

NACHBAR

GLEIS

PROJEKT
10/17

SORGENKIND LEITUNGSBAU

Die Planung und die anschließende Ausführung des Leitungsbaus zählen zu den kompliziertesten Aufgaben, die es bei einem Mammutprojekt wie 10/17 in einer Großstadt zu bewältigen gilt. Wer diese Arbeiten der Öffentlichkeit erklären soll, hat ein Problem: Leitungsbau sieht man kaum, weil er in einer tiefen Grube stattfindet. Aber es wird regelmäßig pausiert; und das sieht man schon. Passanten müssen manchmal den Eindruck gewinnen: Hier geht nichts voran, es dauert ewig und die Sperrung der Verkehrswege will kein Ende nehmen.

STANDDERDINGE

Dabei ist die Erklärung eigentlich ganz simpel. Unter der Erde ist eine Menge los. Und das verschärft sich, denn die Zahl der sogenannten „Leitungsträger“ steigt stetig. Unter Straßen und Fußwegen fließt nicht nur Schmutzwasser in uralten Schächten und Frischwasser in bisweilen voluminösen Rohren, sondern natürlich auch der Strom von enercity. In Datenleitungen von Telekom oder Vodafone, aus Glasfaser oder manchmal noch aus Kupfer, sind Informationen unterwegs und noch so einiges mehr.

Jedes Unternehmen ist sein eigener Bauherr, der selbst ausschreibt und Aufträge vergibt. Die Abstimmung der beteiligten Firmen wächst sich manchmal zur Herkulesaufgabe aus. Bei jeder Baumaßnahme gibt es als erstes eine „Leitungs-umfrage“. Dann wird bei einem gemeinsamen Gespräch geklärt, wer welche Trasse bekommt. Die infra stellt Zeitpläne auf und koordiniert die Abläufe. Nicht selten wird dann wieder alles über den Haufen geworfen, weil einer der Bauherren in Verzug gerät. Alle Folgearbeiten müssen in diesem Fall verschoben werden.

Nicht zu vergessen: Der Verbraucher übererdig darf von all dem nichts merken. Das Licht muss brennen, die Dusche braucht Wasser und die Streamingdienste sollen den neuen Spielfilm hurtig übertragen.

Ein bisschen Respekt vor den Leuten, die da in der Baugrube oder am Schreibtisch für einen reibungslos funktionierenden Leitungs- bau sorgen, scheint also – trotz der Pausen – durchaus angebracht.

Interview mit Christian Weske
„2030 SOLL ALLES
FERTIG SEIN“

Seite 2

Nachbarschaft: Radio Hannover
DIE STIMME
DER STADT

Seite 3



Foto: Jürgen Wendt

Hier geht nichts mehr: Stadtauswärts ist die Goethestraße halbseitig gesperrt.

„BIS 2030 SOLL DER BARRIEREFREIE AUSBAU UNSERES SCHIENENNETZES ABGESCHLOSSEN SEIN“

Christian Weske war Planer bei der Region und hat jetzt den Chefsessel bei der infra übernommen

Herr Weske, Sie sind jetzt rund drei Monate im Amt. Wie gefällt Ihnen der neue Arbeitsplatz?

Ich habe den Job gern übernommen. Mit Anfang 50 habe ich noch mal eine Chance, etwas anderes zu machen, ohne die Stadt und das alte Metier zu verlassen.

Dem alten Metier, der Stadtbahn, sind Sie schon sehr lange verbunden.

So ist es. Bereits als achtjähriger Schüler habe ich meine Affinität zur Stadtbahn entdeckt. Damals wurde die Bahnstrecke vom Hauptbahnhof nach Oberricklingen gebaut. Die ersten grünen Bahnen kamen auf die Gleise. Ich war hellauf begeistert. Das zieht sich nun wie ein grüner Faden durch mein Leben.

Könnten Sie eine Bahn auch selbst fahren?

1995 am Anfang meiner Berufslaufbahn habe ich eine Woche lang gemeinsam mit einem Fahrlehrer das Netz abgefahren, um die Strecke und die Probleme der Fahrer kennenzulernen. Aber um tatsächlich einen Bahn-Führerschein zu haben, hätte ich alle sechs Wochen eine Pflichtfahrt machen müssen – das war nicht der Fall.

Sie waren viele Jahre CDU-Fraktionsvorsitzender im Bezirksrat in Ricklingen. Wird Ihnen die politische Arbeit fehlen?

Die elf Jahre im Bezirksrat haben mir Spaß gemacht. Aber die neue Aufgabe bei der infra verlangt einen klaren Schnitt und Neutralität. Mein Ziel ist eine gute Zusammenarbeit mit allen Parteien.

Was sind Ihre Schwerpunkte in diesem Jahr?

Eins der wichtigsten Projekte ist sicherlich die Fertigstellung des Hochbahnsteigs am Steintor zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres – also Bauabschnitt 3 von 10/17.

Der Zeitplan für den Ausbau des Projekts 10/17 ist zwar nicht am Steintor, aber in der Braustraße gerade wieder durcheinander geraten. Wie kommt es?

Zunächst können wir durch Umplanungen erst zwei Jahre später mit dem Bau anfangen. Zwischen Goetheplatz, Glocksee und Ihme ist die Situation zudem sehr kompliziert. Alle Kanäle, Leitungen und die Fernwärme müssen verlegt werden, weil sich die Gleisachsen verschieben. Durch den Hochbahnsteig ändert sich zudem die Lage der Weichen, an denen der Stadtbahnbetriebshof hängt. Die Stadtbahn muss daher nahezu ohne Unterbrechung weiterfahren, während darunter intensiv gebaut wird. Darüber hinaus baut energycity zeitgleich auch noch ihre neue Firmenzentrale. Die Bauabläufe beider Vorhaben müssen bestmöglich koordiniert werden.

Ist überhaupt noch genug Platz in Hannovers Unterwelt für die Leitungen?

Manchmal wird es schon eng. Zum Beispiel, wenn wir in etwa drei Jahren in der Limmerstraße die Hochbahnsteige bauen. Die Mittelgleise werden dort auseinander gezogen. Zwischen Häuserfront und Gleis ist dort dann nicht mehr viel Platz für alle Leitungen. Aber grundsätzlich darf unter einem Hochbahnsteig und unter Gleisen nichts liegen,



damit man, wenn es nötig wird, immer schnell an eine kaputte Leitung kommt, ohne dass der Stadtbahnbetrieb eingestellt werden muss.

Und warum legt man die Leitungen nicht untereinander statt nebeneinander?

Weil keiner akzeptieren würde, dass seine Leitung unter der anderer Unternehmen liegt. Jeder will eine eigene Trasse haben, an die er im Fall von Reparaturen schnell rankommt, ohne andere fragen zu müssen. Wenn genug Platz ist, ist das Nebeneinander ja auch kein Problem.

Wann wird der letzte Hochbahnsteig gebaut?

2030 soll der hundertprozentige barrierefreie Ausbau des Liniennetzes abgeschlossen sein; einschließlich der Linie 1 im Landkreis Hildesheim. Aktuell liegen wir bei 78 Prozent. 1990 haben wir mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Umbau begonnen. Vorher gab es nur vereinzelte freiwillige Maßnahmen.

Können Sie die Gesamtkosten abschätzen?

Das ist schwierig. Es gibt rund 200 Haltestellen und jeder Hochbahnsteig kostet etwa drei Millionen Euro. Manche sind auch teurer, z. B. am Großen Hillen. Allerdings muss man sagen, dass dort nicht nur ein Bahnsteig gebaut, sondern das Stadtzentrum von Kirchrode komplett neu gestaltet wurde.

Zurück zu den Arbeits-Schwerpunkten in 2018. Dazu gehört nicht nur das Projekt 10/17?

Richtig. Auch die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen geht in die entscheidende Phase. Seit zwei Jahren werden bereits Bäume gefällt, Trassen geräumt und Leitungen verlegt. In diesem Jahr beginnen wir mit dem Kanalbau. Wir warten händeringend auf die Fertigstellung der Ortsumgehung Hemmingen. Erst danach, also im Jahr 2020, können wir dann endlich mit dem Gleis- und Straßenbau in Hemmingen beginnen.

Und es gibt weitere neue Hochbahnsteige?

Ja. Insgesamt werden vier in diesem Jahr in Betrieb gehen. Zusätzlich zum Steintor wird bereits im Sommer der neue Hochbahnsteig Am Soltekompe fertig. Im September der Bahnsteig Laatzten und voraussichtlich im Dezember der Bahnsteig Wunstorfer Straße. Außerdem stehen noch die üblichen Grunderneuerungen im nahezu 300 km langen Gleisnetz an. Der Lebenszyklus eines Gleises beträgt etwa 30 Jahre. Kurven und Weichen müssen alle zehn Jahre ausgetauscht werden.

Hat ein infra-Chef auch Hobbys?

Selbstverständlich. Reisen und Wandern. Seit fünf Jahren mache ich regelmäßig mit einem Freund im Sommer einwöchige Hüttentouren. 2017 haben wir zum ersten Mal die Dolomiten überquert. Im vergangenen Jahr ging es quer durch die Alpen, von Garmisch-Partenkirchen nach Sterzing in Italien, rund 100 Kilometer, hoch und runter. Aber ich wandere auch gern mit der Familie, mit meiner Frau und den beiden Kindern. Letztes Jahr waren wir in Kroatien. Im März geht es in den Skurlaub.

Christian Weske ist in Oberricklingen aufgewachsen. 1993, nach dem Bauingenieur-Studium an der Uni Hannover, beginnt er seine berufliche Laufbahn als Verkehrs- und Entwicklungsplaner beim Kommunalverband Großraum Hannover, der heutigen Region Hannover. Bereits ein Jahr später wird er, nach Auflösung des städtischen U-Bahn-Bauamts, Koordinator für Infrastrukturmaßnahmen bei der Region und damit zuständig für die Stadtbahn, von der Liniennetzgestaltung bis zur Planung von Hochbahnsteigen. 2017, mit 51 Jahren, wechselt er als neuer Geschäftsführer zur infra, wo er nun die Projekte umsetzt, die er bis vor kurzem noch selber als Verantwortlicher der Region angeschoben hat.

RADIO HANNOVER – DIE STIMME DER STADT

Geschäftsführer Martin Wöbbeking: „Der Baulärm hat genervt – aber jetzt ist Land in Sicht“

Wer bei „Radio Hannover“ aus dem Fenster schaut, hat einen prächtigen Überblick über weite Abschnitte von 10/17. Die Mitarbeiter des kommerziellen Stadtradios, das sich selbst „Die Stimme der Stadt“ nennt, haben den schönen Ausblick allerdings in der jüngsten Vergangenheit nicht nur genossen, sie mussten auch über Wochen einigen Baulärm ertragen. „Das war manchmal schon ziemlich belastend, auch wenn wir in einer der oberen Etagen arbeiteten“, erinnert sich Geschäftsführer Martin Wöbbeking. „Wenn man es im Sommer wagte, mal die Fenster zu öffnen, waren die Baumaschinen wirklich nicht zu überhören.“ Besonders nervig, so der Sender-Chef, sei natürlich die Verkehrssituation gewesen, besonders während der Zeit, als die Münzstraße gesperrt war. „Aber man hat sich irgendwann auch daran gewöhnt und am Ende wundert man sich, wie schnell die Zeit vorbeigeht. Jetzt ist ja auch Land in Sicht.“ Und nicht nur das. Wenn der neue Hochbahnsteig zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres in Betrieb geht, dann haben die Gäste und Mitarbeiter von Radio Hannover nur noch wenige Schritte von der Haltestelle bis zur Haustür des Senders zu gehen.

Seit dem 2. April 2014 residiert das Medienunternehmen in dem Haus an der Ecke der Münzstraße zur Langen Laube. Die Nachbarschaft zum Medienzentrum und den anderen hannoverschen Radiosendern war für Wöbbeking übrigens kein Grund hierherzuziehen: „Wir wollten einfach nur mitten in der Stadt sein.“ Und das ist ohne Frage gelungen. Aus dem kleinen Aufnahmestudio schauen die Sprecher über den Steintor-



platz und die Georgstraße bis zum Kröpcke. Die 30 festen und freien Mitarbeiter des Stadtradios haben ihr Berichtsfeld also immer fest im Blick. Und das soll auch so bleiben. Der Sender expandiert, braucht mehr Platz und wird darum im Haus eine weitere Etage anmieten und die Verträge verlängern. „Das ist ein klares Bekenntnis zu diesem Standort“, betont Wöbbeking. „Radio Hannover“ hat sich in der nieder-

NACHBARSCHAFT

sächsischen Medienlandschaft gut etabliert. „Dabei hat uns natürlich auch die Frequenerweiterung sehr geholfen“, sagt Martin Wöbbeking. „Wir sind mit der Frequenz 87,6 gestartet, waren damit aber nur bedingt zufrieden, weil die Reichweite nicht unseren Wünschen entsprach. Mit Unterstützung der Landesmedienanstalt haben wir dann aber die Frequenz 100,0 bekommen.“ Die glatte Zahl war nicht nur

ein unverhofftes Schmankerl für die Marketing-Abteilung, der Sender hat damit auch seine Reichweite verdoppelt und ist nun im gesamten Großraum Hannover gut zu empfangen. „Die Stimme der Stadt“ ist jetzt in einem Umkreis von rund 35 Kilometern zu hören. Der Schwerpunkt der Berichterstattung bleibt aber das Geschehen in der Landeshauptstadt. In der Regel. Wenn spannende Themen locken, machen sich die Reporter auch schon mal auf den Weg zum Oberlandesgericht nach Celle.

„DIE PLATTFORM IST BREIT GENUG“

Martin Vey nimmt Stellung zur Kritik an der Endhaltestelle Hauptbahnhof/ZOB

Der Stadtbezirksrat Mitte hat sich kürzlich mit den Ausmaßen des neuen Hochbahnsteigs am Raschplatz beschäftigt. Dabei wurde von einigen Kommunalpolitikern kritisiert, dass die Plattform nicht breit genug für den üblichen Publikumsverkehr an einer Endhaltestelle sei und somit nicht der Norm entspreche. Dazu Martin Vey, Betriebsleiter Bau und Prokurist der infra: „Mit einer Breite von vier Metern unterscheidet sich dieser Bahnsteig nicht von vielen anderen im Stadtgebiet.“ Die Anlage am Kantplatz zum Beispiel hat die gleichen Ausmaße. Diese Haltestelle in Kleefeld wird von zwei Stadtbahnlinien angefahren und dient den Fahrgästen außerdem als Umsteigeort für einige Bushaltestellen und für den S-Bahnhof Kleefeld. Die Station muss also regen Publikumsverkehr bewältigen.

Außerdem muss beachtet werden, dass die meisten Fahrgäste auf der neuen Strecke die Haltestelle Rosenstraße nutzen, wenn sie sich im Bereich des Hauptbahnhofs bewegen. Zu diesem Ergebnis kommen die Prognosen der Fahrgastmengen, die unter anderem auf Befragungen der ÜSTRA-



Kunden an den früheren Haltestellen auf dem Ernst-August-Platz basieren. Der Bahnsteig in der Rosenstraße ist dementsprechend auf eine Breite von 4,50 Meter ausgelegt.

Martin Vey vermutet, dass manchem Fahrgast der Bahnsteig der Haltestelle Hauptbahnhof/ZOB schmaler erscheint, weil er ein hoch aufragendes Dach hat. Dadurch

könne der Eindruck räumlicher Enge entstehen. Die Besorgnis, dass besonders mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auf dieser Plattform Probleme bekommen könnten, teilt Vey nicht.

Vertreter des Seniorenbeirates und einige Kommunalpolitiker hatten die Ausmaße des Bahnsteigs am ZOB kritisiert und angemerkt, dass die Sitzgelegenheiten

möglicherweise zu dicht an der Bahnsteigkante platziert worden sind. Die Planer hätten zudem mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen an dieser Haltestelle rechnen müssen.

Martin Vey betont, dass die prognostizierten Fahrgastmengen sehr wohl den Erwartungen entsprechen. In den Berechnungen sei sogar berücksichtigt worden, dass im benachbarten Verwaltungsgebäude der Bahn, das gerade zu Fuß des Fernsehturms gebaut wird, Hunderte Arbeitsplätze entstehen. Viele Menschen, die dort zukünftig beschäftigt sind, werden vermutlich die Haltestelle Hauptbahnhof/ZOB benutzen.

Eine einheitliche Norm und Vorgabe für die Ausmaße eines Hochbahnsteigs in Hannover gibt es übrigens nicht. Die Bauprojekte werden ihrer jeweiligen Umgebung angepasst.

So sind die Bahnsteige in der Regel breiter, wenn eine Rampe integriert werden muss. Dies ist beispielsweise am Großen Hillen in Kirchrode der Fall. Die Bahnsteige sind ebenfalls breiter, wenn – wie am Fischerhof in Linden – ein Fahrstuhl zur Anlage gehört.

NACHRICHTEN

REGION LEHNT
STREICHUNG AB

Die Regionsverwaltung lehnt Vorschläge zum Nahverkehrsplan, die RegioBus-Linien 300, 500 und 700 nicht mehr über den Steintor zum Hauptbahnhof zu führen, entschieden ab. Nach Berechnungen der RegioBus hätte eine dauerhafte Linienführung über die heutige Umleitungsstrecke über den Cityring zum Raschplatz Mehrkosten von rund 750.000 Euro jährlich zur Folge, es fielen rund 245.000 zusätzliche Fahrplankilometer pro Jahr an. Durch die längere Fahrzeit muss auf der Linie 700 in der Hauptverkehrszeit ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Gleichzeitig würde eine solche Linienführung dauerhaft zu großen Fahrgastverlusten führen. Die drei Sprinterlinien der RegioBus befördern jährlich im Normalbetrieb rund 6,5 bis 7 Millionen Fahrgäste. Durch die Umleitungsstrecke sind es über eine Million Fahrgäste weniger.

„Die drei Sprinterlinien werden von den Fahrgästen hervorragend angenommen. Wir möchten dieses Angebot deshalb ausbauen und zusätzliche Kunden gewinnen. Der Wegfall von Innenstadt-Haltestellen geht an den Wünschen der Fahrgäste vorbei“, so Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz. Überdies seien auf der Kurt-Schumacher-Straße gerade erst neue barrierefreie Bushaltestellen gebaut worden.



Letzte Ausgabe des NachbarGleis verpasst? Gibt's auch im Internet: <http://www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn/>

NEUANFANG
AM STEINTOR

Mit einer intensiven Bürgerbeteiligung will die Stadt die Neugestaltung des Steintors vorantreiben. Im Juni soll es eine Auftaktveranstaltung mit diversen Aktionen geben, danach werden alle gesellschaftlich relevanten Gruppen befragt und Ideen gesammelt. Jugendliche und Migranten sollen gezielt angesprochen werden. Im September und Oktober sind weitere Veranstaltungen und Aktionen geplant. Erste Ergebnisse werden danach auf einer Internetplattform gezeigt. Das Berliner Büro Urban Catalyst, das viel Erfahrung mit Stadtentwicklungsprojekten hat, wird die Bürgerbeteiligung organisieren und darf dafür 500.000 Euro ausgeben.



Infos zum Projekt Zehn Siebzehn und zur infra allgemein gibt's im Internet unter www.infra-hannover.de und im Projektbüro Kurt-Schumacher-Straße 24, jeweils mittwochs 15 bis 17 Uhr.

WEIL DER WINTER ZURÜCKKAM, MUSSTEN
DIE BAUARBEITEN IN DER GOETHESTRASSE
UNTERBROCHEN WERDEN

Sperrung stadtauswärts bis zum Juni – Zufahrt der Anlieger bleibt gewährleistet

Die Baustellen waren vorbereitet, die Umleitungen und Straßensperrungen eingerichtet und man hatte sogar schon die ersten Pflasterungen an der Goethestraße gegenüber dem Gehry-Tower aufgerissen, da kam der Winter zurück und die Baustellen mussten erst einmal wieder geschlossen werden. Aus dem anvisierten Frühstart, schon vor dem meteorologischen Frühlingsanfang, wurde es also nichts.

Aber es bleibt dabei: Der Schwerpunkt der 10/17-Aktivitäten in diesem Jahr wird der Ausbau der Goethestraße sein. Bis zum Goetheplatz sollen die Straße und die Fuß- und Radwege erneuert werden. Die Fahrbahn stadtauswärts wird aus diesem Grund zeitweilig gesperrt. Wie Projektleiter Jürgen Wendt in der infra-Presskonferenz zum Jahresanfang versicherte, wird den Anliegern die Zufahrt zu den Grundstücken selbstverständlich garantiert. Von Juli an ist dann die Fahrbahn stadteinwärts an der Reihe. Gegenüber den ursprünglichen Plänen haben sich die Arbeiten in diesem Bauabschnitt um ein Jahr verzögert. Wie Jürgen Wendt erläuterte, sind dafür die massiven Probleme mit alten Leitungen unter der Stadtbahntrasse verantwortlich. Ende des Jahres soll dann aber alles fertig sein und der Verkehr auf der Goethestraße in beiden Richtungen ungehindert fließen können.

Das spektakulärste Projekt in diesem Jahr wird natürlich der Hochbahnsteig am Steintorplatz. Im Mai sollen die Arbeiten hier beginnen. Verkehrsbehinderungen werden während der Bauarbeiten nicht ausbleiben. Wann, wo, was gesperrt wird, wird die infra rechtzeitig auf ihren Sozial-Media-Kanälen und in den lokalen Medien mitteilen. „Zum

Fahrplanwechsel am Jahresende soll die Umsteiganlage Steintor zwischen Tunnelstation und Oberfläche betriebsbereit sein“, versicherte infra-Geschäftsführer Christian Weske. Nach der Fertigstellung werden Rollstuhlfahrer oder Mütter mit ihren Kinderwagen nicht mehr auf Rampen angewiesen sein, wie am Anfang der Georgstraße, sondern können aus der Tunnelstation direkt mit dem neuen Fahrstuhl hoch zum Steintorplatz fahren. Das Projekt 10/17 ist dann in seinem spektakulärsten Bereich mitten in der City abgeschlossen. Dies soll auch gefeiert werden. Das Fest soll zugleich ein kleines Dankeschön für die Anlieger sein, die drei Jahre lang Baulärm und Umleitungen ertragen mussten.

Neben dem Projekt 10/17 wird die infra 2018 weitere größere Baumaßnahmen angehen. (Siehe auch das Interview mit Geschäftsführer Christian Weske auf der Seite 2 dieser Ausgabe.) Unter anderem wird auch im Stadtteil Kirchrode wieder gearbeitet. Die Einmündung der Jöhrensstraße wird umgestaltet. Im Bereich der Haltestelle Tiergarten werden im Frühjahr und im Herbst Gleise erneuert und der bestehende Hochbahnsteig verlängert. Wenn diese Bauarbeiten abgeschlossen sind, kann die ÜSTRA vom Fahrplanwechsel im Dezember an auf der Strecke nach Anderten endlich Drei-Wagen-Züge einsetzen.

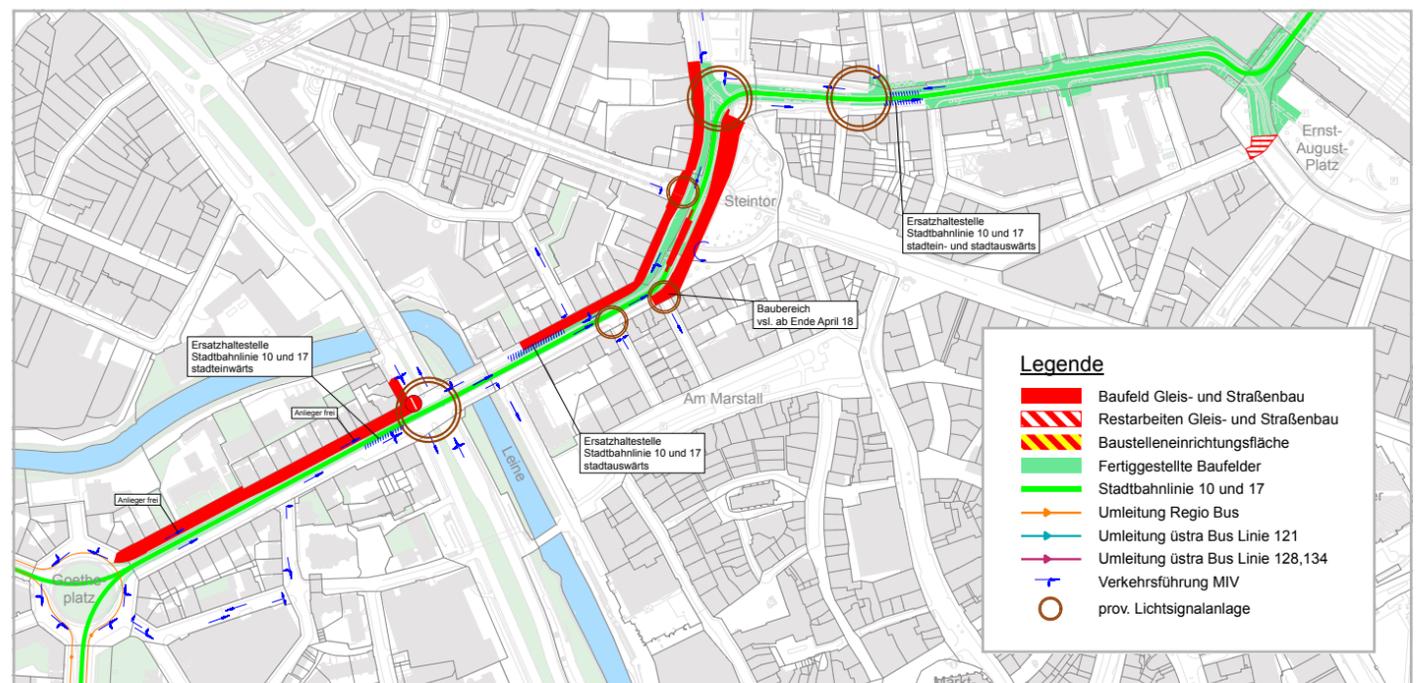
Eine weitere Baumaßnahme mit erheblichen Einschränkungen für den Straßenverkehr wird es von Mitte Juni an in der Nordstadt geben. Von der Überfahrt Haltenhoffstraße bis zur Brücke Nordstadt-Bahnhof und auf einem etwa 55 Meter langen Abschnitt im Bereich der



Vor dem Gehry-Tower hatten die Arbeiten Ende Februar schon begonnen.

Gleiskreuzung müssen die alten Schienenwege erneuert werden. In den Sommerferien, so kündigte Bauleiter Wolfgang Ehelebe an, wird dort kein Individualverkehr möglich sein. Eine Fahrspur für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge wird während der gesamten Bauzeit allerdings freigehalten, was für das nahe Nordstadt-Krankenhaus besonders wichtig ist. Voraussichtlich vom 13. Juli an werden für drei Tage und vom 18. August an für zwei Tage in diesem Bereich auch keine Stadtbahnen fahren können.

Die infra wird in diesem Jahr in mehr als 20 Baumaßnahmen rund 35 Millionen Euro investieren, davon 20 Millionen in Neu- und Ausbauprojekten. Der Rest wird für die Instandhaltung des Streckennetzes aufgewendet.



NACHBARGLEIS

Impressum
Herausgeber: infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH
Lister Straße 17, 30163 Hannover
V. i. S. d. P. Jens Hauschke

Konzeption und Texte: hannover.context 4.0

Fotos: Jürgen Wendt, Hans-Peter Wiechers

Gestaltung: id kommunikation & design,
Hannover

Druck: Color-Druck GmbH

Auflage: 5.000 Exemplare

Kontakt: nachbargleis@infra-hannover.de

Zuschriften:

Die Redaktion freut sich über Beiträge aller Art, kann aber keine Gewähr für eingesandte Fotos oder Manuskripte übernehmen. Herausgeber und Redaktion behalten sich Kürzung und Bearbeitung von Manuskripten und Leserbriefen vor.