





BI Kolenfeld – Wir für Kolenfeld e.V. Jahreshauptversammlung 22.04.2026

Dr. Jörg Nohl, 20260422

Tagesordnung



1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Genehmigung des Protokolls der letzten JHV (Protokoll ist als Anlage beigelegt)
4. Bericht des Vorstandes
 - a. Aktivitäten im letzten Jahr
 - b. Stand des Projektes, ICE Trasse Hannover – Bielefeld‘
5. Finanzsituation des Vereins
 - a. Bericht des Kassenwartes
 - b. Bericht der Kassenprüfer/Innen
6. Entlastung des Vorstandes
7. Wahl des Vorstandes
8. Neuwahl der/des 2. Kassenprüferin/Kassenprüfers
9. Verschiedenes: Anfragen - Anregungen - Mitteilungen



Aktivitäten seit der letzten Jahreshauptversammlung

Peter Krippner, Jahreshauptversammlung 22.04.2026

Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



- › Juni 2025 Stimmen sammeln vor Edeka für die Bundestags-Petition
- › Juni 2025 Besuch beim ArL
- › August 2025 Baumpflanzaktion am Feldweg zur Deponie (im Trassenkorridor)



Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› Sept. 2025 Erntedankfest

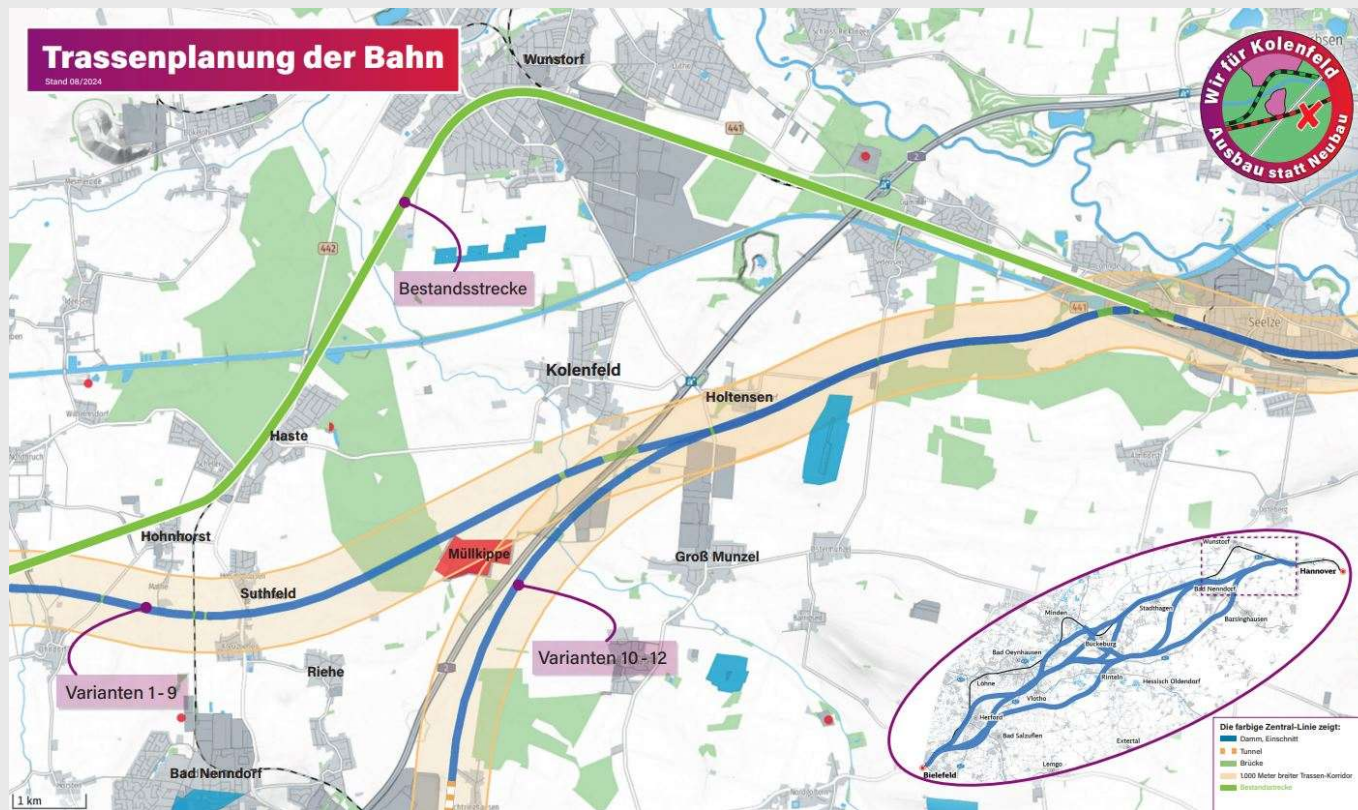
› Oktober 2025 Treffen mit DB in Holtensen
viele Fehler in Bewertung



› Nov. 2025 Drachenfest am
Osterfeuerplatz

Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025

› Dez. 2025 „Abschichtung“ 12 -> 2



Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› Dez. 2025: „Abschichtung“ 12 -> 2

› V10/11 deutlich besser als V3/4

› V10/11 „zu teuer“ (mehr Tunnel)

› V3/4 macht das Rennen

Variantenvergleich		V3	V4	V10	V11
U	Umwelt	+	+	+	+
	Zielerreichungsgrad (0-100)	77	70	79	72
R	Raumordnung	+	+	++	++
	Zielerreichungsgrad (0-100)	73	74	85	84
T	Technik	0	0	0	0
	Zielerreichungsgrad (0-100)	49	45	57	53

› Am Ende nur eine Trassen-Variante -> friß‘ oder stirb‘ für Bundestag

› Selbstentmündigung der Bundespolitik (Warnung MdB Gastel)

Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› Dez. 2025 Weihnachtsmarkt



› Dez. 2025 MdB Hoppenstedt auf Hof
Schnepel



Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› Social Media:

› Facebook:
Bis zu 428 User

› Instagram
bis zu 762 User



Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



- › Jan. 2026 Treffen mit Fachanwalt Möglichkeiten begrenzt
- › Jan. 2026 Info-Markt Bahn
- › Feb. 2026 Bundestags-Petitions-ausschuss in Berlin:
- › Neuberechnung des Deutschlandtakts mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und einer Priorisierung des Bestandsnetzausbaus

Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› Feb. 2026 Regionaltreffen Bahn -> Pflichtveranstaltung der Bahn

› Feb. 2026 Support Suthfeld



› März 2026 Aktion Kreuze



Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› Februar 2026 Anfrage vom Ortsrat Kolenfeld an die Stadtverwaltung

- › Ortsbürgermeister Grobe erklärte, dass die Bahn bei der Reduzierung der ICE-Trassen-vorschläge von zwölf auf zwei den Beschluss zur diesbezüglichen Positionierung der Stadt Wunstorf vom 26.02.2025 gänzlich ignoriert und sich vielmehr für einen Trassenverlauf nördlich der BAB A2 und damit direkt südlich von Kolenfeld entschieden habe.
- › Er fragte an, wie sich die Stadt Wunstorf nach der Entscheidung der Bahn, die zu einer maximalen Beeinträchtigung der Ortschaft Kolenfeld führe, positionieren werde. Er stellte die Frage, wie die aktive Unterstützung der Stadt Wunstorf für Kolenfeld gegen den nun geplanten Verlauf der ICE-Neubaustrasse aussehe.

Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› März 2026 Antwort Stadtverwaltung (Wollny / Piellusch)

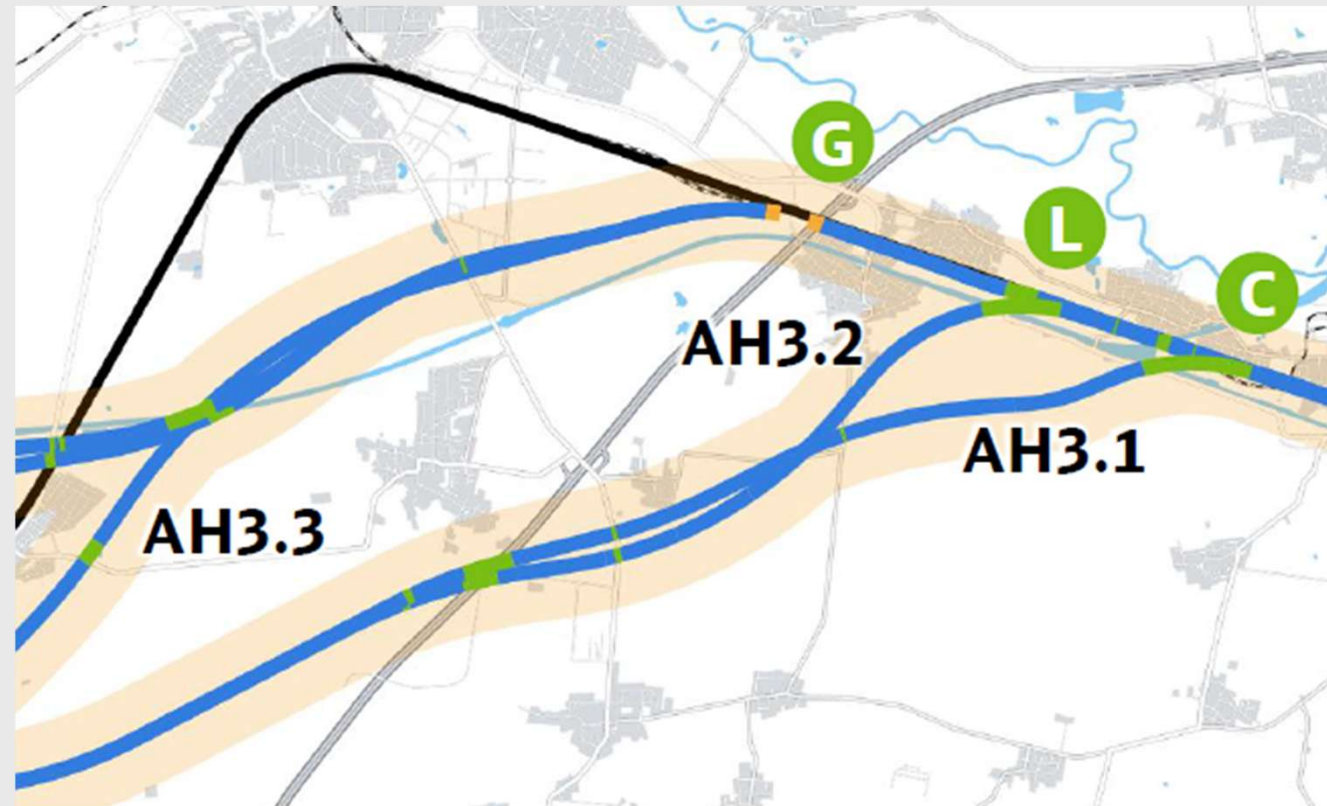
- › Die Aussage, dass mit der Reduzierung der Trassenvorschläge von zwölf auf zwei die Forderungen der Stadt Wunstorf „gänzlich ignoriert“ worden sind, ist so nicht richtig. Aus Sicht der Verwaltung wurde den meisten Forderungen Rechnung getragen.
- › So ist der Ausbau einer durch die Kernstadt führenden Bestandsstrecke ebenso vom Tisch, wie ein Neubau entlang des Mittellandkanals, welcher für die Stadt Wunstorf, aber insbesondere für die Ortschaft Kolenfeld, zu einer erheblichen/ zusätzlichen Lärmbelastung geführt hätte, **wovon im Wesentlichen der nördliche Ortsteil betroffen gewesen wäre, was insgesamt höhere Beeinträchtigung** bedeutet hätte, als dies bei den zwei übrig gebliebenen Varianten der Fall ist.

Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› März 2026 Antwort Stadtverwaltung: „Höhere Beeinträchtigung“?

- › Nicht „entlang“ des Kanals, sondern zwischen Kanal und Wunstorf
- › Belastung Kolenfeld eher kleiner



Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› März 2026 Antwort Stadtverwaltung (Wollny / Piellusch)

- › Der Forderung der Stadt Wunstorf, wonach der Trassenverlauf südlich der BAB 2 zu erfolgen hat (Vorlage 61.2025/0005) wird durch die zwei Varianten zwar nicht entsprochen, es handelt sich dennoch um die für die Stadt Wunstorf IM Vergleich zu anderen diskutierten Varianten verträglichste, da nur das bereits durch die BAB 2 lärmvorbelastete südliche Ende Kolenfelds betroffen ist.
- › Bei der Festlegung auf die Varianten V3 und V4 (Verlauf nördlich der BAB 2) geht es um eine Grundsatzentscheidung. Hierbei geht es am Ende um die gesamtverträglichste Variante.
- › Für die südlich der BAB 2 verlaufenden Varianten hat sich gezeigt, dass diese nicht wirtschaftlich umsetzbar sind, da aufgrund des Weserberglandes doppelt so viele Kilometer an Tunnelstrecke gebaut werden müsste, wie bei den anderen Varianten.

Aktivitäten seit der JHV im Mai 2025



› März 2026 Antwort Stadtverwaltung (Wollny / Piellusch)

- › Die Stadt Wunstorf wirbt daher für einen konstruktiven Umgang mit den favorisierten Varianten. Ziel sollte es sein, in Zusammenarbeit mit der Ortschaft Kolenfeld im weiteren Verlauf Lösungen zu suchen, mit denen die **Auswirkungen für Kolenfeld minimiert** werden können.
- › So könnte etwa durch eine **Führung der ICE-Trasse in der Nullebene und abschnittsweiser Tieferlegung der BAB 2** eine deutlich geringere Lärmbetroffenheit für Kolenfeld erreicht werden, als bei einer Überquerung der BAB 2 durch ein kilometerlanges Rampenbauwerk.

Wie geht es weiter? FAQ



- › „Bringt das alles was?“
- › „Haben wir überhaupt noch Hebel?“
- › „Ist nicht schon alles entschieden?“
- › „Was kann noch getan werden?“



Stand des Verfahrens

Jörg Nohl, Jahreshauptversammlung 22.04.2026

Der Planungsauftrag

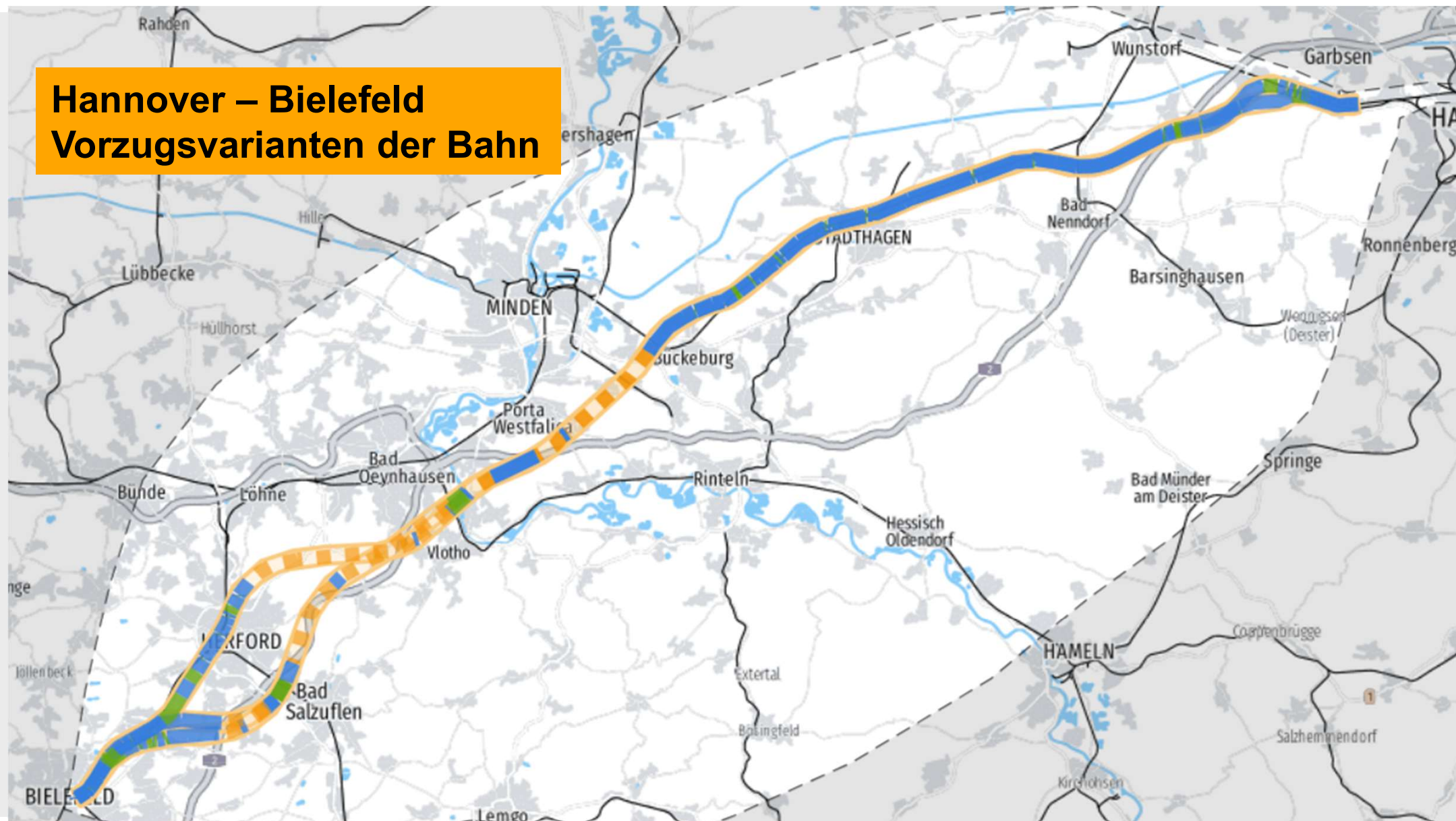
Feste Rahmenbedingungen für Planung und Dialog



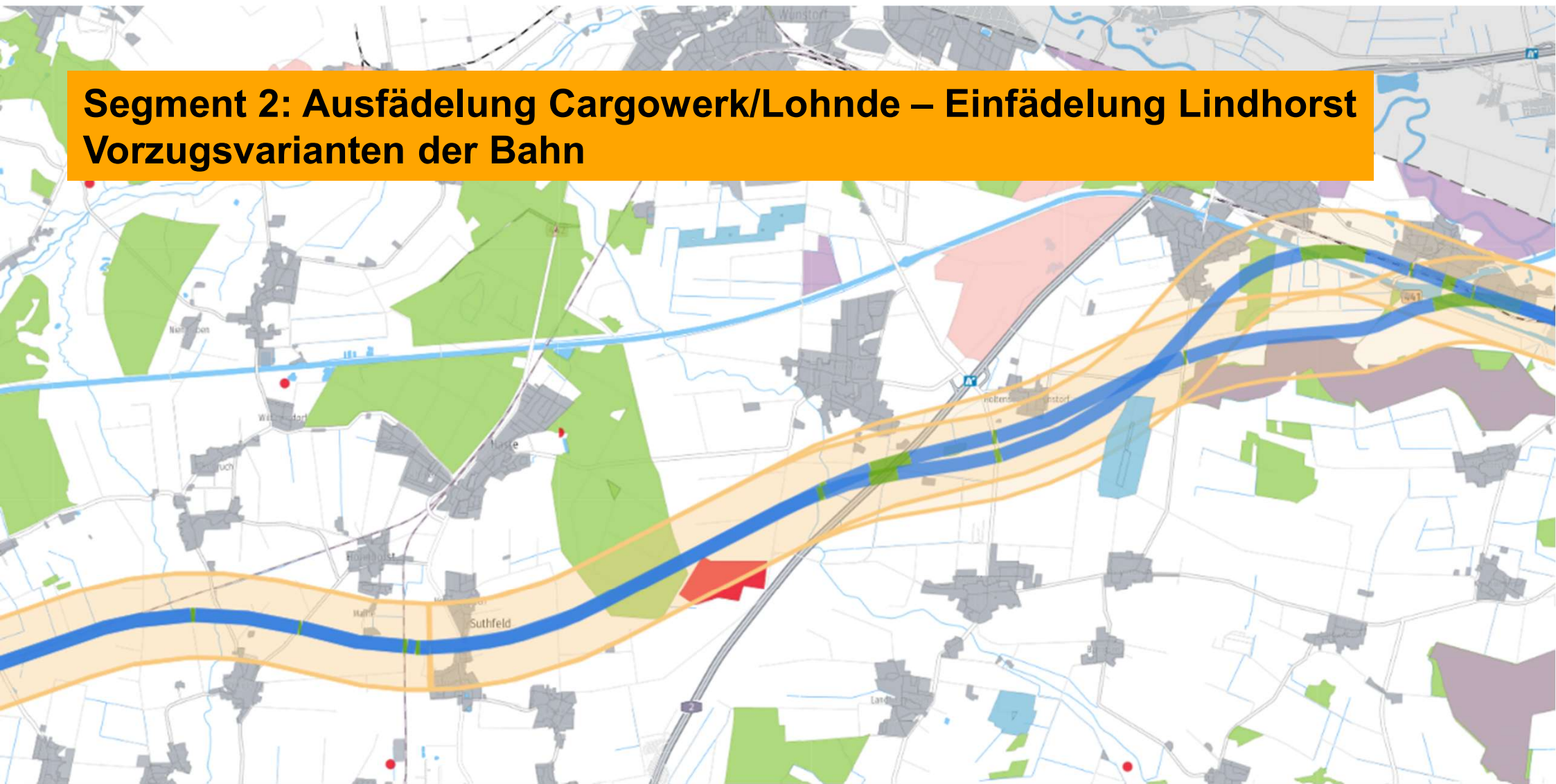
Die Deutsche Bahn setzt den Planungsauftrag des Bundes für Hannover – Bielefeld um.

- **mehr Kapazität** durch 2 zusätzliche Gleise
- **genehmigungs- und finanzierungsfähig**
- bis **zu Tempo 300** für eine **Fahrzeit von bis zu 31 Minuten** zwischen Hannover und Bielefeld
- außerdem soll die Strecke für den **Güterverkehr** geeignet sein
- Einführung des **Deutschlandtaktes**

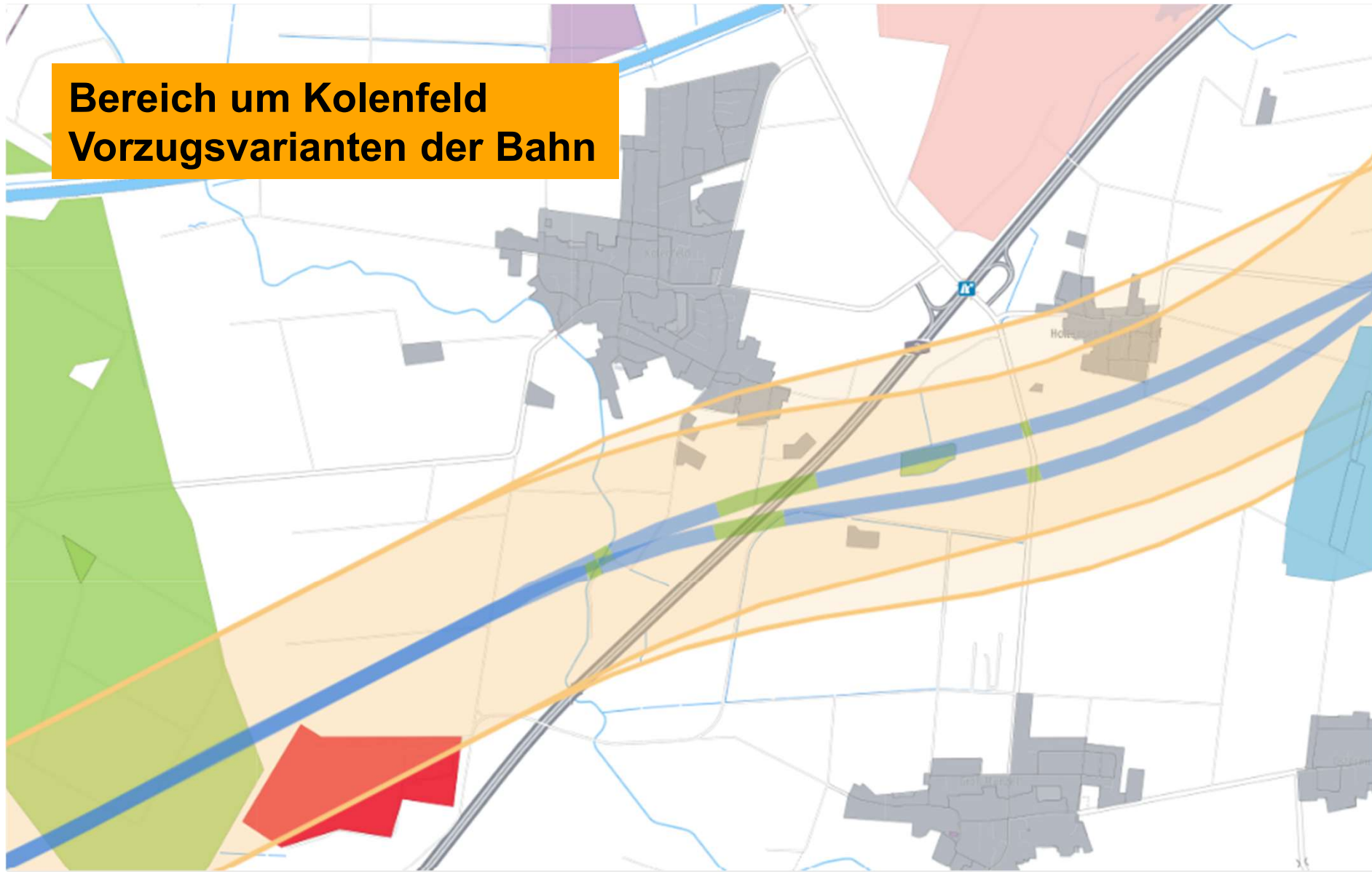
Hannover – Bielefeld Vorzugsvarianten der Bahn



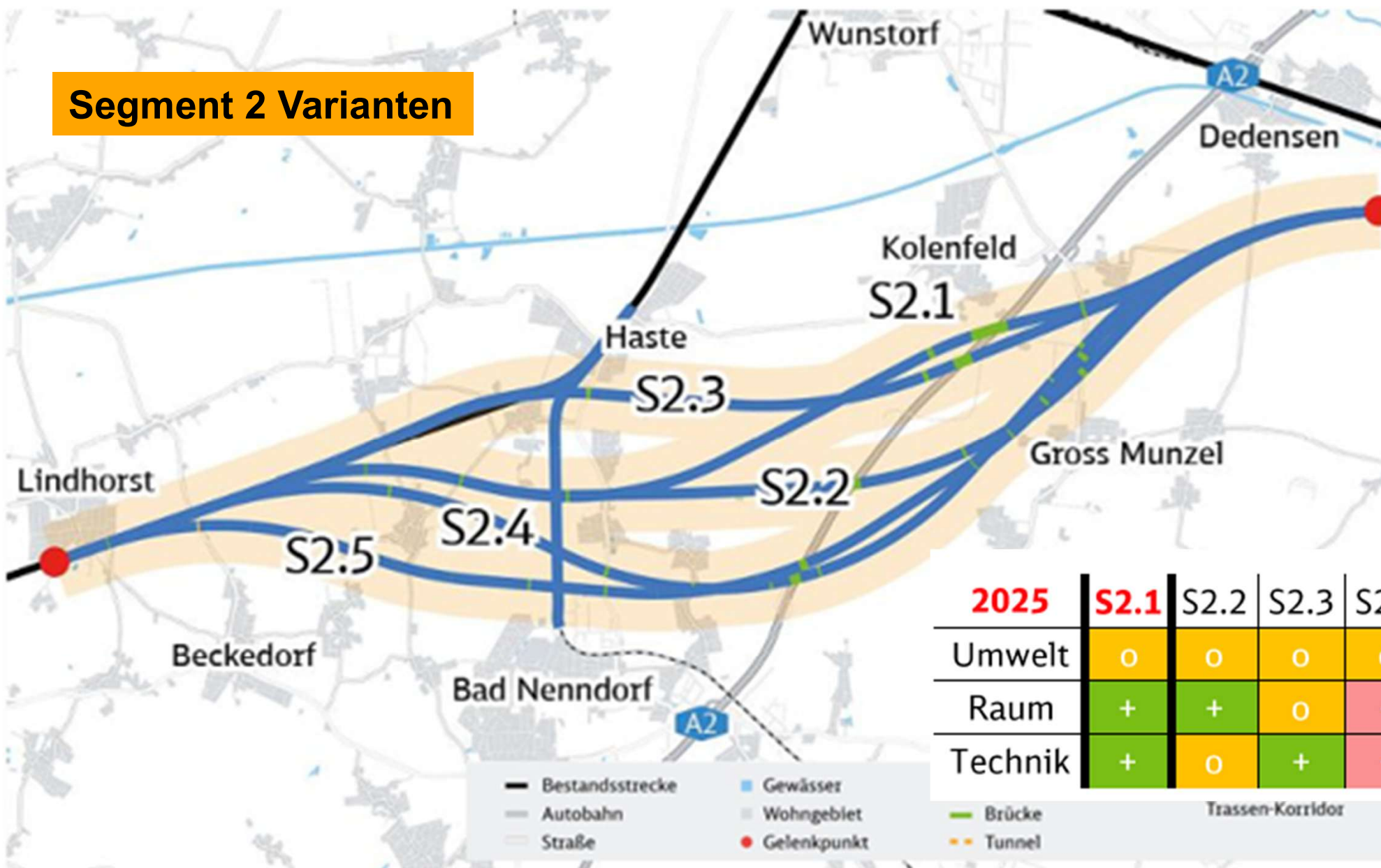
Segment 2: Ausfädelung Cargowerk/Lohnde – Einfädelung Lindhorst Vorzugsvarianten der Bahn



Bereich um Kolenfeld Vorzugsvarianten der Bahn



Segment 2 Varianten



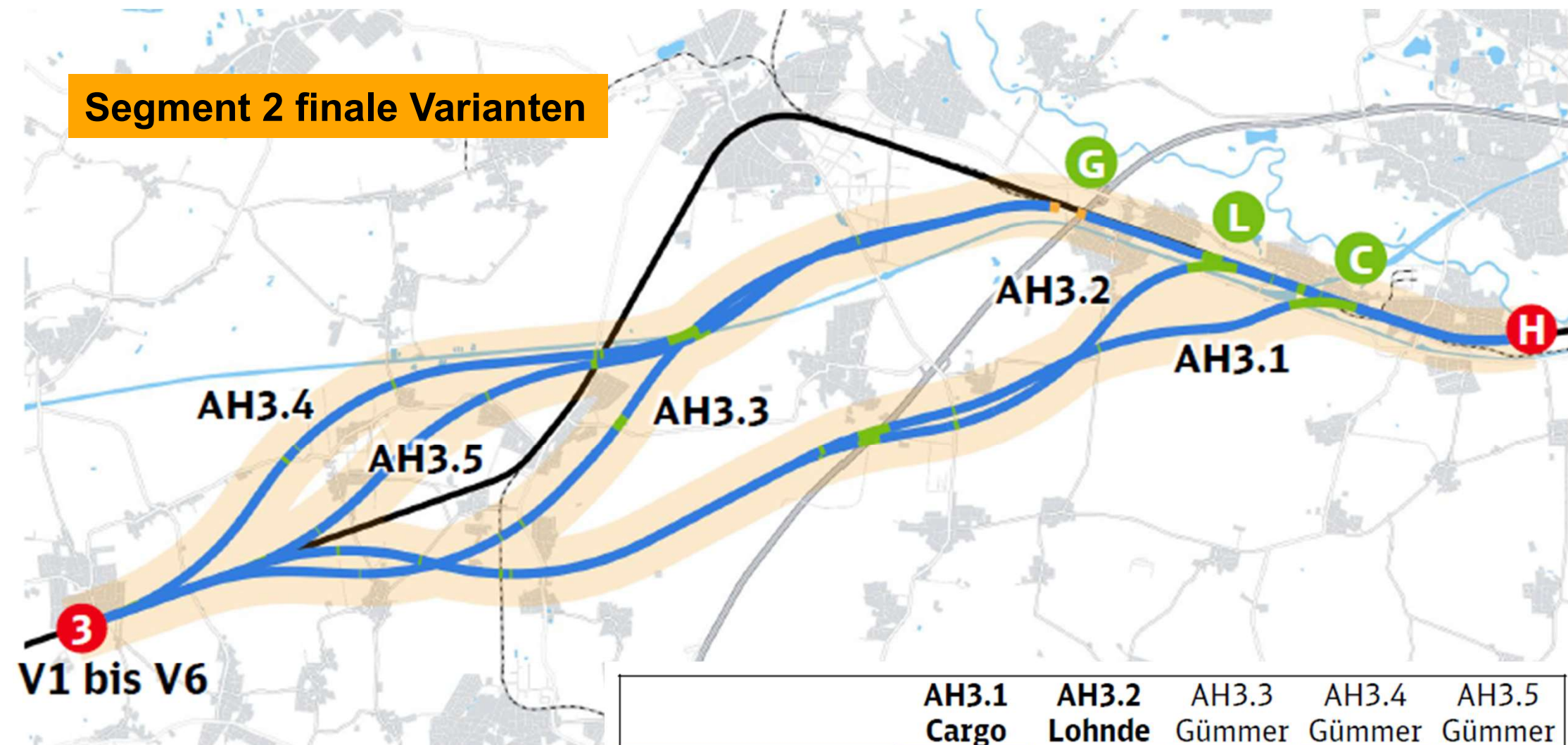
2025	S2.1	S2.2	S2.3	S2.4	S2.5
Umwelt	o	o	o	o	o
Raum	+	+	o	-	o
Technik	+	o	+	-	-

Trassen-Korridor

4.2026

24

Segment 2 finale Varianten



	AH3.1 Cargo	AH3.2 Lohnde	AH3.3 Gümmers	AH3.4 Gümmers	AH3.5 Gümmers
Umwelt	0	+	0	0	0
Raumordnung	+	+	-	0	0
Technik	+	0	0	--	-



Peinlichkeiten bei der Bewertung

- › U 11131: Die für S2.5 bilanzierte Fläche ist eine geplante Biomasseanlage. Entsprechend wurde es für **dieses Kriterium falsch bilanziert**. Die Gutachter korrigieren die Bilanzierung
- › U116: Da es keine Unterschiede zwischen den Varianten gibt, wird das Kriterium irrelevant. (Zerschneidung von Siedlungen, 2.4. zerschneidet nichts)
- › U131: Hier lag **ein Fehler** in der Richtung der Bewertung vor, der im 5er-Vergleich behoben wurde.
- › U 22211: **Hier liegt ein Fehler vor**. Nur für S2.4 werden zwei Flächen bilanziert. Für die anderen Segment-Varianten wurde dieser Wert fälschlicherweise übernommen. Der Fehler wird korrigiert.
- › U22221FF: Die Daten sind **aufgrund eines Übertragungsfehlers** innerhalb des Belangs U2 verrutscht. Dies wird korrigiert.
- › U229: Es handelt sich **um einen Übertragungsfehler**, der korrigiert wird.
- › U421: Der Haster Wald ist als Waldfläche mit Bodenschutzfunktion ausgewiesen. **Dies wurde beim 5er-Vergleich korrigiert**.
- › U8112: Es gab im ersten Vergleich **einen Übertragungsfehler**
- › T241: Im 3er-Vergleich wurde für S2.2 und S2.3 **versehentlich je eine Brücke zu viel bewertet**. Bei der Anzahl der Eisenbahnüberführungen wurde dies falsch übertragen. Es müssten auch für S2.2 7 Eisenbahnüberführungen sein.
- › Häufigste Erklärung: Die Abweichung liegt an **einer Aktualisierung der Daten**. Was bitte ist zwischen Jan 2025 und Sept 2025 passiert bei **Industrieflächen, denkmalgeschützte Bereiche, Beeinträchtigung von Waldflächen, Landschaftsschutzgebiete**



Wir bleiben dabei: Ausbau statt Neubau

Jörg Nohl, Jahreshauptversammlung 22.04.2026

Neubaustrasse ist **Zu spät**



- › Die Trasse Hannover Hamburg, soll frühestens 2050 und spätestens in 2063 in Betrieb genommen werden, so die Bahn
- › Das würde für die Trasse Hannover Bielefeld dann eine Inbetriebnahme irgendwann zwischen 2055 und 2068 bedeuten.
- › Kann die Bahn 2 Großbaustellen in Niedersachsen gleichzeitig betreiben?
- › Nehmen wir den besten Fall → von heute an 30 Jahre.

→ So lange wird sich dann auch im Nah- und Regionalverkehr auf unserer Strecke nichts ändern, wir werden weiterhin am Bahnhof WU stehen und 30 Jahre auf eine Verbesserung warten.

Neubautrasse ist **Zu teuer**



Hannover – Bielefeld:

- › 2016: 5,6 Mrd€ -- 2019: 8,4 Mrd € -- mit 30% Kostensteigerung Corona → 11 Mrd€
- › Für weitere Kostensteigerungen und Verzögerungen hat die Bahn für die Strecke Hamburg Hannover einen Faktor von 1,6 angenommen, damit wären wir bei 17,6 Mrd€ .
- › Und das, um gerade mal 17 Minuten einzusparen.

➔ Als Steuerzahler können wir nicht verstehen, dass die DB für eine Hochgeschwindigkeitstrasse in einer Zeit der knappen Haushaltsmittel einen 2stelligen Milliardenbetrag ausgeben will.



Milliardenloch

Neubaustrasse ist **Zu teuer**



Hannover – Bielefeld:

- › 2016: 5,6 Mrd€ -- 2019: 8,4 Mrd € -- mit 30% Kostensteigerung Corona → 11 Mrd€
- › Für weitere Kostensteigerungen und Verzögerungen hat die Bahn für die Strecke Hamburg Hannover einen Faktor von 1,6 angenommen, damit wären wir bei 17,6 Mrd€ .
- › Und das, um gerade mal 17 Minuten einzusparen.

➔ Als Steuerzahler können wir nicht verstehen, dass die DB für eine Hochgeschwindigkeitstrasse in einer Zeit der knappen Haushaltsmittel einen 2stelligen Milliardenbetrag ausgeben will.



Milliardenloch

Und was ist, wenn es keine Finanzierung gibt ?

Neubaustrasse ist **Klimaschädlich**



- › Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke für 300km/h: mind. 1,3 Mio. Tonnen CO₂
- › Bestandsausbau bis 250 km/h: ca. 0,3 Mio. Tonnen CO₂
- › Kein Ausgleich nach Fertigstellung, weil dann Fahrzeuge mit regenerativen Energien auf unseren Straßen fahren
- › Häufiges Gegenargument: bis dahin haben wir grünen Beton und grünen Stahl
 - Grüner Stahl: Einsatz regenerativer Energien, z.B. Wasserstoff statt Kohle oder Gas
 - Grüner Beton: Ersatzstoffe für Zement, Speicherung von CO₂
 - Viele ? Viel Zukunftsmusik + andere Risiken
 - Aber auf jeden Fall wird es dann noch teurer

➔ Als klimabewusste Bürger wollen wir nicht akzeptieren, dass bereits beim Bau einer solchen Trasse über 1 Million Tonnen CO₂ ausgestoßen werden

➔ Außerdem wird diese Trasse nichts zur Verkehrs- und Klimawende beitragen, weil die Fertigstellung einfach zu spät kommt.

Wie geht es weiter, was können wir tun?



Wie geht es weiter, was können wir tun?



Die 17 Minuten müssen vom Tisch

→ geht nur über die politische Schiene

→ Petition eingereicht

1

Engpass zw. WU und MI zunächst aufweichen und dann beseitigen

→ Erweiterte Generalsanierung und später Bestandsausbau

2

Unsere Ideen mehrheitsfähig machen

→ Über unsere MdBs geht es nicht

3

Die 17 Minuten müssen vom Tisch → geht nur über die politische Schiene → **Petition eingereicht**



Diskussion vor dem Petitionsausschuss

- › Vertreter im Petitionsausschuss von CDU, SPD, AfD und ... würden den Antrag aus unterschiedlichen Gründen unterstützen
- › Einzig die Grünen lehnen den Antrag ab. Der anwesende Verkehrssprecher der Grünen MdB Gastel ist ... der Hochgeschwindigkeit und unterstützt die Vorhaben der Bahn ... auf Natur, Umwelt und Klima.
- › Entscheidung mit der Empfehlung an den Bundestag ist vertagt (Empfehlung von SPD, ... Schwarze)
- › Der Petitionsausschuss kann nun Experten zu Rate ziehen und der weitere Entscheidungsprozess wird auch in den Fraktionen diskutiert.

Darüber hat Peter schon informiert

Engpass zwischen Wunstorf und Minden aufweichen mit der Generalsanierung

2

So argumentiert die Bahn zum Status heute:

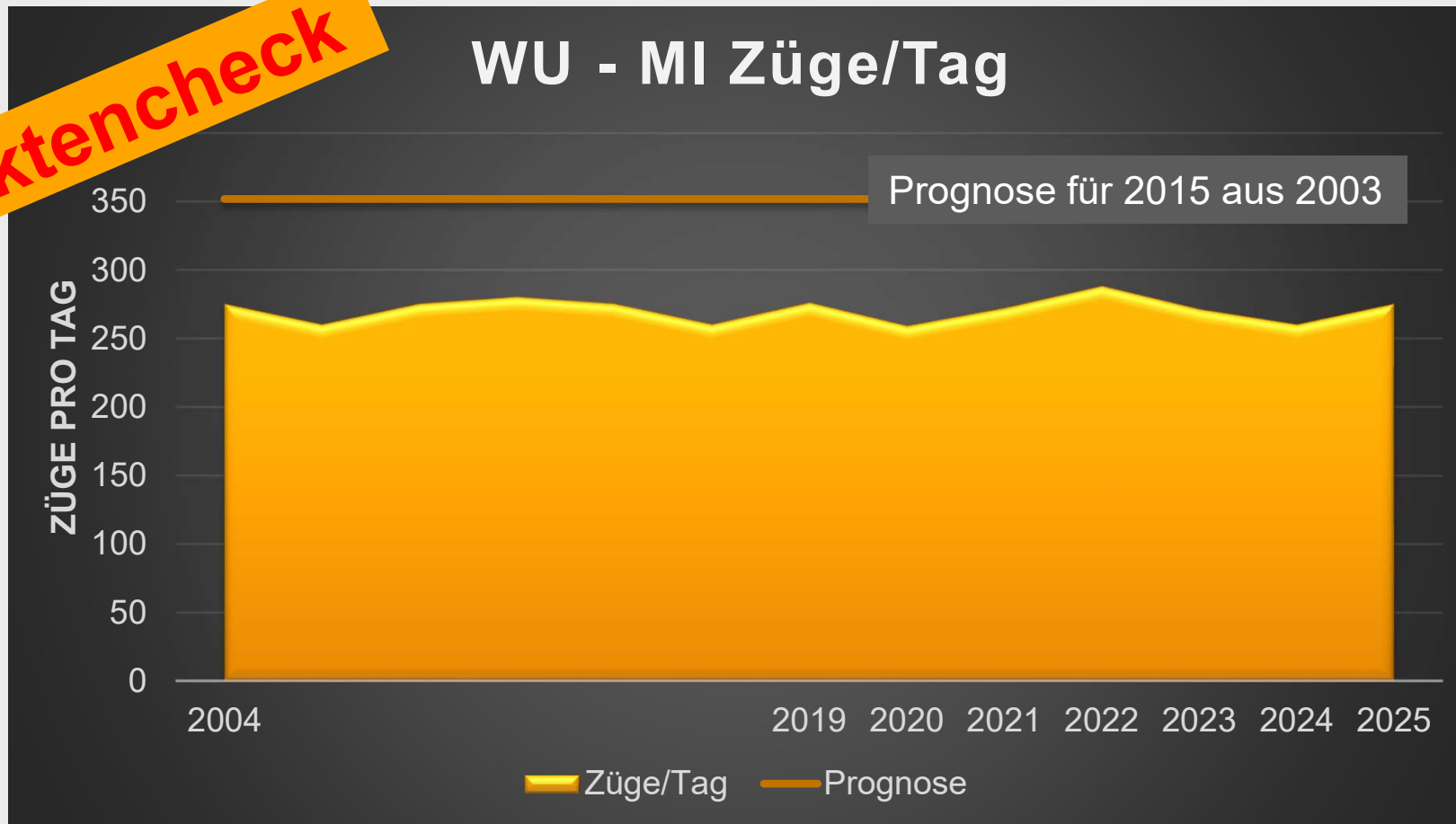
- › Viele Verspätungen wegen veralteter Infrastruktur und des Engpasses (?)
verschwiegen wird dabei: Personalmangel, nicht ausgeglichener Fahrplan
- › Güterzüge warten z.T. auf Durchfahrtsfreigabe
- › Mit der Verkehrsverlagerung deutlich vor 2045 wird/soll der Personen- und Güterverkehr zunehmen
- › Mit dem Deutschlandtakt sollen die wesentlichen Fernverbindungen im Halbstunden-Takt fahren
→ **Mehr Züge heißt auch mehr Kapazität und mehr Gleise!**

Zugzahlen

Faktencheck



WU - MI Züge/Tag



Quelle: Eisenbahnbundesamt, Messstelle Stadthagen, ohne S1 zw. WU und Haste

Wie ist denn nun die Auslastung der Strecke?



- ➔ Die Bahn redet von einer Auslastung von 140%! Die Zahlen zeigen 107%!!
- ➔ Nur die Strecken von WU nach Haste und MI – Bückeburg sind überlastet.
- ➔ So kritisch ist es also gar nicht. Daher wohl auch immer wieder die Verschiebung der Generalsanierung nach hinten

Engpass zwischen Wunstorf und Minden aufweichen mit der Generalsanierung

2

So plant die Bahn die Generalsanierung

- › Zeitraum: zunächst 2030, dann vorgezogen auf 2028 nun 2034/2035
- › ca. 6 Monate Vollsperrung
- › Austausch von Gleisbett, Gleisen, Oberleitungen, Weichen & Signalen
- › Keine Digitalisierung

➔ Laut Bahn gibt es dabei keine Kapazitätserhöhung !!!!!!!!
➔ Lediglich Verzögerungen durch defekte Infrastruktur könnte verbessert werden.

Engpass zw. WU und MI zunächst aufweichen und dann beseitigen → Erweiterte Generalsanierung und später Bestandsausbau

2

Wir fordern eine **erweiterte** Generalsanierung:

- › Vollumfänglicher Einsatz der Digitalisierung → 20% Kapazitätserhöhung
- › Gleichzeitige Erweiterung der Bestandsstrecke soweit möglich mit
 - Überholstrecken und Überleitstellen (Ausweich auf Gegenstrecke)
 - vorbereitenden Maßnahmen für einen mittelfristigen Ausbau der Bestandsstrecke – wenn erforderlich z.B. durch
 - 3 Gleise statt 4 Gleise im Stadtgebiet WU → kritisch
 - Ausbau erst ab Duendorfer Weg Richtung Haste beginnen

➔ **Engpass ist beseitigt**

➔ **Güterzüge/S Bahnen können überholt werden**

= Deutlich frühere Kapazitätserweiterung und Verbesserung des ÖPNV

Unsere Ideen mehrheitsfähig machen

3



- › Kontinuierlicher Kontakt zur Politik → Kontakt und Druck aufrechterhalten
 - › Bundespolitiker → 😬
 - Hoppenstedt hilft uns nicht, Miersch ist abgetaucht, Kuban & Völlers ja
 - › Landespolitiker Niedersachsen → ??
 - Wirtschafts- und Verkehrsministerium: Termin mit Referatsleiterin Dr. C. Eickmann noch offen
 - › Region Hannover → schauen wir mal
 - S. Beuning (Fachbereichsleiterin Raumordnung) T am 23.6. Raumverträglichkeitsprüfung muss stattfinden!
 - › Lokalpolitiker WU → Wir werden Kandidaten interviewen
 - › Lokalpolitiker andere → Nenndorfer Erklärung

Unsere Ideen mehrheitsfähig machen

3



- › Für regelmäßige Berichterstattung in der Presse sorgen,
 - Leinezeitung ist zögerlich, Stadtanzeiger pro BI, Auepost ??
- › BI-Netzwerk weiter stärken und nutzen, Schulterschluss mit Partner BIs
 - Klappt sehr gut mit Groß Munzel
 - Muss mit den westlichen BIs noch verbessert werden
- › Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen mit den anderen BIs
und mit euch:
Fahrradtour entlang der Strecke am 22.8.2026,
Fackel- oder Menschenkette in 2027



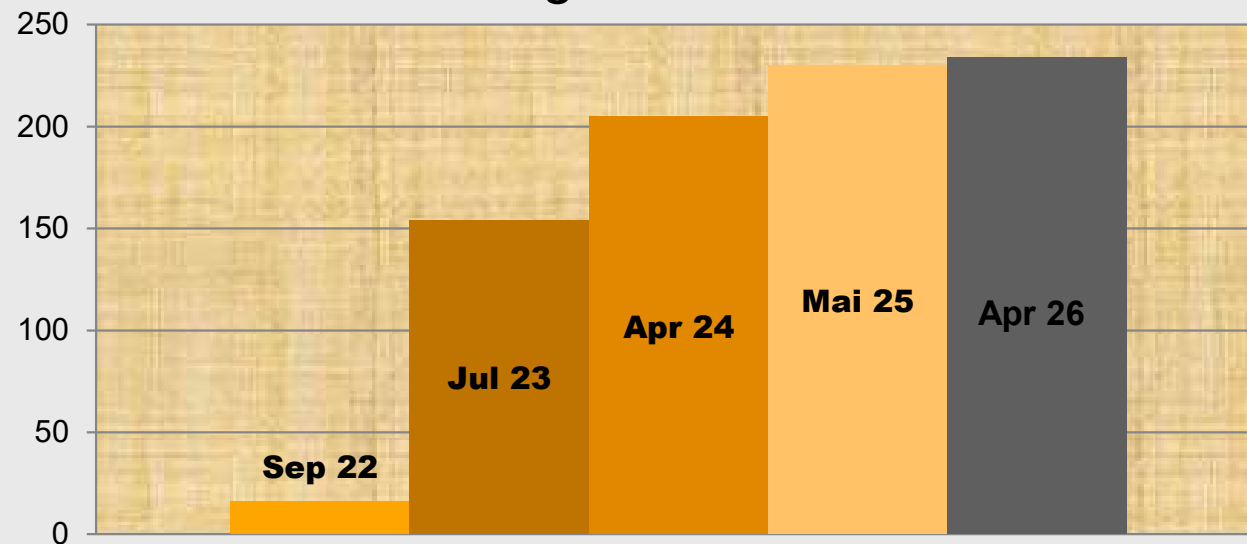
Blick auf die Finanzen

Mario Wingrich, Jahreshauptversammlung 22.04.2026

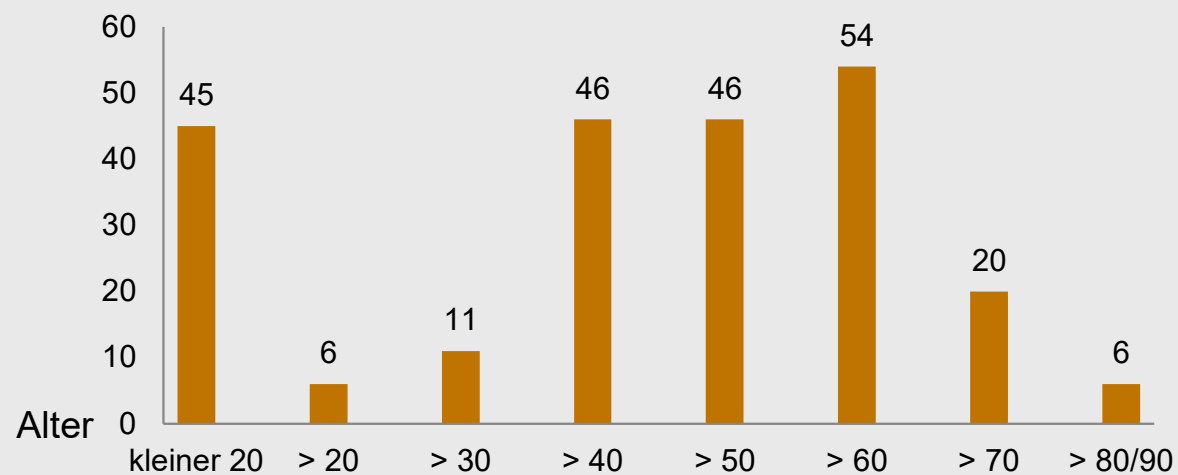


Mitgliederentwicklung

- Vereinsgründung 15.09.2022: 16 Mitglieder
- 2023: 154 Mitglieder
- 2024: 205 Mitglieder
- 2025: 230 Mitglieder (2 Austritte)
- 2026: 234 Mitglieder



Altersstruktur Mitglieder



Wirtschaftsjahr 2025

Bericht des Kassenwartes



Die Finanzierung der BI steht auf gesunden Füßen