

---

Arbeitsgruppe „NBS Gelnhausen-Fulda“  
5. Sitzung

online

03. Juni 2025

---

Ort: online  
Dauer: 11.00 Uhr – 12:30 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
  
Protokoll: Armin Bernsee, ifok / Lea Hummel, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 4. AG-Sitzung vom 30. Oktober 2024

TOP 3 Ausgangssituation der Planung

TOP 4 Rahmenbedingungen der Parlamentarischen Befassung

TOP 5 Sammeln der Forderungen – Zeitplan und Vorgehensweise

TOP 6 Ausblick

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Finales Protokoll der 4. AG-Sitzung NBS Gelnhausen - Fulda

Anlage 2 Präsentation der DB InfraGO AG

## **TOP 1 Begrüßung**

### **Begrüßung Moderation**

Armin Bernsee, ifok, begrüßt die Teilnehmenden zur Veranstaltung und übergibt das Wort an Herrn Bohlmann, DB InfraGO.

### **Begrüßung DB Netz AG**

Bert Bohlmann, DB InfraGO, begrüßt die Teilnehmenden. Er erklärt, dass es das Ziel der heutigen Sitzung sei, den Prozess zur Vorbereitung und Umsetzung der Parlamentarischen Befassung zu erläutern.

Der Moderator Martin Wachter, ifok, stellt die zentralen Inhalte des Termins vor.

### **Zentrale Inhalte sind:**

- Ausgangssituation der Planung
- Rahmenbedingungen der Parlamentarischen Befassung (PaBe)
- Sammeln der Forderungen – Zeitplan und Vorgehensweise

Der Moderator, Martin Wachter, ifok, erläutert das für die Sitzung wie üblich ein Protokoll erstellt werde, dass im Nachgang des Termins versendet werde.

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 3. AG-Sitzung vom 30. Oktober 2024**

Die Moderation weist darauf hin, dass zum letzten Protokoll einige Änderungsvorschläge eingegangen sind und stellt diese vor (Anhang 2, Folie 3+4). Die Änderungsvorschläge werden angenommen und das Protokoll gilt somit als formell verabschiedet.

## **TOP 3 Ausgangssituation der Planung**

Herr Bohlmann, DB InfraGO, begrüßt die Teilnehmenden und stellt das Projektteam vor (**Anlage 2**, Folie 6).

Herr Bohlmann erklärt, dass die Neubaustrecke planerisch inzwischen in vier Planfeststellungsabschnitte (PA) untergliedert sei. Weiter führt er aus, dass die Untergliederung der Abschnitte keine relevanten Auswirkungen auf die Parlamentarische Befassung habe, da die Planfeststellungsabschnitte separat bewertet würden. Die Besonderheit sei, dass PA 3 (NBS Schlüchtern-Kalbach) zusammen mit PA 4 (Knoten Fulda) in der Parlamentarischen Befassung behandelt werde, da die Maßnahmen im PA 3 jene im PA 4 auslösten und damit ein direkter verkehrlicher Zusammenhang hergestellt sei. Im weiteren Verfahren, für die Genehmigungsplanung

und das Baurecht, sei wieder eine gesonderte Betrachtung des PA 3 und PA 4 (oder ggf. eine weitere Unterteilung) vorgesehen. (**Anlage 2**, Folie 7)

Herr Bohlmann stellt die Einordnung der Parlamentarischen Befassung in den Gesamtprojektablauf der Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda vor. Aktuell befinde man sich in der Phase der Grundlagenermittlung und Vorplanung. In den nächsten Monaten komme man abschnittsweise zum Abschluss der Vorplanung. Danach habe man eine deutlichere Vorstellung, was man bauen wolle. Im Anschluss beginne der Prozess der Parlamentarischen Befassung.

In der Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung sammle die Deutsche Bahn Kernforderungen aus der Region und bewerte sie technisch und monetär. Dafür müssten die Forderungen so formuliert sein, dass sie bewertbar seien.

Diese Forderungen müssten über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus gehen, da alle gesetzlichen Vorgaben in der Planung berücksichtigt würden.

Der finale Bericht zur Parlamentarischen Befassung solle den Mitgliedern des Deutschen Bundestages einen gesamten Überblick über die Notwendigkeit des Projekts verschaffen. Daher enthalte der Bericht neben den übergesetzlichen Forderungen, auch die Gesamtdarstellung des Projekts.

Nach Freigabe durch die DB werde der Bericht dem Eisenbahnbundesamt zur Prüfung vorgelegt. Erst nach der Freigabe durch das Eisenbahnbundesamt und des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) werde der Prüfbericht dem Deutschen Bundestag übergeben.

Der Bundestag habe die Aufgabe, über jede einzelne Kernforderung zu entscheiden, ob er diese monetär unterstütze, damit sie umgesetzt werden könne. Das bedeute, dass der Bundestag lediglich über die Finanzierung des Projektes und der übergesetzlichen Forderungen entscheide, nicht über ein möglicherweise erforderliches Baurecht.

Erst nach der Parlamentarischen Befassung erfolge der Übergang in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, mit deren Abschluss das Baurecht (Planfeststellung) für das Projekt und mögliche übergesetzliche Forderungen beantragt werden kann.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat jede Kommune (auch nach der Parlamentarischen Befassung) die Möglichkeit, im Rahmen des formellen Beteiligungsverfahrens Einfluss auf die Planung zu nehmen. (**Anlage 2**, Folie 8)

Herr Bohlmann unterstreicht, dass bei der Neubaustrecke alle gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt würden. Dies betreffe auch den gesetzlichen Lärmschutz, dessen Dimensionierung durch eine Abwägung von aktiven und passiven Maßnahmen erfolgt. Die Region habe die Möglichkeit, übergesetzliche Forderungen einzubringen. (**Anlage 2**, Folie 9)

#### *Rückfragen aus dem Plenum*

Ein Mitglied bringt ein, dass es neu sei, dass es einen PA 4 gebe, und fragt, ob dies heiße, dass Bronnzell nun mit dem Knoten Fulda verbunden sei.

Herr Bohlmann erklärt, dass Maßnahmen im PA 4 die Konsequenz aus dem PA 3 seien und ausgegliedert wurden. Daraufhin werde die Rückfrage gestellt, wo PA 3 enden würde, was mit dem

Zwischenabschnitt zwischen Kalbach und PA 4 passiere und ob dort eine Lärmbetrachtung vorgenommen werde.

Herr Bohlmann antwortet, dass der Zwischenabschnitt nicht Inhalt des Projekts sei. Er erklärt, dass übergesetzliche Forderungen grundsätzlich gestellt werden könnten, unabhängig davon, ob der Bereich unmittelbarer Projektinhalt sei oder nicht. Das Parlament könne es dann zum Projektinhalt erklären.

Die Lärmschutzforderungen für Bronnzell könnten sowohl in den PA 3 als auch in den PA 4 eingebracht werden.

Das Mitglied vergewissert sich, ob es richtig sei, dass der Knoten Fulda für sich betrachtet werde und ob für Bronnzell eine übergesetzliche Forderung eingebracht werden müsse.

Herr Schmidt (DB InfraGO) erklärt, dass der Bericht zur Parlamentarischen Befassung sowohl die Planung in PA 3, als auch alle Maßnahmen im Bereich Fulda umfasse. Herr Bohlmann ergänzt, dass es eine gemeinsame Parlamentarische Befassung für PA 3 und PA 4 geben werde. Diese habe den Hintergrund, dass es keine Maßnahmen im PA 4 geben werde, wenn der PA 3 nicht gebaut werde. Ein Mitglied fragt daraufhin, ob dies heiße, dass PA 4 ein gesondertes Planfeststellungsverfahren bekomme. Herr Bohlmann bejaht dies.

Die Moderation erkundigt sich nach PA 4, ob es zu diesem Thema bereits Informationen gebe, wann man diesbezüglich sprechfähig sei. Herr Schmidt antwortet, dass man sich im weiteren Verlauf der Sitzung anschauen, wie die weitere Planung der einzelnen Abschnitte terminiert sei.

#### **TOP 4 Rahmenbedingungen der Parlamentarischen Befassung**

Herr Bohlmann stellt die Rahmenbedingungen der Parlamentarischen Befassung vor. Er erläutert zunächst die Begriffsbestimmung. Die Region formuliere Forderungen, die wiederum zu Kernforderungen gruppiert würden. Ein Beispiel für eine Kernforderung sei „Lärmschutz“. Unter der jeweiligen Kernforderung würden i. d. R. mehrere einzelne Forderungen zusammengeführt. Generell habe es sich bewährt, dass die Forderungen über die kommunalen Spitzen oder gebündelt über den Landkreis eingereicht würden. Es bestehe jedoch keine formelle Beschränkung des Personenkreises, der Forderungen einreichen dürfe. (**Anlage 2**, Folie 11).

Herr Bohlmann stellt vor, welche Art von Forderungen eingereicht werden könnten. Er führt aus, dass eine technische Bewertung sowie eine Kostenschätzung vorgenommen würden, wenn folgende Kriterien erfüllt seien:

- Forderungen müssten im Projektgebiet liegen bzw. im Wirkungsraum der Verkehrslenkung (Bestandsstrecke)
- Die Forderungen müssten sich auf das geplante Vorhaben beziehen
- Sie müssten sich auf die ROV-Variante IV der Neubaustrecke beziehen
- Sie müssten konkret formuliert sowie technisch und monetär eindeutig bewertbar sein

Es habe sich gezeigt, dass diese vier Punkte sowohl vom Eisenbahnbundesamt als auch vom Parlament geprüft würden, weshalb sie als Eingangsprüfung sinnvoll seien.

Die eingegangenen Forderungen würden technisch und monetär seitens der Deutschen Bahn bewertet. Die Bewertung werde für jede Forderung einzeln durchgeführt, da auch das Parlament über jede Forderung einzeln entscheiden werde. Die Forderungen würden in den Bericht zur Parlamentarischen Befassung eingearbeitet. (**Anlage 2**, Folie 12+13)

Herr Schmidt ergänzt, dass die DB die eingereichten Forderungen nur oberflächlich prüfen werde und lediglich eine grobe Kostenschätzung vornehmen könne, da das Parlament für eine tiefe Prüfung wie bei der Vorplanung, kein Budget bereitstelle. Für eine Entscheidungsgrundlage des Deutschen Bundestags sei dies ausreichend.

Herr Bohlmann stellt den weiteren Bearbeitungsprozess der Kernforderungen vor. Es sei das Ziel, den Bericht für den PA 1 bis Mitte 2026 zu erstellen. Der Bericht für PA 3 und PA 4 solle im Laufe des 1. Halbjahrs 2027 erstellt werden. Zum aktuellen Zeitpunkt sei die Erstellung des Berichts für den PA 2 für frühestens Ende 2027 vorgesehen.

Der Bericht werde von der Deutschen Bahn (DB) über das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) an das Bundesministerium für Verkehr (BMV) übergeben. Das EBA und das BMV nähmen eine inhaltliche Prüfung und Bewertung des Berichts als Vorbereitung für die Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor. Im Anschluss befasse sich der Verkehrsausschuss des Bundestages unter Einbeziehung des Haushaltsausschusses mit dem Bericht. Die Ausschüsse hätten die Möglichkeit, mit Mehrheit eine Beschlussempfehlung zur Finanzierung zentraler Forderungen aus dem Bericht abzugeben und dem Bundestag zur Abstimmung vorzulegen. Komme eine solche Beschlussempfehlung zustande, erfolge eine Abstimmung im Bundestag. Andernfalls finde keine Abstimmung zur Finanzierung statt; stattdessen erfolge lediglich eine Unterrichtung des Parlaments. In diesem Fall werde die sogenannte Vorzugsvariante umgesetzt. (**Anlage 2**, Folie 14).

#### *Rückfragen aus dem Plenum*

Ein Mitglied fragt im Chat: Entlang des PA 4 liegen in der Gemarkung Eichenzell-Kerzell der Nüchtershof und die Sulzhöfe. Werde für die Begründung der Forderung nach betreffendem Lärmschutz ein Lärmgutachten für diesen Abschnitt erstellt?

Herr Bohlmann antwortet, dass ein Lärmgutachten nicht erstellt werden könne, da man wie erläutert die finanziellen Mittel nicht habe. Jedoch würde das Thema DB-seitig bewertet werden, wenn die Forderungen eingebracht würden. Er weist darauf hin, dass der Lärmschutz für einzelne Gebäude in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit schwer umzusetzen sei, weshalb es sich anbiete, die Forderungen zu sammeln und diese offen zu formulieren.

Herr Bulheller erkundigt sich, ob es richtig sei, dass die Forderungen auch einzeln kommen dürften, und vergewissert sich, ob auch Forderungen von Einzelpersonen aufgenommen würden.

Herr Bohlmann antwortet, dass dies korrekt sei. Es wäre jedoch sinnvoller, wenn die Themen gebündelt und gemeinsam über die Gemeinde eingereicht würden. Bei einzelnen Forderungen sei die Wirtschaftlichkeit weniger gegeben. Daher wäre eine gemeinsame Formulierung ratsam. Dabei unterstütze die DB gerne. Herr Bohlmann ergänzt, dass es Termine geben werde, in denen die

Planung in den einzelnen Gemeinden vorgestellt werde. Bei diesen Terminen könnten dann auch Forderungen eingebracht werden.

### **TOP 5 Sammeln der Forderungen – Zeitplan und Vorgehensweise**

Herr Bohlmann führt aus, dass man bei der Abfrage der Forderungen in den Kommunen abschnittsweise vorgehe. Beginnend mit PA 1 (ABS Gelnhausen–Wirtheim), im Anschluss PA 3 (NBS Schlüchtern-Kalbach) und PA 4 (Knoten Fulda) und abschließend PA 2 (NBS Wirtheim–Schlüchtern). (**Anlage 2**, Folie 16)

Die heutige Sitzung sei der Auftakt des Prozesses zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung. Ab Sommer 2025 würden Auftaktgespräche vor Ort zu PA 1 stattfinden. Danach werde ebenfalls ein Auftaktgespräch in der Stadt Fulda zum PA 4 stattfinden. Am 27. August 2025 werde im Rahmen des Dialogforums der Stand der Gespräche vorgestellt. Im September 2025 solle im Rahmen einer AG-Sitzung zur NBS die Vorplanung zu PA 1 und PA 4 vorgestellt werden. (**Anlage 2**, Folie 17) Ab Herbst 2025 sollten die Auftaktgespräche vor Ort zu PA 3 stattfinden. Es sei das Ziel, bis Ende Oktober 2025 die Forderungen zu PA 1 und PA 4 zu finalisieren. Mitte 2026 solle der PaBe-Bericht zu PA 1 erstellt sein. Ende 2026 solle nach aktuellem Zeitplan die Finalisierung der Forderungen für PA 3 erfolgen. (**Anlage 2**, Folie 18)

Ende 2026 beziehungsweise Anfang 2027 sollten nach derzeitigem Stand die Auftaktgespräche zu PA 2 geführt werden. Die Erstellung des Berichts zu PA 2 sei für Ende 2027 vorgesehen. (**Anlage 2**, Folie 19)

Wie es nach der Einreichung des Berichts weitergehe, könne man zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehen, da dies auch abhängig von der Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt und der Entscheidung des Deutschen Bundestags sei.

Herr Schmidt ergänzt, dass daher Jahreszahlen zum Baubeginn nicht getroffen werden könnten. Herr Bohlmann erklärt, dass man als nächste Projektmeilensteine den Abschluss der Vorplanung sehe sowie die Entscheidung der Parlamentarischen Befassung, da damit die Grundlage für die weitere Planung gegeben sei. Er verdeutlichte, dass es derzeit aufgrund der aktuellen Finanzlage im Haushalt nicht klar sei, welche Projekte die Freigabe bekämen, um mit den Planungen weiter voranzuschreiten.

### *Rückfragen aus dem Plenum*

Ein Mitglied erkundigte sich, ob es bezüglich des 5. Gleises in Bronnzell zwei Planungen geben würde.

Herr Bohlmann erklärte, dass es noch keine Entscheidung vom EBA zur möglichen Umsetzung gebe. Herr Schmidt betont, dass es das Ziel sei, dass die Forderungen aus Bronnzell ein mögliches 5. Gleis nicht behindern würden.

Ein weiteres Mitglied erkundigt sich, ob es noch zutreffend sei, dass die Bahn so plane, dass ein späterer Ausbau um ein 5. Gleis möglich bleibe.

Herr Bohlmann bejahe dies und erklärte, dass die Planung beide Varianten berücksichtige. Man bewerte sowohl die Variante ohne als auch die mit einem potenziellen 5. Gleis. Dies geschehe, um die Möglichkeit eines späteren Ausbaus offenzuhalten. Es wäre kontraproduktiv, jetzt Lärmschutzmaßnahmen zu errichten, die einem späteren Ausbau im Wege stünden.

Ein Mitglied stellt die Rückfrage, ob ein 5. Gleis monetär einen wesentlichen Unterschied machen würde.

Herr Bohlmann erklärt, dass mit einem 5. Gleis auch eine Dammverbreiterung einhergehe, was monetär einen Zusatzaufwand bedeute.

Ein Mitglied fragt, ob es für Bronnzell unerheblich sei, ob ein 5. Gleis komme oder nicht, da der Lärmschutz mit Einreichung der Kernforderung sichergestellt sei. Zudem wird gefragt, ob die Maßnahmen in Bronnzell durch die Einordnung in den Planungsabschnitt 4 potenziell früher realisiert werden könne, was eine frühzeitigere Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ermögliche.

Herr Bohlmann antwortet, dass dies möglich sei. Man habe bahnseitig verstanden, dass Bronnzell sich mehr Lärmschutz wünsche, da die Gemeinde in der Vergangenheit bereits stark vom Zugverkehr betroffen gewesen sei. Der Lärmschutz werde jedoch unter der Annahme berechnet, dass die Neubaustrecke voll funktionsfähig sei und zusätzliche Verkehre an Bronnzell vorbeiführten. Herr Bohlmann weist abschließend darauf hin, dass bis zur vollständigen Umsetzung der Neubaustrecke noch ein längerer Zeitraum zu erwarten sei.

Herr Bohlmann verdeutlicht, dass mit der Parlamentarischen Befassung ausschließlich die finanziellen Rahmenbedingungen für das Projekt festgelegt würden. Im Zuge der Planfeststellung würden bauliche Aspekte bewertet.

Der Moderator weist darauf hin, dass auch in den nächsten Monaten genug Zeit bleibe, tiefer in die inhaltlichen und fachlichen Themen im bilateralen Rahmen einzusteigen.

Ein weiteres Mitglied erkundigt sich, ob die Baustelleneinrichtungsflächen mit in das Planfeststellungsverfahren gingen.

Herr Bohlmann antwortet, dass man bei der Vorstellung der Planung in den Gemeinden und in der AG-Sitzung auch die Planungen während der Bauzeit vorstelle, damit ersichtlich sei, wo die Baustelleneinrichtungsflächen geplant seien.

Ein Mitglied fragt im Chat, wann und in welcher Form die Gemeinden zu PA 1 eingebunden würden.

Herr Bohlmann antwortet, dass es zu PA 1 ein Sammeltermin mit Gelnhausen, Linsengericht und Biebergemünd sowie dem Main-Kinzig-Kreis im Sommer 2025 geben werde. Dort würden dann weitere Einzeltermine mit den jeweiligen Bürgermeistern vereinbart.

Herr Schmidt weist darauf hin, dass die Einladungen zu den Terminen mit den Gemeinden in Kürze versendet würden.

## **TOP 6 Ausblick**

Herr Bohlmann stellt die nächsten Informations- und Dialogformate vor. Am 30. Juni 2025 sei die Sitzung der AG Kompensation geplant. Das nächste Dialogforum finde am 27. August 2025 statt. Für das Jahr 2025 seien zudem noch zwei Sitzungen der AG NBS geplant. (**Anlage 2**, Folie 21)

Der Moderator fasst zusammen, dass das Ziel der heutigen Sitzung darin bestanden habe, einen Überblick über den Ablauf der Parlamentarischen Befassung zu geben. Dabei sei betont worden, wie wichtig es sei, die Forderungen klar strukturiert und gebündelt einzureichen. Im Fokus stehe zunächst die Finanzierung. Im Anschluss daran bestehe weiterhin die Möglichkeit, dass sich die Gemeinden aktiv in die konkrete Planung einbrächten.

Herr Bohlmann äußerte die Hoffnung, dass der Termin zur Klärung des Verfahrens beigetragen habe und auf dieser Grundlage weitere Gespräche stattfinden könnten. Er bekräftigte zudem, dass die Deutsche Bahn die Gemeinden bei den nächsten Schritten gerne berate und unterstütze.

Abschließend bedankte sich der Moderator für die Teilnahme und schließt die Sitzung.