

NACHBAR GLEIS **HEMMINGEN**

GLEISBAU GEHT WEITER: START AUCH IN HEMMINGEN

Rund zwei Jahre sind vergangen, seit Regionspräsident Hauke Jagau und Hemmingens Bürgermeister Claus-Dieter Schacht-Gaida mit dem symbolischen ersten Spatenstich den Bau der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen offiziell eingeleitet haben. Seitdem ist entlang der künftigen Strecke schon sehr viel passiert. In den kommenden Monaten soll es weiter kräftig voran gehen auf dem Weg von der Wallensteinstraße bis zum Endpunkt.

STANDDERDINGE

Nachdem inzwischen die neue Bundesstraße B3 für den Fahrzeugverkehr freigegeben worden ist, besteht die Voraussetzung, um im Bereich der Göttinger Landstraße mit dem Gleisbau zu beginnen. Dieser startet in den Sommermonaten ab Saarstraße in Richtung Süden. Zwischen Deveser Straße und Weetzener Landstraße hat der Bau des Regenwasserkanals begonnen.

Auf dem Gelände der künftigen Endhaltestelle geht der Aushub des Bodens voran. Die Reste aus der Mülldeponie, die sich dort bis in die 1960er-Jahre befand, werden aus dem Untergrund geholt und weggeschafft. Im Juni soll es von dem Abfall dort keine Spuren mehr geben. Von diesem Herbst an werden schon Autos über das Gelände rollen. Die Fahrzeuge nutzen die spätere Zufahrt zur Park+Ride-Anlage, um die dann in Höhe der Haltestelle für die umfangreichen Baumaßnahmen gesperrte Göttinger Landstraße zu umfahren.

Eine Sperrung steht auch am Beginn der Strecke im Bereich Wallensteinstraße/Göttinger Chaussee bevor: Die Überfahrt dort kann rund um das Himmelfahrtswochenende im Mai vier Wochen lang nicht genutzt werden, weil an den Gleisen gearbeitet wird. Auf der Göttinger Chaussee geht der Gleisbau auf der westlichen Seite weiter.



Wegen des Corona-Virus kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Änderungen im Bauablauf kommen könnte. Aktuelle Informationen erhalten Sie auf unserer Website: www.infra-hannover.de

An der künftigen Endhaltestelle:
**DER BODEN WIRD VIER BIS FÜNF
METER TIEF AUSGEHOBEN**

Seite 2

So geht es weiter:
**ALLE ARBEITEN AN DER STRECKE
IN DEN NÄCHSTEN MONATEN**

Seite 3



„PLASTIKFLASCHEN UND AUTOWRACKS KOMMEN AN DIE OBERFLÄCHE“

Gerrit Hahn von der Region Hannover über den Umgang mit der alten Mülldeponie am künftigen Endpunkt

Schon seit Monaten wird auf dem Gelände an der Göttinger Landstraße kräftig gearbeitet: Es wird gebaggert, Spundwände werden gesetzt, Lastwagen rollen an und fahren wieder weg. Hier, etwas südlich der Weetzer Landstraße, entsteht die künftige Endhaltestelle der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen. Jahrzehntlang war an dieser Stelle eine Brachfläche. Doch darunter befindet sich eine alte Müllhalde. Der Abfall aus den Nachkriegs- und Wirtschaftswunderjahren kann hier natürlich nicht bleiben. Wie diese Aufgabe bearbeitet wird, erklärt Dipl. Ing. Chemie Gerrit Hahn vom Fachbereich Umwelt, Untere Abfallbehörde, bei der Region Hannover.

Herr Hahn, der Müll aus alten Zeiten wird aus dem Boden geholt, was bringen die Baggerschaufeln denn so ans Tageslicht?

Gerrit Hahn: Sehr viel Müll ist über die Jahrzehnte schon verrottet. Aber es kommen noch viele Stoffe mit langer Abbaugeschwindigkeit an die Oberfläche, das sind zahlreiche Plastikbestandteile oder Gummireste. Plastikflaschen sind oft noch im Originalzustand, aber natürlich ohne Etiketten, erhalten. Es wurden sogar schon Autowracks entdeckt. Ansonsten stoßen wir auf viel Bauschutt.

Wann wurde denn der Müll auf dieser Fläche eingelagert?

Das Gelände wurde ungefähr bis zur Mitte der 1960er-Jahre als Deponie genutzt. Ein genaues Nutzungsende ist aber nicht bekannt. Um Einzelheiten darüber herauszufinden, haben wir in Archiven bei Behörden recherchiert oder Abfragen in der Deutschen Grundkarte vorgenommen. In diesen topografischen Karten mit der Erstausgabe Ende des 19. Jahrhunderts werden die Gliederungen der Flächen mit Bebauung, Gewässern, Wegen und Bewuchs dargestellt. Diese und andere Erkenntnisse, etwa aus Zeitzeugenbefragungen und Standorterkundungen in den 1980er- und 1990er-Jahren sind zu einem Bild über die Nutzung der Fläche zusammengefloßen.

Wie sieht dieses Bild im Detail aus?

Nach dem Nutzungsende als Abfalldeponie hat es teilweise eine Folgenutzung gegeben. Im nördlichen Teil, auf etwa zwei Drittel der Gesamtfläche, befand sich zunächst der Betriebshof der damaligen Gemeinde Hemmingen, heute Stadt Hemmingen. Damit das Areal befahren werden konnte, ist es mit Bauschutt und Schotter befestigt worden. Später ist das Gelände an eine Spedition verpachtet worden. Das südliche Drittel des Geländes war eine Brachfläche und ist offenbar als Weidefläche genutzt worden.



Gerrit Hahn erklärt die Anlage, mit der der ausgehobene Boden durchgesiebt wird, bevor die Analyse folgt.

Aus heutiger Sicht ist ein solcher Umgang mit einer Mülldeponie nur noch schwer vorstellbar.

Man muss dazu natürlich die Rechtslage betrachten, wie sie Anfang der 1960er-Jahre bestanden hat. Erst 1972 gab es ein erstes Abfallgesetz mit Vorschriften für eine geordnete Entsorgung von Abfällen. Damals wurde auch erstmals eine Abfalltrennung gesetzlich vorgeschrieben. Vorher wurde jeglicher Müll, also alle Abfallarten, zusammen in eine Deponie gekippt. Deshalb war es für uns unklar, was sich genau auf diesem Gelände befindet.

Wie sind Sie nach diesen ersten grundsätzlichen Erkenntnissen weiter vorgegangen, um Details über die Zusammensetzung des Bodens zu erfahren?

Im Jahr 2019 wurden Baggerschürfungen vorgenommen: Es wurden also Löcher an verschiedenen Stellen gegraben, um einen Einblick in die Deponie zu bekommen. Dadurch ließ sich die Zusammensetzung erkennen. Der Aufbau der Schichten auf dem Gelände ist sehr unterschiedlich, sie sind schwer zu trennen. Im nördlichen Bereich liegt sehr viel Bauschutt, im südlichen Bereich eher weniger. Das hat damit zu tun, dass der von Lastwagen befahrene Bereich immer wieder befestigt werden musste, weil durch den natürlichen mikrobiologischen Abbau der organischen Stoffe der Boden abgesackt ist, gleichzeitig aber die Befahrung möglich bleiben musste.

Ohne Aufschüttung von Bauschutt wären die Lkw im Morast versunken. Aufgrund der Nähe zur Leine gibt es eine Grundwasserdurchströmung, die ebenfalls Auswirkungen auf die Schichtzusammensetzungen hat. Außerdem wurden Analysen vorgenommen, um die Schadstoffgehalte in den Aushubfraktionen zu ermitteln. Danach kann entschieden werden, was mit dem Material zu machen ist: Verwertung im Bau Feld oder in einer anderen Baumaßnahme oder Beseitigung, also Einlagerung auf einer Deponie.

Wie sieht das in der Praxis aus?

Der Boden wird ausgehoben. Der Aushub wird durchgesiebt und dann in Teile von unterschiedlichen Größen getrennt: kleiner als 22 Millimeter, 22 bis 45 Millimeter und größer als 45 Millimeter. Das Material wird analysiert und auf die entsprechenden Entsorgungswege gebracht. Das Ziel ist,

möglichst viel Material auf dem Gelände zu belassen, um es für den Wiedereinbau nutzen zu können. Saubere Böden werden wieder verbaut als Untergrund. Das spart Ressourcen und auch Geld, denn Deponierung ist teuer. Wiedereinbau wird grundsätzlich angestrebt, was auch dem Kreislaufwirtschaftsgesetz entspricht.

Wie lange dauern die Arbeiten im Untergrund, bis dann mit den oberirdischen Bauten begonnen werden kann?

Die Arbeiten sollen im Sommer beendet sein. Bis dahin muss der Boden vier bis fünf Meter tief ausgehoben werden. Das ist eine Menge von rund 50.000 Tonnen. Im Bereich der künftigen Bahnsteiganlagen und Schienen wird der Boden komplett ausgehoben. Der Untergrund des angrenzenden P+R-Platzes muss nur teilweise ausgebagert werden.



Auch nach mehr als 50 Jahren sind Plastikteile noch erhalten.

GLEISE, HALTESTELLEN UND KANÄLE: DIE AKTUELLEN BAUSCHWERPUNKTE

Beim Bau der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen-Westerfeld gibt es in den kommenden Monaten mehrere Schwerpunkte. In Ricklingen wird weiter an Schienen und Verkehrsanlagen gebaut sowie mit dem Aufstellen der ersten Hochbahnsteigfertigteile begonnen. Auf Hemminger Gebiet laufen noch letzte Leitungs- und Kanalarbeiten, der Gleisbau beginnt, das Gelände für die künftige Endhaltestelle wird bearbeitet. Diese Bauarbeiten stehen in den nächsten Monaten an:

Göttinger Chaussee/Wallensteinstraße

In der Überfahrt Göttinger Chaussee/Wallensteinstraße sowie im gesamten Kreuzungsbereich wird bis Anfang September 2021 gebaut. Dort wird das Stadtbahn Gleis erneuert. Außerdem wird im Haltestellenbereich Wallensteinstraße gleichzeitig der spätere Einbau der Weichen für den Abzweig nach Hemmingen vorbereitet. Eingebaut werden sie jedoch erst im Jahr 2023, kurz vor der Inbetriebnahme der neuen Strecke. Der Grund: Durch ständiges Überfahren hätten sie sonst in zwei Jahren bereits Abnutzungserscheinungen. Daneben stehen im Kreuzungsbereich Straßenbauarbeiten auf dem Programm.

Die Überfahrt Göttinger Chaussee/Wallensteinstraße muss dafür im Mai rund um das Himmelfahrtswochenende für insgesamt vier Wochen gesperrt werden. Von Himmelfahrt (13. Mai 2021) um 5 Uhr bis zum Betriebsschluss am folgenden Sonntag werden hier keine Bahnen fahren. Zwischen den Stadtbahnstationen Waterloo und Wettbergen wird ein Ersatzverkehr mit Bussen angeboten. Während dieser Sperrpause werden gleichzeitig auch im Bereich Stadionbrücke sowie an der Endhaltestelle Wettbergen Gleisbauarbeiten vorgenommen.

Göttinger Chaussee

Der Gleis-, Straßen- und Nebenanlagenbau auf der westlichen Seite der Göttinger Chaussee im Bereich von der Einmündung Gredelfeldstraße bis zur Wallensteinstraße hat im März begonnen und wird bis zum Sommer dauern. Ebenfalls im März starteten die Arbeiten auf der westlichen Seite zwischen Stadtfriedhof Ricklingen und der Einmündung In der Rehre einschließlich des Kreuzungsbereichs der Zufahrt zur Bundesstraße B 3. Im Sommer 2021 werden die Bauarbeiten hier abgeschlossen. Die Maßnahmen auf der Westseite zwischen Gredelfeldstraße bis Schnabelstraße sind bereits



Im Sommer beginnt auch in Hemmingen die Verlegung der ersten Gleise.

beendet. Der erste Schienenstrang auf der Ostseite von der Wallensteinstraße bis zum Stadtfriedhof Ricklingen ist im vergangenen Jahr fertiggestellt worden.

Schon im Sommer beginnt außerdem der Rohbau der Hochbahnsteige an der Göttinger Chaussee. Dazu werden Fertigteile gesetzt und Signalanlagen errichtet. In Ricklingen werden die Bahnen auf dem rund 1,5 Kilometer langen Streckenabschnitt künftig an zwei Haltestellen stoppen: Unter den Birken und Stadtfriedhof Ricklingen. In Hemmingen auf der Göttinger Landstraße werden drei Haltestellen sowie die Endhaltestelle gebaut. Die Haltestellen werden, abgesehen vom Endpunkt, alle als Mittelhochbahnsteige angelegt, die also links und rechts von den Stadtbahnen angefahren werden. Die Bahnsteige sind jeweils 70 Meter lang. Das ist ausreichend, damit hier Drei-Wagen-Züge der neuesten Generation der Stadtbahnen der ÜSTRA halten können.

Göttinger Landstraße

Auf dem zweiten, rund 1,8 Kilometer langen Abschnitt der künftigen Stadtbahnstrecke, muss auch weiterhin noch im Boden gebuddelt werden. Größtenteils abgeschlossen sind hier die Arbeiten an Leerrohren, Verkabelungen sowie den Trinkwasser- und sonstigen Leitungen. Noch im April sollen die Regen- und Schmutzwasserkanäle auf der westlichen Seite im Abschnitt Saarstraße bis Deveser Straße gebaut sein. Begonnen hat jetzt der Bau des Kanals für Regenwasser zwischen Deveser Straße und Weetzener Landstraße auf der Westseite der Straße. Die langwierigen Leitungsarbeiten sind unvermeidbar, weil unter den künftigen Gleisen keine Rohre oder Kabel liegen dürfen.

Und noch in diesem Sommer nimmt auch auf dem Hemminger Stadtgebiet die Stadtbahnverlängerung Gestalt an: Dann wird auf der Göttinger Landstraße damit begonnen, von der Saarstraße aus die ersten Gleisabschnitte in Richtung Süden zu verlegen.

Endhaltestelle

Seit einigen Monaten herrscht bereits starker Baubetrieb auf dem Gelände des künftigen Stadtbahndepotpunktes etwas südlich der Weetzener Landstraße. Es wird viel gebaggert, weil der Boden der einstigen Mülldeponie hier ausgehoben, bearbeitet und teilweise zu Deponien gefahren werden muss. Dies wird vermutlich noch bis Juni dauern. Bis dahin gehen auch sonstige Erdarbeiten weiter. Es werden Leitungen verlegt, Spundwände gesetzt und eine Baustraße errichtet. Vorbereitungen für den Bau der künftigen Hochbahnsteige sowie der

Park+Ride-Plätze und sonstigen Anlagen laufen bereits. Je weiter sie fortschreiten, je mehr Platz wird für Baumaschinen und Material benötigt. Deshalb wird die Göttinger Landstraße im Herbst in diesem Bereich gesperrt und der Verkehr östlich am Gelände vorbei umgeleitet. Dies geschieht über eine jetzt im Bau befindliche Straße, die später die Zufahrt zur Park+Ride-Anlage sein wird.

Ausblick

Auch im Jahr 2022 wird kräftig gearbeitet, damit die Stadtbahnverlängerung Ende 2023 pünktlich in Betrieb genommen werden kann. In Hemmingen stehen im kommenden Jahr an: der Bau von Gleisen, Straßen und Gehwegen, der Weiterbau der Endhaltestelle sowie das Setzen der Fertigteile für die Hochbahnsteige. In Ricklingen soll dann der Bau der Verkehrsanlagen abgeschlossen werden. Lediglich die Weiche, die an der Wallensteinstraße von der jetzigen Strecke auf die neue führt, wird erst 2023 eingebaut.



An der Wallensteinstraße werden Gleise erneuert und der Einbau der Weichen vorbereitet.

Informationen und Ansprechpartner

Haben Sie Fragen rund um die Baumaßnahmen in Hemmingen und Ricklingen, gibt es Probleme oder Ärger wegen Sperrungen oder der Verkehrsführung, brauchen Sie Hilfe, möchten Sie Anregungen weitergeben? Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) als Bauherr steht auf vielfache Weise als Ansprechpartner zur Verfügung. Aufgrund der aktuellen Corona-Entwicklung können im Augenblick keine Bürgersprechstunden angeboten werden. Sobald dies wieder möglich ist, wird darüber auf der Website der infra informiert, wo Sie auch sonstige aktuelle Informationen über die verschiedenen Baumaßnahmen finden: www.infra-hannover.de.

Auch telefonisch sowie per E-Mail stehen der Bauherrenvertreter der infra, Wolfgang Ehelebe, unter (0511) 35 77 98 - 0 (info@infra-hannover.de) sowie Vertreter der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover GmbH (0511) 39 95 - 10 00 (anliegerinfo@transtecbau.de) für Fragen, Tipps und Anregungen zur Verfügung.

NACHRICHTEN

NEUE APP VERKAUFT
ALLE FAHRKARTEN

Das ganze Sortiment an Fahrkarten können Nutzerinnen und Nutzer der neuen GVH App online erwerben. Damit sind neben den Einzel- und Tageskarten sowie der Kurzstreckenkarte zusätzlich Monatskarten – auch im Regionaltarif – sowie die 6er-Karte digital erhältlich. Auch persönliche Abo-Angebote wird es künftig in der App geben. Dazu wurde das gesamte Design der GVH App überarbeitet und die Nutzerführung vereinfacht. Die personalisierte Startseite zeigt alle wichtigen Funktionen wie die aktuelle Fahrkarte und alle Abfahrten in der Nähe auf einen Blick. Von dort gelangt man einfach und schnell ins Handyticket. Mit der „Bring mich nach“-Funktion auf der Startseite geht es mit nur einem Klick zu gespeicherten Orten. Ein intelligentes Routing zeigt die optimale Verbindung, egal ob mit ÖPNV, Fahrrad, Carsharing oder zu Fuß. Auch die Zahlung mit Apple Pay und Google Pay ist nun möglich.

INFRA SPENDET
BUSSGELDER VON
PARK+RIDE-ANLAGEN

Das Parken von Fahrzeugen auf den von der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) betriebenen P+R-Anlagen ist ausschließlich Fahrgästen des GVH mit einem gültigen Fahrausweis gestattet. Da die Parkplätze vermehrt widerrechtlich durch Fahrzeughalter, die nicht Kunden des GVH sind, benutzt werden, hatte die infra zusammen mit der Protec im zweiten Halbjahr vergangenen Jahres Schwerpunktkontrollen auf den verschiedenen Parkplätzen vorgenommen. Dabei wurde für „Fremdparker“ eine Vertragsstrafe von 40 Euro fällig.

„Wir haben uns dann überlegt, dass wir das Geld, das dadurch zusammengekommen ist, gerne spenden wollen“, sagt infra-Geschäftsführer Christian Weske. So wurden einerseits die Falschparker spürbar auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht – haben am Ende aber das Bußgeld für eine gute Sache bezahlt.

Jeweils 1100 Euro gingen an: Violetta e.V., Obdachlosenhilfe e.V. und Aktion Kindertraum e.V., 600 Euro erhielt die Spvgg Laatzen e.V. Abteilung Leichtathletik.

PLANEN, BERECHNEN UND
KREATIV SEIN

Bauingenieurin Mandy Fieber betreut das umfangreiche Projekt Endhaltestelle

Am Ende soll alles nicht nur pünktlich fertiggestellt sein, es muss auch funktionieren: Die Stadtbahnen müssen mit Strom versorgt und die Weichen gestellt werden, die Fahrgäste sollen reibungslos ein- und aussteigen können. Eine Baumaßnahme im Stadtbahnnetz ist eine länger währende und umfassende Angelegenheit – vom politischen Beschluss bis zur Fertigstellung.

Dafür bedarf es einer exakten und gründlichen Planung. Für die Anlage des künftigen Endpunktes der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen liegt diese Aufgabe in den Händen der Bauingenieurin Mandy Fieber. Sie betreut als Verkehrsanlagenplanerin dieses Projekt bei der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover. Die TransTecBau ist, wie auch bei vielen anderen Baumaßnahmen der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) rund um das Stadtbahn-Schienennetz, zuständig für die Planung, Vermessung, Ausschreibung, Bauüberwachung und Projektsteuerung der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen.

Wie geht ein so umfangreiches Projekt wie in Hemmingen über die Bühne? Was für den Laien wie eine Herkulesarbeit wirkt, ist für Ingenieurin Mandy Fieber tägliche Routine. Die TransTecBau war von Beginn an dabei, als die Region Hannover und die infra den Auftrag für den Bau der Stadtbahnverlängerung erteilt hatten. „Am Anfang steht die Machbarkeitsuntersuchung. Dann sind viele Fragen zu beantworten, ganz generell von der Verteilung des Straßenraums und Einrichtungen des Endpunktes bis hin zu Details, durch die die Anlage für die Fahrgäste optimiert und attraktiver gemacht werden kann“, sagt Mandy Fieber.

Die Endhaltestelle ist eine umfangreiche Anlage und deshalb auch planerisch sehr aufwändig. Die Fahrgäste sollen bequem auf gleicher Höhe zwischen Stadtbahnen und Bussen umsteigen können. „Deshalb wurde ein ‚Backe an Backe-Umstieg‘ geplant, erklärt die Ingenieurin: Die Bahnen halten außen, in der Mitte fahren Busse auf eine Rampe und kommen so auf eine Höhe mit den Stadtbahnen.“ Außerdem mussten eine Wendeanlage für Busse, die Kehranlage für die Stadtbahnen, der angrenzende P+R-Parkplatz, Fahrradabstellboxen und weitere Details bei der Planung der Anlage berücksichtigt werden.

Und dann beginnt die Feinarbeit. Für Ingenieure bedeutet das: es wird viel berechnet, geplant, neu geplant und geändert, Normen und Vorschriften sind dabei immer zu



Ingenieurin Mandy Fieber plant die Verkehrsanlagen an der Endhaltestelle.

beachten. „Aber es geht bei weitem nicht nur um Zahlen und Vorschriften. Ich muss kreativ sein, Lösungen für Konflikte finden, mich immer fragen, wie kann das realisiert werden, und dabei meine eigenen Ideen einbringen“, erklärt Mandy Fieber. Am Endpunkt in Hemmingen sei auch zu berücksichtigen gewesen, dass der P+R-Platz so angelegt wird, dass er später erweitert werden könnte. Wie die Bauingenieurin weiter erläutert, musste auch schon die Möglichkeit zum Bau eines dritten Kehrgleises für die Stadtbahnen berücksichtigt werden. Die Frage der Entwässerung eines solchen Geländes sei auch immer von großer Bedeutung.

„So entstehen die Pläne. Dabei habe ich auch immer eine gute Vorstellung davon, wie das alles dann eines Tages mal aussehen wird vor Ort“, sagt Mandy Fieber. Doch wollen alle Beteiligten das auch so? Diese Frage wird anhand der erstellten Pläne mit allen Beteiligten geklärt. „Jeder Arbeitsabschnitt wird abgestimmt mit infra, ÜSTRA, Region Hannover, Regiobus und der Kommune, hier für den Endpunkt mit der Stadt Hemmingen. Es sind immer alle Beteiligten eingebunden. Es werden Arbeitskreise gebildet, in denen neue Vorschläge einfließen, die dann möglichst eingearbeitet werden. Das ist ein großes Miteinander, bei dem aber auch manchmal Kompromisse zwischen den Wünschen und den Möglichkeiten gefunden werden müssen“, sagt Mandy Fieber.

Gerade bei einem mehrjährigen Projekt wie der Endhaltestelle in Hemmingen sind viele Dinge aber nicht in Stein gemeißelt. „Änderungen sind im Prinzip immer möglich oder manchmal sogar zwingend notwendig“, berichtet die Ingenieurin aus der Praxis. In Hemmingen sei zum Beispiel die Notwendigkeit entstanden, die Buswendeschleife so zu erweitern, dass dort zwei Busse gleichzeitig halten können. Das bedeutet neue Planungen, neue Berechnungen, und eventuell Auswirkungen auf andere Bereiche der Gesamtanlage. „Auch Kleinigkeiten bedingen mitunter viele Folgearbeiten“, beschreibt Mandy Fieber das. Ein großes Bauprojekt ist also immer irgendwie im Fluss.

Die Verkehrsanlagenplanerin hat dadurch auch eine Art Mittlerfunktion. „Ich stehe in ständigem Kontakt mit allen beteiligten Gewerken, der internen Betriebstechnik und externen Firmen oder Institutionen. Es sind grundsätzlich umfangreiche Abstimmungen auf vielen Ebenen notwendig“, erklärt die Ingenieurin. Während der Bauzeit ist sie oft mit auf der Baustelle, berät und informiert bezüglich der Planung und ist neugierig darauf, was dort und drumherum passiert. Und sie weiß: „Am Ende werden die Pläne umgesetzt.“



Mehr „Nachbargleise“
finden Sie im Internet:
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, Texte: hannover.contex 4.0, Rüdiger Finke

Fotos: Florian Arp

Gestaltung: id kommunikation & design,
Hannover

Druck: COLOR+ GmbH

Auflage: 5500 Exemplare

Kontakt: Telefon 0511-3530487
info@hannovercontex.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.
info@hannovercontex.de