

infra
Anwohnerinfos rund
um unsere Baustellen



Ausgabe 9 • Mai 2023

NACHBAR GLEIS **HEMMINGEN**

FAST AM ZIEL: SCHON BALD FÄHRT DIE STADTBAHN

Nun fehlt nicht mehr viel, die Baumaßnahmen für die 3,4 Kilometer lange Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen befinden sich jetzt auf der Zielgeraden. „Nach rund 20 Jahren Planung und sieben Jahren Bauzeit bin ich sehr froh, dass wir in diesem Jahr dieses Bauvorhaben mit einem Kostenvolumen über 80 Millionen Euro zeitgerecht fertig stellen können. Die neue Strecke mit ihren sechs Haltestellen soll am 9. Dezember 2023 in Betrieb genommen werden“ sagt Christian Weske, Geschäftsführer der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra). Die Zahl 13 steht als Sinnbild für eine neue Ära des Nahverkehrs in Hemmingen: Es ist die Stadtbahnlinie 13, die Hemmingen künftig im Zehn-Minuten-Takt mit der Landeshauptstadt Hannover verbinden und bis zu ihrem Endpunkt Fasanenkrug in Isernhagen-Süd verkehren wird.

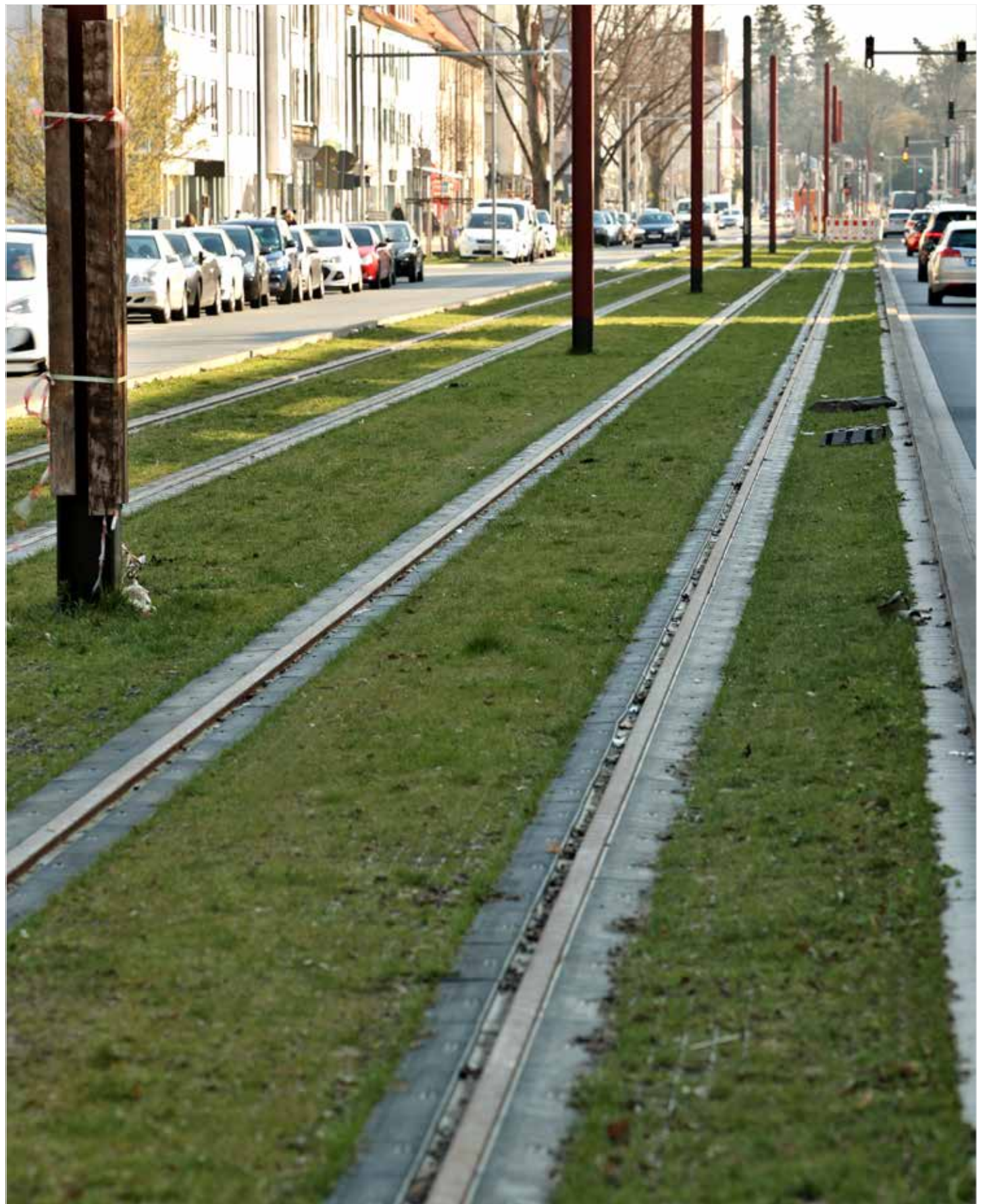
STANDDERDINGE

Die ersten Stadtbahnen werden schon vor der Inbetriebnahme der Strecke auf dem Abschnitt zwischen der Wallensteinstraße in Oberricklingen und dem Endpunkt Hemmingen zu sehen sein. Denn im Herbst soll der Probetrieb beginnen. Fahrgäste dürfen dann natürlich noch nicht einsteigen. Zuvor müssen noch die Gleise im Kreuzungsbereich Göttinger Landstraße/Weetzer Landstraße verlegt werden. An der Wallensteinstraße wird der Gleisanschluss an das Stadtbahnnetz hergestellt. In den kommenden Wochen werden außerdem die Fahrleitungen sowie diverse Elektronik montiert. Die nahezu fertigen Hochbahnsteige erhalten Aufbauten, Fahrbahnen und Nebenanlagen den letzten Schliff.

Wegen der Folgen der Covid-Pandemie und des russischen Angriffskrieges in der Ukraine kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Änderungen im Planungsablauf kommen könnte. Aktuelle Informationen erhalten Sie auf unserer Website: www.infra-hannover.de

infra-Geschäftsführer Christian Weske
**96 MILLIONEN EURO FLIESSEN
IN DAS STADTBAHNNETZ**
Seite 2

Gleise und Haltestellen
**SO GEHEN DIE BAUARBEITEN
ENTLANG DER STRECKE VORAN**
Seite 3 und 4



STADTBAHN NACH HEMMINGEN UND HOCHBAHNSTEIGE GEHEN IN BETRIEB

infra-Geschäftsführer Christian Weske über die aktuellen Baustellen und Pläne für die Zukunft

Die infra wird auch in diesem Jahr wieder an zahlreichen Stellen im Stadtbahnnetz und an Haltestellen bauen. Wo liegen die aktuellen Schwerpunkte der Bautätigkeit?

Christian Weske: In diesem Jahr befinden sich die größeren Baumaßnahmen der infra außer in Hemmingen in Linden, Badenstedt, der Vahrenwalder Straße sowie in Laatzen. Bis Ende 2023 werden die langjährigen Großbaustellen in der Empelder Straße in Badenstedt, der Badenstedter Straße in Linden sowie in der Braunstraße im Bereich Glocksee beendet. Die weiteren größeren Bauvorhaben für den Hochbahnsteig Ungerstraße in der Limmerstraße, weitere Hochbahnsteige entlang der nördlichen Vahrenwalder Straße und die Vorhaben in Laatzen (Rethen und Gleidingen) werden uns auch im Jahr 2024 weiter beschäftigen.

Welche neuen Hochbahnsteige werden als nächstes in Betrieb genommen?

Zunächst werden wir im Herbst den Hochbahnsteig Safariweg der Linie 9 in Betrieb nehmen. Anschließend folgen im Jahr 2023 noch die Bahnsteige Wiesenau (Linie 1) und Glocksee (Linie 10) sowie die sechs Bahnsteige der Hemminger Verlängerung. Im Frühjahr 2024 wird dann noch der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Ungerstraße (Linie 10) sowie Rethen/Pattenser Straße und im Sommer 2024 Gleidingen/Orpheusweg jeweils für die Linien 1 und 2 abgeschlossen.

Ist das Ziel erreichbar, dass bis zum Jahr 2030 alle Haltestellen im Stadtbahnnetz barrierefrei sein werden?

Ja, dieses Ziel halte ich für erreichbar. Aktuell haben wir bereits eine Barrierefreiheit von 84 Prozent. Mit der Fertigstellung der oben genannten Haltestellen bis Sommer 2024 werden schon 88 Prozent aller Haltestellen barrierefrei sein. Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2030 ist zwar ambitioniert, dennoch halte ich es für möglich, sofern die Finanzierung sichergestellt wird und genügend Baufirmen zur Verfügung stehen.

Wie viel Geld steht der infra für Baumaßnahmen, Reparaturen und Instandhaltung zur Verfügung?

Der finanzielle Rahmen für unsere Bautätigkeiten wird in jedem Jahr durch unseren Wirtschaftsplan vorgegeben, der durch die politischen Gremien beschlossen wird. Für das Jahr 2023 stehen der infra für Neu- und Ausbauvorhaben bis zu 43,5 Millionen Euro zur Verfügung, für

Erneuerungen und Ersatzinvestitionen 26,6 Millionen Euro und für die laufende Instandhaltung und Reinigung unserer Stadtbahnanlagen 25,7 Millionen Euro, insgesamt also rund 96 Millionen Euro für 2023.

Die Pandemie, unterbrochene Lieferketten, der russische Angriffskrieg in der Ukraine: Wie hat sich all dies auf die Bautätigkeit der infra ausgewirkt?

Inzwischen sind die zahlreichen Unwägbarkeiten schon fast zur Normalität geworden. Die äußeren Umstände wirken sich in der Regel nicht mehr unmittelbar auf unsere Projektzeitpläne aus. Die Pandemie ist für unsere Bautätigkeiten Geschichte, die Lieferketten schwingen sich ein, allerdings sind die Lieferfristen teilweise länger, dafür aber wieder kalkulierbarer geworden. Nur die Baupreise befinden sich nach wie vor auf einem hohen Niveau, Bauverträge werden jetzt häufig mit einer Preisgleitklausel abgeschlossen, d.h. der Preis steht nicht immer fest, sondern verändert sich in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Materialbestellung. Im Großen und Ganzen haben wir aber die Hoffnung, dass die Baupreise in den nächsten Monaten nicht mehr so stark ansteigen, wie in den letzten beiden Jahren.

Mit der Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen-Westerfeld wird das größte Projekt seit Jahren fertig. Auch andere Kommunen im Umland möchten gern an das Stadtbahnnetz angebunden werden. Wie ist der Stand der Planungen für den Streckenausbau?

Wünsche und Ideen gibt es in mehreren Kommunen. Wenn man allerdings bedenkt, dass große Infrastrukturprojekte wie die Verlängerung einer Stadtbahnstrecke einen sehr langen Vorlauf benötigen und viele Faktoren erfüllt sein müssen, so ist es sicherlich verständlich, dass viele Wünsche nicht zeitnah oder auch gar nicht erfüllt werden können. Konkret in Planung befinden sich die Verlängerungen der Linie 4 nach Garbsen-Mitte und der Linie 13 nach Arnum. Machbarkeitsuntersuchungen gibt es bereits für Verlängerungen zur Pferderennbahn in Langenhagen und über die Wasserstadt Limmer nach Ahlem-Nord. Auch für eine neue Zweigstrecke von der Podbielskistraße über Hermann-Bahlsen-Allee und Stadtfelddamm zur neuen MHH wird die Machbarkeit derzeit untersucht. Wünsche gibt es hin und wieder auch aus den Städten Pattensen und Gehrden nach einem Stadtbahnanschluss. Allerdings ist hierfür die erforderliche Wirtschaftlichkeit sehr zweifelhaft.



Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob und wann eine Strecke verlängert wird?

Die Entscheidung, ob und wann eine Strecke verlängert wird, treffen grundsätzlich die politischen Gremien der Region Hannover. Aber auch ein politischer Beschluss der jeweiligen Kommune sowie ein Planfeststellungsbeschluss als Baugenehmigung sind zwingende Voraussetzungen für die Realisierung eines derartigen Projektes. Des Weiteren muss die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen und die Finanzierung sichergestellt sein. Wichtige Voraussetzungen für die Planung einer Verlängerung sind:

- ein ausreichendes Erschließungspotenzial wie größere Siedlungsgebiete und/oder Arbeitsplatzstandorte, die bisher unzureichend durch den ÖPNV erschlossen sind,
- vorhandene Trassen, auf denen eine Strecke mit keinem bzw. geringem Eingriff in vorhandene Bausubstanz oder Privatgrundstücke errichtet werden kann,
- kürzere Fahrzeiten und umsteigefreie Direktverbindungen in die City mit größeren Reisezeitgewinnen für die Fahrgäste,
- attraktive Umsteigemöglichkeiten von anderen Verkehrsmitteln wie Bus, Pkw und Fahrrad in die Stadtbahn.

Politische Gremien, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger fordern immer wieder Querverbindungen zwischen den Stadtbahnstrecken. Wo wären solche Verbindungen sinnvoll und auch baulich möglich?

Bautechnisch ist vieles möglich, allerdings immer auch eine Frage der Durchsetzbarkeit und des Einsatzes finanzieller Mittel. Vielmehr ist die Frage, welche Querverbindungen so attraktiv sind und viele Reisezeitvorteile bringen, dass sie von den Fahrgästen auch genutzt werden. In großen Metropolen wie Berlin, Hamburg und München sind Tangential- oder Querverbindungen wichtige Bestandteile des Streckennetzes. Hannover ist deutlich kleiner, so dass ein Umweg über die Stadtmitte mit einmaligem Umstieg kaum zu längeren Reisezeiten führt als eine Fahrt über eine Querverbindung mit in der Regel zweimaligem Umstieg. Insofern müssen sich die Verkehrsplaner gut überlegen, welche Querverbindung sich für Hannover tatsächlich als Stadtbahnstrecke lohnt oder ob nicht eine schnelle Direktbusverbindung in dichtem Takt ausreichend wäre.

LETZTE GROSSE BAUSTELLE IN HÖHE DER WEETZENER LANDSTRASSE

Sperrung im Sommer für zwei Monate / Fahrleitungen werden entlang der Strecke installiert

Mit den Arbeiten auf der Göttinger Landstraße im Bereich der Kreuzung mit der Weetzener Landstraße wird der letzte große Abschnitt beim Bau der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen jetzt in Angriff genommen. Hier ist viel zu tun, und das wird sich auch noch einmal in Form von Sperrungen und Umleitungen auf den Straßenverkehr auswirken.

Im Kreuzungsbereich werden die Gleise verlegt, parallel dazu finden Straßenbauarbeiten statt, restliche Leitungen werden auch noch in den Boden gebracht. Für den Kraftfahrzeugverkehr geht das mit erheblichen Einschränkungen einher. Von Mitte Juni an muss die Weetzener Landstraße auf der Ostseite für etwa acht Wochen gesperrt werden. Die Göttinger Landstraße ist dann zwischen Weetzener Landstraße und Berliner Straße in Richtung Norden gesperrt, aus Richtung Hannover ist sie jedoch nach Süden als Einbahnstraße befahrbar. Umleitungen werden ausgeschildert.

Da der Kreuzungsbereich Göttinger Landstraße/Weetzener Landstraße stark befahren ist, werden hier sogenannte Gleistragplatten verlegt. Sie bilden einen stärker belastbaren Untergrund. Es handelt sich dabei um Fertigteile, die in einem Betonwerk gegossen und mit den eingelassenen Schienen zur Baustelle geliefert werden. Die etwa vier Meter langen Platten sind bei einem später aufgrund von Abnutzung notwendigen Austausch leichter und schneller wieder aus dem Boden zu nehmen. Solche Gleistragplatten befinden sich auch in Höhe des Stadtfriedhofs Ricklingen in Höhe der stark frequentierten Überfahrt zur Bundesstraße 3.

Die Bauarbeiten auf der Kreuzung sind aufwändiger als üblich, weil hier ein Höhenunterschied besteht und die Fahrbahn deshalb abgesenkt werden muss. Von Mitte



September an soll der Verkehr auf der Göttinger Landstraße wieder weitgehend ohne Einschränkungen fließen. Im Spätsommer sind noch vereinzelt Sperrungen notwendig, wenn die roten Markierungen für den Radweg aufgebracht werden. Dies ist nur mit etwas Abstand zu den Asphaltierungsarbeiten möglich. Die Ampelanlagen auf der Kreuzung gehen im Herbst in Betrieb.

Weiterer Gleisbau steht auch noch in Überblickungen auf dem Plan. Am Übergang von der Wallensteinstraße zur Göttinger Chaussee fehlen bislang die Schienen, die die

Gleise nach Hemmingen mit dem Stadtbahnnetz verbinden. Der Lückenschluss wird am Wochenende 8. bis 10. September hergestellt. Die Gleise sind bisher nicht verlegt worden, weil sie sonst durch das ständige Überfahren schon vor Inbetriebnahme der neuen Strecke Abnutzungserscheinungen zeigen würden.

Während der Arbeiten im Übergang von der Wallensteinstraße/Anne-Stache-Allee und Göttinger Chaussee können Stadtbahnen die Haltestelle Wallensteinstraße nicht passieren. Eine Sperrpause ist notwendig, die Stadtbahnen der Linien 3, 7 und 17 fahren nicht. Es wird deshalb von der ÜSTRA ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet, die zwischen der Haltestelle Stadionbrücke und den Endhaltepunkten der drei Linien pendeln.

Neben den in den kommenden Monaten zu verlegenden Gleisen fehlen noch die Fahrleitungen. Es wurde bereits damit begonnen,

sie anzubringen. Zwei bis drei Monate sind für die Arbeiten veranschlagt, Ende Juli sollen die Leitungen aufgehängt sein. Parallel wird auch allerhand Elektronik installiert, die für einen reibungslosen Stadtbahnbetrieb unverzichtbar ist. Dazu zählen diverse Sicherheitseinrichtungen sowie etwa eine Fernsteuerung, über die die beiden Gleichrichterwerke an der Strecke bei einer Störung abgeschaltet werden können. Die Gleichrichterwerke befinden sich am Ricklinger Holz und am Stadtbahndepot. Transformatoren in den Gebäuden wandeln Wechselstrom in Gleichstrom um, der zum Antrieb der Bahnen notwendig ist.

Bis zum Spätsommer sollen alle elektronischen und technischen Einrichtungen funktionstüchtig sein. Und dann ist es soweit: Die ÜSTRA wird die ersten Stadtbahnen auf den Weg gen Hemmingen-Westerfeld schicken. Der Probetrieb beginnt. Fahrgäste dürfen dann allerdings noch nicht einsteigen.



In Oberricklingen wird der Anschluss an das Stadtbahnnetz hergestellt.

INFORMATIONEN ÜBER BAUMASSNAHMEN JETZT AUCH IM FAHRGASTFERNSEHEN

Die infra informiert umfassend über die Arbeiten rund um die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen sowie auf den weiteren Baustellen im Stadtbahnnetz auf der Website www.infra-hannover.de, auf Facebook sowie in den lokalen Medien. Informationen erhalten Sie nun auch vermehrt auf den Bildschirmen des Fahrgastfernsehens in U-Stationen und Stadtbahnen, bei regiobus sowie in der kürzlich erschienenen Fahrgastfernsehen-App. „Das Fahrgastfernsehen“ ist mit einem neuen Internetauftritt und der App auch inhaltlich in die Zukunft gestartet. Wer Nachrichten aus dem klassischen Fahrgastfernsehen nachlesen möchte, findet die Programm-Dokumentation inklusive weiterer Informationen wie Bildergalerien, Videos und ergänzenden Texten. Das ÖPNV-Magazin „Linie“ bietet Aktuelles von infra, GVH, ÜSTRA und regiobus. In der Rubrik „Vorschau“ werden

Ankündigungen für Veranstaltungen platziert. 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? Während der Bürgersprechstunde jeweils mittwochs von 15 bis 17 Uhr steht Bauherrenvertreter Lars-Hendrik Hoppe von der infra im Baubüro an der Göttinger Landstraße 44 als Ansprechpartner zur Verfügung. Die infra ist daneben auf vielfache Weise erreichbar: telefonisch sowie per E-Mail unter (0511) 35 77 98 - 0 oder bhv@infra-hannover.de. Auch Vertreter der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover GmbH beantworten telefonisch unter (0511) 39 95 - 10 00 oder per Mail (anliegerinfo@transtecbau.de) Fragen und nehmen Tipps sowie Anregungen entgegen.

NACHRICHTEN

ÜSTRA/REGIOBUS:
DIGITALES FUNDBÜRO

ÜSTRA und regiobus haben sich in der Bewältigung der Fundsachennachfrage digitaler und zentraler aufgestellt.

Mit Hilfe einer neuen Fundsachensoftware erhalten Fahrgäste die Möglichkeit, Verlustmeldungen online aufzugeben: über die Internetseiten uestra.de/fundbuero und regiobus.de können sie in Bus oder Bahn verloren gegangene Dinge auf digitalem Weg erfassen. Sobald ein Objekt, mit der zutreffenden Beschreibung im Fundbüro abgegeben wird, bekommt der Fahrgast eine Benachrichtigung und kann seine Fundsache gegen eine einheitliche Gebühr von 2,50 Euro pro Verlustmeldung vor Ort abholen.

Auch der Versand ist gegen einen Aufpreis möglich.

MILLIONENBETRAG FÜR
MOBILITÄTSWENDE

Verkehrsminister Olaf Lies hat Förderbescheide in Höhe von über zwölf Millionen Euro an infra-Geschäftsführer Christian Weske übergeben. Knapp elf Millionen Euro der Landeszuwendungen fließen in Vorhaben entlang der Linie 9 zwischen Empelde und Fasanenkrug: Davon rund sechs Millionen Euro in den Ausbau der Badenstedter Straße, knapp 3,5 Millionen Euro in den Ausbau der Empelder Straße, und weitere 2,2 Millionen Euro unterstützen den Bau des Hochbahnsteiges an der Haltestelle „Kurze-Kamp-Straße“. Darüber hinaus wird mit rund einer Million Euro die Grunderneuerung der Gleisanlagen am Bischofsholer Damm gefördert.



Mehr „Nachbargleise“
finden Sie im Internet:
www.infra-hannover.de

GVH WERKSTATTICKET
BEI AUTOREPARATUR

Wenn das eigene Auto zur Reparatur muss, hat der GVH die passende Lösung, um von der Werkstatt zurück nach Hause oder zur Abholung wieder in den Kfz.-Betrieb zu kommen. Ausgewählte Werkstätten bieten in Kooperation mit dem GVH das kostenlose GVH Werkstattticket an. Reparaturaufträge, welche von dem Autohaus ausgegeben werden und mit einem entsprechenden originalen GVH Stempel versehen sind, gelten gleichzeitig am eingetragenen Tag (Ausstellungstag) und am Folgetag für die genannte oder beauftragte Person als Fahrkarte für alle Busse und Bahnen, S-Bahnen, Regionalzüge (RB, RE) und das On-Demand-System sprinti im gesamten GVH Gebiet (Zonen ABC).

BEREIT ZUM EINSTEIGEN:
HALTESTELLEN FAST FERTIG

Park+Ride-Anlage am Endpunkt im Bau / Ladesäulen für Autos aufgestellt



An fünf Haltestellen stoppen die Züge der Stadtbahnlinie 13 auf der neuen Strecke von Oberricklingen nach Hemmingen-Westerfeld, bevor sie schließlich die Endstation Hemmingen erreichen, von wo aus die Fahrt wieder zurück nach Hannover geht. Inzwischen sind die Haltestellen gebaut oder stehen kurz vor der Fertigstellung.

Das imposanteste Bauwerk ist der Stadtbahndepot, der auch bereits weitgehend fertig ist. Hier sind die Arbeiten jetzt auf der Zielgeraden. Bahnsteige und Busspur sind gebaut, die Gleise verlegt. Aktuell steht der Bau der Park+Ride-Anlage auf dem Programm. Noch während der Sommerferien sollen die Parkplätze fertig sein. Danach werden auf dem gesamten Gelände Bäume gepflanzt und die Grünfläche hergerichtet. Wer das Gelände, auf dem sich eine in den 1960er Jahren stillgelegte Mülldeponie befand, vorher nicht kannte, wird sich kaum vorstellen können, was hier seit dem ersten Spatenstich für die Stadtbahnverlängerung passiert ist. Bevor die Bauarbeiten beginnen konnten, wurden die Reste des alten Mülls aus dem Boden geholt. Wo früher Schutt und Müll lagen, stehen jetzt die Hochbahnsteige mit einer dazwischen liegenden Busspur. Da Stadtbahnen und Busse hier parallel auf gleicher Höhe halten, kann bequem barrierefrei umgestiegen werden. Rund 150

Parkplätze ermöglichen zudem den Wechsel zwischen Auto und Stadtbahn, auch überdachte und teilweise abschließbare Stellplätze für Fahrräder stehen zur Verfügung. Außerdem sind Ladesäulen für sechs Autos aufgestellt worden. Für Busse wurde eine Wendeschleife angelegt. Den Fahrerinnen und Fahrern von Bussen und Bahnen stehen in einem Gebäude Sozialräume zur Verfügung.

Die beiden in Oberricklingen liegenden Haltestellen Unter den Birken und Stadtfriedhof Ricklingen sind fertiggestellt. Auch die Hochbahnsteige der Stationen Hemmingen/Saarstraße, Hemmingen/Zentrum sowie Hemmingen/Berliner Straße wurden bereits errichtet. Teilweise sind in den kommenden Wochen noch Restarbeiten auf den Hochbahnsteigen zu erledigen. Damit sind aber keine Verkehrsbehinderungen verbunden. Alle Haltestellen entlang der Stadtbahnverlängerung haben vier Meter breite und 70 Meter lange Hochbahnsteige bekommen. Dort können die modernen Drei-Wagen-Züge der Stadtbahntypen TW 2000 und TW 3000 halten. An den Enden der Hochbahnsteige befinden sich jeweils Rampen. So ist der barrierefreie Zugang zu den Stadtbahnen für alle Fahrgäste sichergestellt, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, mit einem Kinderwagen oder auch schwerem Gepäck unterwegs sind. Die Hochbahnsteige

befinden sich in der Straßenmitte und werden jeweils außen von den Stadtbahnen angefahren. Fahrgäste können über die Göttinger Chaussee beziehungsweise über die Göttinger Landstraße gefahrlos zu den Haltestellen gehen, da sich dort Ampeln befinden.

An allen Haltestellen wird den Fahrgästen natürlich der gleiche Komfort geboten wie im gesamten Stadtbahnnetz. Die Hochbahnsteige sind teilweise überdacht, so dass ein Schutz vor Niederschlag und Wind gewährleistet ist. Es gibt Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenaufnehmer, Notruf-Informationssäulen und elektronische Zugziel-Anzeiger mit Uhr.



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

NACHBARGLEIS

Impressum

Herausgeber/ infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH
Kontakt: Gradestraße 20, 30163 Hannover
0511-357798-0, bhv@infra-hannover.de
[fb.com/infra.wirverbindenhannover](https://www.facebook.com/infra.wirverbindenhannover)

V. i. S. d. P.

Jens Hauschke
Konzeption, Texte: hannover.context 4.0,
Rüdiger Finke
Fotos: Florian Arp
Gestaltung: id liebenau
kommunikation und design

Druck: COLOR+ GmbH

Auflage: 5500 Exemplare

Redaktion: Telefon 0511-3530487
info@hannovercontext.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@hannovercontext.de