

Protokoll

Arbeitsgruppe zur Parlamentarischen Befassung des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen 5. AG-Sitzung

Gremiensitzung vor Ort
31. März 2025

Protokoll der 5. Sitzung der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen vom 31. März 2025

Ort: Wortreich Bad Hersfeld, Benno-Schilde-Platz 1, 36251 Bad Hersfeld
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Kristina Goldacker, ifok

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des letzten Protokolls
3. Rückfrage des Aktivbündnisses Waldhessen zur PaBe
4. Arbeit in Workcafés
5. Vorstellung der Ergebnisse
6. Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 [Präsentation der DB InfraGO AG](#)

TOP 1 Begrüßung

Einführung durch die Moderation

Dr. Hanna Seitz, die Moderatorin der ifok GmbH, begrüßt die Mitglieder und das anwesende Projektteam der DB InfraGO AG zur 5. Sitzung der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung (AG PaBe) des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen. Frau Dr. Seitz begrüßt die beiden neuen Mitglieder in der AG PaBe.

Begrüßung durch die Stadt Bad Hersfeld

Anke Hofmann, Bürgermeisterin der Kreisstadt Bad Hersfeld, begrüßt die Teilnehmenden. Frau Hofmann freut sich über das Interesse und das zahlreiche Erscheinen. Sie lädt in die Räumlichkeiten der Veranstaltung, das Wortreich Bad Hersfeld (Sprachmuseum), ein. Frau Hofmann freut sich auf die Themen und wünscht gute Ideen sowie eine erfolgreiche Sitzung.

Begrüßung durch die DB InfraGO AG

Jochen Stütting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, DB InfraGO, begrüßt die Teilnehmenden der AG PaBe. Herr Stütting bedankt sich bei Frau Hofmann.

Herr Stütting erklärt, dass seit der 4. Sitzung eine Kooperationsvereinbarung mit der Stadt Bad Hersfeld zur Gestaltung der Schallschutzwände geschlossen wurde und dass die DB InfraGO plant, zeitnah einen Gestalter dafür zu binden. Er berichtet, dass erste Besprechungen bald gestartet werden. Herr Stütting berichtet, dass im Rahmen der Vorplanung zwischenzeitlich weitere Büros beauftragt worden sind. Zur Untersuchung des regionalen Nutzens des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen sei eine Studie beauftragt worden. Dazu wird das beauftragte Büro GWS aus Osnabrück auf ausgewählte Stakeholder zugehen.

Herr Stütting wünscht einen guten und konstruktiven Nachmittag.

Agenda

Frau Dr. Seitz weist darauf hin, dass heute eine zweite Person einer Organisation an der Sitzung teilnimmt; von den Anwesenden gibt es keine Einwände.

Frau Dr. Seitz bittet weiterhin um konstruktive Kritik, wenn Mitglieder der AG PaBe den Eindruck haben, dass die Neutralität in der Moderation nicht gewahrt wird.

Die Moderatorin Frau Dr. Seitz stellt die Agenda für die Sitzung vor (Anlage 1, S. 2). Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Einwände oder Ergänzungen.

Wie ist der aktuelle Stand im Projekt und bei der Parlamentarischen Befassung?

In den letzten Jahren haben DB InfraGO und Vertretungen der Region einen Korridor für das Projekt erarbeitet. Aktuell läuft die Erarbeitung der Trassierung durch die DB InfraGO. Die AG PaBe beschäftigt sich mit übergesetzlichen Forderungen und erarbeitet aus verschiedenen Ideen konkrete Forderungen,

die an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), den Verkehrsausschuss des Bundestags und den Bundestag gehen. Das heißt, aktuell laufen zwei parallele Prozesse: zum einen die technische Vorplanung und zum anderen die Erarbeitung der Kernforderungen aus der Region.

TOP 2 Verabschiedung des letzten Protokolls

Zum Protokoll der vergangenen Sitzung sind mehrere Anmerkungen der Teilnehmenden eingegangen. Frau Dr. Seitz stellt die einzelnen Präzisierungsvorschläge vor (Anlage 1, S. 6-16). Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es keine weiteren Änderungswünsche. Das Protokoll ist damit formell angenommen und wird auf der Projektwebsite veröffentlicht sowie an die Mitglieder versendet.

Frau Dr. Seitz stellt das weitere Vorgehen bezüglich des Protokolls zur Abstimmung. Die Teilnehmenden stimmen dafür, dass in der AG PaBe das Protokoll der Sitzung weiterhin im Nachgang an die Teilnehmenden versendet und in der darauffolgenden Sitzung verabschiedet werden soll.

TOP 3 Rückfrage des Aktivbündnisses Waldhessen zur PaBe

Herr Stütting leitet ein, dass Frau Dr. Seitz als Zeitzeugin aufgrund ihrer Rolle als Moderation des Runden Tisches bei der Kurve Kassel von der Parlamentarischen Befassung des Projekts berichtet.

Frau Dr. Seitz stellt aufgrund einer Rückfrage den Prozess und den Beschluss des Bundestags im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zum Bahnprojekt Kurve Kassel vor. Frau Dr. Seitz gibt einen Überblick über den Prozess beim Projekt Kurve Kassel (Anlage 1, S. 17-20): Die Region forderte Lärmvorsorge, der Verkehrsausschuss hat diese Forderung zu Lärmsanierung angepasst und der Bundestag hat die Empfehlung des Verkehrsausschusses beschlossen – aus der geforderten Lärmvorsorge wurde Lärmsanierung. Frau Dr. Seitz berichtet, dass der Bundestag formal zunächst alle Kernforderungen ablehnt, da es für diese Forderungen keine gesetzliche Grundlage gibt – dies ist ein üblicher Prozess im Rahmen der Parlamentarischen Befassung, da es sich um übergesetzliche Forderungen handelt.

Herr Stütting ergänzt, dass dies der DB InfraGO bekannt war und sie daher in der Vergangenheit eine Empfehlung für Lärmsanierung als Kernforderung der Region ausgesprochen hat – denn beim Nachbarprojekt der Kurve Kassel wurde dies bewilligt. Es handele sich dabei um einen Ratschlag, die Region müsse am Ende selbst entscheiden, welche Forderungen in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden sollen.

Ein Mitglied erklärt, dass die Region die Chance auf maximalen Lärmschutz vergibt, wenn sie nicht Maßnahmen der Lärmvorsorge fordert. Vor wenigen Wochen gab es einen Bundestagsbeschluss zu zusätzlichen Mitteln für Infrastruktur, weshalb es sich um eine andere Ausgangslage als bei der Kurve Kassel handelt. Daher plädiert das Mitglied für die Kernforderung nach Lärmvorsorge und der Suche nach entsprechenden Begründungen.

Kann sich, wie bei Gerichtsurteilen, auch bei Parlamentarischen Befassungen auf vergangene Prozesse berufen werden wie in der Juristerei?

Eine Parlamentarische Befassung ist immer eine Einzelfallentscheidung, bei der kein Berufen auf bisherige Verfahren möglich ist. Bei einer Parlamentarischen Befassung kann von der Region grundsätzlich viel gefordert werden, dennoch gibt es die Vorgabe zum wirtschaftlichen und sparsamen Umgang mit Bundesmitteln, an die sich auch die DB InfraGO halten muss. Daher ist der Vergleich der Kosten zum Nutzen eines Projekts zentral. Bei der Kurve Kassel wurden Mittel aus einem anderen Finanzierungstopf vorgezogen.

Kann der Nutzen-Kosten-Vergleich (NKV) von Projekten durch mehr Schallschutz verringert werden? Es gibt eine Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu Vorgehen beim NKV (z. B. zur Berechnung der Schutzfälle).

Bei der Dimensionierung von Schallschutzwänden ist der Bezug zur Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts korrekt. Bei zusätzlichem Schallschutz im Rahmen einer Parlamentarischen Befassung werden die Kosten aus der Parlamentarischen Befassung insgesamt auf die Projektkosten addiert, dies ist ein rein formaler Prozess.

Bei den Kernforderungen zur Parlamentarischen Befassung geht es um übergesetzliche Forderungen, Abgeordnete entscheiden, was zusätzlich möglich ist.

Auf die Projektkosten werden die Kosten für Maßnahmen im Rahmen der Parlamentarischen Befassung addiert. Der Nutzen des Projekts wird durch diese Summe geteilt und das Ergebnis muss für eine Umsetzung des Projekts größer als 1 sein. Wenn sich die Kosten erhöhen, kann der NKV unter 1 fallen. Es ist extrem unwahrscheinlich, dass der Bundestag einem Vorhaben zustimmt, dessen NKV, durch zusätzliche Kosten im Rahmen der Parlamentarischen Befassung bedingt, unter 1 liegt.

Der NKV muss größer als 1 sein. In welchem Bereich liegt der NKV nach aktuellem Stand?

Das Projekt befindet sich in der Vorplanung. Aktuell werden Massen berechnet, um die Kosten zu ermitteln. In der bisherigen Betrachtung (Variantenentscheid zum Trassenkorridor) liegt der NKV über 1.

Es besteht Klärungsbedarf bezüglich einer möglichen Kernforderung zu einem Brückenbauwerk Unterhaun, der Reaktivierung des Bahnhofs Oberhaun und dem Lärmschutz für Hauneck an der Strecke 3600. Das einspurige Brückenbauwerk Unterhaun wird voraussichtlich bei der nächsten Überprüfung auf 3,5 t abgelastet. In der Nähe dieser Brücke (ca. 300 – 400 m) soll voraussichtlich eine Baustelle für den Tunnel eingerichtet werden, d. h. es muss u. a. Tunnelabraum dort hin- bzw. abtransportiert werden. Wenn die Brücke nicht saniert wird, wird der Ort abgeschnitten. Daher handelt es sich bei der Forderung zum Brückenbauwerk Unterhaun aus Sicht der Gemeinde um eine Kernforderung im Rahmen der Parlamentarischen Befassung.

Ist aufgrund der Lage der Brücke ggf. für den Bau die Zufahrt für Baustellenfahrzeuge nötig und kann somit eine Begründung und einen Bezug zum Projekt hergestellt werden?

Im Vorfeld gab es Überlegungen zwischen Unterhaun und der Anschlussstelle A4 eine Behelfsbrücke für den Abraum zu errichten. Dies wäre in diesem Fall die einzige Strecke über den Johannesberg und die Strecke müsste komplett ausgebaut werden. Die Alternative dazu wäre ein Bauwerk zu errichten, das auch im Nachgang noch genutzt werden kann.

Wenn das Projekt die Parlamentarische Befassung durchlaufen hat, wird vsl. an der beschriebenen Stelle eine Tunnelbaustelle zu planen sein. Von dort muss Ausbruchsmaterial abtransportiert werden, dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten, die untersucht und abgewogen werden. Es können Möglichkeiten gesucht werden, um gemeinsam Lösungen zu finden, das könnte z. B. sein, dass die DB InfraGO im Zuge der Bauarbeiten ein Bauwerk errichtet (mit Bundesgeld) und die Kommune dieses nach Abschluss der Baumaßnahme übernimmt („abkauft“) und sich anschließend um die Instandhaltung kümmert.

Es ist zu unterscheiden, ob für das bestehende Brückenbauwerk in Unterhaun eine EKrG-Maßnahme (Eisenbahnkreuzungsgesetz) umgesetzt sein soll, wenn das Bahnprojekt im Bau ist oder die Maßnahme bzw. Brücke bereits fertiggestellt sein sollte bevor die Bauarbeiten für das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen beginnen. Die Region legt die Kernforderungen zur Parlamentarischen Befassung fest, die DB InfraGO gibt Erfahrungen aus anderen Projekten weiter und hat eine beratende Rolle. Die Aufnahme von EKrG-Maßnahmen als Bestandteil der Parlamentarischen Befassung sieht die DB InfraGO nicht.

Das EKrG betrifft auch weitere Gemeindegebiete. Es ist ein Maßnahmenkatalog, bei dem zu prüfen ist, dass die Maßnahmen geeignet, erforderlich und angemessen sind. Die Kernforderung nach einem höhenfreien Bahnübergang ist daher durchaus denkbar.

Aktuell ist es schwer abzuwägen, wie man für die Menschen vor Ort den besten Ausgleich schaffen kann. Es ist wichtig, dass die Menschen vor Ort entlastet werden und verschiedene Projekte, die eine Gemeinde betreffen, gemeinsam betrachtet werden. Das Maximum an Forderungen für Neubaustrecken sollte auch bei einer teilweisen Neubaustrecke und auch an den Überleitungen zur Bestandsstrecke umgesetzt werden.

Werden für die Untersuchung des regionalen Nutzens auch Maßnahmen angeschaut, die zusätzlichen Nutzen schaffen könnten?

Für die Studie zum regionalen Nutzen wird eine volkswirtschaftliche Betrachtung erstellt, bei dem beispielsweise Einwohner:innen, Gewerbesteuer, potenzielle zukünftige Entwicklungen und Nutzen für die Region betrachtet werden. Es wird kein technisches Gutachten erstellt. Der regionale Nutzen hat mit dem NKV keine Berührungspunkte.

Wie wird in der wirtschaftlichen Bewertung der Kernforderungen durch die DB InfraGO mit Forderungen umgegangen, die entgegen der Empfehlung der DB InfraGO von der Region eingereicht wurden?

Von der DB InfraGO werden alle Forderungen gleich bewertet – sofern eine Bewertung auf Basis der vorliegenden Informationen möglich ist.

Wenn die DB InfraGO ein Brückenbauwerk erstellt, ist es möglich, dieses so zu bauen, dass es weiterhin genutzt werden kann? Wie können innerhalb der DB InfraGO Abstimmungen zu Synergieeffekten ermöglicht werden, damit eine gute Lösung für alle gefunden werden kann?

Der Rückbau einer Brücke ist nicht immer sinnvoll. Jedoch werden bauzeitlich genutzte Brücken anders gebaut als endgültige Brücken und es gibt verschiedene Finanzierungstöpfe. Das EKrG ist anders finanziert als Bedarfsplan-Vorhaben. Eine weitere Schwierigkeit ist der Zeitpunkt. Das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen befindet sich aktuell in der Vorplanung, bis zum Baubeginn (vsl. im Laufe der 2030er Jahre) sind noch weitere Leistungsphasen zu erfüllen. Es ist unklar, ob dies mit den aktuellen Bedarfen der Kommunen in Einklang gebracht werden kann. Es wäre dennoch als Kernforderung denkbar – insbesondere, wenn ein Weg gefunden wird, um Mittel umzuschichten.

Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. welchen Nutzen-Kosten-Vergleich wird im Rahmen des Projekts angewendet?

Jedes Bundesprojekt der DB InfraGO unterliegt gewissen wirtschaftlichen Regularien. Bei Bedarfsplan-Vorhaben ist es der Nutzen-Kosten-Vergleich, welcher größer 1 sein muss. Bei regionalen Vorhaben (z. B. GVFG) wird eine feingliedrigere Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt.

Zusätzlich zum NKV ist eine Mehrheit im Verkehrsausschuss wichtig. Zudem werden Mitglieder des Bundestags benötigt, die einen entsprechenden Entschließungsantrag zur Parlamentarischen Befassung vorbereiten.

TOP 4 Arbeit in Workcafés

Herr Stütting stellt die eingegangenen Forderungen seit der 4. Sitzung der AG PaBe vor (Anlage 1, S. 23).

Frau Dr. Seitz erläutert die geplanten Workcafés: In den drei Kleingruppen sollen die Teilnehmenden aus den eingegangenen Papieren möglichst konkrete Kernforderungen formulieren. Frau Dr. Seitz erklärt, mit welchen Forderungen sich die jeweiligen Gruppen beschäftigen werden (Anlage 1, S. 23-26). Die Teilnehmenden teilen sich in die Bereiche Nord, Mitte und Süd auf und arbeiten in den Kleingruppen.

TOP 5 Vorstellung im Plenum

Die Arbeit in den Kleingruppen wird nicht im Protokoll dokumentiert.

Die Stadt Bad Hersfeld beantragt, dass sie zukünftig mit einer zweiten Person an den Sitzungen der AG PaBe teilnehmen darf. Dazu gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Anmerkungen oder Gegenstimmen.

Anschließend stellt ein Mitglied jeder Kleingruppe die erarbeiteten Ergebnisse im Plenum vor.

Ein Mitglied der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung stellt die Ergebnisse aus dem Work Café zum Planungsbereich Mitte vor:

- B27/ Erreichbarkeit des Bahnhofs Bad Hersfeld (Querspange): Aus Sicht der Gruppe muss der Bahnhof gut erreichbar sein, weshalb die Querspange als Kernforderung aufgenommen werden sollte. Dazu wird die Forderung umformuliert, um ggf. über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert zu werden und aufgrund der Kostenübernahme durch den Bund eine Freistellung von Eigenmitteln für die Kommune zu erreichen. Die Stadt Bad Hersfeld erstellt eine entsprechende Übersicht der Kosten.

Zudem ist aus Sicht der Gruppe die Anbindung des Bahnhofs während der Bauzeit zu gewährleisten.
- Strecke 3810 (Knüllwaldbahn): Die Strecke 3810 bleibt gemäß DB InfraGO in der Planung an das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen angebunden. Aus Sicht der Gruppe kann der Anschluss an das Betriebsgleis (ehemals Firma Höchst) nach Vortrag durch die DB InfraGO durch eine Weiche ermöglicht werden, deshalb bedarf es keiner entsprechenden Kernforderung zur 3810.
- Bahnhof Bad Hersfeld: Aus Sicht der Gruppe soll als Kernforderung aufgenommen werden, dass der Bahnhof Bad Hersfeld ein multimodaler Verkehrsknoten werden soll. Dazu möchte die Gruppe eine Formulierung ähnlich zur Forderung bezüglich der Querspange ausarbeiten.
- Ersatz von Parkplätzen: Aus Sicht der Gruppe sollen wegfallende Parkplätze in ihrer Anzahl weiterhin dargestellt werden, weshalb keine Entschädigung, sondern ein Parkhaus als Kernforderung aufgenommen werden soll.

Ein Mitglied der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung stellt die Ergebnisse aus dem Work Café zum Planungsbereich Süd vor:

- Die Gruppe hat sich mit den Kernforderungen der Gemeinde Haunetal beschäftigt und die Aufteilung der Lärmsanierung gemäß Schallschutzgutachten als Grundlage zur Formulierung genutzt (Formblatt). Zudem werden zusätzliche Wünsche und Lückenschlüsse (Erweiterung von Schallschutzwänden) separat aufgeführt. Die Gruppe hat vereinbart, die Kernforderungen entsprechend anzupassen.
- Bahnhof Neukirchen: Die Kernforderung der Gemeinde war ein neues Nutzungskonzept zu erstellen, damit alle betrieblichen und verkehrlichen Belange dort abgedeckt werden können sowie die Stellplatzzahlen für den Bahnhof auf Grundlage der Zugzahlenprognose Neubaustrecke

und die Bestandsstrecke festzulegen. Dazu wird ein neuer Vorschlag erarbeitet, der insbesondere die Infrastruktur in Bezug auf die Gleislagen im Bereich des Bahnhofs abdeckt. Hintergrund ist, dass die Züge nicht mit der erforderlichen Geschwindigkeit ein- und ausfahren können und mit gewissen Veränderungen der Weichen aus Sicht der Gruppe Verbesserungen und ggf. neue Haltepunkte möglich sind.

Ein Mitglied der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung stellt die Ergebnisse aus dem Work Café zum Planungsbereich Nord vor:

- Aus Sicht der Gruppe sollten die Kernforderungen zum Lärmschutz in der Region enger abgestimmt werden, damit die gesamte Region ihre Forderungen mit einer Stimme vorbringen kann.

Herr Stütting fasst zusammen, dass er in den Kleingruppen sehr gute und konstruktive Gespräche erlebt hat.

TOP 6 Ausblick

Herr Stütting gibt einen Ausblick auf die weiteren Schritte im Rahmen der Parlamentarischen Befassung (Anlage 1, S. 30). Zur weiteren Zeitplanung nennt Herr Stütting das Ziel, Mitte des Jahres 2027 das Vorplanungsheft und die Kernforderungen an das BMDV zu übergeben. Dies bedeutet, dass Ende des Jahres 2025 bzw. zu Beginn des Jahres 2026 der Redaktionsschluss für die Kernforderungen der Region zur Parlamentarischen Befassung ist.

Herr Stütting betont, dass der Prozess für eine Befassung im Bundestag durch die Region über die Mitglieder des Bundestags aktiv zu begleiten ist – zum einen werden Mehrheiten im Verkehrsausschuss benötigt und zum anderen müssen Abgeordnete des Bundestags einen Entschließungsantrag verfassen. Wann sich der Bundestag mit dem Bahnprojekt Fulda–Gerstungen befassen werde, sei offen.

Herr Stütting gibt einen Ausblick auf die weiteren Termine (Anlage 1, S. 31). Er erklärt, dass die 6. Sitzung der AG PaBe voraussichtlich im Juni 2025 stattfinden soll. Er erklärt, dass die Zeit bis dahin genutzt werden soll, um die heutigen Ergebnisse weiter auszuarbeiten. Ziel sei, in dieser Sitzung die konkretisierten Kernforderungen der Region zum Lärmschutz an den Bestandsstrecken vorliegen zu haben. Dazu bittet er die Mitglieder, die bekannte Tabelle bis Mitte Juni auszufüllen und Ergänzungen zu spezifizieren. Die DB InfraGO möchte daraus Mengen bzw. Massen ermitteln, um die ungefähren Kosten zu ermitteln. Begründungen für die jeweiligen Forderungen könnten später ergänzt werden.

Voraussichtlich im September 2025 könnte die 14. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen stattfinden, darin sollen bei einem „Blick in die Werkstatt“ die ersten Ergebnisse für die Vorzugslinie vorgestellt werden.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden gibt es zum Ausblick keine Fragen oder Anmerkungen.

Verabschiedung

Frau Dr. Seitz und Herr Stütting bedanken sich bei allen Teilnehmenden und schließen die 5. Sitzung der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung.