

NACHBAR GLEIS

PROJEKT
10/17

VIELE VORTEILE DURCH DIE NEUEN HOCHBAHNSTEIGE

Der Fahrplanwechsel am 9. Dezember ist für die infra sozusagen ein magisches Datum: An diesem Tag sollen alle Hochbahnsteige innerhalb der City in Betrieb sein. Und es wird tatsächlich geschafft. Die beiden Hochbahnsteige am Steintor und am Goetheplatz sind fertig. Vier Jahre lang wurde zwischen ZOB und Goetheplatz gebaut. Eine lange Zeit, die für viele belastend war, besonders für die Anlieger. Aber es hat sich gelohnt, denn mit dem Projekt 10/17 wurde viel erreicht.

STANDDERDINGE

Dabei geht es um mehr als den barrierefreien Zugang mit Rollstühlen, Kinderwagen oder Gehhilfen zu den Stadtbahnen. Durch kürzere Wege verringern sich die Reisezeiten. Der Hochbahnsteig am Steintor macht den direkten Umstieg von den oberirdisch fahrenden Bahnen der Linien 10 und 17 zu den Bahnen im Tunnel möglich. Direkt vom Bahnsteig aus führen die Treppen zur unterirdischen Verteilerebene. Ohne die Straße überqueren zu müssen, geht es im geschützten Bereich direkt zum Aufzug.

Ähnlich gute Erfahrungen machen die Fahrgäste bereits seit Monaten an der neuen Endhaltestelle ZOB. Früher mussten die Menschen zum Umsteigen vom Ernst-August-Platz durch den gesamten Hauptbahnhof laufen, um zu den U-Bahnstationen zu kommen. Jetzt geht es direkt vom hinteren Abgang der Haltestelle hinunter.

10/17 hat das Gesicht der Innenstadt nachhaltig verändert, zum Besseren, da sind sich eigentlich alle einig. Die Belastungen in der Bauzeit haben sich am Ende gelohnt. Die Kurt-Schumacher-Straße hat eine enorme städtebauliche Aufwertung erfahren.

Von der neuen Haltestelle am Steintor erschließt sich die City viel besser als früher. Gleich nach dem Aussteigen steht man auf dem Steintorplatz und in der Georgstraße. Auch die Lange Laube ist nun besser zugänglich. Die Planungen für die Umgestaltung des Steintorplatzes gehen in die letzte Phase.

Und schon soll der Bau des nächsten Hochbahnsteiges in der Braunstraße in Angriff genommen werden.

Interview

„VIELE FAHRGÄSTE HABEN
KÜNFTIG KÜRZERE WEGE“

Seite 2

Aus der Nachbarschaft

DIE ENTDECKUNGSTOUREN
VON STATTREISEN

Seite 4



„ICH GLAUBE, DASS WIR DIE MEISTEN KRITIKER ÜBERZEUGEN KONNTEN“

Die Projekt-Verantwortlichen Christian Weske, Martin Vey und Jürgen Wendt im Interview

Mit dem Projekt 10/17 steht eine Mammutaufgabe unmittelbar vor dem Abschluss. Atmen Sie jetzt kräftig durch?

Christian Weske: Ja, wir atmen durch. Wir sind sehr froh, dass wir die Baumaßnahmen hier in der Innenstadt in der vorgegebenen Zeit von vier Jahren zeitgerecht abschließen können.

Wir haben in der Zeit in ganz exklusiver Lage viel umgebaut und viel erreicht. Das führte auch mal zu Problemen, die aber gelöst werden konnten. Wir sind froh, dass wir Ende des Jahres den letzten Hochbahnsteig innerhalb des Cityrings in Betrieb nehmen können. Damit schließen wir den barrierefreien Ausbau in diesem Bereich ab. Der Umstieg am Steintor zu den anderen vier Linien im Untergrund ist sichergestellt. Das bedeutet für viele Fahrgäste kürzere Wege.

Solch umfangreiche Projekte haben ja ihre Probleme und Stolpersteine. Womit hatten Sie denn besonders zu kämpfen?

Jürgen Wendt: Der Leitungsbau, den wir hier zu bewältigen hatten, war überaus komplex, mehr als wir uns das vorgestellt hatten. Es sind verschiedene Dinge aufgetreten, die in keinerlei Karte oder Unterlagen verzeichnet waren. Mit zunehmender Projektdauer ist das immer besser gelaufen. Anfangs war es schwierig, da haben wir aus diesen Situationen auch Verzögerungen bekommen. Das hat uns von Anfang an begleitet und begleitet uns auch bis zum Ende hin.

Die große Herausforderung lag also nur im Untergrund?

Christian Weske: Eine weitere große Herausforderung war es auch, dass wir nicht nur die Stadtbahnanlagen umgebaut haben - Gleise und Haltestellen -, sondern letztendlich hier Stadtgestaltung gemacht haben. Wir haben die gesamten Straßenzüge umgebaut, von Hauswand zu Hauswand. Damit haben wir eine Qualität in die Straßenräume hereingebracht, die es vorher nicht gab, mit breiten Radfahrstreifen, hochwertigeren Gehwegen und neuen Baumalleen.

Die infra hat ja schon viele Hochbahnsteige gebaut. Was war hier anders?

Christian Weske: Außergewöhnlich war die Aufmerksamkeit der Medien und von Kritikern, die die Maßnahme auch insgesamt infrage gestellt haben. Das haben wir bei anderen Baumaßnahmen so nicht. Da freuen sich eigentlich alle über den Stadtbahnausbau, weil er sehr viele Vorteile bringt.

Hat sich das dann geändert?

Christian Weske: Bei dem Projekt 10/17 hatten wir sehr viel Kritik schon im Vorfeld. Aber die Kritik ist abgeebbt. Ich glaube, dass wir die meisten Kritiker überzeugen konnten, dass wir hier eine gute und sinnvolle Maßnahme umsetzen.

Besonders anstrengend war die Situation für die Anlieger. Wie sind sie mit deren Kritik umgegangen?

Christian Weske: Uns war bewusst, dass wir sehr im Fokus stehen. Deshalb haben wir nicht nur Anliegerversammlungen für jeden einzelnen Bauabschnitt durchgeführt, sondern auch das Baubüro in der Kurt-Schumacher-Straße mit Sprechzeiten eröffnet. Das wurde gut angenommen. Auch die „Nachbargleis“-Ausgaben. Wir haben versucht, die Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren.



von links: Jürgen Wendt (Bauherrnvertreter der infra für das Projekt 10/17), Christian Weske (seit 2017 Geschäftsführer der infra) und Martin Vey (Prokurist und Betriebsleiter der infra).

Jürgen Wendt: Wenn über notwendige Einschränkungen vorher informiert wurde, haben die Betroffenen dies auch akzeptiert. Wir haben uns immer bemüht, mit allen und aller Kritik höflich umzugehen. Aber es gibt Betroffenheit. Es ärgert enorm, wenn Stellplätze wegfallen. Hat jemand persönliche Nachteile, dann müssen Kompromisse gefunden werden.

Infos allein reichen aber nicht. Die Menschen wollen auch Taten, einen Fortschritt auf der Baustelle sehen.

Jürgen Wendt: Wir haben zum Beispiel keine Sperrungen vorgenommen, ohne dass danach erstmal nichts passiert wäre. Nach einer Sperrung wurde auch unmittelbar gearbeitet. Das ist wichtig, denn dann gibt es ein Einsehen, dass die Dinge notwendig sind. Schlimm ist es, wenn abgesperrt wird und dann lange nichts geschieht. Unser Vorgehen trägt erheblich zu dem positiven Image bei, das wir uns hier erarbeitet haben.

Allein schafft ein Bauträger das kaum. Welche weitere Unterstützung hatten Sie?

Martin Vey: Man muss berücksichtigen, dass wir hier im Prinzip eine Neubaustrecke haben. Das zu bauen ging auch nur durch die guten Kooperationen etwa mit der Üstra. Die Üstra hat mehrfach, im Sommer vergangenen Jahres sogar vier Monate lang, den Stadtbahnverkehr umgeleitet. Sonst wäre die Baumaßnahme hier so gar nicht möglich gewesen.

Mit gleichzeitigem Stadtbahnverkehr wäre es schwieriger gewesen?

Jürgen Wendt: Die Sperrpausen haben sich sehr bewährt. Wir haben auf diese Weise Zeit und Geld gespart. Sonst hätten wir Provisorien im Stadtbahnverkehr gebraucht, die niemand hätte haben wollen.

Christian Weske: Und wir wären jetzt mit Sicherheit noch nicht so weit, wie wir sind.

Martin Vey: In den Sperrpausen haben wir auf den Tag genau alles fertiggestellt, wie es geplant war.

Es waren sehr viele Firmen beteiligt an diesem Projekt. Da ist doch nicht immer alles perfekt gewesen.

Jürgen Wendt: Es gab Firmen, die ihre Aufgaben falsch eingeschätzt haben. Natürlich hat auch mal eine Firma nicht gut gearbeitet, wovon dann wieder andere betroffen sind. Trotz der Probleme aber wurde insgesamt der Zeitrahmen eingehalten.

Aber das gelang nur dadurch, weil die Arbeiten an anderen Stellen forciert wurden.

Martin Vey: Aber die allermeisten Firmen haben sehr gut gearbeitet. Und das ist immens wichtig.

Jürgen Wendt: Es wird von sehr vielen Beteiligten gesagt, die Atmosphäre auf der Baustelle sei sehr gut. Das ist auch eine Grundlage für die erfolgreiche Arbeit.

Martin Vey: Am Stil der Baubesprechungen und im E-Mail-Verkehr sieht man auch, dass die Stimmung gut ist. Alles wurde sehr sachlich gehandhabt.

Wie geht es jetzt weiter?

Martin Vey: Der Nebenanlagenbau in der Goethestraße außerhalb des Cityrings steht noch aus. Das geschieht im kommenden Jahr. Auch den kurzen Abschnitt zwischen Hohem Ufer und Reuterstraße müssen wir noch fertigstellen.

Nach 10/17 ist vor der nächsten Etappe auf der Strecke. Was kommt jetzt?

Jürgen Wendt: Wenn alles gut läuft, beginnen wir Ende 2019 mit ersten Arbeiten in der Braunstraße, um bei der Glocksee einen Hochbahnsteig zu erstellen. Die Problematik: Wir bauen an der Oberfläche die Gleisanlagen. unten drunter und daneben geschieht viel. Enercity etwa baut ein neues Verwaltungsgebäude. Die Herausforderungen sind enorm.

Martin Vey: Der Betriebshof der Üstra muss erreichbar bleiben. Er kann nicht abgehängt werden. Der Gleisbau muss deshalb kleinteilig organisiert werden, um mit vielen Provisorien den Bahnverkehr aufrecht erhalten zu können.

DAS PROJEKT ZEHN SIEBZEHN GIBT DER INNENSTADT EIN NEUES GESICHT



Es beginnt alles ganz unspektakulär, als am 21. Juli 2014 die Bagger damit beginnen, die Fahrbahn der Kurt-Schumacher-Straße aufzureißen. Gut vier Jahre später sehen Teile der hannoverschen Innenstadt ganz anders aus. Der Bereich vom ZOB bis zum Goethekreisel hat sein Gesicht völlig verändert.

Viele Herausforderungen sind zunächst zu bewältigen. Es beginnt mit dem vorher nicht geplanten Verlegen vorhandener Leitungen für den Hochbahnsteig Raschplatz. In der engen Kurve vor der Ernst-August-Galerie müssen schwere Platten in den Boden gebracht werden, die die Gleise tragen. Den Passanten wird viel zugemutet, wenn sie sich an den Absperrungen vorbeischlängeln müssen. Beim Verlegen der Gleise werden alte Keller entdeckt, die nach dem Ende des Krieges zugeschüttet worden waren. Deshalb muss mehr Boden als geplant

ausgetauscht werden. Drei Jahre dauert es, bis die Züge der Linien 10 und 17 seit September vergangenen Jahres nun auf der neuen Strecke von der Haltestelle zwischen ZOB und Hauptbahnhof, an der Ernst-August-Galerie vorbei durch die Kurt-Schumacher-Straße Richtung Steintor und weiter rollen. Und währenddessen entstehen die beiden nächsten Hochbahnsteige auf der Route, die Haltestellen Steintor und Goetheplatz.

10/17 geht mit städtebaulichen Veränderungen einher, die in der Kurt-Schumacher-Straße nicht zu übersehen sind. Lampen und Pflaster werden den anderen Straßen in der Innenstadt angepasst. Es werden auch neue Bäume gepflanzt.

Auch im Bereich Steintor und darüber hinaus werden die Veränderungen nun deutlich sichtbar. Seit dem vergangenen Jahr werden die Verkehrsteilnehmer und Anlieger, beson-

ders die Geschäftsleute, auf eine anhaltende Geduldsprobe gestellt. Umwege sind nötig, Bahnen haben Verspätungen, für den Lieferverkehr wird es oft eng.

Häufig wird die Verkehrsführung geändert, weil mal auf der einen und danach auf der anderen Straßenseite gearbeitet wird. Vollsperrungen darf es nicht geben. Dadurch käme es zu nicht akzeptablen Auswirkungen auf den gesamten Verkehr im innerstädtischen Bereich. Obwohl die infra stets versucht, Einschränkungen so gering wie möglich zu halten, lassen sie sich nicht vermeiden, schon gar nicht bei einem Mammutprojekt wie 10/17.

Die Verantwortlichen entschließen sich im Zusammenwirken mit der Üstra, möglichst viele Arbeiten in überschaubaren Zeiträumen zu bewältigen. Indem die Bahnen in mehreren Phasen im Tunnel verkehren, können die oberirdischen Arbeiten, ungestört vom Stadt-

bahnbetrieb, zügiger abgewickelt werden. Die größeren Herausforderungen befinden sich im Untergrund: Diverse Probleme mit Leitungen im Bereich der Stadtbahntrasse müssen bewältigt werden. In der Goethestraße verzögern sich die Bauarbeiten durch einen nicht mehr erwarteten späten Kälteeinbruch. Der dann folgende heiße Sommer stellt alle Beteiligten nochmals vor große Herausforderungen. Die brütende Hitze verlangt den Bauarbeitern an vielen Tagen alles ab. Dennoch geht es zügig voran. Im Juni steht in der Münzstraße in Höhe Lange Laube, wo die neue Haltestelle Steintor entsteht, ein großer Kran. Tiefelader rollen an. Mit dem Kran werden 40 Fertigteile für den Hochbahnsteig an ihre Plätze gehievt. In den Sommerferien werden die Stahlbauteile errichtet. Während der Sommerwochen werden große Etappen des Projektes 10/17 bewältigt.

LED-MARKER FÜR MEHR VERKEHRSSICHERHEIT

Infra und Stadt Hannover wollen mit einer Reihe von Pilotprojekten die Verkehrssicherheit in Stadt und Region verbessern. Erstmals haben die Planer jetzt an acht Stellen in Hannover und Laatzen so genannte LED-Marker anbringen lassen, um den Verkehrsteilnehmern die Übersicht und Orientierung zu erleichtern. In den vergangenen Jahren haben sich an den ausgewählten Örtlichkeiten immer wieder Unfälle ereignet. „In einem Jahr soll geprüft werden, ob die Unfallzahlen in den Bereichen durch die Marker zurückgegangen sind“, sagt Carsten Siegert, Leiter der Straßenverkehrsbehörde.

Unter anderem wurde der Bereich Sutelstraße / Ecke Kugelfangtrift ausgewählt. „Dieser Bereich eignet sich besonders gut, da er für Linksabbieger unübersichtlich ist“, sagt Wolfgang Ehelebe von der infra. Mit den auf den Boden aufgebrachten Markern



soll bei Nacht die Übersicht verbessert werden. „Wir haben die LED-Bodenmarker zudem an fünf Fußgängerschutzinseln anbringen lassen um dort die Verkehrs-

sicherheit auch für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen“, sagt Siegert. Die LED-Marker gelten nicht als offizielles Verkehrszeichen, deshalb haben sich die

Beteiligten mit dem Einsatz bisher schwer getan. Sie sind aber alle der Meinung, dass der Einsatz an vermeintlich unübersichtlichen Stellen und Unfallschwerpunkten sinnvoll ist. In jüngerer Vergangenheit wurden die LED-Marker bereits in Baustellenbereichen unter den Stadtbahnstrassen angebracht.

Die Bodenleuchten befinden sich im Bereich der Gleisverschwenkung Hildesheimer Straße / Am Mittelfelde, Sutelstraße / Kugelfangtrift sowie in Rethen in der Schleife unter der B 443 und in Laatzen in der Erich-Panitz-Straße / Würzburger Straße. Außerdem wurden die Fußgängerschutzinseln Wulfeler Straße / Schwarze Worth, Lindemannallee in Höhe DB-Brücke, Otto-Brenner-Straße in Höhe Hausmannstraße und die Willy-Brandt-Allee (zweimal) in Höhe Planckstraße und Langensalzstraße mit den Markern versehen.

NACHRICHTEN

KUNDEN MIT ÜSTRA
UND REGIOBUS SEHR
ZUFRIEDEN

Gute Noten für die Üstra und Regiobus: Bei einer Kundenbefragung zum öffentlichen Nahverkehr im Bundesgebiet haben Üstra und Regiobus mehrere vordere Plätze belegt. Für das ÖPNV-Kundenbarometer hat das Marktforschungsinstitut Kantar TNS 24.000 telefonische und Online-Interviews geführt. Die Erhebung wird bereits seit 20 Jahren vorgenommen. Bei der „Globalzufriedenheit“ gehören Üstra und Regiobus zu den zwölf Verkehrsbetrieben, die ein sehr gutes Ergebnis erreicht haben. Gefragt wurden die Kunden für diesen Punkt nach ihrer Einschätzung etwa über die Tarife, die Haltestellen sowie die Sicherheit. Bei den Leistungsmerkmalen wie Anschlüssen, Taktfrequenz und Schnelligkeit der Beförderung kommt die Üstra ganz knapp nach den Stadtwerken Erfurt auf Platz zwei. Auch bei der Beurteilung des Linien- und Streckennetzes kam für die Üstra ein zweiter Rang heraus. Von der Sauberkeit und dem Komfort in den Fahrzeugen sind die Fahrgäste von Regiobus begeistert. Das Unternehmen landet in diesem Punkt auch auf dem zweiten Rang. Wenn es Störungen oder Verspätungen gibt, beurteilen die Üstra-Fahrgäste die Informationen so gut, dass das Unternehmen auch hier einen zweiten Rang belegt.



Infos zu anderen Baumaßnahmen und zur infra allgemein gibt's im Internet unter www.infra-hannover.de. Für die Maßnahmen in der City informiert das Projektbüro der infra: Kurt-Schumacher-Straße 24, jeweils mittwochs 15 bis 17 Uhr.

LEBENSRETTENDE
DEFIBRILLATOREN IN
U-BAHNSTATIONEN

In sämtlichen U-Bahnstationen in Hannover befinden sich jetzt wieder Defibrillatoren. Mit den Geräten kann durch einen Elektroschock das Leben von Menschen gerettet werden, die einen Herzstillstand erlitten haben. Vor fünf Jahren waren die Geräte bereits in den Stationen angebracht worden. Doch immer wieder wurden Geräte das Ziel von Vandalismusattacken. Da das Geld für das Projekt begrenzt war, konnten defekte Schockgeber schließlich nicht mehr ersetzt werden. Jetzt hat die Üstra einen fünfstelligen Betrag gespendet, so dass die zerstörten Geräte wieder ersetzt werden konnten. Damit kann jeder ohne Vorkenntnisse im Notfall Erste Hilfe leisten und so Leben retten.

VERBORGENES ERKUNDEN - GESCHICHTE
ERFAHREN MIT STATTREISEN

Auf dem Titel des Programmheftes von Stattreisen Hannover heißt es: „Wir zeigen euch die Stadt.“ Jeden Tag konnten die Mitarbeiter auf dem Weg ins Büro in der Escherstraße – zwischen Lange Laube und Goethestraße – die Baufortschritte des Projektes 10/17 live verfolgen. Und wenn sich eine Stadtführerin und eine Darstellerin mit den Interessenten zum Stattreisen-Theaterspaziergang durch das Steintorviertel aufmachen, sind alle sogar gleich mittendrin im Baugehen. Denn bei dem Rundgang unter dem Titel „Rotlicht, Redakteure, Revolutionen“ geht es mit szenischen Einlagen durch das Steintorviertel.

Stattreisen Hannover, ein gemeinnütziger Verein, will sowohl die Menschen aus der Stadt und der Region als auch Gäste von außerhalb zu besonderen und verborgenen Orten führen, mit ihnen Geschichte erkunden sowie die Stadt erleben und begreifen. Rund 60 Stadtführer und Darsteller sind dabei.

Stadtspaziergänge führen durch die hannoverschen Stadtteile. Unter dem Titel „Bauern, Bürger und Beamte“ etwa geht es durch die Südstadt. Von „Gärten, großen Villen und Genossen“ erzählt ein Spaziergang durch Kleefeld. Dort begegnen sich auf engem Raum Zeugnisse von Armut, Kleinbürgertum und Wohlstand.

Andere Rundgänge widmen sich thematisch etwa dem Universalgelehrten Gottfried Wilhelm Leibniz oder führen auf die „Spuren bekannter oder weniger bekannter hannoverscher Frauen“. Da begegnen die Teilnehmer unter anderen Kurfürstin Sophie, der Astronomin Caroline Herschel und der Künstlerin Niki de Saint Phalle. Die Stadtführer und Darsteller bringen ein profundes

Wissen mit, das sie an die Teilnehmer in unterhaltsamer Form weitergeben. Sie müssen hohe Anforderungen und Qualitätsstandards erfüllen. Einmal jährlich können neue Stadtführer einen Kursus an der VHS belegen, um sich zu qualifizieren. „Viele unserer Mitarbeiter arbeiten ihre Führungen selbst aus“, sagt Elke Fütterer aus dem Stattreisen-Team. Wenn eine Führung steht, wird sie zur Probe vor Fachleuten absolviert und abgenommen. Auch ein professionelles Stimmtraining zur Vorbereitung auf die Rolle als Darsteller steht auf dem Programm.

Bei den Theaterspaziergängen führen kostümierte Darsteller ein Schauspiel auf der Straße auf und nehmen die Teilnehmer in vergangene Zeiten mit. Nachtwächter Melchior etwa lässt sich durch die dunklen Gassen und Winkel der Stadt begleiten, „wenn alle ehrbaren Bürger Hannovers längst in ihren Betten liegen“. Melchior berichtet von Mörderbanden, den Mühen seines Berufes und dem Treiben am Hofe. Auch Messemutti Gerda Bode hat viel zu erzählen. Sie vermietet schon lange ihre Zimmer an internationale Gäste. Da gibt es viel aus dem Nähkästchen zu plaudern. Ein Sänger und ein Stadtführer lassen bei einer musikalischen Führung die 20er Jahre an Originalschauplätzen aufleben. Natürlich fehlen auch Wilhelm Busch oder der Große Garten nicht bei den Spaziergangsthemen. Auch ein kulinarischer Rundgang mit typisch hannoverschen Häppchen ist im Programm. Insgesamt gibt es mehr als 300 Veranstaltungen im offenen Programm. Dazu kommen Sonderveranstaltungen für Gruppen. Außerdem gibt es Führungen für Schulklassen aller Altersstufen, von der Grundschule bis zur Abiturklasse. Fast alles

wird zu Fuß erkundet. „Spaziert wird bei fast jedem Wetter“, sagt Elke Fütterer. Stattreisen bietet aber auch Touren mit dem Fahrrad oder dem Kanu. Zu den meisten Veranstaltungen kann man spontan gehen. Vielfach ist keine Anmeldung notwendig. „Wenn sich mindestens fünf Teilnehmer zu einem Spaziergang einfinden, dann geht es los“, erklärt Elke Fütterer.

Der Verein Stattreisen wird von der Stadt Hannover gefördert. Wer die Bildungs- und Kulturarbeit unterstützen möchte, kann Mitglied oder Fördermitglied werden.

Das gesamte Programm gibt es in einer Broschüre oder im Internet auf der Seite www.stattreisen-hannover.de. Das Stattreisen-Büro befindet sich in der Escherstraße 22 und ist montags bis freitags von 10 bis 12 Uhr sowie dienstags und donnerstags auch von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Zu erreichen ist das Team unter der Telefonnummer 0511-16 94 166 sowie per Mail unter info@stattreisen-hannover.de

Stattreisen freut sich auch immer über Interessenten, die als Stadtführer oder Darsteller mitmachen wollen. Am besten ist es natürlich, wenn jemand längerfristig dabei sein möchte. „Nachwuchs wird bei uns immer gesucht“, heißt es im Stattreisen-Team.



Mehr „Nachbargleise“ finden Sie auch im Internet: <http://www.infra-hannover.de>

NACHBARGLEIS

Impressum
Herausgeber: infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH
Lister Straße 17, 30163 Hannover
0511-357798-0, info@infra-hannover.de
V. i. S. d. P. Jens Hauschke

Konzeption und Texte: hannover.context 4.0

Fotos: Florian Arp

Gestaltung: id kommunikation & design,
Hannover

Druck: Color-Druck GmbH

Auflage: 5.500 Exemplare

Kontakt: 0511-357798-0
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.