner@eisenach.de

AZ: 61.1.21

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Datei, unsere Nachricht vom

Datum
Eisenach, 29.05.2017

SuedLink - Antrag nach § 6 Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG)

Hier: Stellungnahme der Stadt Eisenach

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 24. März 2017 haben die Vorhabenträger des Netzausbau-Projektes SuedLink, die TenneT TSO GmbH und die TransnetBW GmbH, ihren Antrag auf Bundesfachplanung bei der Bundesnetzagentur eingereicht. Aus dem Antrag nach § 6 Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) geht hervor, dass die Vorzugsvariante der Trasse durch den Norden und Westen Thüringens verlaufen soll. Damit sind der Landkreis Eichsfeld, der Unstrut-Hainich-Kreis, der Wartburgkreis und der Kreis Schmalkalden-Meinigen sowie die Stadt Eisenach von den Trassenplanungen betroffen.

In Reaktion auf den Antrag der beiden Vorhabenträger bei der Bundesnetzagentur auf Bundesfachplanung nach § 6 NABEG nehmen wir hierzu wie folgt Stellung:

Die Stadt Eisenach unterstützt die Ziele der Bundes- und Landesregierung, das Zeitalter der erneuerbaren Energien so schnell wie möglich zu erreichen und sieht dabei auch die Notwendigkeit, das Stromnetz bedarfsrecht auszubauen. Die Energiewende, einschließlich des Netzausbaues, ist jedoch ein gesamtdeutsches Projekt, für welches jedes Bundesland seinen Beitrag leisten muss. Dabei sollte keine unverhältnismäßige Belastung einzelner Regionen erfolgen.

Das Land Thüringen leistet zur Energiewende bereits mit der 380-kV-Leitung durch den Thüringer Wald und den SuedOstLink einen erheblichen Betrag. Auch die Stadt Eisenach und dabei insbesondere die nun auch von der SuedLink-Planung betroffenen Ortsteile haben durch diverse Strukturmaßnahmen, wie eine 110-kV- und 380-kV-Leitung, Ferngasleitungen, 35 kV Energieanlagen und die Bundesautobahn A 4 mit 2 Anschlussstellen schon intensive Eingriffe in ihre wertvollen Landschaftsräume hinnehmen müssen.

Stadtverwaltung, Markt 1, 99817 Eisenach

Bürgerbüro Eisenach, Markt 22, 99817 Eisenach

Telefonzentrale: (0 36 91) 670-800

Sprechzeiten:

Mo 9:00 – 12:00 Uhr
Di 9:00 – 12:00 Uhr und 14:00 – 15:30 Uhr
Mi geschlossen
Do 9:00 – 12:00 Uhr und 14:00 – 18:00 Uhr
Fr 9:00 – 12:00 Uhr
<http://www.eisenach.de>
E-Mail: info@eisenach.de

Sprechzeiten:

Mo 8:00 - 16:00 Uhr
Di 8:00 - 18:00 Uhr
Mi 8:00 - 13:00 Uhr
Do 7:00 - 18:00 Uhr
Fr 8:00 - 16:00 Uhr
Sa 9:00 - 12:00 Uhr
E-Mail: buergerbueero@eisenach.de

Bankverbindung:

Wartburg-Sparkasse
BLZ 840 550 50, Konto-Nr. 2003
SWIFT-BIC: HELADEF1WAK
IBAN: DE57 8405 5050 0000 0020 03
Gläubiger ID: DE7503300000076704



Die elektronische Erreichbarkeit eröffnet keinen Zugang für die Übermittlung von elektronischen Dokumenten nach § 3a ThürVwVfG.

Jedenfalls anzuerkennen ist in diesem Zusammenhang sowohl eine gesetzgeberische Prärogative hinsichtlich der Art und Weise der Umsetzung der Energiewende als auch ein gewisses planerisches Ermessen der mit dieser Umsetzung jedenfalls teilweise betrauten Vorhabenträger, respektive der mit der Entscheidung über den hier gegenständlichen Antrag betrauten Bundesnetzagentur.

Beide, sowohl der gesetzgeberische als auch der planerische Gestaltungsspielraum, gelten jedoch nicht grenzenlos, sondern unterliegen jeweils Einschränkungen, in deren Lichte der vorliegende Antrag genauestens zu betrachten ist. Hieraus ergibt sich die im Folgenden begründete Einschätzung, wonach die dem eingereichten Antrag zugrunde liegende Planung in erheblichem Maße fehlerhaft und daher durch entsprechende Vorgaben der Bundesnetzagentur möglichst frühzeitig und umfassend zu korrigieren ist.

Die nachfolgende Begründung zu dieser Einschätzung gliedert sich in einen vorangestellten allgemeinen Teil, welcher wiederum entsprechend den einzelnen Thematiken unterteilt ist und grundsätzliche Problemstellungen und Abwägungsfehler enthält, sowie einen besonderen Teil, in welchem konkrete Einwände hinsichtlich einzelner Korridorsegmente bzw. der hierdurch betroffenen Raumwiderstände und Schutzgüter erhoben werden.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die beiden beantragten Vorhaben 3 und 4.

I. Allgemeiner Teil

1. Grundsätzliche Probleme und Abwägungsfehler

Der Antrag der Vorhabenträger ist bereits auf grundsätzlicher Ebene problematisch und enthält hier einige Fehler, die bereits vor einer vertieften Auseinandersetzung mit der eigentlichen Planung zu thematisieren und auszuräumen sind.

a) Fehlende Prüfung der Null-Variante

Wie bereits erwähnt, begrüßen wir zwar die Entscheidung zur sogenannten Energiewende im Allgemeinen durchaus und erkennen an, dass hierfür gesamtgesellschaftliche Anstrengungen und vereinzelt auch Sonderopfer erforderlich sind. Jedoch vermögen wir keine unumstößliche Notwendigkeit für das hier beantragte Vorhaben zu erkennen.

Zwar definiert der Gesetzgeber die hier im Grunde gegenständlichen Stromtrassen ausweislich § 1 Satz 3 NABEG als Gegenstand von "überragendem öffentlichen Interesse" und spricht diesem Vorhaben gemäß § 1 Abs. 1 Bundesbedarfsplangesetz (BBPlG) einen "vordringlichen Bedarf" zu. Die so formulierten Wertungen bleiben jedoch in entscheidendem Maße hinter den von der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geforderten Anforderungen für den Verzicht auf die Prüfung einer sogenannten "Null-Variante", mithin dem Verzicht auf die weitere Planung und Ausführung eines Vorhabens, als in Frage kommende Alternative zurück.

In Übereinstimmung mit dem einer jeden Planung zugrunde liegenden Abwägungsgebot hält das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) richtigerweise die Prüfung der Null-Variante immer dann für erforderlich, wenn nicht "zwingende Gründe des Allgemeinwohls" eine solche Prüfung offenkundig aussichtslos erscheinen lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20/05, NVwZ 2007, 1054, 1071).

Weiterhin entfällt die Notwendigkeit der Prüfung dieser Variante gemäß dieser gefestigten Rechtsprechung nicht schon dann, wenn das Vorhaben in einen gesetzlichen Bedarfsplan aufgenommen wurde (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.2010, Az. 9 A 13/09, BVerwG 138, 226, 241; Urteil vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97, LKV 1999, 26, 27).

Vorliegend ist ausweislich des zitierten Gesetzeswortlautes ebenso wie dem darin enthaltenen Sinn und Zweck zu konstatieren, dass der Gesetzgeber die Gründe, welche für

die Umsetzung des in den gesetzlichen Bedarfsplan aufgenommenen Vorhabens sprechen, gerade nicht „zwingend“, sondern lediglich „vordringlich“ sind. Hierin liegt ein deutlicher qualitativer Unterschied.

Während zwingende Gründe eine weitere Abwägung und gegebenenfalls Überwiegung anderweitiger Interessen schon ihrer Wortbedeutung nach nicht zulassen, ist eine solche Abwägung und Entscheidung gegen die Umsetzung einer entsprechenden Planung grundsätzlich jedenfalls dann möglich, wenn überwiegende Gründe dies rechtfertigen. In diesen Fällen ist eine entsprechende Abwägung nicht nur möglich, sondern auch erforderlich.

Diese grundsätzliche Abwägung ist eine planerische Selbstverständlichkeit und hat auf sämtlichen Ebenen der Planung, mithin sowohl bei der Entscheidung der Frage, ob überhaupt geplant und umgesetzt wird als auch in Bezug auf verschiedene Korridorvarianten und Korridorsegmente, zu erfolgen.

Eine solche Abwägung hat hier gerade nicht stattgefunden. Dies ist unverzüglich und gründlich nachzuholen. Die Vorhabenträger haben sich damit begnügt, lediglich pauschal und auf die gesetzgeberische Erklärung der Notwendigkeit zu verweisen. Dies geschah auf lediglich einer halben Seite der Antragsschrift. Eine eigene Abwägung unter ernsthafter Erwägung der Null-Variante kann hierin nicht erkannt werden.

Wie im weiteren Verlauf dieser Stellungnahme sowohl allgemein als auch spezifisch noch begründet werden wird, wird eine fehlerfreie Abwägung bezüglich der Notwendigkeit des beantragten Vorhabens jedenfalls in seiner jetzigen, östlichen, durch Thüringen verlaufenden Variante zu dem Ergebnis kommen, dass diese nicht besteht.

Darüber hinaus ist jedoch auch die Erforderlichkeit des in die gesetzliche Bedarfsplanung aufgenommenen Vorhabens insgesamt kritisch zu hinterfragen.

Ebenfalls keine zwingende Erforderlichkeit schreibt das Gesetz hinsichtlich der einseitigen Konzentration der Energiewende auf den Ausbau regenerativer Energieerzeugung durch Offshore-Windparks und das erst hierdurch begründete Bedürfnis nach dem beantragten Vorhaben vor.

Eine solche zwingende Erforderlichkeit wäre im Übrigen auch nicht wissenschaftlich zu erweisen. Belastbare Studien, wonach eine solche einseitige Konzentration für das Gelingen der Energiewende zwingend erforderlich wäre, liegen nicht vor.

Dagegen ist es durchaus denkbar, dass dieses Ziel auch durch eine dezentrale Energieversorgung beispielsweise durch den flächendeckenden Ausbau der kommunalen und sonstigen Energiegewinnung durch Photovoltaikanlagen und festland-basierenden Windenergieanlagen unterstützt durch einen systematischen und nachhaltigen Ausbau der bestehenden Stromtrassen erreicht werden kann.

Hierzu haben die Vorhabenträger keine Stellung genommen. Die gesamte Thematik wird mit einem oberflächlichen und pauschalen Verweis auf den gesetzlich normierten Bedarf, der jedoch lediglich einen in besonderem Maße in die Gesamtabwägung einzubindenden Gesichtspunkt und eben kein unüberwindbares Gebot darstellt, abgetan.

Dies ist unzureichend. Die Bundesnetzagentur hat daher den Vorhabenträgern aufzugeben, an dieser Stelle nachzubessern und durch Vorlage entsprechender belastbarer Studien nachzuweisen, dass eine Null-Variante tatsächlich ausscheiden muss.

b) Keine Wirtschaftlichkeitsstudie

Eine weitere planerische Selbstverständlichkeit, welche insbesondere auch aus dem Gebot der Wirtschaftlichkeit der Verwaltung erwächst, stellt eine detaillierte und fundierte Wirtschaftlichkeitsstudie in Form einer grundsätzlichen sowie vergleichenden Kosten-

Nutzen-Analyse dar. Auch eine solche lässt sich dem vorliegenden Antrag nicht in ernst zu nehmendem Maße entnehmen.

Insbesondere bleibt eine Abschätzung zu den zu erwartenden Gesamtkosten weitgehend aus. Ohne nähere Begründung oder Aufstellung einzelner Kostenpunkte wird lediglich ein grober Rahmen ohne konkrete Zahlen vorgegeben. Zudem wird eine nicht näher hergeleitete und somit nicht nachvollziehbare Pauschale für die Betriebs- und Kapitalkosten genannt.

Zu den Kosten sind nicht nur die Kosten des Baus selbst mit sämtlichen Neben- und Begleitkosten, sondern auch diejenigen des Betriebs, des Unterhalts, der Instandhaltung, der Instandsetzung sowie auch des eines Tages sicherlich anstehenden Rückbaus zu zählen.

Ebenso müssten Abschätzungen einfließen zu den Kosten der Inanspruchnahme erforderlicher Ausgleichsflächen sowie voraussichtlicher Schäden in Form von geminderten Erträgen durch die Beanspruchung von insbesondere landwirtschaftlichen, aber auch sonstigen Flächen als Wartungszonen sowie durch sonstige negative Auswirkungen des beantragten Vorhabens.

Auf der anderen Seite müssten die zu erwartenden Nutzen insbesondere in wirtschaftlicher Hinsicht gegenübergestellt werden. Nur hierdurch wäre eine Einschätzung, ob beide Positionen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen, möglich.

Eine solche Analyse muss nicht nur im Hinblick auf nur einen einzigen Korridor, sondern hinsichtlich sämtlicher näher in Betracht kommender Varianten erfolgen, sodass auch dieser Gesichtspunkt in die letztlich erforderliche Gesamtabwägung zur Auswahl eines vorzugswürdigen Korridorverlaufs im gebotenen Maße einfließen kann.

Ein Vergleich unter diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten hat nicht nur auf der Ebene verschiedener Gesamtkorridore, sondern auch bezüglich der einzelnen Korridorsegmente zu erfolgen.

Da dies bislang nicht geschehen ist, hat die Bundesnetzagentur die Vorhabenträger aufzufordern, hier nachzubessern. Vorher kann der Antrag sinnvollerweise nicht weiter bearbeitet werden.

c) Mangelhafte technisch-wissenschaftliche Grundlage

Es wird von Seiten der Vorhabenträger vorausgesetzt, die gewählte HGÜ-Erdkabeltechnologie sei bei relativer Betrachtung effizient. Auf der anderen Seite ist die Technologie hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Mensch und Umwelt weder hinreichend gut noch lange erforscht. Langzeitstudien oder in Größe, Art und Umfang vergleichbare Vorhaben oder Maßnahmen existieren nicht. Insbesondere auch die Folgen eines dauerhaften Betriebs auf die unmittelbare Umgebung sind nicht bekannt.

Zwar gibt es bereits Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungs(HGÜ)-Erdverkabelungen. Diese existieren jedoch nur in wesentlich geringerem Umfang erst seit kurzer Zeit und ausschließlich im Norden Deutschlands und damit in einer Region, welche insbesondere hinsichtlich ihrer Böden nicht mit den Gegebenheiten in Thüringen vergleichbar ist.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass unterschiedliche Arten von Böden insbesondere hinsichtlich ihres Wasserhaushaltes sowie ihrer Eigenschaften als Lebensgrundlage und Lebensraum sehr unterschiedlich auf die zu erwartenden Auswirkungen, allen voran die permanente Erwärmung der unmittelbaren Umgebung, deren genaue Ausmaße hinsichtlich der unterschiedlichen Bodenarten ebenfalls nicht sicher belegt ist, reagieren.

Bis die Vorhabenträger nicht hinreichend qualifizierte und belastbare Gutachten insbesondere auch im Hinblick auf die Langzeitwirkungen vorlegen können, ist ein Vorhaben

von solch gewaltigen Ausmaßen wie das hier beantragte sicherlich nicht als Testprojekt für eine weitgehend noch unerprobte Technologie geeignet.

Hier ist dem Vorsorgeprinzip entsprechend im Zweifel eine hinreichende Erprobung solange abzuwarten, bis eine Gefahr für die hier relevanten Schutzgüter ausgeschlossen werden kann.

Ebenfalls unzureichend sind die vorliegenden Angaben der Vorhabenträger zur zu erwartenden Störungsanfälligkeit nach Art, Häufigkeit, Ausmaß, den dadurch entstehenden Kosten und dem damit verbundenen zu erwartenden Aufwand für Wartung und Instandsetzung. Auch werden die Folgen einer möglichen zeitweisen Unterbrechung des Suedlink auf die Stromversorgung Süddeutschlands nicht geschildert.

Diese Aspekte haben wesentliche Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit der Stromversorgung, die zu erwartenden Kosten sowie die dann erforderliche Inanspruchnahme von Zubringer- und Wartungsflächen, welche dementsprechend häufiger beansprucht würden, sodass sich die dort befindlichen Strukturen ökologischer und ökonomischer Art gegebenenfalls nicht nachhaltig entwickeln können.

Auch diesbezüglich ist der Antrag der Vorhabenträger noch ausführlich zu ergänzen. Die Vorhabenträger haben hier umfassende und belastbare Gutachten vorzulegen, welche eine verantwortungsvolle Entscheidung erst ermöglichen würden.

d) Mangelnde Angaben zum Betriebsende

Unmittelbarer Gegenstand der Bundesfachplanung mag nicht die Auseinandersetzung mit der Zeit nach dem Ende des Betriebs des hier beantragten Vorhabens sein. Gleichwohl ist dieser Aspekt insbesondere auch im Hinblick auf die technischen Anforderungen und die zu erwartenden Kosten ebenfalls eine planerische Selbstverständlichkeit.

Die Vorhabenträger machen jedoch keine Angaben zum Umgang mit dem Vorhaben nach Ende dessen Betriebs. Insbesondere die technische Machbarkeit und die Kosten eines etwaigen Rückbaus, eine etwaige alternative Anschlussverwendung oder auch die Verteilung der dann anstehenden Kosten bleiben unbeleuchtet.

Unabhängig davon, dass bereits bei der Planung eines Vorhabens auch über dessen Lebenserwartung hinaus jedenfalls Grundzüge einer Planung zur Abwicklung dringend erforderlich sind - auf die entsprechende Problematik des Rückbaus von Kernkraftwerken und der Lagerung radioaktiven Materials, welche dabei sicherlich eine andere Dimension einnehmen, sei verwiesen -, ist doch dies ein Aspekt, der in den Vergleich verschiedener Korridorvarianten einfließen muss.

Es ist durchaus denkbar, dass der Rückbau oder auch die Reparatur und Wartung in einigen der potenziell betroffenen Gebiete erheblich aufwendiger, schwieriger und kostenintensiver sein wird als in anderen. Hierbei muss nicht zwangsläufig eine Parallele zu dem Aufwand, der Schwierigkeit und den Kosten der Errichtung bestehen, sodass sich etwaig hierzu angestellte Überlegungen nicht einfach vorbehaltlos übertragen lassen.

Dieser abwägungsrelevante Aspekt findet im Antrag der Vorhabenträger keinerlei Erwähnung. Auch dies ist somit zu ergänzen.

e) Fehlende Festlegung auf Übertragungsspannung

Ein gravierendes Defizit ist darüber hinaus, dass die Vorhabenträger scheinbar selbst noch nicht wissen, jedenfalls aber keine klare Favorisierung erkennen lassen, ob für die Kabelverlegung jeweils zwei Kabelpaare mit jeweils 320 kV Übertragungsspannung oder jeweils nur ein Kabelpaar mit 525 kV Übertragungsspannung zum Einsatz kommen soll.

Den Ausführungen der Vorhabenträger lässt sich lediglich entnehmen, dass die Verwendung eines Kabels mit 525 kV wohl unter dem Gesichtspunkt des dann nur in relativ geringerem Maße in Anspruch zu nehmenden Raumes grundsätzlich vorzugswürdig wäre, hierfür jedoch keinerlei entsprechende Betriebserfahrungen oder Tests vorliegen.

Das Zögern der Vorhabenträger ist angesichts dieser Ungewissheiten durchaus verständlich. Es zeigt jedoch auch, dass das beantragte Vorhaben letztlich noch nicht entscheidungsreif ist. Die hier zu treffende Wahl ist durchaus eine erhebliche, ist es doch tatsächlich nicht von der Hand zu weisen, dass jeweils nur ein Kabelpaar pro Vorhaben einen erheblich geringeren Eingriff in die Landschaft und hinsichtlich der sonstigen Raumwiderstände und Schutzgüter jedenfalls der Fläche nach darstellt.

Andererseits ist das Ausmaß der hierdurch zu befürchtenden zusätzlichen Auswirkungen überhaupt nicht abschätzbar. Auf eine solchermaßen unsichere Grundlage, die nicht einmal die Vorhabenträger zu einer Entscheidung veranlassen konnte, erscheint eine weitere Bearbeitung des Antrags unmöglich.

f) Mangelhafte Berücksichtigung des Gebots der Geradlinigkeit

§ 5 Abs. 2 NABEG regelt, dass die Bundesnetzagentur und ihr vorgeschaltet die Vorhabenträger bei der Durchführung der Bundesfachplanung respektive bei der Beantragung des Vorhabens insbesondere zu prüfen haben, inwieweit zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkt des Vorhabens ein möglichst geradliniger Verlauf eines Trassenkorridors zur späteren Errichtung und zum Betrieb eines Erdkabels erreicht werden kann.

Mit diesem Gebot der Geradlinigkeit hat der Gesetzgeber eine bzw. die wesentliche Abwägungsdirektive normiert, die bei der Korridorfindung und dem Vergleich verschiedener in Betracht kommender Korridore und Korridorsegmente mit erheblich gesteigertem Gewicht zu berücksichtigen ist. Es handelt sich hierbei um die einzige Abwägungsdirektive, welche sich für das beantragte Vorhaben nicht auch aus anderen Gesetzen, sondern lediglich aus dem NABEG selbst ergibt. Dem Gebot der Geradlinigkeit kommt daher eine Sonderstellung zu, der dadurch Rechnung getragen werden muss, dass sich sämtliche Planung eines Korridors möglichst hiernach ausrichten und sich letztlich auch hieran messen lassen muss.

Zweck des Gebots der Geradlinigkeit ist es, eine möglichst kurze Trasse, im Idealfall nahezu in Luftlinie, entstehen zu lassen. Gründe für diese gesetzgeberische Vorgabe sind insbesondere das Gebot der Wirtschaftlichkeit, da bei einer möglichst kurzen Trasse auch idealerweise mit minimalen Kosten zu rechnen ist, das Ziel der Minimierung der Betroffenheit, da bei einer möglichst kurzen Trasse tendenziell auch weniger Gebiete, Raumwiderstände und Schutzgüter betroffen werden und hierdurch die Auswirkungen auf diese minimal gehalten werden können sowie das Ziel der Gewährleistung der Versorgungssicherheit, da bei einer möglichst kurzen Trasse auch die potenzielle Fehleranfälligkeit minimiert wird.

Bezüglich des vorliegenden Antrags der Vorhabenträger auf Bundesfachplanung ist festzustellen, dass diesem Gebot der Geradlinigkeit nicht ausreichend Rechnung getragen wurde. Weder der Vorschlagskorridor noch die Alternativkorridore befinden sich auch nur annähernd in der Nähe der Luftlinie zwischen den Netzverknüpfungspunkten. Weder bei der Rechtfertigung des Vorschlagskorridors noch bei der Abwägung der einzelnen Korridorsegmente ist eine hinreichende Gewichtung dieser zentralen Direktive ersichtlich. Eine Berücksichtigung scheint hier allenfalls in untergeordneter Art und Weise oder sogar nur rein zufällig erfolgt zu sein. Entsprechend deutliche Begründungen, inwiefern die eine Variante der anderen bzw. das eine Segment dem anderen vorzugswürdig gewesen ist, obwohl das jeweils andere dem Gebot der Geradlinigkeit folgend in weiter westlicher Richtung verläuft, fehlen.

Keine der von den Vorhabenträgern vorgestellten Varianten orientiert sich in erkennbarem beziehungsweise ausreichendem Maße an der Luftlinie und damit an dem Gebot der

Geradlinigkeit. Sämtliche vorgestellten Korridore verlaufen so weit abseits dieser Ideallinie, dass eine Beachtung offenkundig insgesamt und insbesondere in dem gebotenen, gesetzlichen Maße nicht mehr gegeben ist.

Bei dem Vergleich der unterschiedlichen möglichen Korridore wurde das Gebot der Geradlinigkeit jeweils nicht ausreichend berücksichtigt. Im Zweifel müsste eine westlichere Variante bzw. einzelne westlichere Segmente grundsätzlich immer Vorrang genießen. Dies ist nicht erkennbar. Bei konkret angestellten Vergleichen wird durch die jeweils gegebene schriftliche Begründung nicht in ausreichendem Maße deutlich, ob und mit welchem Gewicht das Gebot der Geradlinigkeit berücksichtigt wurde. An keiner Stelle findet sich eine ausführliche Erklärung oder Rechtfertigung, weshalb genau und in dem gewählten Maße von der Geradlinigkeit abgewichen wurde.

Schließlich ist in diesem Zusammenhang zu kritisieren, dass es nirgendwo eine allgemeine oder gar konkrete belastbare Angabe oder Begründung dafür gibt, mit welchem konkreten oder gar messbaren Maß das Gebot der Geradlinigkeit als Faktor in die Abwägung eingestellt wurde. Bei der Strukturierung eines Untersuchungsraumes, in welchem eine Vielzahl von sonstigen Faktoren in vorgeblich objektiver Art und Weise messbar einfließen und berücksichtigt werden, stellt es einen schweren planerischen Abwägungsfehler dar, wenn eine vom Gesetzgeber als besonders zu berücksichtigende Abwägungsdirektive hier nicht erkennbar und ebenfalls operationalisiert einfließt.

Insgesamt haben die Vorhabenträger dem Gebot der Geradlinigkeit, welches nicht lediglich eine, sondern die maßgebliche gesetzliche Abwägungsdirektive darstellt, ein deutlich zu geringes Gewicht beigemessen. Die ausführlichsten Ausführungen der Vorhabenträger zu dieser Thematik finden sich überraschenderweise auch nicht im Antrag selbst und den darin enthaltenen inhaltlichen Erläuterungen und Ausführungen (Ordner Nr. 1), sondern bei den Anhängen (Ordner Nr. 2) im Kapitel 4.1.4.5 auf lediglich vier Seiten, wovon nur zwei halbe Seiten textliche Ausführungen enthalten.

Diese Ausführungen wiederum enthalten nur pauschale Angaben, wonach die Abwägungsdirektive der Geradlinigkeit insgesamt berücksichtigt worden sei, nicht aber mit welchem Stellenwert. Die dortigen Erläuterungen zielen vielmehr darauf ab, zu verdeutlichen, dass die Geradlinigkeit je nach möglicher Gewichtung der gegebenen Raumwiderstände mehr oder weniger gegeben sei.

Unabhängig von der Frage, ob diese Einschätzung im Ergebnis zutrifft oder nicht, ist diese Betrachtung unter jedem denkbaren Gesichtspunkt unzureichend. Inhaltlich belastbar oder überprüfbar ist dies wegen der mangelnden Substantiiertheit keinesfalls. Insbesondere wird nicht gerechtfertigt, weshalb gerade die konkret gewählten Werte für die einzelnen Raumwiderstände dem Gebot der Geradlinigkeit im richtigen und angemessenen Maße Geltung verschaffe. Wie vorstehend erläutert, ist stattdessen das Gegenteil der Fall.

Auch die Ausführungen in Ordner Nr. 1, Kapitel 3.3.3 fallen diesbezüglich äußerst kurz und pauschal aus. Es lässt sich hier lediglich entnehmen, dass das Gebot der Geradlinigkeit insgesamt berücksichtigt worden sei.

Eine von dem hier beantragten Vorschlagskorridor deutlich abweichende und wesentlich stärker am Gebot der Geradlinigkeit ausgerichtete Planung, welche denklogisch wesentlich weiter im Westen verlaufen muss, drängt sich dagegen regelrecht auf. Ein solcher alternativer Idealkorridor wurde jedoch nicht einmal theoretisch als Vergleichskorridor einer planerischen Prüfung unterzogen.

In diesem Zusammenhang ist es darüber hinaus verwunderlich, dass, obwohl sich an der Sachlage und insbesondere an den vorhandenen Raumwiderständen nichts Wesentliches geändert, die Raumwiderstände insgesamt sogar durch den Vorrang der Erdverkabelung deutlich gesunken sein dürften, sodass nach der vorgegebenen Methodik eher sogar eine Westverschiebung des Vorschlagskorridors hin zur gebotenen Geradlinigkeit zu erwarten

gewesen wäre, dieser im Vergleich zum ersten Antrag der Vorhabenträger sogar noch weiter gen Osten verschoben wurde.

Um den Eindruck zu vermeiden, dass hier die Methodik bzw. die Gewichtung der einzelnen abwägungsrelevanten Umstände, insbesondere des Gebots der Geradlinigkeit, in irgendeinem Zusammenhang zu sachfremden Umständen wie beispielsweise bereits bestehendem öffentlichen und politischen Druck stehen, wäre es wünschenswert und erforderlich, dass die Vorhabenträger die konkreten Gründe für diese Westverschiebung trotz tendenziell gesunkener Raumwiderstände detailliert und für jedes Korridorsegment einzeln aufführen.

Vor diesen Hintergründen ist den Vorhabenträgern dringend aufzugeben, ihre Planung und damit den Antrag wesentlich stärker am gesetzlichen Leitbild und damit an dem Gebot der Geradlinigkeit auszurichten. Insbesondere muss dieses operationalisiert werden, da im vorliegenden Rahmen, in welcher die Methodik eine ganz überwiegend rechnerische zu sein scheint, nur eine messbare Größe nachvollziehbar sein und gerechtfertigt werden kann.

Es muss klar erkennbar sein, in welchem Maße das Gebot der Geradlinigkeit in die Abwägung einfließt und gut begründet werden unter welchen Bedingungen allgemein und aus welchen Gründen im konkreten Fall jeweils davon abgewichen wird.

g) Bündelungsgebot

Ebenfalls erhebliche Bedeutung im planerischen Abwägungsprozess besitzen bereits vorhandene oder in konkreter Planung befindliche Infrastrukturen, welche zu einer Vorbelastungen in den von ihnen betroffenen Räumen darstellen, welche gegebenenfalls zu einer dann kumulierten unverhältnismäßig hohen Belastung der dort befindlichen Schutzgüter führen können, zum anderen aber auch die Möglichkeit bieten, die Auswirkungen des zu planenden Vorhabens durch Bündelung jedenfalls flächig zu minimieren.

Um unbelastete Naturräume und Landschaften zu schonen, drängen sich im Entscheidungsprozess grundsätzlich Parallelführungen zu bereits bestehenden Trassenverläufen auf (vgl. BVerwG, UPR 2013, 345, BeckRS 2013, 48426 Rn. 21; BVerwG, NUR 2012, 710, BeckRS 2012, 52464 Rn. 17; BVerwG, NVwZ 2005, 943, 948; BVerwG, NVwZ 1996, 396, 397, NJW 1996, 3224). Im Antrag finden sich die wesentlichen Erläuterungen und Argumentationen bezüglich der Bündelung der beiden Vorhaben zu einer sogenannten "Stammstrecke" in Kapitel 3.2.4 des Antrags (Ordner Nr. 1).

Vorliegend haben die Vorhabenträger das Gebot der Bündelung zwar grundsätzlich, jedoch abwägungsfehlerhaft berücksichtigt. Auf der einen Seite wurde das Bündelungsgebot dahingehend nicht ausreichend berücksichtigt, dass eine Bündelung nicht nur mit dem hier gegenständlichen jeweils anderen Parallelvorhaben, sondern insbesondere auch mit anderen, auch andersartigen linienhaften Infrastrukturen in nennenswerterem Umfang möglich gewesen wäre. Insoweit wurde das Gebot mit einem zu geringen Umfang in die Abwägung eingestellt. Auf der anderen Seite wurde das Bündelungsgebot, da sich die Bündelung nahezu über die maximal mögliche Distanz der Vorhaben erstreckt, offensichtlich über das Gebot der Geradlinigkeit gestellt und damit deutlich überbewertet.

Die Vorteile einer Bündelung liegen auf der Hand und werden von den Vorhabenträgern auch entsprechend benannt, allerdings auch jedenfalls teilweise falsch gewichtet. So sind beispielsweise planerische Erleichterungen, welche zweifelsohne ganz überwiegend nicht der Allgemeinheit, sondern den Vorhabenträgern zugutekommen, nicht oder jedenfalls nicht erheblich relevant gegenüber überwiegenden Aspekten wie dem Gebot der Geradlinigkeit oder dem naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot bezüglich der Schwere von Eingriffen. Ähnliches gilt bezüglich vermeintlich geringerer Aufwände und Kosten beim Bau der noch planfestzustellenden Trasse.

Durch eine Bündelung verursachte Nachteile werden hingegen nicht mit dem nötigen Gewicht berücksichtigt. So lässt beispielsweise eine größere Streifenbreite insoweit mehr Engstellen entstehen, als hierdurch weniger Raum innerhalb eines Korridors verfügbar ist, um Widerständen auszuweichen. Eine getrennte Trassenführung ließe demnach mehr Spielräume zur Umgehung auch in Gebieten mit einer höheren Raumwiderstandsdichte, wie sie vornehmlich westlich des vorgeschlagenen Korridors und damit auch näher an der Ideallinie zu finden sind.

Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die von den Vorhabenträgern angeführten Vorteile sich größtenteils auch durch Bündelung der Vorhaben mit bereits bestehenden anderen linienhaften Infrastrukturen, insbesondere durch einen Parallelverlauf des Vorhabens Nr. 3 beispielsweise mit der Bundesautobahn A7, großräumig verwirklichen ließen. Eine solche Alternative wurde jedoch nicht mit der erforderlichen Sorgfältigkeit und Tiefe geprüft. Eine derartige Bündelung wurde lediglich viel kleinteiliger innerhalb der einzelnen Korridorsegmente in Erwägung gezogen.

Ebenfalls nicht ausreichend beachtet sind die erhöhte Störungsanfälligkeit einer Stammstrecke sowie respektive hierzu die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Stromversorgung Süddeutschlands. Kommt es zu extern verursachte Störereignisse, gleich ob menschlich verursacht oder verursacht durch Naturereignisse, welche die Stromführung beeinträchtigen oder behindern, wäre die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass hiervon nicht bloß eines der Vorhaben sondern beide betroffen wären. Eine getrennte Trassenführung würde durch die räumliche Trennung das hierdurch entstehende Risiko eines Energie-Black-outs für Süddeutschland deutlich reduzieren.

Die Antragsbegründung lässt erkennen, dass es den Vorhabenträgern offensichtlich maßgeblich auf eine Bündelung der beiden beantragten Vorhaben ankommt. Aus einer stichpunktartigen Aufzählung pauschaler, nicht stichhaltig begründeter Vor- und Nachteile wird hier ein ca. viertelseitiges Fazit abgeleitet, welches wiederum als Rechtfertigung für eine maximal mögliche Bündelung der beiden Vorhaben herangezogen wird.

Dieses Credo wird fortan nicht weiter hinterfragt. Es wird insbesondere nicht geprüft, ob nur eine partielle Bündelung und umgekehrt jedenfalls eine abschnittsweise Trennung der Vorhaben vor dem Hintergrund anderer Aspekte wie beispielsweise der Umgehung von konkreten Engstellen oder das räumlich frühere Wiederaufgreifen des Gebots der Geradlinigkeit durch eine wesentlich frühere Abzweigung planerisch sinnvoll sein könnte.

Selbst wenn also die Bündelung der beiden Vorhaben unter Umgehung des Gebots der Geradlinigkeit als die beste Variante zu betrachten wäre, was tatsächlich nicht der Fall ist, so dürfte dies nicht dazu führen, dass die Bündelung unter Ausblendung sämtlicher weiterer Umstände nicht weiter hinterfragt und in maximal möglichem Umfang umgesetzt wird. Richtigerweise hätte die Option der Bündelung nicht nur für die Gesamtheit des Vorhabens, sondern auch auf nachfolgender Ebene bei der Planung und dem Vergleich der einzelnen Korridorsegmente geprüft werden müssen. Dies ist jedoch nicht geschehen und somit nachzuholen.

Ebenfalls nicht existent ist eine vergleichende Analyse der ermittelten Stammstrecke im Verhältnis mit ebenfalls nicht vorhandenen jedenfalls theoretisch noch zu planenden konkreten Einzelkorridoren sowie ein belastbarer und nicht bloß theoretisch pauschaler Vergleich der jeweiligen Kosten und Nutzen einer Stammstrecke bzw. zweier Einzelstrecken.

Hinzu kommt, dass das Gebot der Bündelung im Gegensatz zum Gebot der Geradlinigkeit nicht gesetzlich verankert ist. Schon gar nicht besteht es als ausdrücklich im NABEG erwähnte maßgebliche Abwägungsdirektive. Im Gegensatz zum Gebot der Geradlinigkeit hat der Gesetzgeber gerade nicht erkennen lassen, dass dem Abwägungsgebot innerhalb der verschiedenen abwägungsrelevanten Umstände eine überragende Bedeutung zukommen solle. Dem Gebot der Geradlinigkeit ist somit gegenüber dem Bündelungsgebot der eindeutige Vorrang einzuräumen.

Dieses Verhältnis wurde von den Vorhabenträgern hier gerade in das Gegenteil verkehrt. Während die Bündelung der beiden Korridore maximal möglich vorangetrieben wird, wurde das Gebot der Geradlinigkeit allenfalls peripher beachtet.

Bei Beachtung der gesetzgeberisch vorgegebenen Relation der beiden Gebote und damit dem Vorrang des Gebots der Geradlinigkeit wäre es nicht nur denkbar, sondern wahrscheinlich gewesen, dass zumindest weitgehend zwei voneinander separierte Korridore entstanden wären, von denen jedenfalls derjenige des Vorhabens Nr. 3 wesentlich weiter westlich verlaufen dürfte.

Ebenfalls nicht ausreichend begründet ist das Ausblenden derjenigen Option als Vorzugsvariante, wonach eine gegebenenfalls unter den jeweiligen konkreten Umständen doch günstigere Stammstrecke nicht insgesamt weiter westlich und damit jedenfalls näher an der Ideallinie des Vorhabens Nr. 3 unter Umgehung Thüringens verlief und eine Auflösung der Stammstrecke durch Trennung der beiden Einzelkorridore erst weiter südlich erfolge.

Auch in diesen Punkten haben die Vorhabenträger eine umfassend korrigierte Planung nachzureichen. Auf die aufgeworfenen Problematiken ist dabei dezidiert einzugehen.

h) Vor- und Gesamtbelastungen

Keine ausreichende Erwähnung findet darüber hinaus die starke Vorbelastung der hier durch die Vorzugsvariante betroffenen Gebiete.

Thüringen ist durch die Energiewende bereits übermäßig belastet. Der ebenfalls in Planung befindliche sogenannte Südostlink sowie die Thüringer Strombrücke durch den Thüringer Wald belasten die Region sowie die darin befindlichen Schutzgüter in erheblichem Maße.

Hier wird bereits ein enormer Beitrag zum Gelingen der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe der Energiewende geleistet, ohne dass die Menschen in Thüringen an den Vorteilen des beantragten Vorhabens direkt partizipieren würden.

Die vielerorts bereits bestehende erhebliche Vorbelastung würde durch eine weitere Intensivierung die Grenzen der Belastbarkeit und damit diejenigen der Verhältnismäßigkeit, insofern dies nicht bereits geschehen ist, deutlich überschreiten.

Auch dieser maßgebliche Umstand ist bei der Betrachtung und dem Vergleich der unterschiedlichen Korridore mit besonderem Gewicht zu berücksichtigen.

2. Fehler der Methodik

a) Fehlende wissenschaftliche Grundlage für Klassifizierung

Die Erstellung der geplanten Trassenkorridore und deren Segmente ist auf sämtlichen Ebenen in erheblichem Maße durchzogen von methodischen Schwächen.

Der Antrag ist insgesamt fachlich und methodisch mangelhaft.

Insbesondere fehlen belastbare Angaben zur verwendenden Technologie, zu deren Immissionen und Auswirkungen auf relevante Schutzgüter insbesondere auch in Form von belastbaren Gutachten, die auch die Langzeitauswirkungen hinreichend berücksichtigen. Wie bereits erwähnt, ist auf dieser Grundlage eine Entscheidung von solch erheblicher Tragweite schlichtweg nicht vertretbar. Auch ist es nicht möglich, auf dieser Basis belastbare Einschätzungen abzugeben, welches Schutzgut inwieweit betroffen ist und hierauf aufbauend Raumwiderstände in entsprechende Klassen zu gruppieren. Es ist, da

hinreichende Kenntnisse nicht vorlegen, durchaus möglich, dass eine der Prognose zuwiderlaufende ex-post-Betrachtung die Einordnung einzelner Raumwiderstände in eine andere als die tatsächlich erfolgte Raumwiderstandsklasse hätte erforderlich scheinen lassen. Ohne eine belastbare Datengrundlage jedoch ist die Klassifizierung einzelner Raumwiderstände und mittelbar der darin vorkommenden Schutzgüter jedoch willkürlich.

b) Breite des Ausgangsraums

Die von den Vorhabenträgern gewählte Breite des Ausgangs- und Untersuchungsraumes scheint nicht hinreichend schlüssig begründet zu sein. Im Antrag ist ausgeführt, die vorgenannten Räume seien so lange nach Osten und Westen hin erweitert worden, bis ein hinreichend widerstandsarmer Korridor gefunden wurde, welcher vollständig innerhalb des so entstehenden Raumes gelegen ist.

Unabhängig davon, dass die Definition einer hinreichenden Armut an Widerständen bzw. die damit zusammenhängende Problematik der Gewichtung der einzelnen Raumwiderstände ebenfalls nicht stichhaltig erklärt und begründet wurde, sondern vielmehr willkürlich wirkt, schließt dieses Vorgehen denkbare Alternativen aus, die zwar räumlich getrennt vom östlichsten im Antrag enthaltenen Korridor gelegen, aber dennoch grundsätzlich durchaus geeignet, gegebenenfalls sogar von den Raumwiderständen her betrachtet optimal geeignet wäre zur Trassierung.

Eine solche weitere Ausdehnung des Untersuchungsraumes nach Osten und damit weg von der Ideallinie stünde zwar gleichfalls im Widerspruch zum Gebot der Geradlinigkeit, wohl aber im Einklang mit der offenkundigen Logik der Vorhabenträger. Deren Antrag darf insbesondere auch in sich keine relevanten inneren Widersprüche aufweisen. Gerade dies ist in diesem Punkt jedoch der Fall.

Treibt man diese Logik auf die Spitze, hätte man im Extremfall auch den Raum östlich von Thüringen auf seine Geeignetheit hin überprüfen müssen. Denkbar wäre es, dass die Raumwiderstände hier so gering ausfallen, dass eine dortige Trassierung selbst unter Berücksichtigung der damit verbundenen Verlängerung der Gesamttrassenstrecke die wirtschaftlichste und auch sonst optimale Lösung gewesen wäre. Die schrittweise Erweiterung des Untersuchungsraumes bis hin zu einer sachlich nicht begründbaren Breitengrenze und der damit einhergehende Ausschluss jeglicher noch so gut geeigneter Alternativen außerhalb dieses Raumes erscheint nicht sachgerecht sondern vielmehr willkürlich.

c) Gewichtung der Raumwiderstände

Ebenfalls willkürlich und sachlich nicht hinreichend begründet erscheinen die Gewichtung der einzelnen Raumwiderstände und deren Kategorisierung in die unterschiedlichen Klassen. Es mag schwierig sein, unterschiedliche Raumwiderstände objektiv und operationalisiert zu bewerten. Eine angemessene Relation der Gewichtung der einzelnen Raumwiderstände muss jedoch in jedem Fall gewahrt sein und nachvollzogen werden können. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Zunächst ist nicht erkennbar, welche Parameter mit welchem konkreten Gewicht Grundlage waren für die EDV-gestützte Korridorberechnung. Hier müssen die Vorhabenträger nachbessern und die jeweiligen Algorithmen offenlegen und textlich darstellen bzw. erläutern. Nur so ist das für die Bewertung des Antrags erforderliche Gebot der Transparenz annähernd gewahrt.

Nicht nachvollziehbar darüber hinaus auch die qualitative Gewichtung einzelner Widerstände. So ist es beispielsweise fehlerhaft, dass Vorranggebiete für Wald und Forstwirtschaft ebenso wie Vorrang- und Eignungsgebiete für Windenergienutzung oder auch gesetzlich oder sonst rechtlich nicht explizit geschützte Gebiete wie Important Bird Areas, Brutgebiete für Wiesenvögel oder auch avifaunistisch bedeutsame Brutgebiete in die

Widerstandsklasse II eingruppiert werden und damit besser geschützt sind als beispielsweise die in der untersten Raumwiderstandsklasse III zugeordneten Pflegezonen von Biosphärenreservaten, Landschaftsschutzgebieten, Naturparks, feuchte verdichtungsempfindliche Böden sowie diverse Vorranggebiete.

Insbesondere der nur geringstmögliche Schutz von Vorranggebieten für die Landwirtschaft ist sachlich kaum begründbar, da hier zum einen die Auswirkungen der zu verwendenden Technologie der HGÜ-Erdkabel auf die landwirtschaftlich genutzten Böden, wie bereits ausgeführt, noch nicht hinreichend erforscht ist und damit eine immense Unsicherheit in diesem Bereich besteht und zum anderen gerade die Landwirtschaft, welche in ihrer Bedeutung als Wirtschaftsfaktor und Erwerbsgrundlage einer Vielzahl von Menschen in dieser Region kaum zu überschätzen ist, wie kaum ein anderes Kriterium oder Schutzgut vom beantragten Vorhaben betroffen sein wird.

Auf der anderen Seite wurden beispielsweise die Windenergie bzw. die Vorrang- und Eignungsgebiete für die Windenergienutzung verhältnismäßig zu stark geschützt, indem sie der Raumwiderstandsklasse II zugeordnet wurden. Hier ist nicht plausibel erklärt worden, weshalb dieses Kriterium gegenüber den Auswirkungen einer Erdkabelverlegung besonders schützenswert wäre. Tatsächlich ist es so, dass die Umsetzung des geplanten Vorhabens der weiteren Nutzung solcher Gebiete für die Windenergiegewinnung nicht entgegensteht. Die Auswirkungen dürften äußerst begrenzt sein. Die zu errichtende Trasse wird auf den Bestand der Windenergieanlagen sowie deren Betrieb keine erkennbaren Auswirkungen haben. Auch die weitere Entwicklung solcher Gebiete hin zu einer noch intensiveren Nutzung für die Windenergiegewinnung beispielsweise durch das sogenannte Repowering würde nicht beeinträchtigt.

Vor diesem Hintergrund ist die Zuordnung der verschiedenen Sachverhalte in die einzelnen Raumwiderstandsklassen zu überdenken und stellenweise neu vorzunehmen. Stärker als bislang zu berücksichtigen sind insbesondere das Maß des gesetzlichen Schutzes sowie die Auswirkungen der Maßnahme nicht nur auf das Schutzgut selbst, sondern auch dessen ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung. Dies ist bislang nur unzureichend geschehen. Neben der darüber hinaus unzureichenden Begründung für die Zuordnung einzelner Raumwiderstände in die jeweiligen Klassen, welche im Wesentlichen lediglich pauschal und ohne gutachterliche Unterlegung erfolgte, fehlt insbesondere ein detaillierter Vergleich der voraussichtlichen Betroffenheit der einzelnen Raumwiderstände untereinander.

Hier ist noch anzumerken, dass die Gewichtung der einzelnen Raumwiderstände schon hier nicht nur pauschal erfolgen darf, sondern die konkreten besonderen Bedingungen vor Ort berücksichtigen muss.

Zwar dient das NABEG u. a. auch dem Zweck, in einzelnen Bundesländern unterschiedliche, jedoch tatsächlich jedenfalls ähnliche Sachverhalte nach einheitlichen Kriterien bewerten zu können. Dies darf jedoch nicht den Blick darauf verstellen, dass diese unterschiedliche Handhabung gerade eine hoheitliche, mithin von entsprechenden verfassungsrechtlich geschützten Kompetenzen gedeckte Entscheidung der einzelnen Länder darstellt. Es ist daher dringend geboten, diese Wertungen bereits frühzeitig, mithin schon in der Bundesfachplanung und dieser vorgeschaltet im Antrag der Vorhabenträger in die erforderlichen Abwägungen einfließen zu lassen.

Unter diesem Gesichtspunkt ist beispielsweise von erheblicher Relevanz, dass selbst in formal gleich geschützten Räumen wie Naturschutzgebieten oder Biosphärenreservaten unter Umständen erheblich unterschiedliche Schutzniveaus bestehen. Zu nennen ist hier insbesondere und exemplarisch das Biosphärenreservat Rhön, welches sich auf Teile Hessens, Thüringens und Bayerns erstreckt.

Hier haben die einzelnen Länder unterschiedliche Schutzverordnungen erlassen, von welchen die thüringische ein erheblich stärkeres Schutzregime entfaltet als die beiden

anderen. Den thüringischen Teil des Biosphärenreservates dennoch bereits auf dieser Ebene gleich zu behandeln und in einer Abwägung der Schutzwürdigkeit nicht erhöht zu gewichten, stellt einen erheblichen methodischen Fehler dar.

Ähnlich verhält es sich mit konkreten raumordnungsrechtlichen Zielen innerhalb der betroffenen Gebiete. Hier ist beispielsweise zu erwähnen, dass in den entsprechenden Thüringer Landesentwicklungs- und Regionalplänen insbesondere auch die Unzerschnittenheit der Landschaft als verbindliches, abwägungsfestes Ziel festgelegt ist. Eine solche Festlegung findet sich in anderen Bundesländern jedenfalls in dieser Schärfe und Verbindlichkeit nicht, sondern größtenteils allenfalls in Grundsätzen. Auch hier müssen konkret unterschiedliche Sachverhalte trotz ihrer formellen Gleichheit bereits frühzeitig unterschiedlich behandelt werden.

Auch wenn der letztlich gewählte Korridor dieses spezielle Gebiet nicht erheblich schneiden sollte, verdeutlichen diese Beispiele doch eindrucksvoll, dass die Vorhabenträger tatsächlich und rechtlich völlig unterschiedliche Sachverhalte unzulässiger Weise gleich behandeln. Dieses Vorgehen ist zu korrigieren.

d) Frühzeitige Ausschlusskriterien

Die Vorhabenträger erläutern in ihrem Antrag, dass ein weiter westlich verlaufender Korridor angesichts der dort vorherrschenden Siedlungsdichte sowie weiterer Kriterien nicht möglich gewesen wäre, sodass dieser Teil des Untersuchungsraums bereits frühzeitig aus der weiteren Untersuchung ausschied.

Dies ist ebenfalls nicht sachgerecht. Es ist zumindest theoretisch denkbar, dass trotz einer relativen Dichte an sensiblen Gebieten eine Trassierung letztlich möglich und durch die dann wahrscheinlich konsequente Beachtung des Gebots der Geradlinigkeit gegebenenfalls sogar besser gewesen wäre als die nun vorgeschlagene Alternative. Dies gilt umso mehr, wenn die Vorhabenträger von der selbst aufgestellten Voraussetzung der Bündelung der einzelnen Trassen zu einer Stammstrecke abgerückt wären, sodass schmalere Einzelkorridore geplant worden wären, welche auch bei einer höheren Dichte an Raumwiderständen potenziell durchführbar gewesen wären.

Durch das frühzeitige außer Acht lassen eines wesentlichen Teils des Untersuchungsraumes wurde eine nicht sachgerechte Vorfestlegung auf den östlichen Teil dieses Raumes getroffen. Hätten die Vorhabenträger frühzeitig andere, ebenfalls in besonderem Maße schützenswerte Raumwiderstände als Ausschlusskriterien festgelegt, wären wohl gänzlich andere, mutmaßlich wesentlich weiter westlich verlaufende Trassenkorridore ermittelt worden. Hierin liegt eine gewisse Willkür.

Richtig wäre es gewesen, auf allen Ebenen der Prüfung sämtliche in Betracht kommende Belange gleichermaßen bzw. in gleicher Tiefe und im gesamten Untersuchungsraum zu berücksichtigen. Dies ist folgerichtig nachzuholen.

e) Zu späte Berücksichtigung einzelner Belange

Gegenläufig hierzu wurden einige naturschutzrechtliche Belange, insbesondere hinsichtlich des Artenschutzes, unter Verweis darauf, dass dies wohl einen zu hohen Aufwand dargestellt hätte, noch nicht umfänglich und im gebotenen Maße in die Abwägung eingestellt.

Ein hoher Planungsaufwand und die damit einhergehenden erforderlichen Sachverhaltserforschungen mögen für die Vorhabenträger zeit- und kostenintensiv sein, sie verhindern jedoch, dass durch eine zu späte Betrachtung solcher Belange, welche durchaus auch zur Verhinderung des beantragten Vorhabens führen können und damit das gesetzgeberisch festgelegte Beschleunigungsgebot, welchem das NABEG insbesondere dient, aushebeln können, nicht mehr ausreichend berücksichtigt werden können.

Sollte sich beispielsweise im späteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ergeben, dass die Festlegung auf einen Korridor durch die Bundesfachplanung, an welche das Planfeststellungsverfahren gebunden wäre, deshalb nicht haltbar ist, da artenschutzrechtliche Belange einer Trassierung in diesem Korridor entgegenstehen und nicht überwunden werden können, wäre das Planfeststellungsverfahren gescheitert und die Bundesfachplanung müsste erneut erfolgen. Diese Gefahr besteht insbesondere beim Auftreten von Engstellen und Riegeln in Verbindung mit der durch die Bündelung der beiden Einzeltrassen entstehenden besonders breitflächigen Stammstrecke.

Auch die bislang allenfalls prognostisch berücksichtigten artenschutzrechtlichen Belange sind daher bereits in diesem Stadium des Verfahrens ausführlich und konkret im Hinblick auf die Gegebenheiten vor Ort zu prüfen. Da dies bislang nicht erfolgte, sind die Vorhabenträger diesbezüglich zur Nachbesserung zu verpflichten.

3. Prüfung der Raumverträglichkeit

Unabhängig davon, ob man die Vorhabenträger aufgrund ihrer Eigentümerstruktur als öffentliche Stellen einstuft oder nicht, handelt es sich vorliegend um eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme einer öffentlichen Stelle. Die Bundesnetzagentur als Herrin des Verfahrens hat nicht nur die Genehmigungs- oder Verwerfungskompetenz hinsichtlich des gestellten Antrags. Ihr kommt darüber hinaus auch ein erheblicher eigener planerischer Gestaltungsspielraum zu. Es ist ihr nicht nur möglich, den Vorhabenträgern Vorgaben hinsichtlich deren Vorplanungen zu machen und ihnen detailliert das Nachreichen von Unterlagen verbindlich aufzugeben, sie gar auch gegen deren Willen zur Antragstellung zu verpflichten, sie kann darüber hinaus auch eine eigene Planung aufstellen. Dies alles spricht entscheidend dafür, das Vorhaben als Plan oder Maßnahme einer öffentlichen Stelle zu qualifizieren.

Die Konsequenz hieraus ist, dass die Planung gemäß § 4 Abs. 1 ROG an die Erfordernisse der Raumordnung gebunden ist. Insbesondere sind Ziele der Raumordnung strikt und grundsätzlich ohne Abweichungsmöglichkeit zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen im gebotenen Maße zu berücksichtigen.

Dem steht auch nicht § 15 Abs. 1 Satz 2 NABEG entgegen. Dieser ordnet zwar einen grundsätzlichen Vorrang der Bundesfachplanung vor der Landesplanung an. Diese Anordnung versteht sich jedoch nicht als Freistellung der Bundesfachplanung von der bereits bestehenden landesplanerischen Zielsetzung bzw. als Ermächtigung zur Nichtbeachtung von bestehenden Raumordnungszielen, Grundsätzen sowie sonstigen Erfordernissen der Raumordnung, sondern verpflichtet vielmehr die Länder hinsichtlich ihrer zukünftigen Planung, die ansonsten nicht außenwirksame Bundesfachplanung grundsätzlich zu beachten. Insoweit bleibt der grundsätzliche Geltungsvorrang vorangegangener Landesplanung und die strikte Pflicht, deren Ziele zu beachten sowie die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse zu berücksichtigen, auch für die Bundesfachplanung bestehen (vgl. vertiefend Kümper, Das Verhältnis der Bundesfachplanung nach § 4 ff. NABEG zur Raumordnung der Länder, NVwZ 2014, 1409).

Hieraus folgt, dass die Bundesfachplanung keinesfalls frei, gegebenenfalls unter Abwägung, über bereits bestehende Landesplanung hinweg planen kann. Vielmehr sind die dort bereits aufgestellten Grundsätze und sonstigen Erfordernisse innerhalb einer Abwägung zu berücksichtigen und Ziele strikt zu beachten, ohne dass hiervon durch eine weitere Abwägung abgewichen werden könnte.

Diese Vorgabe ist von den Vorhabenträgern nicht hinreichend eingehalten worden. Verwiesen sei hier beispielsweise noch einmal auf die bereits erwähnte landesplanerische Zielvorgabe der Unzerschnittenheit der Landschaft in einer Vielzahl von Vorranggebieten für die Freiraumsicherung, welche ausdrücklich vielerorts als Ziel festgelegt wurde und damit eine strikte Verbindlichkeit für die jetzige Bundesfachplanung entfaltet. Gleiches gilt jedoch darüber hinaus

auch für sämtliche weiteren Ziele, insbesondere auch für jegliche Vorranggebiete, gleich in welche förmliche Raumwiderstandsklasse Sie zugeordnet wurden.

In diesem Zusammenhang ist auch in Erinnerung zu rufen, dass in Entsprechung der allgemeinen Auffassung sowie der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die explizite, formelle Benennung einer raumordnerischen Festlegung als Ziel oder auch als Grundsatz lediglich deklaratorischen Charakter aufweist und damit nur eine Indizwirkung entfaltet. Abzustellen ist bei der Bewertung einer Festlegung als Ziel oder Grundsatz alleine auf den inhaltlichen Regelungsgehalt. Ist eine als Ziel deklarierte Festlegung so allgemein oder grundsätzlich gehalten, dass eine Bindungswirkung hiervon nicht ausgehen kann, so handelt es sich hierbei nicht um ein Ziel sondern um einen Grundsatz. Gleiches gilt umgekehrt für als Grundsätze deklarierte Festlegungen, welche so verbindlich und präzise ausgestaltet sind, dass es sich hierbei tatsächlich um Ziele handelt.

Bei der Berücksichtigung einzelner Ziele und Grundsätze sowie sonstiger Erfordernisse der Raumordnung innerhalb der vorzunehmenden Abwägung ist daher nicht bloß auf die förmliche Bezeichnung sondern vielmehr auf den tatsächlichen und konkreten Regelungsgehalt der Festlegung abzustellen. Dies ist vorliegend durch die Vorhabenträger nicht erfolgt. Diese haben sich alleine auf die förmlichen zur Verfügung gestellten Daten verlassen, ohne die Pläne und die darin enthaltenen Festsetzungen inhaltlich auf ihren tatsächlichen Regelungsgehalt hin zu überprüfen. Auch dies stellt einen wesentlichen Fehler dar, der umgehend zu korrigieren ist.

Eine entsprechende konkrete Überprüfung hat umgehend stattzufinden. Der Antrag ist infolge dessen dementsprechend anzupassen.

4. Prüfung der Umweltauswirkungen

Hinsichtlich der vorzunehmenden Prüfung der Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf die in den betroffenen Gebieten vorhandenen Schutzgüter ist noch einmal deutlich herauszustellen, dass diese unzureichend bzw. stellenweise gar nicht durch die Vorhabenträger erfolgte. Belastbare Aussagen zu den Auswirkungen insbesondere auch bei einem Betrieb über eine Dauer von ca. 40 Jahren liegen nicht vor.

Von dieser Ungewissheit betroffen ist insbesondere das Schutzgut Boden. Zwar existieren kürzere Pilottrassen in Norddeutschland. Die dortigen Erkenntnisse erstrecken sich aber nicht auf einen langjährigen Betrieb und sind zudem nicht übertragbar auf die völlig unterschiedlichen Böden in Thüringen. Zu diesen liegen Gutachten nicht vor. Insbesondere ist nicht absehbar, welche Auswirkungen das beantragte Vorhaben auf den Bestand, die Zusammensetzung, die Leistungsfähigkeit, insbesondere auch im Hinblick als Grundlage für die Landwirtschaft, die Entwicklung, die Erosionsanfälligkeit sowie die Fähigkeit der Böden, ihre Funktionen allgemein noch erfüllen zu können, haben wird.

Ebenfalls keinerlei belastbare Grundlagen gibt es zu den Auswirkungen des Vorhabens auf Luft und Klima. Dieser Aspekt wurde von den Vorhabenträgern unter Verweis auf die gesetzgeberische Wertung, wonach grundsätzlich nur eine Erdverkabelung erfolgen sollte, vollständig ausgeblendet. Eine solche Haltung missachtet jedoch die zumindest theoretische Möglichkeit, dass eben doch bei entsprechender technischer Notwendigkeit sowie nach entsprechender Beantragung einzelne Streckenabschnitte als Freileitung umgesetzt werden können. Sollte dies der Fall sein, wäre eine dann nachzuholende Begutachtung und Prüfung in Anbetracht der Bindungswirkung der Bundesfachplanung und der gesetzgeberisch beabsichtigten Beschleunigungswirkung dieses Verfahrens bereits zu spät. Insoweit sind diese nunmehr unverzüglich nachzuholen.

Vergleichbares gilt zum bislang nur oberflächlich und prognostisch geprüften Artenschutz. Auch hier kann auf die vorherigen Ausführungen insoweit verwiesen werden, als dass die Auswirkungen auf einzelne Arten sowie deren Lebensräume nicht erforscht sind und dementsprechend noch nicht geprüft wurden. Auch besteht das bereits erwähnte Risiko des

Scheiterns des beantragten Vorhabens in Anbetracht auch der Breite einer Stammstrecke sowie der Möglichkeit von mangelnden Umgehungsmöglichkeiten im Falle von Engstellen und Riegeln. Der aktuelle Antrag nimmt bewusst die Gefahr in Kauf, dass das Verfahren letztlich an beispielsweise artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen scheitern könnte. Dies ist nicht hinzunehmen. Der Antrag ist entsprechend nachzubessern und eine konkrete Prüfung artenschutzrechtlicher Belange anhand der Gegebenheiten vor Ort bereits in diesem Verfahrensstadium vorzunehmen.

5. Sonstige öffentliche und private Belange

Ebenfalls unterblieben ist bislang eine belastbare Analyse der Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf die sonstigen öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auf den Tourismus, die Wirtschaft direkt sowie das gesamte wirtschaftliche Umfeld und allen voran auf die Landwirtschaft. Auch hier liegen keine umfassenden Studien vor. Es werden lediglich pauschale Mutmaßungen aufgestellt.

Wie bereits erwähnt, ist in besonderem Maße die Landwirtschaft betroffen. Gerade hier ist vor einer Entscheidung über einen konkreten Trassenkorridor im Rahmen der anzustellenden Abwägung noch weiter eine Grundlage zu schaffen, welche sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Erträge sowie die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Landwirtschaft insbesondere auch unter Berücksichtigung der Ausgleichsflächen, welche bei der Umsetzung des Vorhabens sicherlich zusätzlich zur unmittelbar beanspruchten Fläche erforderlich werden, gründlich auseinandersetzt.

Um eine umfassende Abwägung vornehmen zu können, ist es darüber hinaus, auch wenn dies vornehmlich nicht Aufgabe dieses Verfahrens ist, unumgänglich, konkrete Aussagen zu anfallenden Entschädigungen für die betroffenen Landwirte und Eigentümer zu treffen. Da dies unter Umständen erhebliche das Maß der Betroffenheit im Einzelfall bestimmt, ist eine konkrete Abwägung ohne zumindest ungefähre Kenntnis über die den einzelnen Betroffenen zustehenden Entschädigungen wohl nicht möglich. Der Fortgang des Verfahrens hat im Zweifel entsprechende Festlegungen abzuwarten.

6. Konverterstandorte und -anbindung

Es existiert bislang noch keine verbindliche Festlegung der Vorhabenträger oder der Bundesnetzagentur dahingehend, dass nicht bloß der Trassenkorridor selbst sowie im weiteren Verlauf die konkrete Trasse geplant wird, sondern darüber hinaus auch die für den Betrieb der Trasse in jedem Fall erforderlichen Konverterstandorte und -anbindungen. Es ist insoweit nicht sichergestellt, dass diese auch tatsächlich geplant, genehmigt sowie umgesetzt werden. Vorhabenträger und Bundesanzeiger begnügen sich bislang damit, darauf zu verweisen, dass nach einem entsprechenden Planfeststellungsbeschluss jedenfalls die Möglichkeit hierfür bestehe.

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens obliegt die Entscheidung über die Planung und Genehmigung der Konverter jedoch nicht mehr dem Bund, sondern den jeweiligen Ländern. Eine tatsächliche Planung, Genehmigung und Umsetzung ist damit nicht gewährleistet. Es besteht insoweit die Gefahr eines sogenannten Planungstorsos. Sollte diese Gefahr eintreten, wäre die hier gegenständliche Planung letztlich nicht zu gebrauchen. Um dies auszuschließen, wären die Konverter bereits im jetzigen Verfahrensstadium verbindlich mit zu planen. Auch diesen Umstand gilt es dringend zu beachten. Die erforderliche Planungsgrundlage hierfür ist bereits jetzt von den Vorhabenträgern zu schaffen.

7. Zusammenfassung

Zusammenfassend lassen sich die folgenden planerischen Fehler der Vorhabenträger festhalten:

- a) Die gebotene Prüfung der Null-Variante wurde nicht ernsthaft durchgeführt.
- b) Ebenso verhält es sich mit der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Eine Kosten-Nutzen-Analyse wurde lediglich überaus oberflächlich erstellt.
- c) Eine belastbare technisch-wissenschaftliche Grundlage für die das Vorhaben insbesondere hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die einzelnen Raumwiderstände und Schutzgüter existiert nicht. Diese sind daher rein spekulativ.
- d) Das Betriebsende selbst und die hierdurch entstehenden Kosten wurden nicht in die Abwägung eingestellt.
- e) Die für die Prognose der Auswirkungen des Vorhabens erforderliche Festlegung auf eine Übertragungsspannung ist nicht erfolgt. Auf dieser Grundlage ist sowohl eine ernst zu nehmende Prognose der zu erwartenden Auswirkungen als auch eine Entscheidung über den Antrag insgesamt nicht möglich.
- f) Das Gebot der Geradlinigkeit wurde nicht oder allenfalls unzureichend berücksichtigt. Eine Variante, die sich hieran orientierte, würde wesentlich weiter westlich verlaufen und muss jedenfalls als Vergleichsvariante unbedingt noch ermittelt werden.
- g) Das Bündelungsgebot wurde zu einseitig nur auf die Bildung einer Stammstrecke fokussiert. Hierdurch wurde zum einen weitere großräumige Bündelungsmöglichkeiten wie die Parallelführung zur A7 nicht hinreichend berücksichtigt und zum anderen ein deutliches Missverhältnis im Vergleich zum Gebot der Geradlinigkeit geschaffen.
- h) In den durch die ermittelten Varianten betroffenen Gebieten wurden bereits bestehende Vorbelastungen nicht oder allenfalls sehr oberflächlich berücksichtigt.
- i) Wegen der mangelnden wissenschaftlichen Grundlage lässt sich die von den Vorhabenträgern vorgenommene Klassifizierung der Raumwiderstände nicht halten.
- j) Die Breite des Ausgangs- und Untersuchungsraums ist willkürlich festgelegt. Die Vorhabenträger hätten auch zwar außerhalb dieser Räume liegende möglicherweise jedoch wesentlich besser geeignete Korridore untersuchen müssen.
- k) Die Gewichtung der einzelnen Raumwiderstände ist willkürlich. Es ist nicht nachvollziehbar, mit welchem Gewicht einzelne davon in der Berechnung berücksichtigt wurden und weshalb ihnen genau dieses Gewicht beigemessen wurde. Darüber hinaus ist die Relation einzelner Widerstände nicht stimmig. Schließlich müssen auch schon auf dieser Planungsebene konkrete Umstände und Beschaffenheiten einzelner Widerstände ermittelt und berücksichtigt werden.
- l) Einige Kriterien wie die Siedlungsdichte führten zu früh zu einem Ausschluss großer Teile des Untersuchungsraums. Andere wie der Artenschutz wurden zu spät berücksichtigt. Auch diese zeitlich unterschiedliche Berücksichtigung erscheint willkürlich. Die Vorhabenträger müssen sämtliche Belange im gesamten Raum mit dem jeweils gleichen Gewicht prüfen.
- m) Bei der Prüfung der Raumverträglichkeit ist die jetzige Planung an bereits bestehende Erfordernisse der Raumordnung gebunden. Insbesondere Ziele sind strikt zu beachten. Zugleich sind jedoch Ziele und Grundsätze anhand ihres tatsächlichen Regelungsgehaltes und nicht bloß anhand ihrer Deklaration zu bewerten. Bereits auf dieser planerischen Ebene sind nicht bloß die pauschalen sondern die konkreten Festsetzungen zu prüfen.
- n) Die Prüfung der Umweltauswirkungen lässt sich wegen der unzureichenden wissenschaftlichen Grundlagen derzeit nicht ausreichend sicher bewerkstelligen.
- o) Insbesondere die Auswirkungen auf die Landwirtschaft und den Tourismus wurden nicht hinreichend ermittelt und ihrem überragenden Gewicht gemäß in die Abwägung eingestellt.
- p) Durch die mangelnde und nicht verbindliche Planung der Konverterstandorte besteht die Gefahr eines unzulässigen Planungstorsos.

8. Fazit zum allgemeinen Teil

Die aufgezeigten erheblichen Planungs- und Abwägungsfehler sowie insbesondere eine unzureichende wissenschaftliche Grundlage stellen das Vorhaben insgesamt, jedenfalls aber in seiner jetzigen Form, in Frage. Die Vorhabenträger müssen hier massiv nachbessern, eine entsprechende Grundlage nachweisen bzw. schaffen und darauf aufbauend eine neue Korridorplanung vornehmen, welche die aufgeworfenen Problemkreise ebenso wie das gesetzlich normierte Gebot der Geradlinigkeit hinreichend berücksichtigt. Unter diesen

Gesichtspunkten ist sodann ein neuer Korridorvergleich anzustellen, der sicherlich zu einer Entscheidung zugunsten einer Variante führen wird, welche wesentlich weiter westlich der bisherigen verlaufen wird. Da auf Grundlage des jetzigen Antrags jedoch eine rechtmäßige und vor allem auch rechtssichere Entscheidung nicht möglich ist, ist der Antrag entweder vollständig zurückzuweisen oder jedenfalls die Vorhabenträger zu einer umfassenden Nachbesserung aufzufordern.

II. Besonderer Teil - Einwände aus der Betroffenheit der Stadt Eisenach

1. Allgemeine Bedenken und Einwände aus Sicht der Stadt Eisenach

Die Stadt Eisenach lehnt den vorgelegten Vorzugskorridor der SuedLink-Trasse vehement ab, weil hierdurch schwerwiegende Eingriffe in Natur und Umwelt verursacht werden und die Landschaft weiter zerschnitten wird. Die Entwicklungschancen der Stadt (wirtschaftlich, touristisch, etc.) werden nachhaltig negativ beeinträchtigt. Es ist derzeit nicht absehbar, wie die Kosten für den Netzausbau zukünftig umgelegt werden. Steigende Netzentgelte würden einen Nachteil für die wirtschaftliche Entwicklung des Industrie- und Gewerbestandortes Eisenach und für die gesamte Region Westthüringen bringen.

Die Stadt Eisenach unterstützt die Energiewende, fordert aber eine gleichmäßige Verteilung der damit einhergehenden Belastungen. Mit einer 110-kV- und einer 380-kV-Leitungen sowie 35 errichteten und 12 weiteren bereits genehmigten Windenergieanlagen leistet die Stadt Eisenach schon gegenwärtig einen erheblichen Betrag zum gesamtdeutschen Projekt „Energiewende“.

Die Stadt Eisenach lehnt die von den Vorhabenträgern benannte Vorzugsvariante ab, da diese dem Planungsziel eines möglichst geradlinigen Ausbaus nach § 5 Abs. 2 NABEG widerspricht. Demnach soll zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkt des Vorhabens ein möglichst geradliniger Verlauf des Trassenkorridors zur späteren Errichtung und zum Betrieb eines Erdkabels erreicht werden. Der vorgeschlagene Trassenkorridor über Thüringen und dabei insbesondere der Bereich des Trassen-Segments Nr. 166, der das Stadtgebiet Eisenach über 8 km von Ost nach West quert, wird dieser Planungsvorgabe aus dem NABEG nicht gerecht. Die Stadt Eisenach überstützt deshalb auch die vom Freistaat Thüringen am 09.05.2017 bei der Antragskonferenz in Ilmenau vorgelegte alternative Trassenvariante.

Ein solcher von der Geradlinigkeit stark abweichender Verlauf der Trasse würde zudem erhebliche Mehrkosten verursachen, die letztendlich vom Endverbraucher zu tragen sind und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens insgesamt in Frage stellen. Eine Kosten-Nutzen-Betrachtung des Vorzugskorridors und der Alternativen fehlt bisher im Antrag der Vorhabenträger, sollte aber aus den oben dargelegten Gründen ein wesentliches ein Prüfkriterium für den künftigen Trassenverlauf sein.

Im Gebiet der Stadt Eisenach sind insbesondere die nördlichen und westlichen Ortsteile durch die Vorzugsvariante sehr stark betroffen. Die Trasse durchläuft das Gebiet der Stadt Eisenach insgesamt auf über 18 km. Bei einer späteren Breite des Korridores von ca. 30 m werden durch die Trasse über 540.000 m² Fläche langfristig nicht mehr wie bisher zur Verfügung stehen. Dies entspricht etwa 0,52 % der Gesamtfläche Eisenachs. Die Trasse durchschneidet dabei wertvolle und überregional bedeutsame Landschaftsräume, wie die Welterberegion Hainich-Wartburg und den westlichen Ausläufer des Thüringer Waldes, die für den Natur- und Erholungstourismus von großer Bedeutung sind.

Die Ortsteile der Stadt Eisenach sind bereits gegenwärtig nach erheblichen Eingriffen in die wertvollen Landschaftsräume durch diverse Infrastruktur (110- und 380-kV-Leitungen, Ferngasleitungen, BAB 4 mit 2 Anschlussstellen) stark vorbelastet. Weitere infrastrukturelle Großvorhaben, wie das Projekt SuedLink, bringen neue und zusätzliche Belastungen, die der Bevölkerung und den ansässigen Unternehmen nicht mehr zu zumuten sind und die Entwicklungsperspektiven nachhaltig einschränken.

2. Korrekte Raumwiderstände

a) Raum- und Regionalplanung, Verkehrsinfrastruktur

Das Vorhaben ist aus regionalplanerischer Sicht nicht vereinbar mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung des Regionalplans Südwestthüringen (Siehe auch die in Anlage 3 enthaltenen Stellungnahmen der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen). Ein grober Widerspruch besteht insbesondere zu den im Regionalplan ausgewiesenen Vorranggebieten Freiraumsicherung. Diese Gebiete sichern die dauerhafte Funktions- und Nutzungsfähigkeit der für die Region Südwestthüringen wertvollen und als regionales Identifikationsmerkmal wahrgenommenen Landschaftsräume (u. a. Thüringer Wald, Hainich, Thüringische Rhön). Die SuedLink-Trasse wäre als raumbedeutsame Nutzung mit den vorrangigen Funktionen dieser Gebiete nicht vereinbar und somit unzulässig.

Eisenach liegt als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums in einer verkehrsgünstigen Lage mit einer ausgeprägten und gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur. Der Umsetzung des Vorhabens stehen somit zahlreiche Verkehrsverbindungen (Bundesautobahn A 4, Bundes- und Landesstraßen, ICE-Strecke) und damit verbundene Bauwerke als Hindernisse entgegen, die teilweise nur mit kostenintensiven und zeitaufwändigen Verfahren zu überwinden sind.

b) Natur- und Artenschutz, Forst und Jagd

Der vorgeschlagene Trassenkorridor quert zahlreiche nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Biotope in der Qualität von Naturschutzgebieten. Sämtliche Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung der Biotope führen können, sind hier verboten. Diese besonders geschützten Biotope sind in der aktuellen SuedLink-Planung noch nicht berücksichtigt. Im Bereich der Stadt Eisenach durchschneidet der Trassenkorridor u. a. die Feuchtwälder bei Berteroda, Hötzelsroda und südwestlich von Stedtfeld, naturnahe Bachauen der Madel, Erosionsgräben, Streuobstwiesen bei Stregda, Madelungen und am Großen Eichelberg bei Neuenhof, Halbtrocken- und Trockenrasen zwischen Madelungen und Neukirchen und bei den Stedtfelder Bergen. Sowohl bei den Halbtrocken- und Trockenlebensräumen als auch bei den Feuchtlebensräumen sind Vorkommen von seltenen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten nach der Roten Liste Thüringen/ Deutschland und der FFH-Richtlinie zu erwarten.

Neben Offenland-Lebensräumen hat die Trasse auch erhebliche nachteilige Auswirkungen auf großen zusammenhängenden Flächen von Waldlebensräumen im Gebiet der Stadt Eisenach. Die Trasse steht dabei dem Ziel der Bundesregierung ein Biotopverbundsystem auf mindestens 10 % der Landesfläche zu entwickeln entgegen (§§ 20, 21 BNatSchG), da sie zusammenhängende Lebensräume, wie bspw. geschlossene Waldgebiete als Zugkorridore für die Zielart Wildkatze dauerhaft zerschneidet.

Verschiedene Kommunal- und Privatwaldflächen mit zu großen Teilen reichen Edellaubholzstandorten (alte bis mittelalte, zusammenhängende Buchenbestände, außerdem Eiche, Ahorn, Wildkirsche, Lärche und Fichte) in der Gemarkung Eisenach werden durch den Trassenkorridor zerschnitten. Die Querung des nordwestlichen Ausläufers des Thüringer Waldes verläuft zudem in schwieriger Topographie und schwierigen geologischen Verhältnissen.

Weiterhin führt der Trassenkorridor durch wildbiologisch sensible Bereiche. Im Bereich Eisenach ist das Rotwild-Einstandsgebiet „Thüringer Wald – Thüringer Schiefergebirge“ von besonderer Bedeutung als Lebensraum für die jeweiligen Schalenwildarten. Eine dauerhafte Zerschneidung der Lebensräume würde zu einer Verschlechterung der Qualität der Einstandsgebiete führen. Zudem ist eine erhebliche Minderung des Jagdwertes insbesondere in der Zeit der Bauausführung durch die Zerstörung von Äsungsflächen, Unterstands- und Ruhezone für das Wild in den angrenzenden Jagdrevieren zu erwarten.

c) Denkmalschutz, Gesundheit, Tourismus und Wohnen

Die geplante Maßnahme findet zu großen Teilen in archäologischen Relevanzgebieten der Gemarkung Eisenach statt. Es handelt sich vorwiegend um Reviere des Altbergbaus in den Ortsteilen Neuenhof und Stedtfeld. Für alle Erdarbeiten in den archäologischen Relevanzgebieten sind zuvor denkmalschutzrechtliche Erlaubnisbeantragungen zu stellen. Gemäß § 13 Abs. 3 Thüringer Denkmalschutzgesetz (ThürDSchG) werden archäologische Untersuchungen der Bauflächen erforderlich. Insofern ist mit Bauverzögerungen in Größenordnung zu rechnen. Der Bauherr ist im Rahmen des Zumutbaren verpflichtet, die Kosten für die denkmalfachliche Begleitung der Erdarbeiten für die Sicherung und Behandlung von Funden und für die Dokumentation der zuständigen Denkmalfachbehörde zu erstatten.

Aus gesundheitlicher Sicht sollten die Trinkwasserschutzverordnungen und das Thüringer Bestattungsgesetz besondere Beachtung bei der Trassenplanung finden. Weiterhin ist noch wissenschaftlich zu belegen, welche Grenzwerte für elektromagnetische Felder während des Betriebes unter Berücksichtigung der physiogeologischen Verhältnisse zu erwarten sind.

Die Trasse ist außerdem mit den touristischen Zielen der Welterberegion Wartburg-Hainich unvereinbar, die sich dadurch auszeichnet, dass Weltgeschichte und Kultur mit einer einmaligen Natur auf engstem Raum dicht beieinander liegen. Die mit dem Bau der Leitung erforderlichen Waldrodungen und auch die nach Inbetriebnahme weiter notwendiger Schneisen beeinträchtigen das Landschaftsbild der Welterberegion dauerhaft und können zu einer nachteiligen touristischen Entwicklung führen.

d) Wasser, Boden und Landwirtschaft

Die Trasse quert westlich des Ortsteiles Stedtfeld die Hörsel mit ihrer Aue (Fließgewässer 1. Ordnung). An der Hörsel in Eisenach und Umgebung wird das derzeit in Thüringen größte Projekt im Landesprogramm Hochwasserschutz 2016 - 2021 mit einem Finanzvolumen von insgesamt rund 55 Mio. Euro umgesetzt. Der Gewässerabschnitt der Hörsel ist zudem als vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet nach § 76 Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ausgewiesen. In dem gesicherten Überschwemmungsgebiet ist als vorbeugende Hochwasserschutzmaßnahme das Wirken der Menschen eingeschränkt.

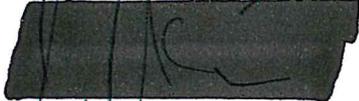
Mit erheblichen und dauerhaft negativen Auswirkungen durch die Leitung ist auch aus Sicht der Landwirtschaft zu rechnen. Die Größe der durch das Vorhaben betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flächen während der Bauphase und im Betrieb ist nicht vertretbar. Hierzu kommen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Vorhaben, bei denen ebenfalls häufig landwirtschaftliche Flächen im Anspruch genommen werden. Die Leistungskraft der ansässigen landwirtschaftlichen Unternehmen würde somit langfristig geschwächt werden.

Hinzu kommt die dauerhafte Zerstörung des gewachsenen Bodengefüges im vorgenannten großen Umfang. Aus Erfahrungen ist davon auszugehen, dass die Schädigung der Bodenstruktur über Jahre nicht rückgängig gemacht werden kann, was wiederum zu Ertragseinbußen und Bewirtschaftungsschwernissen führen wird. Schließlich können bisher die Erwärmung des Bodens im Bereich um das Erdkabel und die damit einhergehenden Auswirkungen nicht abschließend beurteilt werden. Langfristig ist auch davon auszugehen, dass je nach Störungsanfälligkeit der Leitung Flächen immer wieder überfahren und die Strukturen gestört werden. Nicht zuletzt ist noch auf die dauerhafte Entwertung der betroffenen Grundstücke für die Eigentümer hinzuweisen.

III. Resümee

Aus den oben dargelegten Gründen ist das Vorhaben SuedLink mit den Zielen und Entwicklungsperspektiven der Stadt Eisenach unvereinbar und wird deshalb strikt abgelehnt. Die ablehnende Position hat der Stadtrat der Stadt Eisenach auch in seiner Resolution vom 16.05.2017 zum Ausdruck gebracht (siehe Anlage 1 zur vorliegenden Stellungnahme).

Mit freundlichen Grüßen


 Dr. Uwe Möller
 Bürgermeister
 Dezernent für Bauwesen, Verkehr und Umwelt

Anlagen:

Anlage 1 – Beschluss des Stadtrates der Stadt Eisenach vom 16.05.2017: Resolution zum Vorhaben SuedLink

Anlage 2 – Liste der Raumwiderstände im Gebiet der Stadt Eisenach (Stand: 29.05.2017)

Anlage 3 - Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Ortsteile Eisenachs

Themenfeld	Beteiligte Fachabteilung/Behörde
Raum- und Regionalplanung, Verkehrsinfrastruktur	Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen vom 03.11.2016 und 05.05.2017 Abt. Stadtplanung Regionalplanung, Stadtverwaltung Eisenach Abt. Stadtplanung Bauleitplanung, Stadtverwaltung Eisenach Abt. Stadtplanung, Verkehrsplanung, Stadtverwaltung Eisenach
Natur- und Artenschutz, Forst und Jagd	Abt. Umwelt, Stadtverwaltung Eisenach Abt. Sicherheit, Ordnung und Gewerbe, Stadtverwaltung Eisenach ThüringenFORST, Thüringer Forstamt Marksuhl
Denkmalschutz,	Untere Denkmalschutzbehörde, Stadtverwaltung Eisenach
Gesundheit, Tourismus und Wohnen	Gesundheitsamt, Landratsamt Wartburgkreis Eisenach-Wartburg-Tourismus GmbH
Wasser, Boden und Landwirtschaft	Landwirtschaftsamt Bad Salzungen
Stellungnahmen Ortsteile Eisenachs	der Hötzelsroda vom 18.11.2016 Neukirchen vom 17.11.2016 und 04.05.2017 Neuenhof-Hörschel vom 17.11.2016 Stregda vom 18.11.2016 Wartha-Göringen vom 21.11.2016
Stadtratsfraktionen	CDU-Stadtratsfraktion vom 15.11.2016
Jagdgenossenschaften	Jagdgenossenschaft Eisenach-Ost vom 23.11.2016 Jagdgenossenschaft Eisenach-Nord vom 15.11.2016

Anlage 1

	Vorlagen-Nr.	
	0776-StR/2017	

Stadtverwaltung Eisenach Beschlussvorlage Stadtrat

Dezernat	Amt	Aktenzeichen
Dezernat III	61.1	

Betreff
Resolution des Stadtrates der Stadt Eisenach zum Vorhaben Starkstromtrasse SuedLink

Beratungsfolge	Sitzung	Sitzungstermin	
Haupt- und Finanzausschuss	Ö	09.05.2017	
Stadtrat der Stadt Eisenach	Ö	16.05.2017	

I. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat der Stadt Eisenach beschließt:

Der Stadtrat der Stadt Eisenach beauftragt die Oberbürgermeisterin, alle politischen und rechtlichen Möglichkeiten zu ergreifen, um einen Verlauf der SuedLink-Trasse durch das Stadtgebiet Eisenachs zu verhindern. Dabei soll sie alle Beteiligungsmöglichkeiten in den Genehmigungsverfahren für die Starkstromtrasse SuedLink (Bundesfachplanung und Planfeststellungsverfahren) nutzen, um Einfluss auf die Planungen zu nehmen und die ablehnende Position der Stadt Eisenach vehement und fachlich fundiert einzubringen. Sie setzt sich dabei insbesondere für die Interessen der betroffenen Ortsteile Eisenachs ein.

II. Begründung:

Die Stadt Eisenach unterstützt die Ziele der Bundes- und Landesregierung, das Zeitalter der erneuerbaren Energien so schnell wie möglich zu erreichen und sieht dabei auch die Notwendigkeit, das Stromnetz bedarfsrecht auszubauen. Die Energiewende, einschließlich des Netzausbaues, ist jedoch ein gesamtdeutsches Projekt, für welches jedes Bundesland seinen Beitrag leisten muss. Dabei sollte keine unverhältnismäßige Belastung einzelner Regionen erfolgen. Die lokalen Entwicklungsmöglichkeiten einer Region sollen durch den Netzausbau nicht eingeschränkt werden.

Vorhabenträger TenneT und Transnet BW des Netzausbau-Projektes SuedLink haben Ende März 2017 ihren Antrag auf Bundesfachplanung bei der Bundesnetzagentur als Genehmigungsbehörde eingereicht. Aus dem Antrag nach § 6 Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) geht hervor, dass die Vorzugsvariante der Trasse durch den Norden und Westen Thüringens verlaufen soll. Damit sind der Landkreis Eichsfeld, der Unstrut-Hainich-Kreis, der Wartburgkreis und der Landkreis Schmalkalden-Meinigen sowie das Gebiet der Stadt Eisenach von den Trassenplanungen betroffen.

Die Stadt Eisenach lehnt den vorgelegten Vorzugskorridor der SuedLink-Trasse vehement ab, weil schwerwiegende Eingriffe in Natur und Umwelt verursacht, die Landschaft weiter zerschnitten und die Entwicklungschancen der Stadt (wirtschaftlich, touristisch, etc.) nachhaltig beeinträchtigt werden. Insbesondere widerspricht diese Variante dem Planungsziel eines möglichst geradlinigen Ausbaus nach § 5 Abs. 2 NABEG. Ebenso ist derzeit nicht absehbar, wie die Kosten für den Netzausbau zukünftig umgelegt werden. Steigende Netzentgelte würden einen Nachteil für die wirtschaftliche Entwicklung des Industrie- und Gewerbestandes Eisenach und für die gesamte Region Westthüringen bringen.

Im nächsten Schritt des formellen Verfahrens wird die Bundesnetzagentur den Antrag der Vorhabenträger prüfen und anschließend (voraussichtlich Mitte Mai 2017) öffentliche Antragskonferenzen durchführen, bei denen die Stadt Eisenach ihre Position zum Vorhaben erneut vehement vorbringen wird (weitere Verfahrens- und Beteiligungsmöglichkeiten - siehe Anlage).

Die Stadt Eisenach fordert von den Vorhabenträgern und der Bundesnetzagentur ein fachlich korrektes, offenes Verfahren, in dem mit den Interessen und Belangen aller Betroffenen fair und ausgewogen umgegangen wird. Das bisherige Verfahren war vor allem geprägt durch eine bürgerferne, intransparente Arbeitsweise der Vorhabenträger mit kurzfristigen Terminketten bei einer beachtlichen Menge an Unterlagen zum Vorhaben (Unterlagen zum Antrag auf Bundesfachplanung bestehend aus 86 Ordnern).

Die Stadt Eisenach wird im Verfahren gemeinsam mit dem Wartburgkreis, dem Kreis Schmalkalden Meinigen und dem Unstrut-Hainich-Kreis durch eine Rechtsanwaltskanzlei in Verfahren- und Rechtsfragen zum Netzausbauvorhaben SuedLink beraten, die dafür von

den o.g. Landkreisen und der Stadt Eisenach zusammen beauftragt wurde (siehe Beschluss HFA vom 14.02.2017).

gez. Katja Wolf
Oberbürgermeisterin

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1 - Übersicht zum Vorhaben und Genehmigungsverfahren SuedLink

Beschlussausfertigung

STADTRAT DER STADT EISENACH

Sitzung : **33. Sitzung des Stadtrates der Stadt Eisenach** TOP-Nr.: **9**

am: **16.05.2017**

Beschluss-Nr.: **StR/0528/2017**

öffentlicher Teil

Der Stadtrat der Stadt Eisenach beschließt:

Der Stadtrat der Stadt Eisenach beauftragt die Oberbürgermeisterin, alle politischen und rechtlichen Möglichkeiten zu ergreifen, um einen Verlauf der SuedLink-Trasse durch das Stadtgebiet Eisenachs zu verhindern. Dabei soll sie alle Beteiligungsmöglichkeiten in den Genehmigungsverfahren für die Starkstromtrasse SuedLink (Bundesfachplanung und Planfeststellungsverfahren) nutzen, um Einfluss auf die Planungen zu nehmen und die ablehnende Position der Stadt Eisenach vehement und fachlich fundiert einzubringen. Sie setzt sich dabei insbesondere für die Interessen der betroffenen Ortsteile Eisenachs ein.

Abstimmung:

30 Stimmen dafür

0 Stimmen dagegen

0 Stimmenthaltungen

F.d.R.d.A.:


Cott
Stadtoberinspektorin
18.05.2017



Dez I :	z.K.	<input type="checkbox"/>	z.w.V.	<input type="checkbox"/>
Dez II :	z.K.	<input checked="" type="checkbox"/>	z.w.V.	<input type="checkbox"/>
Dez III :	z.K.	<input checked="" type="checkbox"/>	z.w.V.	<input type="checkbox"/>

Amt: 14	z.K.	<input checked="" type="checkbox"/>	z.w.V.	<input type="checkbox"/>
Amt: 20	z.K.	<input checked="" type="checkbox"/>	z.w.V.	<input type="checkbox"/>
Amt: 61.1	z.K.	<input type="checkbox"/>	z.w.V.	<input checked="" type="checkbox"/>

Anlage 2

Vorhaben SuedLink

Gesamtliste der Raumwiderstände und sonst. Widerstände im Gebiet der Stadt Eisenach

Widerstands-Kriterien		
Umwelt- / Nutzungskriterium	Raumwiderstands-kategorie (RWK)	Vorkommen im Gebiet der Stadt Eisenach
Siedlung und Erholung		
Sensible Einrichtung (Klinik, Pflegeheim, Schule, Friedhof)	RWK I'	Kläranlage bei Hörschel, Friedhof Hötzelsroda am nordöstlichen Ortsrand, Friedhof Neuenhof am südlichen Ortsrand
Wohn- und Mischbaufläche	RWK I'	südlicher Bereich der Ortslage Neukirchen, südlicher Bereich der Ortslage Madelungen, südliche Bereiche der Ortslagen Stedtfeld und Neuenhof
Industrie- und Gewerbefläche	RWK I'	südlich Neukirchen, Krauthausen
Siedlungsnaher Freiraum / Siedlungsfreifläche, Sportstätte >1ha	RWK II	Neuenhof, Stedtfeld, Madelungen
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)	NEU	Kompensationsflächen zum B-Plan "Auf der Schanze Hötzelsroda", Erbsgrund um den Erbsbach, am Läuseberg bei Querung L1016 mit BAB 4, Bereich nördlich Moseberg oberhalb BAB 4
Geplante Bebauung gemäß akt. Bauleitplanung	RWK I'	B-Plan "Auf der Schanze" Hötzelsroda
Biotope- und Gebietsschutz		
Naturpark (NP)	RWK III	Naturpark Eichsfeld-Hainich-Werratal nördlich der Trasse auf gesamten Verlauf durch Stadtgebiet Eisenach; Naturpark Thüringer Wald südlich Neuenhof-Hörschel
Wald	RWK II	Eichberg westlich von Hötzelsroda, Stedtfelder Berg westlich Stedtfeld, Moseberg zwischen Eisenach-Nord und Madelungen, westliche Ausläufer Thüringer Wald südlich Neuenhof-Hörschel: großer Eichelberg, Kupferberg
Besonders geschützte Biotope § 20 BNatSchG	NEU	Feuchtwälder bei Berteroda, Hötzelsroda und südwestlich von Stedtfeld; naturnahe Bachauen der Madel und das Grundbachtal bei Neuenhof; Erosionsgräben, Streuobstwiesen bei Stregda, Madelungen, bei der Kläranlage Stedtfeld und am Großen Eichelberg Neuenhof; Halbtrocken- und Trockenrasen zwischen Madelungen und Neukirchen, beim Landstreit, bei den Stedtfelder Berg, am Wolfsberg westlich Stedtfeld
Geschützer Landschaftsbestandteil / Flächennaturdenkmal	NEU	Naturdenkmal und geschützter Landschaftsbestandteil Donnerkante südlich Wartha, geschützter Landschaftsbestandteil „Tümpel im Mosewald“
Wasser		
Wasserschutzgebiet Zone II		Grundbachtal nordwestlicher Ausläufer Thüringer Wald südlich Neuenhof-Hörschel, südlich Göringen um die Elsterkuppe
Wasserschutzgebiet Zone III	RWK III	nordwestlicher Ausläufer Thüringer Wald südlich Neuenhof-Hörschel
Fließgewässer	RWK II	Hörsel westlich Stedtfeld (Gewässer 1. Ordnung), Madel, Böber, Grundbach (Gewässer 2. Ordnung), Himmelsbach, Weiherbach, Erbsbach, Läusegraben
Überschwemmungsgebiet / überschwemmungsgefährdetes Gebiet	RWK III	Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Hörsel westlich Stedtfeld

Gesamtliste der Raumwiderstände und sonst. Widerstände im Gebiet der Stadt Eisenach

Widerstands-Kriterien		
Umwelt- / Nutzungskriterium	Raumwiderstands-kategorie (RWK)	Vorkommen im Gebiet der Stadt Eisenach
Ziele der Raumordnung		
Vorranggebiet Freiraumsicherung	RWK III / III'	Vorranggebiet Freiraumsicherung VR FS 4 – Hainich mit dem Vorranggebiet Regional bedeutsame Industrie- und Gewerbeansiedlungen RIG 2 – Eisenach-Kindel mit dem Verkehrslandeplatz Kindel; Vorranggebiet Freiraumsicherung FS-17 Nordwestabdachung Thüringer Wald
Vorranggebiet / Schwerpunkte Tourismus / Erholung	RWK III	Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung Thüringer Wald, Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung Hainich mit Teilen des Werraberglandes
Vorranggebiet Landwirtschaft	RWK III	LB 10 – östlich und südlich Creutzburg (bis Gebiet Eisenach), LB 12 – nördlich Eisenach, LB 16 – südlich Wartha / Göringen, LB 17 - Östlich Neuenhof, LB 18 – westlich und östlich Stedtfeld
Vorranggebiet Windenergie	NEU	Vorranggebiet Windenergie W 4 Hötzelroda / Eisenach, Hörtelberg-Hainich
Vorranggebiet Hochwasserschutz	NEU	HW 12 – Werra von der Landesgrenze südlich Dankmarshausen bis oberhalb Mündung Hörtel, HW 13 – Hörtel / Nesse
Sonstiges		
Windkraftanlage	RWK II	4 -5 Windenergieanlagen im Vorranggebiet Windenergie Hötzelroda
Bodendenkmal	qualitativ	
Sonstige Infrastruktur	NEU	380-kV- und 110-kV-Leitungen bei Neukirchen und Madelungen, überörtliche Gashochdruckleitung südlich und parallel zur BAB 4 bis Wartha-Göringen / Grenze Stadtgebiet im Westen, 110-kV- Leitung von Eisenach-West bis Grenze Stadtgebiet im Westen, Autobahnanschlussstellen Eisenach-Ost und Eisenach-West, Querung BAB 4, Querung B 7 oder B 19, Querung B 84, Querung L 1021 und L 1016, Querung der Bahnstrecke
Boden		
Feuchter verdichtungsempfindlicher Boden	RWK III	vorrangig bei Hötzelroda und Madelungen
Erosionsgefährdeter Boden	RWK III	im gesamten Trassenverlauf großflächig
Boden mit besonders hoher nat. Bodenfruchtbarkeit (z.B. Schwarzerden)	RWK III	