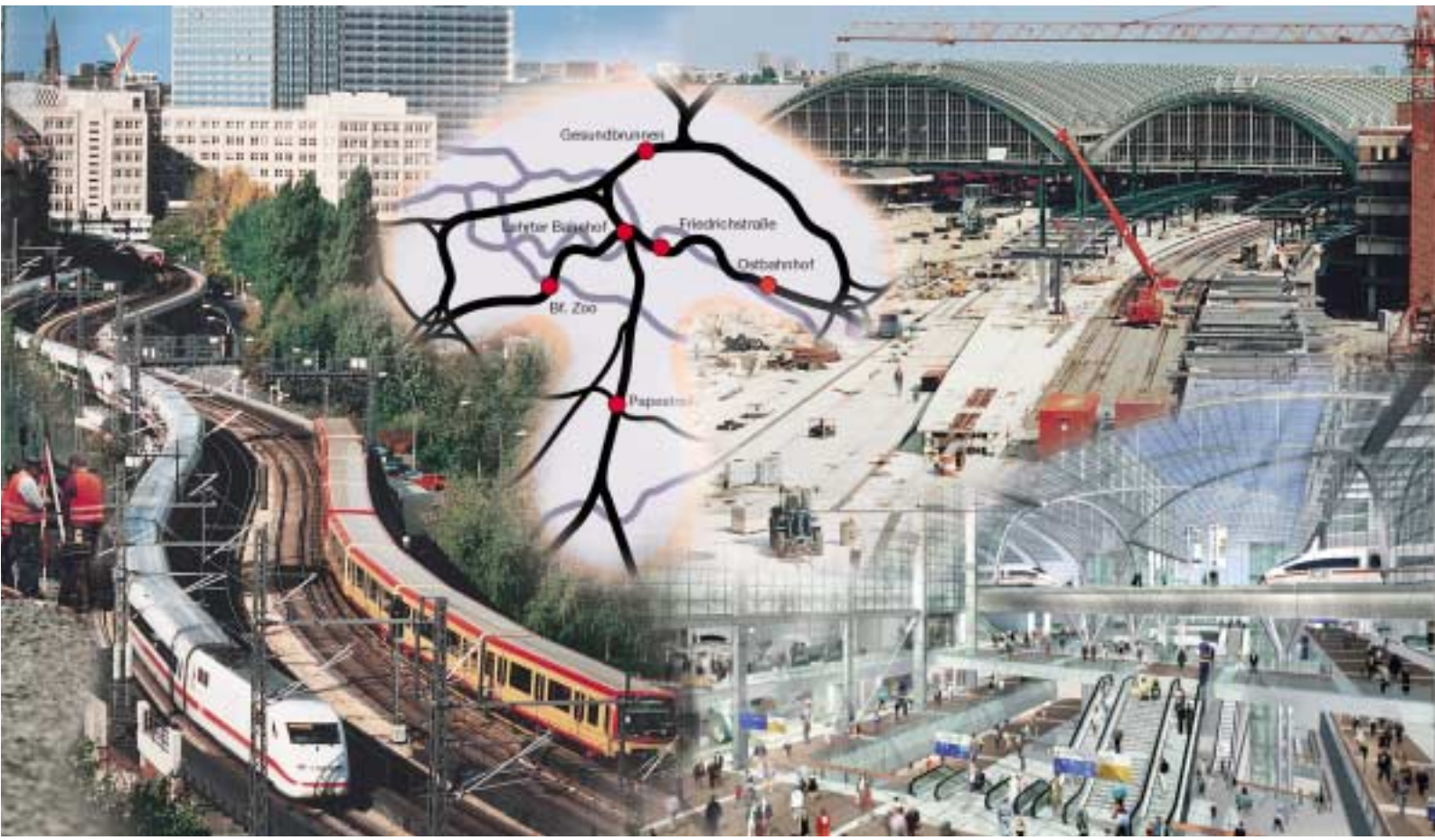
Die Bahn DB

Drehscheibe Berlin



Pilzkonzept

Inhalt • *Contents*



Geschichte • *History*

Geschichtlicher Rückblick • *A historical Retrospection* 2

Das Verkehrskonzept • *The Traffic Concept*

Das Pilzkonzept • *The Mushroom Concept* 4

Die Bahnhöfe • *The Railway Stations*

Die neuen Bahnhöfe • *The New Railway Stations* 6

Die sanierten Bahnhöfe • *The Reconstructed Railway Stations* 8

Die Ost-West-Verbindung • *The East-West Connection*

Die Stadtbahn • *The Urban Railway* 10

Die Streckengrafik • *The Graphic of the Tracks*

Der Pilz • *The Mushroom* 12

Die Nord-Süd-Verbindung • *The North-South Connection*

Der Tunnel • *The Tunnel* 14

Die Südstrecken • *The Southern Lines* 16

Der Nordring • *The Nordring* 18

Strecken nach Berlin • *The Lines Heading towards Berlin* 20

Die Umwelt • *The Environment*

Neues Grün für Berlin • *New Green for Berlin* 22



Der „heimliche Hauptbahnhof“: Friedrichstraße in den dreißiger Jahren



Der Anhalter Bahnhof im Jahre 1910

Im Oktober 1838 hatte Berlin seine erste Eisenbahn. Vom Potsdamer Platz führte sie über exakt 26,3 Kilometer nach Potsdam. Bald darauf folgten weitere Strecken. Private Eisenbahngesellschaften finanzierten, bauten und betrieben die Bahnen, die in Berlin in Kopfbahnhöfen endeten.

Die Kopfbahnhöfe waren zunächst nicht miteinander verbunden. Zwischen 1867 und 1877 entstand jedoch die insgesamt 40 Kilometer lange Strecke der Berliner Ringbahn, zwischen 1875 und 1882 wurde die 12 Kilometer lange Stadtbahnstrecke errichtet.

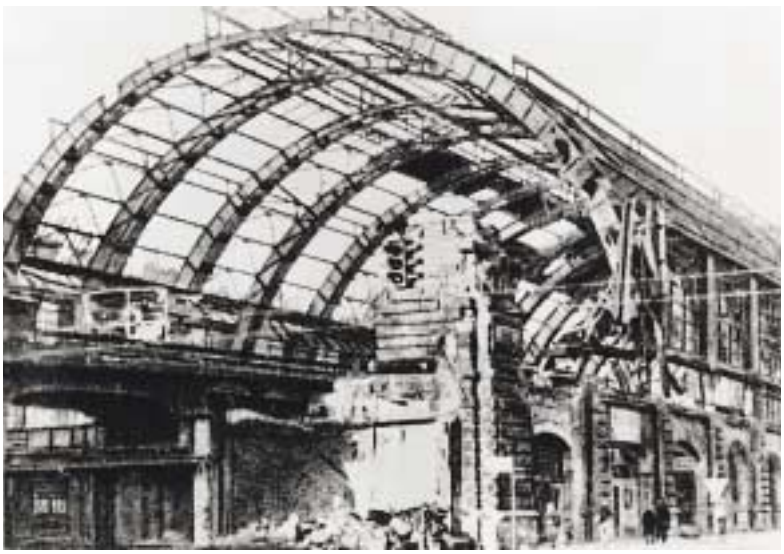
In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wurde das Bahnnetz weiter ausgebaut, Berlin erhielt eine weltweit als vorbildlich angesehene Schienen-Infrastruktur.

Schon 1910 kamen im Zusammenhang mit einem Wettbewerb zur Gestaltung „Groß Berlins“ Pläne an die Öffentlichkeit, die den Bau einer „Unterpflaster-Verbindungsbahn“ von Süd nach Nord mit zwei neuen Zentralbahnhöfen im Süden und am Schnittpunkt mit der Stadtbahn vorsahen. Diese sollten die alten Kopfbahnhöfe ersetzen. Für die Olympischen Spiele 1936 wurde die Idee in abgewandelter Form aufgegriffen und eine unterirdische S-Bahnstrecke zwischen den nördlichen und südlichen Kopfbahnhöfen gebaut.

Als die Nord-Süd-Tunnelstrecke fertig war, tobte bereits der Zweite Weltkrieg. Am Ende dieses Krieges lag Berlin in Trümmern, der Nah- und Fernverkehr auf der Schiene kam völlig zum Erliegen. Kriegszerstörungen, Reparationen und die Teilung Deutschlands machten aus dem einst vorbildlichen Eisenbahnnetz Berlins einen Torso. Mit dem Bau der Berliner Mauer riss das Verkehrsnetz jäh auseinander. Im Westen und Osten der Stadt entstanden eigenständige Verkehrsnetze, die sich nur am Bahnhof Friedrichstraße berührten.

Unmittelbar nach dem Fall der Berliner Mauer 1989 begann der Wiederaufbau. Der Beschluss der Bundesregierung vom April 1991 zum Investitionsprogramm „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, der „Hauptstadt-Beschluss“ des Deutschen Bundestages vom 20. Juni 1991 sowie der Bundesverkehrswegeplan von 1992 bilden das Fundament, auf dem die neue Bahnmetropole Berlin entsteht.

Geschichtlicher Rückblick • *A historical Retrospection*



Kriegszerstörungen am Bahnhof Alexanderplatz im Mai 1945

In October 1838, Berlin got its first railway. It lead from the Potsdamer Platz to Potsdam, a distance of exactly 26.3 kilometres. Other routes followed soon after that. Private railroad companies financed, built and ran the railways, which ended in terminal stations in Berlin.

In the beginning, the terminal stations were not connected to each other. Between 1867 and 1877, however, the 40-kilometre stretch of the Berliner Ringbahn and between 1875 and 1882, the 12-kilometre urban railway route were built.

During the first decades of the 20th century, the railway network was further expanded. Berlin got a railway infrastructure, which was world-wide acknowledged as exemplary.

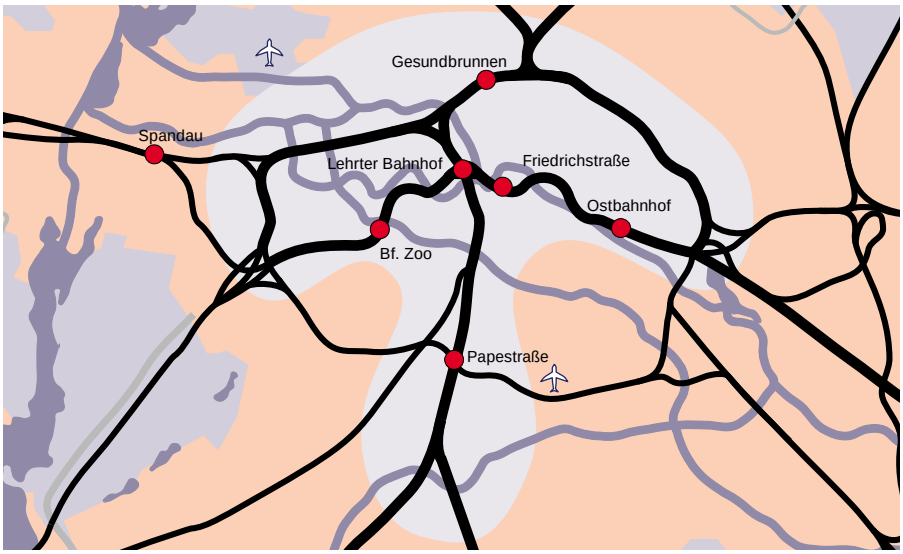
Already in 1910, plans for the construction of an underground railway from South to North became public in connection with a contest for designing "Greater Berlin". These plans showed two new central stations, one in the South and one at the point, where the subway would intersect with the urban railway. These stations were supposed to replace the old terminal stations. For the Olympics in 1936, the idea was taken up in a modified form and a subway line was built between the terminal stations in the North and South.

Once the North-South tunnel stretch was completed, the Second World War was already raging. At the end of the same, Berlin was a heap of ruins, the local and long-distance traffic on tracks had come to a complete halt. The destruction by the war, reparation and the partition of Germany left merely a torso of what once was an exemplary railway net. The construction of the Berlin wall ripped the remaining transportation network apart. The West and the East each developed its own logistic infrastructure, which were connected only at one point, the railway station Friedrichstraße.

Right after the fall of the Berlin wall in 1989, the reconstruction started. The resolution concerning the investment programme "Traffic Projects German Unity" by the Federal Government, dated April 1991, the "Capital-Resolution" of the Lower House of German Parliament (Bundestag), dated June 20th, 1991 as well as the Federal Plan for the Transportation System of 1992 are the fundament, on which the new railway metropolis Berlin is built.



Mauer und Stacheldraht teilten die Stadt und ihr Bahnnetz.



Stiel, Hut, Krempe – das Pilzkonzept für die Eisenbahndrehscheibe Berlin

An der Spree drehen sich die Kräne. Mit Milliarden-Investitionen bauen die Bundesrepublik Deutschland, das Land Berlin und die Deutsche Bahn die Eisenbahn-Drehscheibe Berlin.

Aus gutem Grunde. Die deutsche Hauptstadt entwickelt sich zunehmend zur internationalen Metropole und wird zu einem Bindeglied zwischen den Wirtschaftsregionen im neuen Europa. Stadt und Umland wachsen zur Hauptstadt-Region zusammen.

Für das Jahr 2010 rechnen Verkehrsplaner für Berlin mit über 55 Millionen Reisenden im Fernverkehr, im Regionalverkehr mit 85 Millionen. Im Nahverkehr hat allein die S-Bahn täglich mehr als eine Million Fahrgäste.

Dieses Verkehrsaufkommen zu bewältigen, erfordert ein neues Bahnkonzept für Berlin, denn der Zweite Weltkrieg und die deutsche Teilung haben das dichte, einst europaweit vorbildliche Gleisgeflecht Berlins größtenteils zerstört. Im Osten Berlins und dem Umland entstand eine den Westteil Berlins isolierende Infrastruktur.

Das neue Konzept der Berliner Fern- und Regionalbahnstrecken erinnert in seiner Form an einen Pilz. Dabei bilden der nördliche Teil des Eisenbahn-Innenringes und die in Ost-West-Richtung verlaufende Stadtbahn-Strecke Hut und Krempe des Pilzes. Die von Süden kommenden Bahnstrecken mit dem neuen Fernbahntunnel zwischen Landwehrkanal und Spree stellen den Stiel dar. Der Lehrter Bahnhof verbindet künftig Hut und Stiel.

Um die Projekte effektiv umsetzen zu können, hat die Deutsche Bahn das Management in die Hände einer Tochtergesellschaft gelegt: Der DB Projekt Verkehrsbau GmbH. Sie übernimmt die Vorbereitung und Steuerung der Planung, Bauvorbereitung, Baudurchführung und Bauüberwachung von Verkehrsprojekten; einschließlich der Vergabe, Koordinierung und Qualitätskontrolle aller Arbeiten.

Der Kern des neuen Bahnkonzeptes ist die Nord-Süd-Verbindung.

Abschnitt 1
Lehrter Bahnhof vom Nordring/ Perleberger Brücke bis Spreebogen einschließlich Stadtbahn

Abschnitt 2
Spreebogen Regierungsviertel Spreebogen

Abschnitt 3
Nord
Schildvortrieb

Abschnitt 4
Potsdamer Platz

Abschnitt 3
Süd
Schildvortrieb

Abschnitt 5
Bahnhof Papestraße Oberirdische Bahnstrecke vom Gleisdreieck bis Prellerweg





Das Pilzkonzept • *The Mushroom Concept*

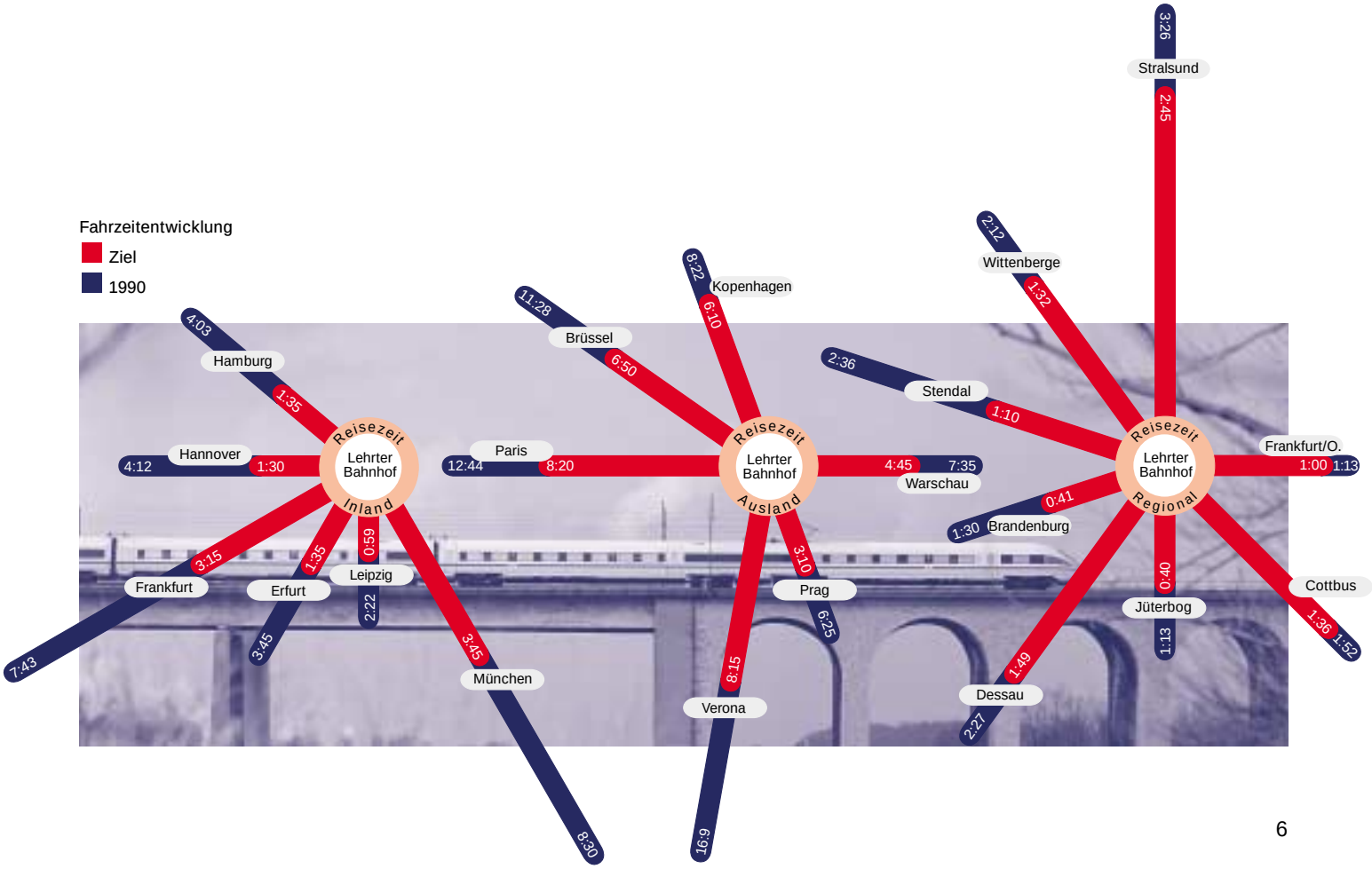
The cranes are busy on Berlin's Spree River. With investments worth hundreds of millions of Euro Germany, the State of Berlin and German Railways are building the Berlin railway hub.

There is a good reason for all this. Germany's capital is increasingly developing into an international metropolis and is becoming a link between the economic regions of the new Europe. City and hinterland are growing together to form a capital city region.

From the Government Centre on the Spree, Prague and Frankfurt am Main are only three hours away and Warsaw is only four and three-quarter hours away. Traffic planners in Berlin are predicting over 50 million long-distance rail passengers for the year 2010 and 85 million in regional passenger services. In local commuter services the S-Bahn (urban-regional rapid rail) alone has more than one million passengers.

Coping with this volume of traffic requires a new rail concept for Berlin, because the Second World War and the partition of Germany destroyed Berlin's dense rail network, once exemplary in Europe. In the east of Berlin and the surrounding area a rail network developed that isolated the former West Berlin.

The new concept of Berlin's long-distance and regional rail traffic reminds you of a mushroom. The northern part of the inner rail ring and the East-West light city rail network form the cap and brim of the mushroom. The lines coming from the south with the new long-distance rail tunnel between the Landwehr Canal and the Spree form the stem. The station at Lehrte will connect the hat and the stem in the future. In order to implement the project effectively the Deutsche Bahn management formed a subsidiary, the DB Project Verkehrsbau GmbH (DB Project Construction Ltd). It will take over the preparations and project management of planning, construction preparation and supervision of traffic projects, including the issuing, coordination and quality control of all projects.





Zentraler Umsteigepunkt: der Lehrter Bahnhof

Im Schnittpunkt der auf die Mitte Berlins zulaufenden Bahnstrecken liegt der Lehrter Bahnhof. Er ist der zentrale Umsteigepunkt in einem ganzen Netz von Fernbahnhöfen, die Anschluss haben an das Regional- und S-Bahnnetz sowie an Bus-, Straßenbahn- und größtenteils auch an U-Bahnlinien. Zu diesem Netz gehören die auf der Stadtbahnstrecke liegenden altbekannten Bahnhöfe Berlin-Ostbahnhof und Berlin Zoologischer Garten sowie einige neue Bahnhöfe.

Der Lehrter Bahnhof

ist Schnittpunkt der beiden Hauptverkehrs-Achsen. In 15 Metern Tiefe unter dem Straßenniveau liegen die vier Bahnsteige für den Fern- und Regionalverkehr in Nord-Süd-Richtung; zehn Meter über dem Straßenniveau zwei Bahnsteige für die Regional- und Fernzüge in Ost-West-Richtung. An das S-Bahnnetz ist der Bahnhof in Ost-West-Richtung angebunden, die Anbindung in Nord-Süd-Richtung ist ebenfalls geplant. Bus- und Straßenbahnlinien sowie die U-Bahnlinie 5 stellen weitere innerstädtische Verbindungen her.

Der Bahnhof Potsdamer Platz

erschließt als Haltepunkt des schnellen Regionalverkehrs das Büro- und Geschäftsviertel rund um den Leipziger und Potsdamer Platz sowie das Kulturforum mit Philharmonie, Museen und Staatsbibliothek. Kurz sind die Umsteigewege zu S- und U-Bahnen sowie Bussen.

Der Bahnhof Berlin-Spandau

ist westlicher Ausgangspunkt der schnellen Bahnverbindungen nach Hannover und Hamburg. Zwischen 1995 und 1998 an der Stelle des alten Bahnhofes Spandau-West neu errichtet, ermöglicht er im Zentrum der Havelstadt das direkte Umsteigen zwischen Fern-, Regional-, S- und U-Bahn sowie zu zahlreichen Buslinien. Eine transparente Hallenkonstruktion aus Stahl und Glas prägt das Gesicht der Verkehrsstation.



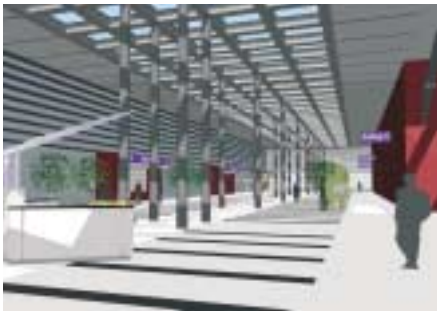
Der Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen

ist das neue Berliner Tor zur Ostsee. Hier halten künftig die Züge des Fern- und Regionalverkehrs nach Stettin, Stralsund und Rostock. Auch der Bahnhof am Gesundbrunnen ist hervorragend in das innerstädtische Netz von S- und U-Bahn sowie der Buslinien eingebunden.

Der Bahnhof Papestraße

wird Berlins erste Adresse im Süden. Die Anhalter und Dresdner Bahn münden hier in die neue Nord-Süd-Verbindung in Richtung Lehrter Bahnhof. Hier kreuzen sich die Linien des S-Bahn-Ringes mit den S-Bahnlinien in Nord-Süd-Richtung – nach Blankenfelde und Teltow, nach Hennigsdorf und Bernau.

Tor zur Ostsee: der Bahnhof Gesundbrunnen





Die neuen Bahnhöfe • *The New Railway Stations*

Mitte Berlins: der Bahnhof Potsdamer Platz





Schnellbahnhalt an der Havel: der Bahnhof Spandau

At the intersection of the railway lines leading to Berlin is the Lehrter Bahnhof (Lehrte Railway Station). It is the central transfer point for passengers changing trains in a whole network of long-distance railway stations with connections with regional and S-Bahn railway lines, as well as buses, trams, and, to a large extent, the city light rail network. Well-known stations such as Berlin-Ostbahnhof (East) and Berlin Zoo, which are also on the city line, are also part of this network, as are a few new stations.

The Lehrter Bahnhof
is the intersection of both main rail axes. The four north-south platforms for long-distance and regional traffic are situated 15 metres below street-level; ten metres above street-level are two east-west platforms for regional and long-distance traffic. The east-west station is connected to the S-Bahn and a north-south connection is planned. Bus and tram lines as well as the No. 5 U-Bahn line also provide connections to inner city areas.

The Potsdamer Platz Station
gives regional express passengers access to the commercial and business area around the Leipziger and Potsdamer Platz (squares) as well as the culture forum with the philharmonic orchestra, museums, and State Library. It is just a short walk to the U-Bahn, S-Bahn and the buses.

The Berlin-Spandau Station
is the western departure point for express trains to Hamburg and Hannover. Built on the site of the old Spandau-West Station between 1995 and 1998, it lets passengers change directly between long-distance and regional expresses, S-Bahn and U-Bahn trains as well as countless bus lines. A transparent steel and glass hall-type construction distinguishes the face of this station.

The Berlin-Gesundbrunnen Station
is Berlin's new gate to the Baltic. This is where long-distance and regional expresses to Stettin, Stralsund and Rostock will stop in future. Even the station is extremely well integrated into the urban S-Bahn and U-Bahn network.

The Papestrasse Station
will be Berlin's top address in the south of the city. The rail connections from Sachsen-Anhalt and Dresden both end in the north-south connection in the direction of the Lehrter Bahnhof. The S-Bahn ring line intersects with the north-south S-Bahn line which goes to Blankenfelde and Teltow and to Hennigsdorf and Bernau.



Historie und Moderne verbunden: Bahnhof Alexanderplatz



In den vergangenen Jahren komplett umgestaltet: der Ostbahnhof

Vor acht Jahrzehnten war er der „heimliche Zentralbahnhof“ Berlins, in der Zeit der Teilung der Stadt war er Grenzübergang mit einem Labyrinth aus Trennwänden, Gängen, verborgenen Orten: der Bahnhof Friedrichstraße. Nach denkmalgerechter Sanierung, nach Umbau und Modernisierung ist die Station ein attraktiver Umsteigepunkt im hauptstädtischen Verkehrsnetz.

Sämtliche Bahnhöfe der mehr als hundertjährigen Stadtbahnstrecke wurden in den vergangenen Jahren komplett erneuert und umgestaltet. Ob Tiergarten, Bellevue, Alexanderplatz oder Ostbahnhof – es sind Stationen entstanden, die Traditionen Berliner Baukultur mit moderner Dienstleistung verbinden.

Umfangreiche Arbeiten waren notwendig: So wurde der im Zweiten Weltkrieg stark beschädigte und im Architekturstil der sechziger Jahre wiedererrichtete Bahnhof Alexanderplatz vollständig entkernt. Dabei wurden die 14 Gewölbebögen aus der Entstehungszeit des Bahnhofs wieder freigelegt und in die neue Gestaltung einbezogen. Moderne Gestaltungselemente wie die neue Rundtreppe am Kopfende des Mittelviaduktes sind Bindeglieder zwischen den Verkehrsebenen der Regional- und S-Bahn, der U- und Straßenbahn sowie zu den Ladenpassagen, den Service- und gastronomischen Einrichtungen des Bahnhofs.

Die Umgestaltung der Stationen auf der Ost-West-Strecke geht weiter: In den kommenden Jahren erhalten auch Charlottenburg, Zoologischer Garten, Warschauer Straße und Ostkreuz ein neues Gesicht.



Reklame
gilt gemeinhin als kurzlebig. Im Bahnhof Friedrichstraße jedoch haben die Malerin Gertrud Triebs und der Keramiker Johann Kwederawitsch Ende der fünfziger Jahre mit einer Kosmetikwerbung ein Kunstwerk geschaffen. Auf einem Keramik-Mosaik hantieren zwei ägyptische Schönheiten mit Lippenstift und Parfüm der Marke Gerdeen. Die Ost-Berliner Firma Gerdeen gibt es seit 1972 nicht mehr, das Mosaik aber überdauerte – beschädigt allerdings, weil eine Reklame-Tafel für die DDR-Airline „Interflug“ die Ägypterinnen versteckte. Als der Bahnhof Friedrichstraße erneuert wurde, ließ die Deutsche Bahn AG das bemerkenswerte Kunstwerk aufwändig restaurieren.



Die sanierten Bahnhöfe • *The Reconstructed Railway Stations*

Eight decades ago, it was Berlin's "secret central railway station", during the time of the partition, it was the check-point with a labyrinth of separating walls, corridors and hidden places: The railway station Friedrichstraße. After a restoration deserved by a national monument, after modification and modernization, the station has become an attractive transfer point of the capital's transport network.

All stations of the over one hundred year old urban railway have been completely renovated and modified during the past years. Tiergarten, Bellevue, Alexanderplatz or Ostbahnhof – railway stations emerged, which combine the traditional building culture of Berlin with modern services.

Extensive construction work was necessary: The Alexanderplatz station, for example, which had sustained major damages and was rebuilt in the 60ies architectural style was completely cored. In the process, the 14 arches of the original construction were uncovered and integrated into the new design. Modern design elements, such as the new round stairway at the head of the intermediate viaduct are links between traffic levels of regional and urban railway as well as the store passages and the service and gastronomic facilities of the station.

The modification of the railway stations at the East-West line continues: During the coming years, also Charlottenburg, Zoologischer Garten, Warschauer Straße and Ostkreuz will get a facelift.

Blieb erhalten: Die älteste Brücke der Stadtbahn überspannt seit 1882 die Spree am Bahnhof Friedrichstraße.





Unter denkmalpflegerischen Aspekten saniert: Bahnhof Friedrichstraße



Längere Bahnsteige für den ICE entstanden am Ostbahnhof.

Als am 6. Februar 1882 die ersten Züge über die zwölf Kilometer lange Stadtbahnstrecke dampften, erregte die erste Viaduktbahn in Europas Metropolen viel Aufsehen. Sechs Meter hoch über dem Straßenpflaster ruht sie auf mehr als 700 Gewölbebögen. Bereits 1905 fuhren die Züge im Abstand von zweieinhalb Minuten über die viergleisige Strecke. Die extreme Belastung erforderte in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts die erste große Sanierung.

Der Zweite Weltkrieg und die Teilung der Stadt hinterließen auch an der Stadtbahn ihre Spuren. Der Ausbau Berlins zur neuen Bahn-Drehscheibe setzte schließlich die Generalsanierung der denkmalgeschützten Stadtbahn auf die Tagesordnung.

Zwischen 1994 und 1998 wurden die neun Kilometer zwischen den Bahnhöfen Berlin Zoologischer Garten und Berlin Ostbahnhof von Grund auf erneuert, elektrifiziert und fit gemacht für die Anforderungen des modernen Eisenbahnverkehrs.

Während der gesamten Bauzeit wurde der S-Bahnbetrieb aufrecht erhalten. Die Arbeiten erstreckten sich über zwei Baustufen. Die erste Phase begann im September 1994 mit der Erneuerung der S-Bahngleise. Die Züge fuhren auf den Fernbahngleisen. Nicht wenige Schwierigkeiten taten sich bei der Sanierung auf: So erschwerten im Bereich des Bahnhofs Friedrichstraße Kampfmittelfunde den Gleis- und Schotterrückbau. Im Jahr 1996 begann die zweite Phase: Die S-Bahn konnte auf die angestammte Trasse, auf sanierte Gleise zurückkehren. Nun wurden die Fernbahngleise erneuert. Im Jahr 1998 war die Stadtbahnsanierung abgeschlossen.

Insgesamt 530 Viaduktbögen der Stadtbahn erhielten eine durchgehende, 25 Zentimeter starke, 18 Meter breite Stahlbetonplatte als durchgehendes „Dach“, das die Lasten der über sie hinwegfahrenden Züge gleichmäßig auf die Gewölbe verteilt. Auf 7,6 Kilometern wurden die Gleise statt in Schotter in Beton gebettet. Diese „Feste Fahrbahn“ sorgt für hohen Fahrkomfort und geringen Instandhaltungsaufwand. Dämmplatten aus Porenbeton zwischen den Schienen dienen als Schallabsorber. Gründlich instand gesetzt wurden 27 Brücken, neu gebaut wurden 25. Rund 800 Kilometer Kabel wurden verlegt, 78 Weichen eingebaut, 410 Oberleitungsmaste gesetzt.

ICE-Wartungsanlage Berlin-Rummelsburg

Täglich passieren 60 Hochgeschwindigkeitszüge die Wartungshallen des ICE-Werkes Rummelsburg. Nach weniger als einer Stunde ist der Zug technisch überprüft, sind die Wagen gereinigt und die Lager der Bordküche aufgefüllt. Im Jahr 1998 ging in Berlin-Rummelsburg die nach Hamburg und München dritte ICE-Wartungsbasis in Betrieb, in den Jahren 2000/2001 wurde noch einmal kräftig angebaut. Zwei Wartungshallen, in denen auf fünf 230 Meter langen Gleisen die Züge auf Herz und Nieren geprüft werden, eine Waschstraße und eine Außenreinigungsanlage sowie eine Ausfahr-Abstellanlage gehören zum Werk. Berlin-Rummelsburg ist „Heimathafen“ der ICE der zweiten Generation. Täglich legt ein ICE etwa 1.500 Kilometer zurück. Nach 3.500 Kilometern – alle zwei bis drei Tage – werden in einer computergesteuerten Radsatzdiagnoseeinrichtung die Radsätze überprüft. Alle 20.000 Kilometer ist ein größerer Check fällig. Bevor ein ICE in die Rummelsburger Anlage einfährt, hat der Bordcomputer des Zuges alle für die technische Wartung notwendigen Daten bereits in die Werkstatt gefunkt. Dadurch kann der Zug schon nach kurzem „Boxenstopp“ wieder auf die Strecke gehen.



Die Stadtbahn • *The Urban Railway*

When on February 6th, 1882, the first trains steamed along the 12-kilometre urban railway stretch, the first viaduct railway in one of Europe's metropolises caused a stir. Six metres above the street surface, it is resting on more than 700 arches. Already in 1905, the trains ran in a 2.5 minute cycle on the four-track route. The extreme strain required the first major restoration during the twenties of last century.

The Second World War and the city's partition left their imprint also on the urban railway. Berlin's upgrading to the new railway turntable finally placed the general restoration of the urban railway, which is protected as national monument, on the agenda.



Belastungsprobe für die neue Brücke über die Holzmarktstraße

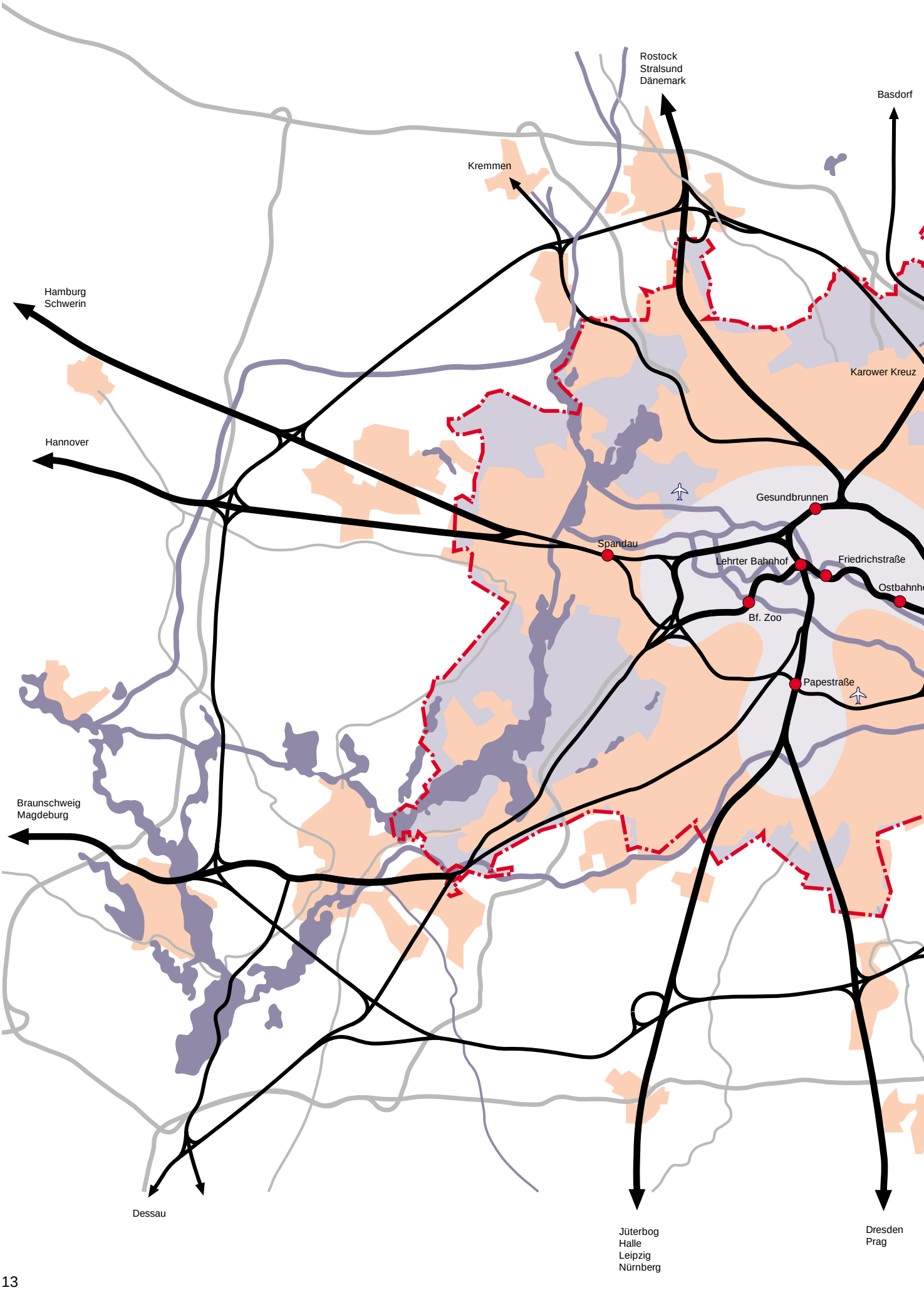
Between 1994 and 1998, the nine kilometres between the stations Berlin Zoologischer Garten and Berlin Ostbahnhof were renewed from scratch, supplied with contact lines and made fit for modern railway traffic.

Auf zwölf Kilometern schlängelt sich die Stadtbahntrasse durch die Mitte Berlins.

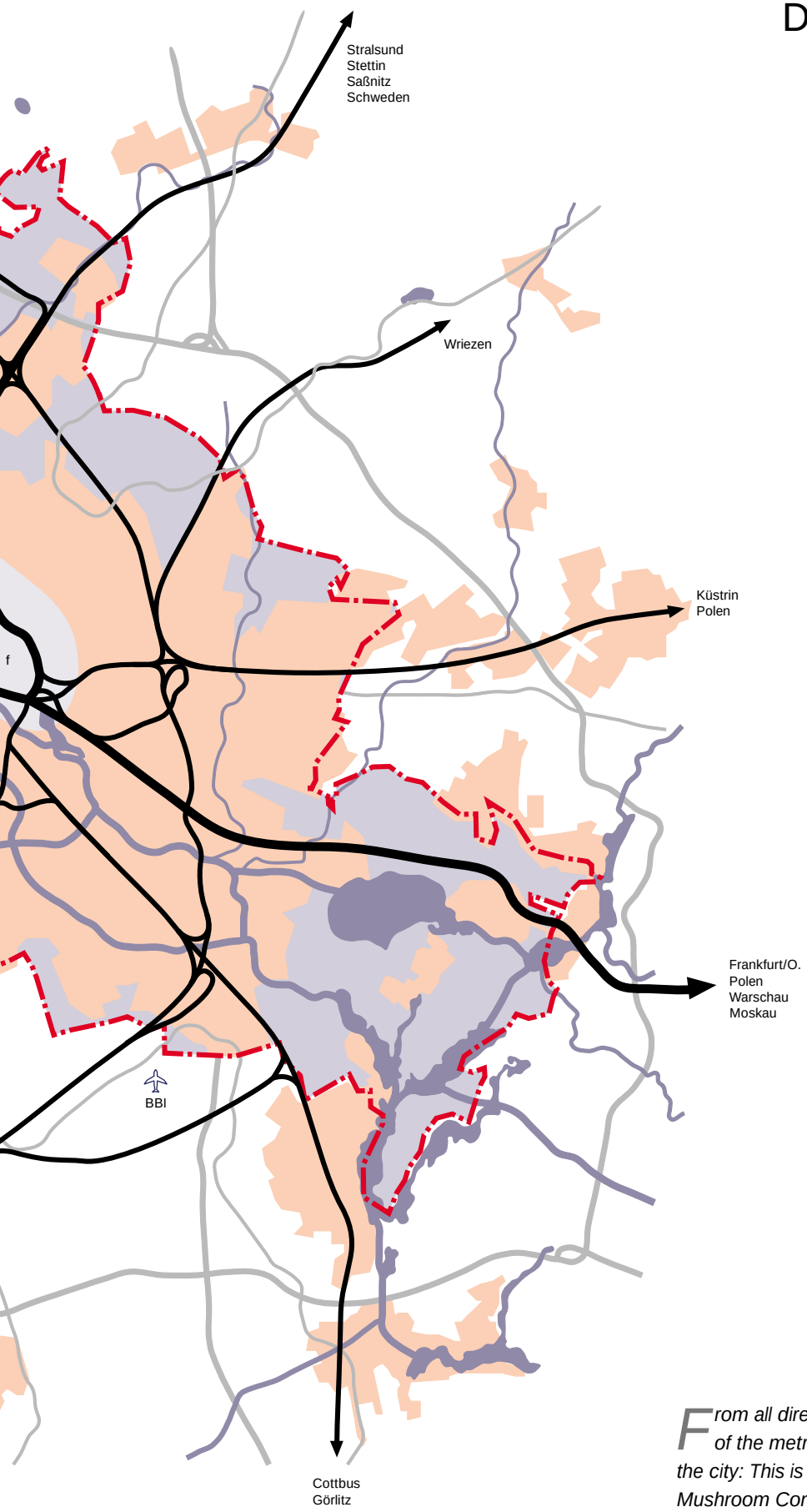


The urban railway operations were kept running during the entire construction period. The work was done in two construction phases. The first phase started in September 1994 with the replacement of the railway tracks. The regional rapid rail (S-Bahn) service ran on the long-distance tracks. There had been more than just a few problems during the renovation works: For example, the detection of explosive ordnance in the area of the station Friedrichstraße complicated the track and ballast replacement. The second phase started in 1996: The urban railway could finally return to its original line, onto restored tracks. Now, the long-distance tracks had to be renewed. The renovation of the urban railway was completed in 1998.

A total of 530 viaduct arches received a continuous, 25 centimetres thick and 18 metres wide ferro-concrete plate as continuous "roof", which evenly distributes the weight of the passing trains to all arches. On 7.6 kilometres of the line, the tracks were embedded in concrete instead of ballast. This ballastless track provides for high travelling comfort and low maintenance requirements. Noise reduction plates made from gas concrete between the rails serve as noise absorbers. 27 bridges were thoroughly restored, 25 new ones were built. Approximately 800 kilometres of cables were laid, 78 points installed and 410 poles for the overhead contact line were put up.


Rostock
Stralsund
Dänemark
Basdorf
Kremmen
Hamburg
Schwerin
Karower Kreuz
Hannover
Gesundbrunnen
Spandau
Lehrter Bahnhof
Friedrichstraße
Ostbahnhof
Bf. Zoo
Papestraße
Braunschweig
Magdeburg
Dessau
Jüterbog
Halle
Leipzig
Nürnberg
Dresden
Prag

Der Pilz • *The Mushroom*



Aus allen Himmelsrichtungen direkt in das Herz der Metropole und schnell durch die Stadt hindurch: Das ist der Kern des Pilzkonzeptes.

From all directions right into the heart of the metropolis and quickly across the city: This is the essence of the Mushroom Concept.



Das Schneidrad der Schildvortriebsmaschine mit rund neun Metern Durchmesser

Zentrale Bedeutung für die künftige Bahndrehscheibe Berlin hat der Bau der rund neun Kilometer langen Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Berliner Innenring, die auf 3,5 Kilometern unterirdisch verläuft. Die Nord-Süd-Verbindung bildet den Stiel des Pilzes im Berliner Bahnkonzept. Von Spandau und Gesundbrunnen erreichen die Züge aus dem Norden den unterirdischen Teil des Lehrter Bahnhofs. Richtung Süden verläuft die unterirdische Strecke zum neuen Regionalbahnhof Potsdamer Platz und weiter zum Bahnhof Papestraße. Südlich davon, am S-Bahnhof Priesterweg, trennen sich Dresdner und Anhalter Bahn.

Die viergleisige 3,5 Kilometer lange Tunnelstrecke zwischen Spree und Landwehrkanal entstand auf 1.270 Metern im bergmännischen Schildvortrieb sowie auf 2.130 Metern in offener Bauweise. Am Lennè-Dreieck sowie am Gleisdreieck wurde ein besonderes Bauverfahren angewandt: Oberirdisch entstanden die rund 60 Meter breiten, 37 Meter langen und 15 Meter hohen Tunnelsegmente als geschlossene „Senkkästen“ und wurden anschließend in den Boden gespült. Dabei lösten Arbeiter in Druckkammern unter dem Bauwerk per Wasserstrahl das Erdreich, das mit Pumpen an die Oberfläche befördert wurde. Auf diese Weise versanken die riesigen Betonkästen Meter für Meter im Untergrund.

Während der Untertunnelung der Spree 1996 bis 1998 musste das Flussbett zeitweilig um die Baugrube herum verlegt werden.

The construction of the nine kilometre connection between Berlin's Northern and Southern inner perimeter, which runs underground on 3.5 kilometres is of great importance for the future railway turntable Berlin. The North-South connection forms the stem of the mushroom in Berlin's railway concept. Coming from Spandau and Gesundbrunnen, the southbound trains arrive at the underground level of the Lehrter Bahnhof. The underground line continues southbound to the new regional station Potsdamer Platz and on to the Papestraße station. Further south, at the urban railway station Priesterweg, the Dresden and Anhalt lines fork.



Die fünf Tonnen schweren Tübbinge, aus denen die Tunnelschale zusammengesetzt ist, werden per Greifarm platziert.



Der Tunnel • *The Tunnel*

The 3.5 kilometre four-track tunnel stretch between Spree and Landwehrkanal was built on 1,270 metres using the tunnelling shield method as well as on 2,130 metres in open construction. At the Lenne-Triangle as well as at the track triangle, a special construction method was used: The approximately 60 metres wide, 37 metres long and 15 metres high tunnel segments were built above surface as closed "caissons" and then flushed into the ground. During this process, the construction workers loosened the soil under the structure by water jet, which was moved above the surface with pumps. This way, the concrete boxes sank metre by metre into the ground.

During the construction of the tunnel underneath the river Spree, the river bed had to be temporarily moved around the construction site.



Die Tunnelröhre ist rohbaufertig.



Die Stammbahn

„Potsdamer Stammbahn" hieß Preußens erste Eisenbahnstrecke vom Potsdamer Platz nach Potsdam. Seit 1945 liegt die Strecke zwischen Zehlendorf und Potsdam still. Die Länder Berlin und Brandenburg wollen die Stammbahn als Nahverkehrsstrecke wieder aufbauen: Zur besseren Erschließung des Südwestens und zur Entlastung der Stadtbahnstrecke, die heute den gesamten Regionalverkehr aus Richtung Potsdam aufnimmt. In Griebnitzsee, Europarc Dreilinden, Düppel-Kleinmachnow und Zehlendorf sind Halte geplant, eine Option gibt es für die Stationen Rathaus Steglitz und Schöneberg. Prognosen erwarten zwischen Potsdam und Zehlendorf 12.000 und weiter bis Potsdamer Platz 15.000 Fahrgäste pro Tag. Eingesetzt werden sollen elektrisch betriebene Züge, die halbstündlich aus Richtung Brandenburg/Golm durch den Nord-Süd-Tunnel über Lehrter Bahnhof weiter nach Berlin-Gesundbrunnen und Eberswalde fahren könnten. Die Fahrzeiten zum Potsdamer Platz: 25 Minuten von Potsdam, 12 Minuten von Düppel-Kleinmachnow.



Südlich des S-Bahnhofs Priesterweg (oben im Bild) trennen sich die Gleise der Anhalter und Dresdner Bahn.

Das Pilzkonzept erweckt auch die traditionsreichen südlichen Berliner Zulaufstrecken zu neuem Leben. So erlangen die Anhalter Bahn nach Halle und Leipzig und die Dresdner Bahn ihre einstige Bedeutung für den Verkehr nach Süddeutschland zurück. Der Wiederaufbau beider Strecken erfolgt nach dem neuesten technischen Stand in der Eisenbahnbau- und Sicherungstechnik. Auf beiden Strecken werden die Züge künftig Geschwindigkeiten von 160 Kilometer pro Stunde in Berlin und ab Stadtgrenze von 200 Kilometer pro Stunde fahren können.

Die Anhalter Bahn

Exakt 16,9 Kilometer lang ist der wieder aufzubauende Abschnitt der Anhalter Bahn zwischen Ludwigsfelde und dem Bahnhof Papestraße in Berlin. Die zweigleisige Strecke wird von Grund auf erneuert und elektrifiziert. Insgesamt 18 Brücken müssen neu gebaut oder saniert werden, darunter die Teltowkanal-Brücke. Regionalverkehrshalte entstehen in Großbeeren, Teltow und Berlin-Lichterfelde Ost. Bei den Planungen berücksichtigt wurde ein späterer viergleisiger Ausbau der Strecke.

Die Dresdner Bahn

Von Blankenfelde bis zum Schnittpunkt mit der Anhalter Bahn südlich des Bahnhofs Papestraße wird die Dresdner Bahn auf 14,2 Kilometern wieder zweigleisig aufgebaut und elektrifiziert. Im Bereich des Berliner Eisenbahn-Außenringes erhält die Dresdner Bahn eine Verbindungskurve zum Terminal des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg International. Auf der Dresdner Bahn soll künftig der AirportExpress vom Lehrter Bahnhof direkt zum neuen Flughafenterminal fahren. Der Bahnhof Blankenfelde wird als Verknüpfungspunkt der S- und Regionalbahn ausgebaut.

Die Stecken in der Übersicht

Anhalter Bahn

Abschnitt Südkreuz – Ludwigsfelde

- Länge: 16,9 km

Ingenieurbauwerke:

- 13 Eisenbahnbrücken
- 2 Straßenbrücken
- 3 Kreuzungsbauwerke

Maßnahmen an Bahnhöfen/Haltepunkten

- Lichterfelde Ost
- Teltow
- Großbeeren

Dresdner Bahn

Abschnitt Südkreuz – Blankenfelde

- Länge: 14,2 km

Ingenieurbauwerke:

- 14 Eisenbahnbrücken
- 5 Fußgängerunterführungen
- 1 Straßenbrücke
- 1 Kreuzungsbauwerk

Baumaßnahmen an Bahnhöfen

- Güterbahnhof Marienfelde
- S-Bahnhof Marienfelde
- S-Bahnhof Lichtenrade
- S- und Regionalbahnhof Blankenfelde



Die Südstrecken • *The Southern Lines*



Dresdner Bahn bei Blankenfelde



Lichterfelde Süd an der Anhalter Bahn

The Mushroom Concept also revives Berlin's historical southern feeder lines. So, the Anhalt line to Halle and Leipzig as well as the Dresden line regain their former importance for the connection to Southern Germany. The restoration of both lines is performed with cutting-edge railway construction and safety technology. On both routes, the trains will be able to run at speeds of 160 km/h within Berlin and at 200 km/h outside the city limits.

The Anhalt Line

The section of the Anhalt line between Ludwigsfelde and the Papestraße station in Berlin, which needs to be rebuilt, is exactly 16.9 kilometres long. The two-track stretch is renewed from scratch and supplied with contact lines. A total of 18 bridges have to be built or restored, among these the Teltowkanal bridge. Regional stops are built in Großbeeren, Teltow and Berlin-Lichterfelde East. The designs also provide for a future upgrading of the route to four tracks.

The Dresden Line

From Blankenfelde to the intersection point with the Anhalt line south of the Papestraße station, the Dresden line is rebuilt with two tracks on a stretch of 14.2 kilometres and supplied with contact lines. In the area of Berlin's outer railway-perimeter, the Dresden line gets a connection turn to the terminal of the new airport Berlin-Brandenburg International. The Dresden line is the future Airport-Express from the Lehrter Bahnhof directly to the airport terminal. The Blankenfelde station will be expanded to become the conjunction point of the urban railway and the regional railway.



S-Bahnhof Lichtenrade an der Dresdner Bahn



Quer durch den Wedding geht die Ringbahn.

Der nördliche Innenring bündelt die aus Westen, Norden und Osten in die Stadt führenden Fernbahnstrecken und verbindet sie mit der neuen Nord-Süd-Verbindung. Die Züge aus Hannover und Hamburg werden künftig über Spandau und den Nordring wieder den Lehrter Bahnhof erreichen und durch den neuen Fernbahntunnel direkt nach Süden weiterfahren. Aus Richtung Rostock, Stralsund und Stettin fahren die Züge über Gesundbrunnen und den Nordring ebenfalls zum Lehrter Bahnhof.

Zusammengenommen rund 53 Kilometer Gleise für Regional-, Fernverkehrs- und Güterzüge werden wieder aufgebaut beziehungsweise neu verlegt. Parallel zum Bau der zwei, teilweise drei und vier, Gleise für die Fernbahn entsteht wieder der S-Bahnring. Elf Tunnel, 52 Brücken und 91 Stützbauwerke müssen errichtet werden.



Bauarbeiten im Bahnhof Gesundbrunnen

Erneuert und den heutigen verkehrlichen sowie technischen Anforderungen angepasst werden auch die Verbindungskurven vom Nordring zum Bahnhof Grunewald und von Westend nach Ruhleben sowie die Anbindung des Güterbahnhofs Moabit.

Zu den großen Herausforderungen auf dem Nordring zählt das Nordkreuz im Bahnhofsdreieck Gesundbrunnen – Bornholmer Straße – Schönhauser Allee. Hier werden die S-Bahn- und Fernbahnstrecken neu geordnet und ein neuer Fernbahnhof am Gesundbrunnen gebaut. Und alles bei rollendem S-Bahnverkehr.

Unmittelbar an das Nordkreuz schließt der bis Karow reichende sieben Kilometer lange Abschnitt der Fernbahn Richtung Ostsee/Stralsund/Stettin an. Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der ehemaligen Stettiner Bahn für Tempo 160 entstehen sieben neue Eisenbahnüberführungen – unter anderem über die Berliner Straße am S-Bahnhof Pankow.



Der Nordring • *The Nordring*



Das Nordkreuz aus der Luft, links der Bahnhof Gesundbrunnen

The Northern inner perimeter bundles the western, northern and eastern long-distance lines leading to the city and connects them with the new North-South connection. In the future, the trains coming from Hanover and Hamburg will reach the Lehrter Bahnhof again via Spandau and the Nordring and proceed through the new long-distance railway tunnel directly to the South. Trains coming from the directions of Rostock, Stalsund and Stettin proceed via Gesundbrunnen and the Nordring also to the Lehrter Bahnhof.

A total of 53 kilometres of tracks for regional, long-distance and freight trains are restored or newly laid. Parallel to the construction of two, partially three or four tracks for the long-distance line, the urban railway ring is coming back into existence. 11 tunnels, 52 bridges and 91 support structures have to be built.

Also the connection turns from the Nordring to the Grunewald station and from Westend to Ruhleben as well as the connection of the freight station Moabit are renewed and adjusted to today's logistical and technical requirements.

One of the big challenges on the Nordring is the Northern junction at the railway station triangle Gesundbrunnen – Bornholmer Straße – Schönhauser Allee. Here, the urban railway and long-distance lines are reorganised and a new long-distance station is built at the Gesundbrunnen. And all this has to happen while the trains are running.

Right at the Northern Junction starts the seven kilometre stretch to Karow, which is part of the long-distance line towards the Baltic Sea/Stralsund/Stettin. For the two-track upgrade for 160 km/h of the former Stettin line, seven railway bridges are constructed – besides others, across the Berliner Straße adjacent to the urban railway station Pankow.



Der Bahnhof Gesundbrunnen wird das Tor zum Norden.



In der Lutherstadt Wittenberg überspannen neue Brücken die Elbe. Im Sommer 2001 wurden die alten Brücken gesprengt.



Mit umfangreichen Investitionen werden die Fernstrecken nach Berlin ausgebaut.

Viele von den Fahrgästen, die heute von Frankfurt am Main im ICE-Sprinter in knapp dreieinhalb Stunden nach Berlin fahren, haben diese Zeit gar nicht mehr erlebt: Mühevoll und schier endlos war die Reise durch das geteilte Deutschland im Interzonenzug zwischen Frankfurt am Main und Berlin. Siebendreiviertel Stunden waren die Züge unterwegs. Vier Stunden und zwölf Minuten dauerte eine Bahnfahrt von Hannover nach Berlin – eine halbe Stunde länger als 1914! Wer heute die Strecke in eineinhalb Stunden im bequemen ICE-Sessel zurücklegt, profitiert von den Milliarden-Investitionen des Bundes und der Bahn im letzten Jahrzehnt.

Unmittelbar nach dem Fall der Mauer begann ein beispielloses Investitionsprogramm. Bereits 1992 konnte auf der Strecke Berlin – Dresden erstmals im ostdeutschen Bahnnetz Tempo 160 gefahren werden. Im Jahr 1993 nahm auf der einstigen „Interzonen-Strecke“ Helmstedt – Berlin das erste Elektronische Stellwerk der Deutschen Reichsbahn seinen Betrieb auf. Im selben Jahr war der Streckenausbau so weit fortgeschritten, dass der erste ICE nach Berlin fahren konnte. Mit der Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin ging schließlich 1998 die erste Ost-West-Hochgeschwindigkeitsstrecke in Betrieb.

Allein mit den 1991 begonnen „Schienenverkehrsprojekten Deutsche Einheit“ wurden in die Strecken Hamburg – Berlin; Hannover – Berlin; Helmstedt – Magdeburg – Berlin; Halle/Leipzig – Berlin innerhalb von zehn Jahren rund acht Milliarden Euro investiert.

Der Ausbau der Bahnstrecken nach Berlin geht weiter: Tempo 160 wird künftig auch zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sowie Berlin und Rostock möglich sein. Die Strecke Berlin – Dresden wird schrittweise für Geschwindigkeiten von 200 Kilometer pro Stunde ausgebaut. Zwischen Berlin und Hamburg sollen die Züge auf 230 Kilometer pro Stunde beschleunigen können und die Fahrzeit auf 95 Minuten verkürzen. Mit Realisierung umfangreicher Neubau-Projekte zwischen München und Berlin soll die Fahrzeit von der Spree an die Isar auf dreidreiviertel Stunden schrumpfen.



Aumühle bei Hamburg: Die Strecke zwischen Alster und Spree wird auf Tempo 230 gebracht.



Strecken nach Berlin • *The Lines Heading towards Berlin*



Elbebrücke Hämerten: Mit Hochgeschwindigkeit verbindet der ICE Berlin und Hannover.

Many of the passengers, who are today travelling in the ICE-Sprinter from Frankfurt/Main to Berlin within 3.5 hours, never experienced those times. Troublesome and never-ending was the journey through the divided Germany in the inter-sector train between Frankfurt/Main and Berlin. It took the trains seven hours and forty-five minutes. A train trip from Hanover to Berlin took four hours and twelve minutes – half an hour longer than in 1914! Those, who are travelling the route in comfortable ICE-seats are profiting from the billions invested by the Federal Government and the Bahn during the past decade.

Right after the fall of the Berlin wall, the never before seen investment program started. Already in 1992, trains could travel at 160 km/h within the East-German railway network for the first time ever. In 1993, the first electronic signal box of the Deutsche Reichsbahn at the "inter-sector route" Helmstedt – Berlin went into operation. Within the same year, the upgrading of the tracks has proceeded so far that the first ICE could drive to Berlin. With the highspeed-line Hanover – Berlin, the first East-West high-speed connection went into service in 1998.

Only with the "Railway Traffic Projects German Unity", approximately 8 billion Euro were invested in the routes Hamburg – Berlin, Hanover – Berlin, Helmstedt – Berlin, Halle/Leipzig – Berlin within only one decade.

The upgrading of the railway lines going to Berlin is continuing: The speed of 160 km/h will be possible in the future also between Berlin and Frankfurt/Oder as well as Berlin and Rostock. The route Berlin – Dresden is upgraded step by step for a speed of 200 km/h. Between Berlin and Hamburg, the trains will be able to accelerate to 230 km/h, reducing the travel time to 95 minutes. With the realisation of extensive new construction projects between Munich and Berlin, the travel time between Isar and Spree will shrink to three hours and forty-five minutes.

Schnelle Wege nach Berlin: Die Hochgeschwindigkeitstrecke Hannover – Berlin ging 1998 in Betrieb.





Der Tiergarten bleibt grün: Für den Tunnelbau wurde ein spezielles Grundwasser-Management eingerichtet.

Das Bauen inmitten der Stadt ist vielfach mit erheblichen Belastungen für die Berliner, die Stadt und die Umwelt verbunden. Um diese Belastungen möglichst gering zu halten, werden Bauablauf und Logistik koordiniert sowie die Umwelt überwacht. Als Ausgleich für den Verlust von Grün entstehen neue Grün- und Erholungsflächen.

Weltweit Vorbild ist die Logistik für die Großbaustellen in der Mitte Berlins. Deutsche Bahn, der Bund, das Land Berlin und private Investoren bündelten die Ver- und Entsorgung der Baustellen für die Verkehrsanlagen, die Regierungsbauten und die neuen Stadtquartiere am Potsdamer Platz und Spreebogen in zwei Logistikzentren. Mehr als 30 Millionen Tonnen Baustoffe und Abraum mussten bewegt werden – rund 90 Prozent per Schiene und Wasserweg. Die Baulogistik ersparte der Stadt rund eine Million Lastwagenfahrten.

Ein von Computern überwachtes Grundwassermanagement sorgt während der Arbeit am Tunnel und Lehrter Bahnhof dafür, dass der Grundwasserspiegel nicht absinkt und damit weder der Tiergarten noch historische Gebäude in Gefahr geraten. Stündlich kontrolliert ein über eine Fläche von vier Quadratkilometern verteiltes Netz von mehr als 90 Messstellen den Grundwasserstand.

Ein umfangreiches Grün-Programm gleicht die mit dem Bahnbau verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft aus. Allein im Bezirk Spandau werden insgesamt 30 Hektar Natur- und Erholungsfläche mit einer Gesamtinvestition von 14 Millionen Euro ökologisch aufgewertet. Ausgleich für die Bauarbeiten an der neuen Nord-Süd-Verbindung der Bahn sind unter anderem rund 3.000 Bäume an Berliner Straßen sowie die Erschließung des „Südgeländes“ am Priesterweg.

Construction in the middle of the city is often causing considerable strain for the people of Berlin, the city itself and the environment. In order to keep this burden as small as possible, the construction process and the logistics are co-ordinated and the environment monitored. New greens and recreational areas are built for those which were lost.

The logistics of the big construction sites in the centre of Berlin is considered world-wide as exemplary. The Deutsche Bahn, the Federal Government, the State of Berlin and private investors bundled the provisioning and the recovery and clean-up for the traffic installations, the Government buildings and the new city residences at Potsdamer Platz and Spreebogen into two logistics centres. More than 30 million tons of building materials and debris have to be moved – about 90% by train and on the water. The construction logistics saved the city about one million truck loads.



Neues Grün für Berlin • *New Green for Berlin*



Grünausgleich 1:
neue Bäume am Spandauer Schifffahrtskanal

During the construction work at the tunnel and the Lehrter Bahnhof, a computer controlled ground water management system avoids that the ground water level decreases, which would endanger the greens of Tiergarten or historic structures. A network of over 90 measuring stations in an area of four square kilometres controls the ground water level every hour.

A substantial green-program is recouping the interference of the railway construction with nature and landscape. Just in the district Spandau, 30 hectares of natural and recreational areas are ecologically improved with a total investment of 14 million Euro. Recuperation for the construction of the new North-South railway connection is provided in the form of 3,000 trees along Berlin's streets as well as the development of the "Südgelände" at the Priesterweg.

Grünausgleich 2:
Das „Südgelände" am Priesterweg wurde als Erholungsfläche erschlossen.





Grünausgleich 3:
neue Straßenbäume in der City

Die Informations-Schiene



Veränderte Abfahrzeiten, Umsteigen, Warten, Weiterfahren. Leider können wir Ihnen gelegentlich längere Wege nicht ersparen. Nicht alle Arbeiten zur Neugestaltung der Bahnmetropole Berlin lassen sich erledigen, ohne dass die Berliner und ihre Gäste etwas davon merken. Wo und wann gebaut werden kann, muss sorgfältig vorbereitet werden, damit auch im dicksten Baugewühl jeder an sein Ziel gelangt.

Und wenn beispielsweise ein Streckenabschnitt auf der Bahn gesperrt wird, soll es natürlich schnell gehen, damit die Bahnen bald wieder fahren können. Deshalb wird dann rund um die Uhr gearbeitet: Ob es regnet oder die Sonnen brennt, selbst am Sonntag.

Wenn es darum geht, keinen Fahrgast der Bahn stehen zu lassen, müssen wir auch die Nacht zum Tage machen. Obwohl besonders lärmintensive Arbeiten tagsüber erledigt werden, sind das mitunter unruhige Nächte für die Anwohner. Deshalb muss für solche Arbeiten eine Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eingeholt werden. Genehmigungen und Abstimmungen sind auch notwendig, wenn beispielsweise Straßen gesperrt werden müssen.

Geht es gar um große Veränderungen an den Bahnanlagen und Bahnhöfen oder um Neubauten, steht am Anfang ein Planrechtsverfahren. In diesem Verfahren werden die Pläne mit den Betroffenen und den Trägern öffentlicher Belange erörtert, bevor das Eisenbahn-Bundesamt die Baugenehmigung erteilt.

Gar nicht so leicht, sich immer einen aktuellen Überblick zu verschaffen über Planungen, Bauarbeiten und Veränderungen im Bahnverkehr? Doch! Max, der Maulwurf, hält Sie auf dem Laufenden. Persönliche Auskunft zu den Bauarbeiten gibt es am BahnBauTelefon unter (0 30) 29 71 29 73.

Und hier gibt es alle Fahrplanänderungen:

- Internet: www.fahrplanaenderungen.de
- Telefon: (0 30) 29 71 29 71
- Telefax-Abruf: (0 30) 29 71 29 72
- Videotext: B1, das Hauptstadtfernsehen vom SFB
- Radio: HUNDERT,6
- Zeitungen: Berliner Kurier; Berliner Morgenpost; Berliner Zeitung
- Sowie auf jedem S- und Regionalbahnsteig mit dem Wochenfaltblatt „Bauinfos für Bahnfahrer“



Hier erhalten Sie weitere
Informationen zum Pilzkonzept:

- BahnBauTelefon: 0 30 - 29 71 29 73
- Internet: presse@db-pvb.de oder www.bahn.de

Impressum
Redaktion: DB Projekt Verkehrsbau GmbH
Layout & Grafik: Agnes Oswald

Bildnachweis
Seite 2/3: Landesbildstelle
Seite 3 unten: Ullstein
Seite 4: Grafik Designhaus
Seite 6 oben: Archimation
Seite 6 unten: Hentschel/Oestreich
Seite 8 oben links: DB AG
Sonstige: DB Projekt Verkehrsbau GmbH

November 2001

You can obtain more information about the Mushroom Concept here:

- *BahnBau Telephone: 030-29712973*
- *Internet: presse@db-pvb.de or at www.bahn.de*

Imprint
Editorial: DB Projekt Verkehrsbau GmbH
Layout & Graphics: Agnes Oswald

Pictures
Page 2/3: Landesbildstelle
Page 3, bottom: Ullstein
Page 4: Grafik Designhaus
Page 6, top: Archimaton
Page 6, bottom: Hentschel/Oestreich
Page 8, top left: DB AG
Others: DB Projekt Verkehrsbau GmbH

November 2001



DB Projekt
Verkehrsbau
Deutsche Bahn Gruppe

DB Projekt
Verkehrsbau GmbH
Martin-Luther-Str. 1–1a
10777 Berlin
www.bahn.de