

NACHBAR GLEIS

HEMMINGEN

ERSTE GLEISE DER NEUEN STRECKE SIND VERLEGT

Das leuchtende Gelb der Bauzäune beherrscht das Bild, überall sind Bauarbeiter aktiv: Die ersten Meter Gleise sind auch schon verlegt. Die Verlängerung der Stadtbahn nimmt in der Göttinger Chaussee in Oberricklingen sichtbar Gestalt an.

Schon vor Jahren hatten Leitungsarbeiten als Grundlage dafür begonnen. Doch erst mit dem Verlegen der Schienen und dem Aufstellen der Masten für die Fahrleitungsdrähte wird wirklich vorstellbar, dass hier Ende 2023 Stadtbahnzüge von der bisherigen Strecke in der Wallensteinstraße abbiegen und bis nach Hemmingen fahren werden.

Den Sommer über nahmen Autofahrer im Bereich Wallensteinstraße wegen der Arbeiten Behinderungen hin. Die dortige Einbahnstraßenregelung blieb entgegen der Planungen über das Feriende hinaus bis in den September bestehen, weil ein Durchgang für Fußgänger nachträglich noch einmal verändert werden musste.

STANDDERDINGE

Die Gleis- und Straßenbauarbeiten in der Göttinger Chaussee schreiten planmäßig voran. Jeweils halbseitig wird in 250 Meter langen Abschnitten Richtung Süden gebaut. Bis April kommenden Jahres sollen die Gleise bis zum Mühlenholzweg liegen. Auto-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr werden währenddessen auf der Fläche neben dem Gleisbereich geführt.

Auf Hemminger Gebiet wird es noch ein wenig dauern, bis die ersten Gleise verlegt werden können. Gleis- und Straßenbauarbeiten starten hier im Frühjahr 2021. Bis dahin dauern die vorbereitenden Leitungsarbeiten.

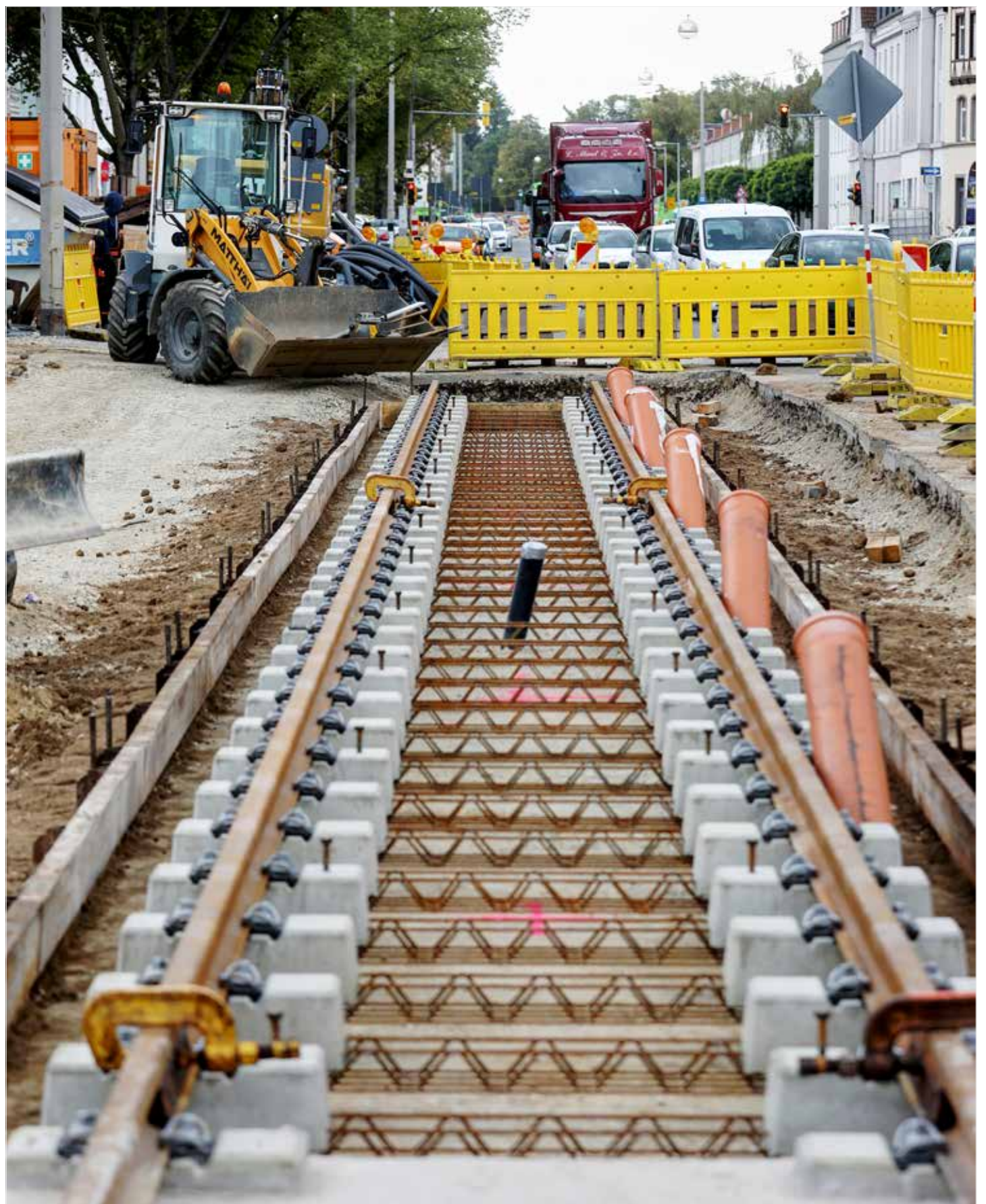
Leider verzögert sich die Freigabe der Ortsumgehung der Bundesstraße 3 noch bis zum Frühjahr. Dies hätte eigentlich schon in diesem Herbst geschehen sollen. Deshalb gibt es noch mehr Autoverkehr neben den Baustellen in Hemmingen-Westerfeld, der einspurig vorbeigeführt wird. Staus lassen sich daher nicht immer vermeiden. Aber eine komplette Sperrung ist nicht geplant. Und: Die Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung 2023 wird sich nicht verzögern.

Interview mit infra-Betriebsleiter Martin Vey ÜBER SORGEN DER ANLIEGER UND HILFE BEI PROBLEMEN

Seite 2

Die grüne Stadtbahnstrecke RASENGLEISE DIENEN DEM SCHUTZ DER UMWELT

Seite 3



„WIR MÜSSEN ZUM GLÜCK DIE STRASSE NICHT KOMPLETT SPERREN“

infra-Betriebsleiter Martin Vey über die Bauarbeiten, Kritik der Anlieger und Problemlösungen

Herr Vey, Ende Mai hat Regionspräsident Hauke Jagau den ersten Spatenstich für die Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen vorgenommen. Verließ der Start der Gleisbauarbeiten anschließend nach Plan?

Martin Vey: Ja, wir konnten mit den Gleisbauarbeiten termingerecht zu Beginn der Sommerferien anfangen.

Was wollen Sie in diesem Jahr noch alles schaffen?

Wir haben im Kreuzungsbereich Wallensteinstraße/Göttinger Chaussee begonnen, weil dies ein Bereich ist, in dem unsere Arbeiten zu größeren Verkehrsbeschränkungen führen. Diese Arbeiten führten wir deshalb möglichst in den Sommerferien durch. Im weiteren Verlauf des Jahres werden wir uns abschnittsweise auf der Ostseite der Göttinger Chaussee, also auf der Seite der St. Augustinus-Kirche, nach Süden vorarbeiten. Zum Jahresende wollen wir in etwa bis zur Einmündung Tillystraße/Unter den Birken kommen.

Die Vorarbeiten für das Projekt haben schon vor ein paar Jahren begonnen. Entsprechend lange müssen die Anwohner in Ricklingen und Hemmingen mit Einschränkungen leben. Wie ist die Stimmung bei den Menschen entlang der Strecke?

Als wir vor den Sommerferien über die kommenden Gleis- und Straßenbauarbeiten informierten, mussten wir schon einiges an Kritik wegen der vorangegangenen Leitungsbauarbeiten einstecken. Das ist auch verständlich, da bereits alle Leitungsverwaltungen einmal die Göttinger Chaussee auf gesamter Länge aufgraben mussten, um Ihre Versorgungsleitungen aus dem Bereich der zukünftigen Gleisanlagen herauszulegen. Diese Arbeiten dauern nun schon mehr als drei Jahre so dass man verstehen kann, dass dies für die Anwohner eine Belastung ist.

Gibt es mehr oder weniger Kritik als bei anderen Baumaßnahmen?

Das hängt sehr stark von der Struktur der angrenzenden Bebauung ab. Wenn man wie hier in Oberricklingen sich mit der Baumaßnahme im Bereich dichter Wohnbebauung befindet, dann bleibt es nicht aus, dass es auch Kritik von den Betroffenen gibt. Ein anderer Punkt ist aber auch der zur Verfügung stehende Platz. Wir haben hier die eigentlich ganz komfortable Situation, dass wir die Straße nicht komplett sperren müssen. Man kann die Grundstücke in der Regel noch gut



erreichen, ohne erheblich Umleitungen fahren zu müssen. In der Vergangenheit haben wir aber die Erfahrung gemacht, dass ganz entscheidend eine gute Information über das Projekt und die Durchführung der Baumaßnahme ist. Je mehr wir informieren, umso größer ist auch das Verständnis. Und ein weiterer und aus meiner Sicht ganz entscheidender Punkt ist der, dass man sehen muss, dass sich auf der Baustelle tatsächlich auch etwas tut. Nichts ist schlimmer und berechtigter Anlass für Kritik, wenn es nicht vorangeht. Das Projekt Großer Hillen, bei dem wir das Zentrum von Kirchrode lange fast lahmlegen mussten ist ein gutes Beispiel dafür, dass man trotz massiver Beeinträchtigungen auf Verständnis der Anwohner trifft. Wir konnten regelmäßig Lob für die Bauarbeiter hören, weil der Baufortschritt jeden Tag sichtbar war.

Wie helfen Sie den Bürgern bei ihren Problemen oder Sorgen?

Am wichtigsten ist eine schnelle Reaktion auf Fragen oder Beschwerden. Das funktioniert in der Regel gut, leider aber auch mal in Einzelfällen nicht so perfekt. Hier wollen wir noch besser werden. Wir haben als infra keine separate Beschwerdestelle. Die Fragen müssen von den Kollegen, die die Baustelle betreuen, neben ihren anderen Aufgaben bearbeitet werden, so dass manchmal Verzögerungen nicht ganz zu vermeiden sind, oder es nicht jederzeit möglich ist sofort jemanden zu erreichen. Trotzdem bleibt es dabei, dass eine schnelle, kompetente und freundliche Reaktion notwendig ist.

Zeitweilig müssen Straßen gesperrt werden oder Zufahrten sind nicht nutzbar. Wie informieren Sie über notwendige Sperrungen oder Einschränkungen?

Das hängt von der Art der Sperrungen ab. Über Straßensperrungen haben wir in unseren Bauablaufplänen grundsätzlich informiert. Weiterhin wird es darüber Pressemitteilungen geben und gegebenenfalls werden auch unsere Anliegerinformationskarten verteilt. Geht es um einzelne Zufahrten, die mal für einen Tag gesperrt werden, können wir dies nicht langfristig mitteilen. Hier ist dann die direkte Kommunikation der Baufirmen mit den Betroffenen gefragt.

Was geschieht, wenn es doch einmal richtig Streit mit Anliegern gibt?

Unser Ziel ist es richtigen Streit mit Anliegern zu vermeiden. Das gelingt normalerweise auch. Zumindest was die Abwicklung der Baustelle angeht. Wenn es um übergeordnete Dinge wie zum Beispiel Entschädigungen geht, dann müssen wir natürlich die Anspruchsberechtigung genau prüfen. Hier haben wir dann auch kaum Ermessensspielraum. Wenn weiterhin Uneinigkeit besteht, müssen letztendlich Gerichte solche Fälle klären. Mir ist bewusst, dass dies für einen öffentlichen Auftraggeber leichter ist, als für private Anlieger, die erst mal Rechtsanwälte bezahlen müssen. Wir versuchen daher, so gut es uns möglich ist, sachlich aufzuklären. Wir haben keinerlei Interesse daran, etwas zu verweigern, worauf es einen

Rechtsanspruch gibt. Andererseits können wir auch nicht für etwas zahlen, wofür es keinen Rechtsanspruch gibt.

In der jüngeren Vergangenheit wurden schon häufiger Stadtbahnstrecken verlängert. Können Sie weitgehend auf die dabei gemachten Erfahrungen zurückgreifen oder gibt es beim Bau der Hemminger Trasse Besonderheiten?

In meiner Berufslaufbahn ist dies nun schon die siebte Streckenverlängerung, an der ich mitwirke und die fünfte als Betriebsleiter und Planungsverantwortlicher. Jede Verlängerung hat ihre Besonderheiten. Beim Projekt Hemmingen ist sicher der ungeheuer lange Planungsvorlauf ungewöhnlich. In dieser Form ist das auch nicht üblich, sondern einfach der Verknüpfung mit dem anderen großen Verkehrsinfrastrukturprojekt, der Ortumgehung der B3, geschuldet. Planerisch standen wir vor der Aufgabe, auf annähernd 20 Jahre alten Standards fußende Pläne in aktuelles Regelwerk zu überführen. Planungsansprüche hatten sich über diesen Zeitraum ebenfalls geändert, so dass viele Details überarbeitet werden mussten. Die Baurealisierung sehe ich hier als grundsätzlich weniger schwierig an, da wir verhältnismäßig viel Platz zur Verfügung haben. Aber wie bei fast allen innerörtlichen Streckenverlängerungen muss auch hier auf gesamter Länge der gesamte Straßenquerschnitt von Grundstücksgrenze bis Grundstücksgrenze und teilweise noch in private Flächen hinein umgestaltet werden.

EINE HARTE PROBE FÜR ST. AUGUSTINUS

Die katholische Kirchengemeinde ist während der Bauarbeiten schlechter zu erreichen

Das Gelände der Kirchengemeinde St. Augustinus hat sich deutlich sichtbar verändert. Die Grundstücksmauer zur Göttinger Chaussee wurde versetzt, weil für die Stadtbahngleise Platz gebraucht wird. Die Mauer ist nun näher an die Kirche und die Gebäude der Gemeinde gerückt. Auch einige Bäume wurden gefällt. „Ein Stück Kirchwiese ist nun weg“ sagt Hannelore Clasing, die im Ehrenamt das zur

NACHBARSCHAFT

Gemeinde gehörende Don-Bosco-Haus leitet. „Aber immerhin gibt es dafür Ausgleichsmaßnahmen. Und bei der Gestaltung des künftigen Vorgartens dürfen wir mitentscheiden“, erzählt sie. Auch infra-Geschäftsführer Christian Weske freut sich, dass auf einige Wünsche der Gemeinde im Vorfeld eingegangen werden konnte. „So konnten wir etwa die Zufahrt in die Tillystraße verlegen, damit die südlichen Gemeindeteile von der Kirche aus besser erreichbar sein werden“, sagt er.

Doch im Moment kommt über die Verlängerung der Stadtbahn bis nach Hemmingen bei ihr und bei Pfarrer Christoph Müller keine Freude auf. Die Kritik ist groß, sowohl an den Bauarbeiten und den damit verbundenen Belastungen, als auch an der Streckenverlängerung an sich. Die Anlieger seien ja eher dagegen gewesen, und mehrere Geschäftsleute hätten ihre Läden aufgegeben. Den eigentlichen Arbeiten an der Streckenverlängerung mussten langwierige Verlegungen der Leitungen

vorausgehen. „Viele Menschen aus der Gemeinde beklagen sich bei uns über die aktuellen Zustände. Aber was können wir dazu?“, fragt Pfarrer Müller. „Da bekommen die Falschen den Ärger ab.“ Ein Problem sind demnach die derzeit fehlenden Parkplätze. Auch die schlechte Erreichbarkeit der Kirche und der Einrichtungen der Gemeinde sowie Schmutz und Lärm sorgen für Verärg-

ung. Im Don-Bosco-Haus habe sie schon einen Seniorennachmittag streichen müssen. Auch Seminare und andere Veranstaltungen verzeichneten weniger Interessenten, sagt Hannelore Clasing.

Pfarrer Christoph Müller beklagt, dass die Gottesdienste schlechter besucht werden. Im vergangenen Jahr seien an Weihnachten nur rund 160 Menschen gekommen: „Die Kirche fasst 500, sonst war die voll.“ Stattdessen werde in andere Kirchen ausgewichen. Er fürchtet, dass manche der Gläubigen später nicht zurückkehren werden und für St. Augustinus verloren sind.

Da sich die Situation aber nun mal nicht ändern lasse, „müssen wir eben das Beste daraus machen“, sagt der Pfarrer und hofft, dass die Stadtbahn später dann doch auch den Anliegern im nördlichen Bereich der Strecke Vorteile bringt. Hannelore Clasing will auch weiterhin unermüdlich Anrufern „die Situation genau erläutern und erklären, wie sie durch die Umleitungen zu uns kommen“.



WENN DIE STADTBAHNSTRECKE GRÜN WIRD

Rasengleise sehen schön aus, senken den Lärmpegel und an heißen Tagen die Temperatur

Stadtbahnen stehen für Umweltschutz, gelten als „sauberes“ Fortbewegungsmittel. Die Farbe der Üstra ist daher auch grün. Die älteren Stadtbahnen sind gar komplett in dieser Farbe gehalten. Doch auch mit den Strecken und Gleisen selbst kann etwas für Umwelt- und Klimaschutz getan werden: durch den Einsatz von Rasengleisen. Auch die künftige Neubau-strecke nach Hemmingen wird sehr „grün“. Denn auch hier soll in vielen Bereichen Rasengleis verlegt werden.

Bei Bahngleisen haben die meisten Menschen zunächst ein Bild von Schienen vor Augen, die auf Schwellen geschraubt sind, zwischen denen graue Schottersteine liegen. In weiten Teilen des Stadtbahnnetzes ist das auch so. Oder die Schienen sollen von Autos überfahren werden können, etwa an Kreuzungen oder in Bereichen, wo sich Bahnen und Kraftfahrzeuge den knappen Raum teilen müssen. Dann sind die Zwischenräume gepflastert.

Doch seit nun schon rund 25 Jahren wird Schottergleis in Hannover und der Region zunehmend von Rasengleis verdrängt. Die Gründe dafür sind ökologischer und stadt-gestalterischer Natur. So tragen sie gleich in mehrfacher Hinsicht zum Umweltschutz bei.



Zunächst einmal entsteht weniger Lärm. Untersuchungen belegen, dass die Schallpegel um bis zu vier Dezibel gesenkt werden können. Das ist sehr wichtig, denn Lärm macht krank, Lärm ist für Mensch und Tier schlicht ein Stressfaktor. Dadurch

entstehen zahlreiche Erkrankungen von Schwerhörigkeit bis zu Bluthochdruck. Jedes Dezibel weniger an Lärm schützt die Gesundheit.

Aber auch im Hinblick auf den Klimaschutz haben Rasengleise eine große Bedeutung.

So kann zum Beispiel ein Rasengleis auf der Fläche von einem Quadratmeter jährlich rund 550 Liter Niederschlagswasser speichern. Mit Blick auf immer häufiger auftretenden Starkregen ist das eine wichtige Entlastung für die Regenwasserkanalisation. Außerdem senken Rasengleise die Umgebungstemperatur. Rasen erreicht im Sommer eine Temperatur von 25 bis 30 Grad. Schotter dagegen kann sich deutlich stärker aufheizen, nämlich auf bis zu 50 Grad.

Aber auch wirtschaftlich gesehen sind Rasengleise interessant. Die ungefähre Liegedauer von 60 Jahren ist doppelt so lang wie die von Schottergleisen, die Kosten sind doppelt so hoch. Da nach etwa 30 Jahren die Schiene eines Rasengleises ausgetauscht werden muss, bleiben unter dem Strich Mehrkosten von rund 20 Prozent für einen besseren Umweltschutz.

Die infra plant deshalb zukünftig, verstärkt Rasengleise einzusetzen, wenn die Gegebenheiten dies erlauben. Beim Projekt Hemmingen wird eine Form des Rasengleises verbaut, die es möglich macht, dass Rettungsfahrzeuge darüber fahren können. So kommt es im Notfall nicht zu Behinderungen von Krankenwagen oder Feuerwehrfahrzeugen.

NACHRICHTEN

BESTNOTEN FÜR ÜSTRA UND REGIOBUS IM KUNDENBAROMETER

Der Nahverkehr in Hannover kann auch 2019 bei den Fahrgästen punkten: Im bundesweiten Vergleich mit 36 Verkehrsunternehmen – dem ÖPNV-Kundenbarometer 2019 – bewerten die Kunden ÜSTRA und regiobus mit der Note „sehr gut“. Damit gehört der hannoversche Nahverkehr erneut zur absoluten Spitzengruppe in Deutschland. In der Gesamtzufriedenheit landeten die ÜSTRA und die regiobus beide in den Top 10 – die ÜSTRA auf dem sechsten Platz, die regiobus auf Platz fünf. Die begehrten Plätze auf dem Siegereichen belegt die ÜSTRA insgesamt in acht Kategorien, regiobus schafft es sieben Mal auf die vorderen Plätze. Die ÜSTRA glänzt vor allem mit ihren Kernkompetenzen: bei der „Taktfrequenz“ und den „Anschlüssen“ landet sie auf dem 1. Platz. Auch ihre „Aktivitäten zur Umweltschonung“ bescheren ihr Platz eins. Die Plätze zwei und drei erreicht sie unter anderem bei der „Schnelligkeit der Beförderung“ (Platz 2) und der „Kompetenz des Fahrpersonals“ (Platz 3). Die regiobus erhält für die „Sauberkeit und Gepflegtheit“ ihrer Fahrzeuge den dritten Platz und in den Kategorien „Sicherheit im Fahrzeug – abends“ sowie „Informationen zur Orientierung an den Haltestellen“ jeweils den zweiten.

Das ÖPNV-Kundenbarometer ist eine repräsentative Befragung des Marktforschungsinstituts Kantar, das jeweils die Zufriedenheit der Fahrgäste vor Ort erfragt.

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

ELEKTROBUSSE FÜR MEHR UMWELTSCHUTZ

Die ÜSTRA schafft 48 neue Elektrobusse an. Bis Anfang 2023 soll der Betrieb in der hannoverschen Innenstadt komplett auf reinen Elektroantrieb umgestellt werden. Die Daimler AG wird 30 Elektrosolobusse und 18 Elektrogelenkbusse liefern. Noch bis Ende dieses Jahres sollen die ersten vier Busse vom Typ eCitaro geliefert werden. Es ist geplant, zunächst die Linien 100/200 elektrisch auszustatten. Bis Ende 2021 folgen die weiteren Innenstadtlinien 121, 128, 134 und 120. Die Endpunkte erhalten die Ladeinfrastruktur.

↙ Infos zu anderen Baumaßnahmen und zur infra allgemein gibt's im Internet unter www.infra-hannover.de

GESPRÄCHE MIT DEN PLANERN: KRITIK, ANREGUNGEN UND HILFE

Die Türen des Baubüros stehen während der Bürgersprechstunden jedem offen

Auf großen Bildschirmen sind Karten und Bauzeichnungen zu sehen. Was gerade wo entlang der Baustelle für die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen geschieht, bekommt jeder detailliert im Baubüro der infra erklärt. Jeden Mittwoch ist hier Bürgersprechstunde. Das ist die Zeit, um Kritik loszuwerden, Anregungen zu geben oder einfach die eine oder andere Frage zu stellen, die Anwohner zum Bau oder dem Betrieb der künftigen Stadtbahnstrecke haben.

Auch wenn das Baubüro an der Göttinger Landstraße 44 von außen recht unauffällig wirkt, ist es gar nicht zu verfehlen. Es befindet sich direkt gegenüber vom Restaurant Bacchus und neben der Filiale der Volksbank. Seit dem offiziellen ersten Spatenstich für die Baumaßnahme Ende Mai dient es als Anlaufpunkt für die Hemminger und Ricklinger Bürgerinnen und Bürger. Jeweils von 15 bis 17 Uhr mittwochs ist es für die Bürgersprechstunde reserviert. Bauherrenvertreter Jürgen Wendt steht dann als Ansprechpartner zur Verfügung. „Die Bürgersprechstunde ist unser Angebot für Informationen und Anregungen aller Art“, sagt Bauherrenvertreter Jürgen Wendt. Das können Anfragen zum Baugeschehen sein: Was passiert wann und wo, in welchem Umfang, welche Beeinträchtigungen bringt das eventuell mit sich?

Bürgersprechstunde im Baubüro: jeden Mittwoch von 15 bis 17 Uhr. Ort: Göttinger Landstraße 44 in Hemmingen.



Ebenfalls freut sich die infra aber auch über Hinweise zu Dingen, die aus Sicht der Anwohner vielleicht nicht so gut sind, wie etwa eine als unübersichtlich oder nicht ausreichend empfundene Beschilderung eines Baustellenbereiches. Manchmal entstehen rund um eine Großbaustelle auch Schäden, trotz aller Vorsicht und vorausschauender Planung. „Wir nehmen etwaige



Schadensmeldungen auf und leiten sie an die zuständigen Firmen weiter“, berichtet Jürgen Wendt über seine Arbeit.

Mancher Besucher wird im ersten Moment vielleicht große Übersichtspläne, Karten und Detailpläne an den Wänden des Büros vermissen. Doch für die Bürgerinformation steht immer das aktuellste Material zur Verfügung. Vom Laptop wird es auf die Bildschirme gesendet, um genaue Auskünfte geben zu können. „Deshalb haben wir hier gar keine Zeichnungen und Pläne auf Papier an den Wänden“, sagt Wendt. Außerhalb der Bürgersprechstunden wird der Raum für Besprechungen zwischen Planern und Mitarbeitern der Baufirmen genutzt, so dass schon deshalb immer alles Material tagesaktuell sein muss.

Mit den Bürgersprechstunden hat die infra bisher gute Erfahrungen gemacht. Erstmals gab es dieses Angebot beim Projekt 10/17 in der hannoverschen Innenstadt, das im vergangenen Jahr fertiggestellt worden ist. Wie schon dort bezeichnet Jürgen Wendt die Atmosphäre bei den Gesprächen mit den Anliegern auch in Hemmingen als entspannt. Kritik werde sehr konstruktiv vorgetragen. Die Erklärungen für die Gründe für Maßnahmen, die zu Einschränkungen oder Behinderungen führen, „werden doch weitgehend positiv aufgenommen“, berichtet er. Denn manches Ärgernis lässt sich auch mit dem besten Willen nicht beseitigen, wie etwa Staus durch die unumgängliche Sperrung von Fahrstreifen.

Doch bei vielen Dingen reichen schon kleine Veränderungen, um die Situation zu verbessern. „Um Probleme zeitnah lösen zu können, hilft auch die sehr gute Kommunikation mit der Stadt Hemmingen“, berichtet

der Bauherrenvertreter. Während in Ricklingen bereits die ersten Gleise für die neue Strecke verlegt werden, wird auf dem Hemminger Gebiet noch Leitungsbau betrieben. Dadurch wird zwangsläufig der Verkehr behindert. Doch für viele ist es angesichts der augenblicklichen Arbeiten noch schwer vorstellbar, dass hier in vier Jahren eine Stadtbahn fahren soll. Bauherrenvertreter Jürgen Wendt muss daher erklären, wie eine Tätigkeit die Grundlage für die nächste bildet. So müssen etwa Leitungen und Kanäle zunächst so verlegt werden, dass sie sich nicht unter den künftigen Schienen befinden. Nur so ist später eine etwaige Reparatur ohne Behinderung des Stadtbahnverkehrs möglich. Um dabei wertvolle Zeit zu gewinnen und die Behinderungen des Verkehrs so kurz wie möglich zu halten, verlegt zunächst eine Firma leere Rohrtrassen. Die werden dann anschließend von den Leitungsträgern übernommen, die zum Beispiel Telefonkabel einziehen. So wird vermieden, dass jeder Leitungsnutzer seine eigene Trasse verlegt, was länger dauern würde.



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: 2000 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.