

1949

1999

50 JAHRE **tb**





Eberhard Diepgen

---

## Grußwort

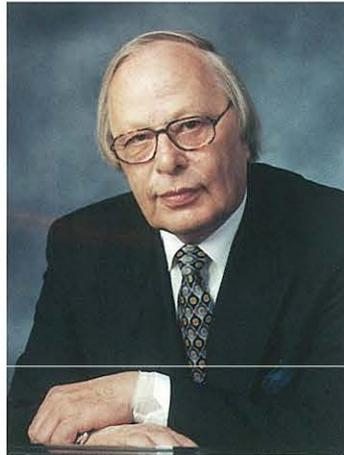
des Regierenden Bürgermeisters von Berlin,  
Eberhard Diepgen,  
zum 50-jährigen Firmenjubiläum der  
Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH

Vitale Jubilare soll man feiern – vor allem, wenn ihre Leistungsbilanz so beeindruckend ist! Für die Berliner Baulandschaft kann man wohl getrost sagen: Zwar ist die Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH (TB) im Berliner Baugeschehen nicht alles, aber ohne TB wäre – fast – alles nichts! In den östlichen Stadtteilen sind die notwendigen Modernisierungs- und Renovierungsmaßnahmen ohne die helfenden Hände der TB kaum vorstellbar. Kriegs- und Teilungsschäden über und vor allem auch unter der Erde wurden mit Aufbauwillen und Improvisationstalent behoben, und von „Unter den Linden“ bis zum Flughafen Schönefeld stecken Schweiß und Fleiß der TB-Mitarbeiter in vielen zentralen Bauten Berlins.

Die Firmengeschichte von TB zeigt deutlich, wie sich die über 50-jährige deutsche Nachkriegsgeschichte aus 40 Jahren Trennung und 10 Jahren Einheit zusammensetzt. Dabei gelingt uns das materielle Zusammenwachsen im Baubereich beispielsweise viel schneller als das mentale. Aber wir sind auf gutem Weg.

Bei aller Dynamik und Veränderung wird Berlin lebens- und liebenswert bleiben, und ich bin sicher, die TB wird weiterhin über und unter der Erde tatkräftig dazu beitragen. Ich wünsche der TB und allen Mitarbeitern weitere 50 erfolgreiche Jahre!





Jürgen-J. Vollhardt

Grüßwort  
 des Aufsichtsratsvorsitzenden  
 der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH,  
 Jürgen-J. Vollhardt,  
 Rechtsanwalt, Bankier a. D.

In der Zeit von Oktober 1990 bis heute mit Ausnahme der aktiven Maculan-Zeit habe ich die betriebliche Entwicklung der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH verfolgen und ein wenig auch mitbestimmen können. Mir liegt daran, mit Nachdruck darauf hinzuweisen, daß die Geschäftsführung und die Mitarbeiter der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH in dieser Zeit in einem schwierigen Umfeld durch großes Fachwissen und herausragende Einsatzbereitschaft sowie eine außergewöhnliche Firmensolidarität Bedeutendes geleistet und die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH zu einem nicht mehr wegzudenkenden Unternehmen im bauindustriellen Infrastrukturbereich in Gesamt-Berlin entwickelt haben.

Besonders hervorheben möchte ich, daß es der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH gelungen ist, die Produktivität des Unternehmens in der Zeit von 1991 bis heute zu verdreifachen. Erwähnen und hervorheben möchte ich auch, daß manchmal in Vergessenheit gerät, welche hohen Anforderungen an die Geschäftsführung und alle Mitarbeiter durch die Einordnung der Tb in die Systematik der freien Marktwirtschaft und die damit zusammenhängenden vielfältigen Regelwerke gestellt wurden.

Der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH sowie allen aktiven und ehemaligen Mitarbeitern rufe ich ein herzliches Glückauf und ein Dankeschön zu.



Die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH ist ein Unternehmen, das sich in seiner 50-jährigen Geschichte stets dem Aufbau und der Entwicklung Berlins verpflichtet fühlte, und dies wird auch in der Zukunft so sein.

Als Auftragnehmer realisieren wir Vorhaben im Tief- und Verkehrsbau sowie im Umwelt- und Wasserbau.

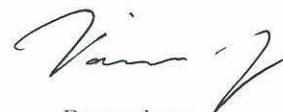
Wir garantieren unseren Auftraggebern und Partnern hohe Qualität und Termintreue. Wir setzen umweltverträgliche Bauweisen ein und messen dem Recycling einen hohen Stellenwert zu.

Wir setzen auf das Fachwissen unserer Mitarbeiter und sichern ihre fundierte Aus- und Weiterbildung. Wir tragen Sorge dafür, daß jeder Mitarbeiter seine Fähigkeiten und Stärken voll entfalten kann.

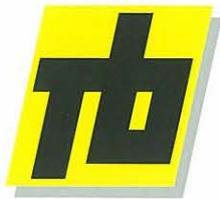
Wir betrachten den Arbeitsplatz als einen Teil des Lebens. Wir bemühen uns um eine Atmosphäre der persönlichen Verbundenheit, die auch die Familien und ehemaligen Kollegen einbezieht.



Grimm  
Geschäftsführer und  
Sprecher der Geschäftsführung



Dannenberg  
Geschäftsführer



## Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH

Geschäftsleitung  
Blankenburger Straße 18-28  
13089 Berlin-Heinersdorf  
Telefon: (030) 4 78 06 - 0 Zentrale  
Telefax: (030) 4 78 06 - 502  
(030) 4 78 06 - 552

### Zertifikate

- Zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9001, DQS-REG.-Nr. 9027-02
- Zulassung für Beton II auf Baustellen
- DVGW-Zertifikate W1+pe, G2+pe
- RAL Gütezeichen Kanalbau, AK1, V2, V5
- Großer Schweißprüfungsnachweis nach DIN 18800, Teil 7
- Eignungsbescheinigung gemäß DB AG Rili 826.1020 für Schweißarbeiten an Schienenwerkstoffen/Oberbauteilen in Betriebsgleisen
- Eignungsbescheinigung gemäß DB AG Rili 826.1050 für die Bauleitung zur Durchführung des Spannungsausgleiches bei der Herstellung lückenloser Gleise und Weichen
- Bescheinigung über den Nachweis der Eignung des Betriebes zum Schweißen von Betonstahl nach DIN 4099
- Sprengerlaubnis Nr. 15/91 für allgemeine Sprengarbeiten
- Entsorgungsfachbetrieb nach KrW-/AbfG

### Organe

#### Vorsitzender des Aufsichtsrates:

Herr Jürgen-J. Vollhardt,  
Rechtsanwalt, Bankier a. D.

#### Geschäftsführer:

Herr Dipl.-Ingenieur Wilfried Grimm  
Sprecher der Geschäftsführung

Herr Dipl.-Wirtschaftler  
Hans-Jürgen Dannenberg

#### Beteiligungsgesellschaften der Tb GmbH:

Infraplan Ingenieurgesellschaft  
für Infrastrukturbauvorhaben mbH  
Bitterfelder Straße 25  
12681 Berlin

Telefon: (030) 93 89 12 00

Tb-Mobilbeton GmbH Berlin & Co. KG  
Bitterfelder Straße 25  
12681 Berlin

Telefon: (030) 9 50 01 11



### *Berliner Infrastruktur trägt Tiefbau-Gütesiegel 50 Jahre erfolgreich im Baugeschehen der deutschen Hauptstadt*

Der 2. Weltkrieg war beendet. Städte in ganz Europa lagen in Schutt und Asche. Unübersehbar die Trümmer. Nur mühsam organisierte sich das Leben in der zerstörten Umwelt. Berlin, die deutsche Hauptstadt, war von den Kriegseinwirkungen besonders schwer betroffen, denn neben der starken Zerstörung zeichnete sich schon bald eine politische Teilung der Stadt ab.

Zur Bewältigung der gewaltigen Aufbauarbeiten im Nachkriegs-Berlin wurde im Juli 1949 im Ostteil, der damals unter sowjetischer Kontrolle stand, u.a. der Volkseigene Betrieb (VEB) Tiefbau Berlin gegründet, der mehrere kleine Firmen der gemeinwirtschaftlichen Baugesellschaft Groß-Berlin zusammenschloß. Das Unternehmen gehörte zugleich der neugebildeten Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) an.

Die umfangreichen Arbeiten beim Wiederaufbau im Ostteil Berlins machten eine ständige Erweiterung des Aufgabenspektrums des VEB Tiefbau Berlin notwendig. So wurden in kurzer Folge die Betriebe „Beräumung und Erdbau“ sowie „Straßenbau“ geschaffen. Mit der dadurch auf rund 6.000 Mitarbeiter angewachsenen Belegschaft machte sich der VEB Tiefbau Berlin an die Entrümmung der zerstörten Stadt, an die Wiederinbetriebnahme defekter Ver- und Entsorgungsleitungen und an die Reparatur bzw. an den Neubau von Brücken, Straßen und Industrieanlagen. Ohne Übertreibung läßt sich sagen, daß die Mitarbeiter des VEB Tiefbau Berlin dabei außerordentliche Leistungen vollbrachten. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre konnten diese Arbeiten trotz fehlender bzw. mangelhafter Technik im wesentlichen abgeschlossen werden. In dieser Zeit wurden allein im Ostteil Berlins aus zerstörten Bauwerken rund 24 Mio. m<sup>3</sup> Trümmernmassen beräumt und daraus u.a. über 1,8 Milliarden Mauerziegel für den Wiederaufbau zerstörter Häuser und Industrieanlagen gewonnen. Unvergessen sind in diesem Zusammenhang die Leistungen der legendären „Trümmer-

frauen“. Aus über sieben Mio. m<sup>3</sup> abgefahretem Bauschutt entstanden solche Wahrzeichen wie der Große und der Kleine Bunkerberg im Volkspark Friedrichshain sowie der Berg im Volkspark Prenzlauer Berg. Weitere Schuttmassen wurden für den Bau von Sportanlagen, z.B. für den Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark in Prenzlauer Berg und das „Stadion der Weltjugend“ in Mitte verwendet, das Anfang der 90er Jahre abgetragen wurde. Mauerziegel und Ziegelsplitt, der in über 5,1 Mio. m<sup>3</sup> anfiel, wurden im Wohnungsbau, z.B. in der damaligen Stalin-, der heutigen Karl-Marx-Allee, aber auch im Industriebau eingesetzt.

Nach der Beseitigung eines Großteils der Kriegsschäden und der notwendigen Reparatur der Infrastruktur begannen Ende der 50er Jahre der Wiederaufbau und die Neugestaltung des Ostteils Berlins. Damit wuchsen die Anforderungen an das Profil des VEB Tiefbau Berlin. In dieser Zeit entstand u.a. der Flugplatz Schönefeld vor den Toren Berlins, wurden die bekannten Straßen Unter den Linden sowie Breite Straße/Rathausstraße rekonstruiert, die Kläranlage Falkenberg errichtet und die Schleusentreppe Niederfinow instandgesetzt.

Anfang des Jahres 1966 erfolgte die Umbildung des Volkseigenen Betriebes Tiefbau in den VEB Kombinat Tiefbau Berlin. Innerhalb des Kombinates kam es zur Bildung spezieller Fachbereiche und Fachbetriebe: Betrieb 1 - Ingenieurtiefbau, 2 - Verkehrsbau, 3 + 4 - Komplexe Erschließung, 5 - Abbruch und Erdbau, 6 - Projektierung, 7 - Mechanisierung und 8 - Vorfertigung. Die Mitarbeiterzahl stieg zu diesem Zeitpunkt auf rund 7.000. Mit der neuen Organisationsstruktur wurden Voraussetzungen geschaffen, die das Unternehmen schrittweise befähigten, alle Leistungen für große komplexe Bauvorhaben als Generalübernehmer durchzuführen. Wichtige Bauvorhaben in dieser Zeit waren die Umgestaltung des Stadtzentrums um den Alexanderplatz und des Bereiches zwischen

Alexanderplatz und Spandauer Straße mit dem Bau von drei Fußgängertunneln, einem Straßentunnel, dem Aushub der Baugrube und der Gründung für den Fernsehturm sowie dem Aushub von diversen Baugruben, z.B. für das Hotel Stadt Berlin (heute Forum-Hotel) und für das Centrum-Kaufhaus (heute „Kaufhof“).

Von den Mitarbeitern des Berliner Tiefbaukombinates wurden im Stadtzentrum rund 4,9 Mio. m<sup>5</sup> Erdmassen bewegt, über 47 km Straßen um- bzw. neu gestaltet und 646.000 m<sup>2</sup> Plätze und Freiflächen angelegt. Das gesamte Straßenbahnnetz im Bereich des Stadtzentrums wurde neu trassiert, über 200 km Versorgungsleitungen für Wasser, Abwasser und Fernwärme entstanden. Durch den Bau von speziellen Anlagen wurden Voraussetzungen zur Verlegung von fast 1.500 km Kabelverbindungen für Elektroenergie und Post geschaffen.

Der Beginn der 70er Jahre markierte eine neue Entwicklungsetappe für das Tiefbaukombinat. Im Zuge des Ausbaus Ostberlins zur „Hauptstadt der DDR“ begann der komplexe Wohnungsneubau in den östlichen Randgebieten. Schwerpunkte des Baugeschehens waren Marzahn, Hellersdorf, Hohenschönhausen und Altglienicke. Das innerstädtische Bauen kam für das Kombinat Tiefbau fast gänzlich zum Erliegen. Erneut mußte die Organisation des Tiefbaus verändert und an die eines Generalübernehmers für komplexe Erschließungsmaßnahmen angepaßt werden. Zu diesem Zweck wurden innerhalb des Unternehmens große Erschließungsbetriebe entwickelt. Dazu gehörten auch der Aufbau eigener Fertigungskapazitäten für Betonrohre und -elemente sowie für die Herstellung von Frischbeton.

Diese immensen Bauaufgaben im Ostteil Berlins machten auch den Ausbau der Infrastruktur notwendig. Deshalb wurden u.a. die Kläranlage in Münchehofe errichtet, die Anlage in Falkenberg erweitert, ein großer Rohwasserdüker durch den Müggelsee zum Wasserwerk Friedrichshagen verlegt sowie eine 1,2 km lange Tunnel- und Kehranlagenstrecke mit Bahnhof für die U-Bahn (zum Berliner Tierpark/U 5) und zur Gülzower Straße in Hellersdorf mit rund 1,1 km Tunnellänge gebaut.

Wenn die Berliner und Gäste der deutschen Hauptstadt heute im Zentrum der Stadt und in den östlichen Bezirken fast 2.000 km Straßen befahren, das Straßenbahnnetz nutzen, sauberes Trinkwasser in den Wohnungen und Hotels erhalten und zuverlässig mit Elektroenergie und Wärme versorgt werden, dann hat das Tiefbaukombinat, haben seine Mitarbeiter daran einen erheblichen Anteil. Insgesamt erbrachten die Ostberliner Tiefbauer im Zeitraum von 1949 bis 1989 Gesamterschließungsleistungen allein für den Wohnungsbau von rund 880 km Abwasserleitungen, 500 km Fernwärmeleitungen, 84 km Sammelkanälen, 7,4 Mio. m<sup>2</sup> Straßen und Wegen, 6,5 Mio.m<sup>2</sup> Parkplätzen, 300 km Straßenbahngleisen und vieles andere mehr.

Nach der politischen Wende 1989 in der DDR und der Wiederherstellung der deutschen Einheit wurde das Tiefbaukombinat zum 1. Mai 1990 in eine Kapitalgesellschaft unter dem neuen Firmennamen Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH umgewandelt. Alleiniger Gesellschafter war die Treuhandanstalt. Das Geschäftsfeld wurde für das Unternehmen wie folgt neu bestimmt:

- Durchführung von Bauleistungen des allgemeinen sowie des Ingenieurtiefbaus, Brückenbaus, des Verkehrsbaus, insbesondere des Straßen-, Gleis- und U-Bahnbaus;
- Errichtung, Rekonstruktion und Reparatur unterirdischer Versorgungsnetze;
- Abriß- und Erdbauarbeiten;
- Recycling;
- Spezialdienstleistungen;
- Vertrieb von Transportbeton, Betonerzeugnissen sowie von Baustoffen;
- Durchführung von Service- und Reparaturleistungen an Fahrzeugen, Baumaschinen und Ausrüstungen und
- Bautransportleistungen.

Aufgrund des Vertrages vom 18. Mai 1990 über die Schaffung einer Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion veränderten sich die gesetzlichen Grundlagen für die

Interessenvertretung der Arbeitnehmer in der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH. In den Niederlassungen wurden Betriebsräte gewählt und es erfolgte die Bildung eines Gesamtbetriebsrates aus Vertretern der Betriebsräte in den Niederlassungen und dem Bereich der Geschäftsführung zur Durchsetzung einheitlicher Interessen der Arbeitnehmer im Unternehmen. Die zielgerichtete Qualifizierung der gewählten Arbeitnehmervertreter zum Betriebsverfassungsgesetz, Tarifgesetz und Arbeitsrecht führte sehr bald zu wirksamen Betriebsvereinbarungen, die wesentlich zum Erhalt des Unternehmens beigetragen haben. Hervorzuheben sind die Interessenausgleiche und Sozialpläne bei der Umsetzung von Rationalisierungsmaßnahmen und Vereinbarungen zur Arbeitszeit, Seniorbetreuung, Kinderferienlager und damit verbundenen finanziellen Zuwendungen. In der Folgezeit gestaltete sich eine wirksame Zusammenarbeit zwischen dem Gesamtbetriebsrat und der Geschäftsführung.

Am 2. November 1990 trat der erstmals berufene Aufsichtsrat der Berliner Tb zusammen, erster Vorsitzender wurde Herr Jürgen-J. Vollhardt, Rechtsanwalt und Bankier a.D. Auf der Grundlage der DM-Eröffnungsbilanz und der Sanierungskonzeption für die Tb vom 30. Oktober 1990 sowie basierend auf den Ergebnissen des Rumpfgeschäftsjahres 1990 und des 1. Halbjahres 1991 bestätigten die Treuhandanstalt und der Aufsichtsrat die weitere Sanierungsnotwendigkeit des Unternehmens. Ziel war es, die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH zu erhalten und als Ganzes zu privatisieren.

Der gemeinsame Beschluß von Treuhand und Aufsichtsrat eröffnete der Tb die Möglichkeit, sich an den Markt anzupassen, zu rationalisieren und aus sich selbst heraus die Existenz zu sichern. Ohne das Engagement der Mitarbeiter wäre diese Aufgabe nicht zu schaffen gewesen.

Eine wesentliche Unterstützung erhielt die Tb in dieser für sie schwierigen Zeit durch den Eintritt des Landes Berlin als Auftraggeber für den komplexen Wohnungsbau und die damit verbundenen Erschließungsleistungen sowie durch die vorbehaltlose Aufnahme des Unternehmens in den Wettbewerb um öffentliche Bauaufträge. Bleiben-

de Verdienste erwarb sich in diesem Zusammenhang der Tb-Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Jürgen-J. Vollhardt, der damals zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Berliner Intech Bauunion war. Das know-how der älteren Tb-Mitarbeiter war für die Herausforderungen, die Akquise, Kalkulation und Marketing mit sich brachten, unverzichtbar. Mit Abschluß der Erschließungsleistungen im sogenannten Komplexen Wohnungsbau mußte sich die Tb in sehr kurzer Zeit wieder auf das innerstädtische Bauen einstellen. Dafür wurden im Unternehmen Fachniederlassungen für die Bereiche

- Ingenieurtiefbau
- Straßen- und Gleisbau
- Tief- und Rohrleitungsbau sowie
- Erdbau, Abriß und Recycling

gebildet. Nicht zu den Kernfeldern gehörende Aktivitäten wurden aus der Berliner Tb ausgegliedert. In diesen, von der Tb unabhängigen Unternehmen und Beteiligungen fanden zum damaligen Zeitpunkt rund 2.100 Mitarbeiter eine Beschäftigung. In der GmbH verblieben rund 4.600 Mitarbeiter.

Die weitere Entwicklung auf dem Baumarkt der Region Berlin-Brandenburg zeigte bald, daß eine radikale Reduzierung der Kapazitäten unumgänglich war. Über Sozialpläne, Regelungen zur Altersteilzeit und zum Vorruhestand, den Eintritt ins Rentenalter, über Eigenkündigungen infolge Arbeitsplatz- und Wohnortwechsels sowie über betriebsnotwendige Kündigungen wurde die Zahl der Mitarbeiter von ca. 4.500 im Juli 1990 und 2.620 im August 1991 auf schließlich rund 2.200 Mitarbeiter zum 1. Juli 1992 gesenkt.

Zur Entwicklung der Produktivität und des Qualitätsstandards hat die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH in den Jahren 1991/92 ca. 45 Millionen Mark in Maschinen und Geräte investiert. Für alle diese Maßnahmen stand der Aufsichtsrat mit Rat und Tat zur Seite. Stellvertretend seien hier genannt Herr Jürgen-J. Vollhardt und Herr Wagner aus München. Eine wesentliche Voraussetzung der Tb

Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH auf dem Weg in die Marktwirtschaft war die von der Treuhandanstalt unabhängige Gestaltung der Finanzierung. Die Berliner Tb erhielt im Oktober 1991 einen ersten, von der Treuhandanstalt nicht verbürgten Kredit in Höhe von 55 Millionen DM. Dadurch konnte das Unternehmen mit modernen Maschinen und Geräten sowie das bauleitende Personal mit Firmen-Pkw ausgestattet werden.

Auch ein ERP-Kredit der KfW-Bank in Höhe von ca. 20 Millionen DM unterstützte die Tb in ihrem Bestreben, sich im Wettbewerb auf dem Baumarkt zu behaupten. Die Führungsmannschaft der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH und der Aufsichtsrat haben immer so zusammengearbeitet, daß unabhängig von einer möglichen Privatisierung die erforderlichen Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt werden konnten. So wurde bereits im 4. Quartal 1990 für die Kalkulation von Bauleistungen und für die kaufmännischen Prozesse eine integrierte moderne Hard- und Software eingeführt.

Im Juli 1992 kam es zum Verkauf der Geschäftsanteile der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH an die Tb Berlin Holding. Deren Gesellschafter waren zu diesem Zeitpunkt:

- die Maculan Holding Deutschland
- Herr Jungen
- die BKK-Kapitalmanagement GmbH und
- Ermgassen & Co. (EGIT).

Mit der Privatisierung wurde die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH vermögensrechtlich gespalten. In ihrem Eigentum verblieben alle betriebsnotwendigen Grundstücke und Maschinen und Geräte. Das Verwaltungsgelände in der Blankenburger Straße 18-28 wurde modernisiert und im April 1995 neuer Hauptsitz des Unternehmens. In der Folgezeit gab es z.T. widersprüchliche Vorstellungen zur Entwicklung der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH. Ihre Führungsmannschaft indes legte auch nach der Privatisierung Wert darauf, gewachsene Strukturen und Organisationen und die eigene Identität des Unternehmens zu erhalten. In den Jahren 1993/94 veräußerten die Gesellschafter BKK, Herr Jungen und EGIT ihre

Geschäftsanteile an der Tb Berlin Holding an die Maculan-Holding Deutschland. Somit wurde der Maculan-Konzern alleiniger Gesellschafter der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH.

Auch in dieser Zeit bewahrte die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH ihre Eigenständigkeit. Als im September 1995 die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Maculan-Konzerns offenkundig wurden, strebte die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH eine Verbindung mit den finanzierenden Banken an. Diese Allianz und damit die Sicherung der Finanzierung konnte rechtzeitig erreicht werden. Vorausgegangen war die Abschottung der Berliner Tb vom übrigen Maculan-Konzern durch eine entsprechende Erklärung der beiden Geschäftsführer. Dieser Schritt hatte die Unterstützung der finanzierenden Banken und wurde auch mit der Tb Berlin Holding vereinbart. Anzuerkennen ist, daß in dieser für die Tb schwierigen Zeit die Auftraggeber, insbesondere das Land Berlin, das Unternehmen weiter in den Wettbewerb einbezogen und wichtige Lieferanten ihm die Treue hielten. Nachdem die Maculan-Unternehmen und der Maculan-Konzern selbst die Anträge auf Gesamtvollstreckung gestellt hatten, wurden die Geschäftsanteile an der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH von der Tb Berlin Holding zu jeweils 50 % auf die Gesellschaften

- TBBB Beteiligungsverwaltungs GmbH und
- die Erste TBBB Beteiligungsverwaltungs GmbH übertragen.

Im April 1996 wurde der Aufsichtsrat neu gebildet, dessen Vorsitz erneut Herrn Vollhardt übertragen wurde.

In dieser Entwicklungsphase – beginnend ab Ende 1995 – zeichnete sich eine erhebliche Verschärfung des Wettbewerbes unter den Bauunternehmen in Berlin und Brandenburg ab. Dieser Effekt wurde noch verstärkt durch ein rückläufiges Investitionsvolumen und fallende Baupreise. Bei Beibehaltung des Organisationskonzeptes der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH, welches in den jährlich ausgearbeiteten Entwicklungskonzeptionen immer wieder überprüft wurde, mußten die Kapazitäten der Tb

weiter dem Markt angepaßt werden. Kostensenkung und Steigerung der Produktivität standen dabei im Vordergrund. Die Produktivität konnte gegenüber 1991 nahezu verdreifacht werden.

Heute beschäftigt die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH ca. 700 Mitarbeiter. Das Unternehmen war in all den Jahren stets bemüht, eine weitestgehend verträgliche soziale Abfederung bei betriebsnotwendigen Kündigungen zu erreichen. Insgesamt wurden in all den Jahren ca. 45 Millionen DM an die Betroffenen als Abfindung gezahlt. Das wird seitens der Mitarbeiter honoriert mit hoher Motivation, anerkannt guter Arbeit und der Treue zum Unternehmen. Seit Gründung der GmbH im Mai 1990 hat die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH an zahlreichen bedeutenden Bauvorhaben in der deutschen Hauptstadt und im Land Brandenburg erfolgreich mitgewirkt. Dazu gehören u.a.:

- Brückenbauten Sonnenallee und Grenzallee für die S-Bahn
- das Klärwerk Schönermark,
- die Wiedereinrichtung der U-Bahnlinie U1 zwischen Schlesischem Tor und Bahnhof Warschauer Brücke,
- die Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes und eine Linienverbesserung am Ostbahnhof,
- die Neugestaltung der Landsberger Allee vom Krankenhaus Friedrichshain bis hin zum S-Bahnhof Landsberger Allee,
- Arbeiten am Autobahndreieck Schwanebeck (BAB A10/11),
- der Straßenbahngleisbau in der Torstraße vom Prenzlauer Tor bis zum Oranienburger Tor,
- Arbeiten an der S-Bahn-Linie S22 Schönholz - Tegel (Kabeltiefbau, Bahnhöfe, Bahnanlagen),
- sowie umfangreiche Erschließungsarbeiten am Daimler-Benz-Block C (Potsdamer Platz), für den Wohnpark Alt Stralau, den Gewerbepark GIP Mahlsdorf, das Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht und die Rad- und Schwimmsporthalle Fritz-Riedel- Straße in Prenzlauer Berg.

Die Bilanz ihrer 50jährigen wechselvollen Firmengeschichte läßt die Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH voll Zuversicht auf die kommenden Jahre schauen. Das Berliner Baugeschehen hält interessante Herausforderungen bereit an die Leistungsfähigkeit und Qualität des Unternehmens. Management und Mitarbeiter sind gemeinsam bereit sie anzunehmen. Denn Berlins Infrastruktur wird auch künftig das Tiefbau-Gütesiegel tragen.

1949



1951



1960



1966



1969



1990





*Ingenieurtiefbau*  
*Strassen- und Gleisbau*  
*Tief- und Rohrleitungsbau*  
*Erdbau und Abbruch*  
*Deponie und Recycling*

---

Die Tb genießt in der Sparte Ingenieur-tiefbau im Raum Berlin/Brandenburg einen guten Ruf als leistungsstarkes und zuverlässiges Unternehmen.

## *Unser Leistungsspektrum im Ingenieur Tiefbau umfaßt:*

- Brückenbau
- Bahntunnel
- Straßen- und Fußgängertunnel
- Klärwerke
- Pumpwerke
- Tiefgaragen
- Stahlbetonkonstruktionen im Wasserbau u.a.

Die fachliche Kompetenz und das Engagement unserer Mitarbeiter lassen sich an vielen realisierten Vorhaben nachweisen.



## *Unsere Referenzen:*

- U-Bahn Berlin-Pankow Abschnitt A 11
- Kläranlage Schönermark  
(in Arbeitsgemeinschaft)
- Jungfernheide BA51 und BA 52/2  
Kreuzungsbauwerk
- U 1 zwischen Schlesischem Tor und  
Bahnhof Warschauer Brücke
- Berlin-Ostbahnhof-Ostkopf  
Erneuerung Kreuzungsbauwerk und  
Linienverbesserung



In den Bereichen Straßen- und Gleisbau hat Tb einen guten Ruf im Berliner Raum.

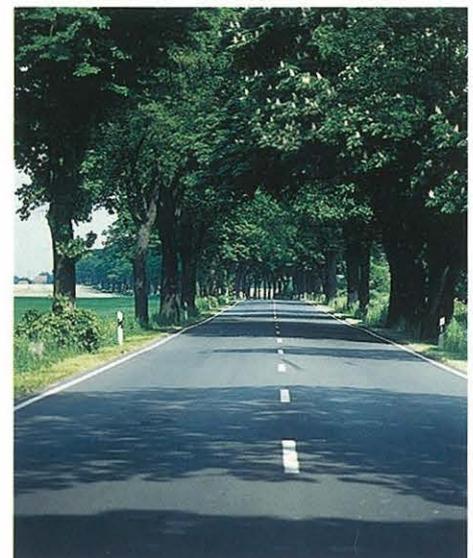
### *Unser Leistungsspektrum umfaßt:*

- Bituminösen Straßenbau  
u.a. Gußasphalt, Asphaltbeton,  
bituminöse Tragschichten,  
Trag-Drain-Schichten,
- Instandsetzung und  
Unterhaltungsmaßnahmen
- Betontragschichten
- Betondeckschichten
- Steinstraßenbau
- Gleisbau,  
insbesondere Tramtrasse



### *Unsere Referenzen:*

- Landsberger Allee von Krankenhaus  
Friedrichshain bis S-Bahnhof  
Landsberger Allee (in Arbeitsgemeinschaft)
- B96 Ortslage Hohen-Neuendorf
- BAB A 10/11 Autobahndreieck  
Schwanebeck (in Arbeitsgemeinschaft)
- Torstraße (Linie 8) von  
Prenzlauer Tor bis  
Oranienburger Tor (in Arbeitsgemeinschaft)





Die Tb wird im Tief- und Rohrleitungsbau mit seinen Sparten Kanalbau (einschließlich Vortrieb), Rohrleitungsbau für Wasser und Gas, Kabelleitungstiefbau sowie Bau von Bahnanlagen seit vielen Jahren als kompetenter Partner für komplizierte Bauaufgaben bei der Erschließung von Wohnungs- und Industriestandorten geschätzt.

## Unsere Referenzen:

- S-Bahn S22 Schönholz-Tegel (in Arbeitsgemeinschaft)
- Wohnpark Alt-Stralau (Erschließung)
- GIP Mahlsdorf (Erschließung Gewerbepark)
- zahlreiche Vorhaben für die BWB z.B. Entwässerung Biberpelzstraße in Rahnsdorf in Berliner Bauweise





In der Sparte Erdbau und Abbruch spiegeln sich die ursprünglichen Aufgaben des vor 50 Jahren gegründeten Tiefbaubetriebes wider. Das Traditionsbewußtsein und der erreichte Entwicklungsstand sind die Elemente der heutigen Leistungsfähigkeit. Die Weitergabe der jahrzehntelangen Erfahrungen sichert ständig einen Mitarbeiterstamm mit hohen fachlichen und organisatorischen Fähigkeiten. Bei der Herstellung großer und komplizierter Baugruben unter den bekannten schwierigen Berliner Grundwasserbedingungen, wie auch beim präzisen Abbruch von Gebäuden und Anlagen werden umweltverträgliche Lösungen angeboten und kurzfristig realisiert.

## Unsere Referenzen:

- Baugrube Potsdamer Platz (DEBIS)
- Baugrube Hotel Adlon
- Baugrube Rad- und Schwimmsporthalle Prenzlauer Berg
- Abbruch Altbaukomplexe Tabbertstraße
- Abbruch Markgrafenstraße in Berlin Mitte





Als spezialisierter Bereich der Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH umfaßt unser Leistungsangebot:

- die Annahme und Verbringung von nicht wiederverwertbaren, mineralischen Bauabfällen und Bodenaushub
- das Brechen und Klassieren von wiederverwertbaren mineralischen Stoffen und wiedereinbaufähigen Erdstoffen.

Unser Angebot verstehen wir als Beitrag zur Schonung natürlicher Ressourcen beim Aufbau der Hauptstadt Berlin und des Landes Brandenburg.

Unsere Bauabfalldéponie, Betriebsstätten der Brech- und Klassieranlagen sowie Erdstoffzwischenlager sind mit qualifiziertem Fachpersonal und mit moderner Anlagentechnik ausgestattet. Mit mobilen Recyclinganlagen und Siebkomplexen kommen wir jedem Wunsch unserer Auftraggeber nach.

*Gründung 1949*

**VEB - TIEFBAU**  
BERLIN N4

*Gründung VEB Tiefbau Berlin*  
*Firmenchronik*  
*Vorhaben und Technik der Tb*

---



Berlin-Alexanderplatz



Berlin-Friedrichstraße

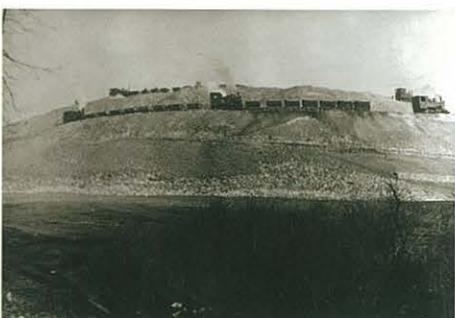
*Bilanz des Schreckens für den Ostteil Berlins:*



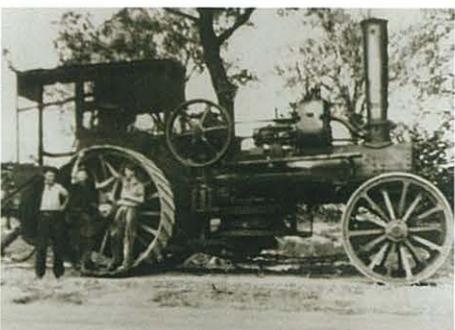
zerstörte bebaute Fläche	1152 ha
zerstörter umbauter Raum	68 Mio. m <sup>3</sup>

Trümmermenge nach Stadtbezirken

Stadtbezirk Mitte	7,6 Mio. m <sup>3</sup>
Stadtbezirk Friedrichshain	4,2 Mio. m <sup>3</sup>
Stadtbezirk Lichtenberg	4,2 Mio. m <sup>3</sup>
Stadtbezirk Köpenick	2,0 Mio. m <sup>3</sup>
Stadtbezirk Prenzlauer Berg	1,8 Mio. m <sup>3</sup>
Stadtbezirk Treptow	1,8 Mio. m <sup>3</sup>
Stadtbezirk Weißensee	1,2 Mio. m <sup>3</sup>
Stadtbezirk Pankow	1,2 Mio. m <sup>3</sup>

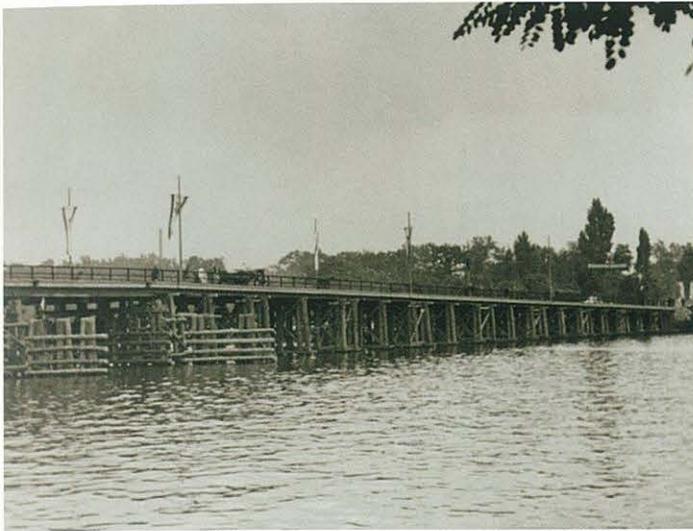


Trümmermenge insgesamt	24,0 Mio. m <sup>3</sup>
davon	
Ziegelsteinbruch	6,5 Mio. m <sup>3</sup>
wiederverwendbare Ziegel	4,6 Mio. m <sup>3</sup>
Natursteinbruch	1,6 Mio. m <sup>3</sup>
Bauschutt	7,0 Mio. m <sup>3</sup>
Holz	1,9 Mio. m <sup>3</sup>
Schrott und Profilstahl	2,2 Mio. t
Einbauteile	0,4 Mio. m <sup>3</sup>



daraus wurden von Tiefbau gewonnen:

Ziegelsteine	1.852,8 Mio. Stück
Ziegelsplitt	4,9 Mio. m <sup>3</sup>
Natursteine	0,8 Mio. m <sup>3</sup>
Bauholz	0,8 Mio. m <sup>3</sup>
Profilstahl	0,4 Mio. t



*Wiederaufbau der in den letzten Kriegstagen zerstörten Brücken*

Stralauer Brücke am S-Bahnhof Treptow, genannt „Tausendfüßler“ (für die 220 m lange Brücke mußten 450 Holzpfähle in das Flußbett gerammt werden).

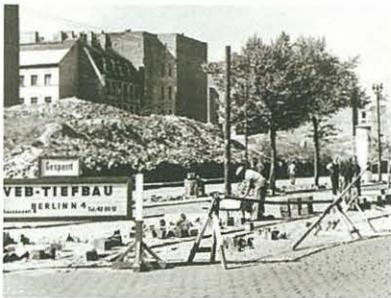


Brücke in der Liebknechtstraße  
(Blick vom Berliner Dom)



Wiederherstellung Jannowitzbrücke





## Der Straßenbau in den 50er Jahren

bestand im wesentlichen aus schweren Steinsetzarbeiten und Asphalt im Handeinbau.

Umpflasterung und Reparatur von zerstörten Straßen banden damals einen Großteil der Tiefbau-Kapazitäten. Neubauleistungen gab es auf der damaligen Stalinallee (Frankfurter Allee – Karl-Marx-Allee) mit dem Bau eines zirka 1.800 m langen Abschnitts zwischen Straußberger Platz und Frankfurter Tor.



### Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld

mit einer Start- und Landebahn von 3.600 m  
Länge.

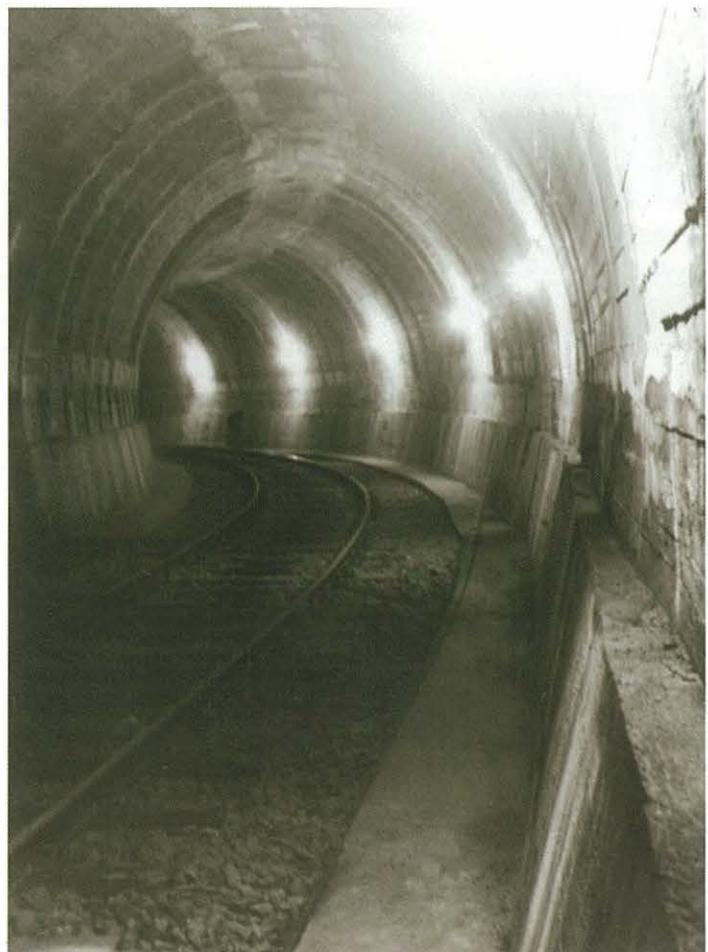
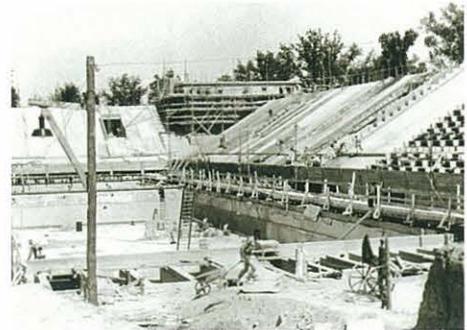
Dafür wurden 780.000 m<sup>3</sup> Erdmassen und  
Baugrundersatz bewegt, sowie 150.000 m<sup>3</sup>  
Beton eingebaut.



Bau eines Sportstadions  
an der Chausseestraße (Stadion „Mitte“/  
danach „Walter-Ulbricht-Stadion“ und bis  
zum Abriß „Stadion der Weltjugend“).



Bau des Schwimmstadions  
im Volkspark Friedrichshain (Friesen-  
stadion).

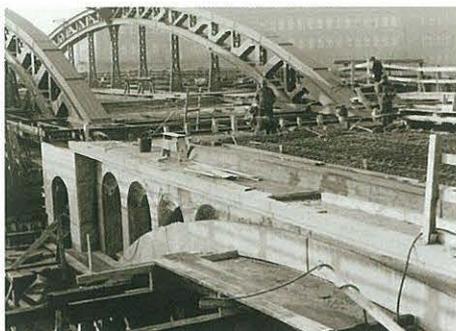


## Ein Verbindungstunnel

zwischen den U-Bahnlinien „A“  
(Vinetastraße) und „E“ (Friedrichsfelde)  
wurde im Bereich Klosterstraße – Rathaus-  
straße gebaut. Durch diesen Tunnel  
konnten die Züge der Linie „A“ zur  
Reparatur nach Friedrichsfelde gefahren  
werden.



*Grundinstandsetzung bzw.  
Neubau von Brücken über die Spree*



Stubenrauchbrücke in Schöneeweide



Neubau der Mühlendammbrücke für den  
neuen Straßenzug vom Alexanderplatz  
(Straßentunnel) zur Leipziger Straße.





### *Der innerstädtische Straßenneubau in den 60er Jahren*

nahm zu.

Mit verstärktem Maschineneinsatz  
wurden viele Hauptstraßenzüge und  
Plätze erneuert.

Die Bilder zeigen den Betonstraßenbau am  
Marstall und Unter den Linden im Bereich  
Ehrenmal und Zeughaus.





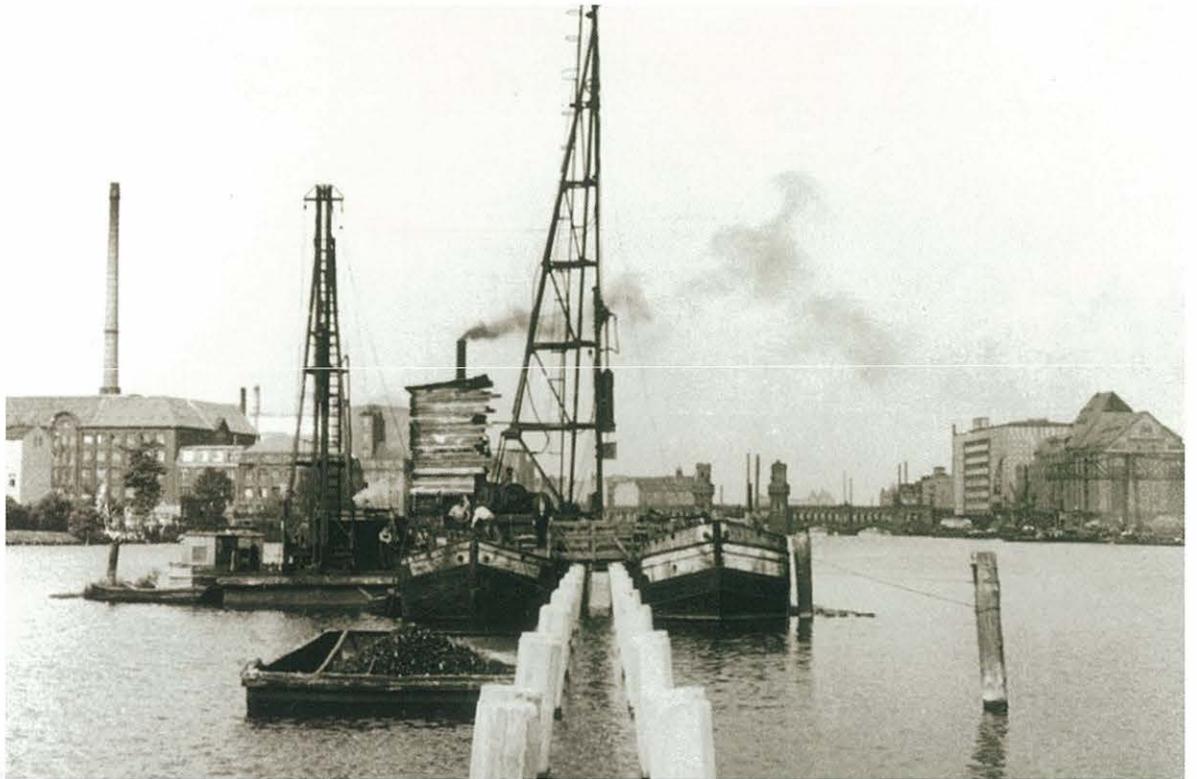
## Bau der Kläranlagen

- Falkenberg, 1. Ausbaustufe und
  - Münchehofe
- für eine Abwasserreinigungskapazität von je 100.000 m<sup>3</sup> Abwasser pro Tag.



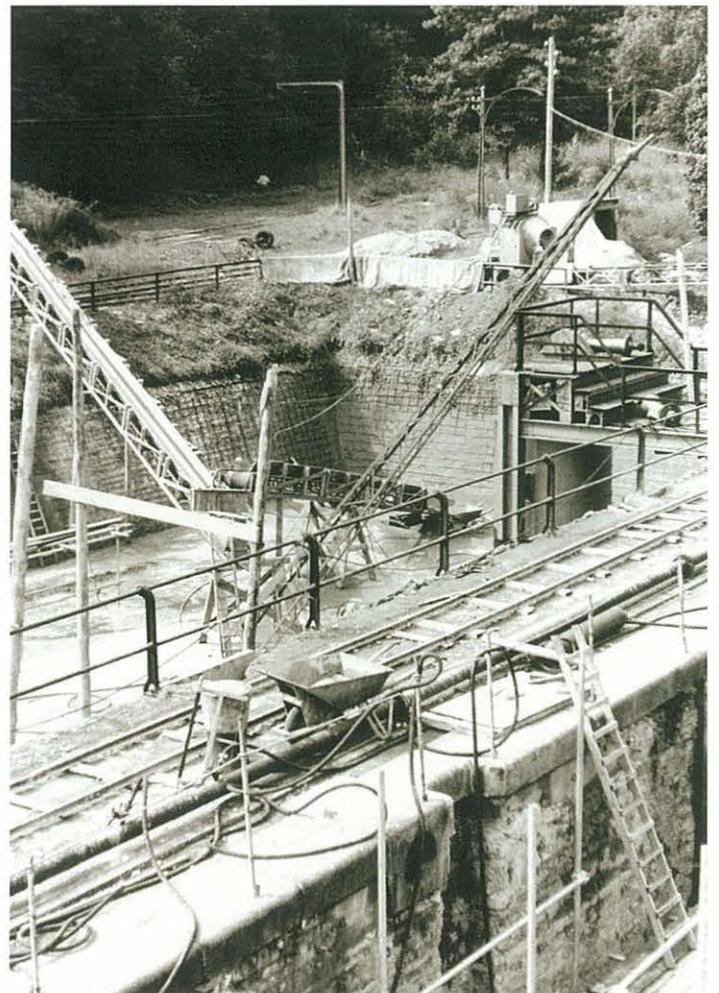
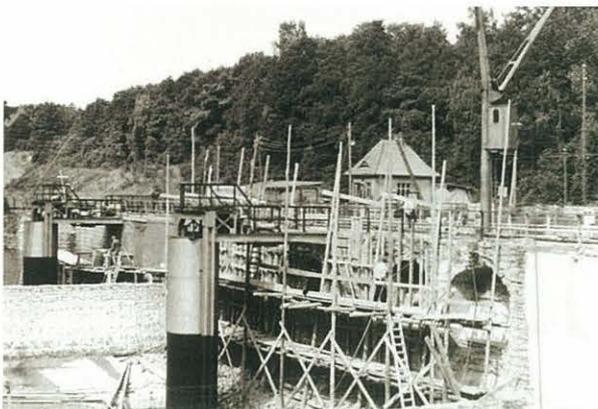
Untere Kegelschale eines Faulbehälters im Bau





### Wasserbau

- Arbeiten im Bereich Osthafen (Behala) mit dem Bau eines Anlegesteges
- Grundinstandsetzung der Schleusentreppe in Niederfinow





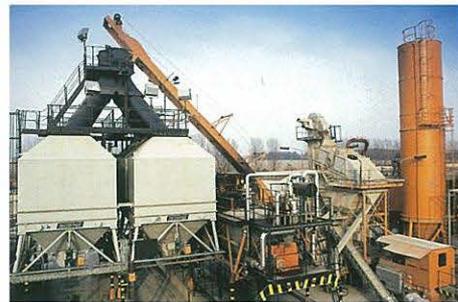
1

## Beginn der Asphaltproduktion

in der Tb am Standort Schöneweide/  
Tabbertstraße ab Ende der 50er Jahre

Entwicklung der Asphaltproduktion am  
Standort Heinersdorf

- Teltomat 5 in den 70er Jahren (5)
- Teltomat 5 in den 80er Jahren und (2)
- Asphaltmischwerk Weißensee in den 90er  
Jahren (1)



2



3



### *Die Herstellung von Transportbeton*

in der Tb beginnt ab Mitte der 60er Jahre an den Standorten:

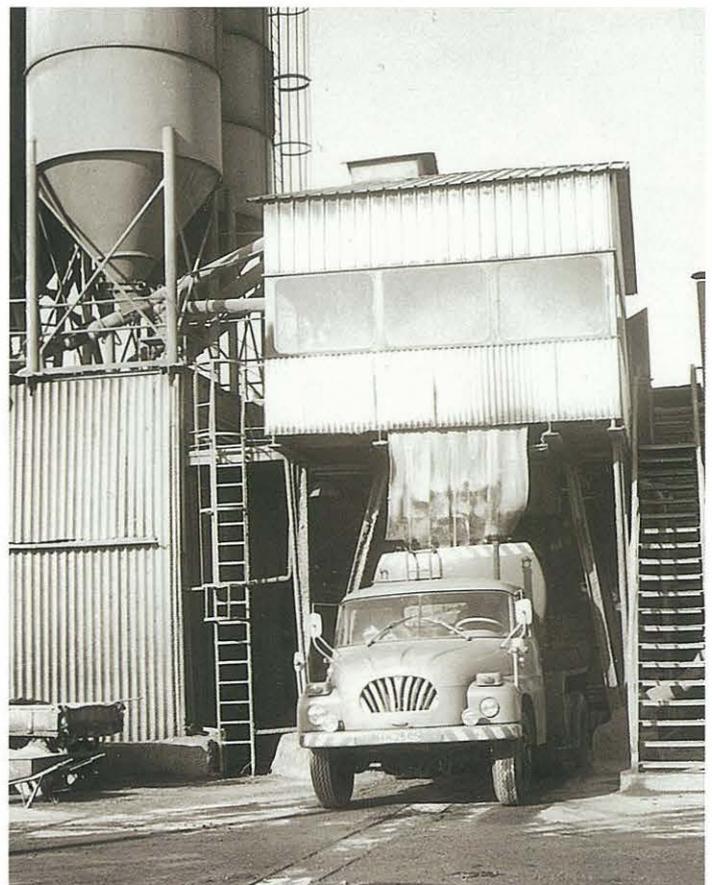
- Falkenberg
- Rummelsburg
- Schöneweide (70er Jahre)

1990 werden Transportbetonkapazitäten aus dem Unternehmen ausgegliedert.

### *Zur Herstellung von Betonfertigteilen*

wurde am Standort Rummelsburg Mitte der 60er Jahre der Betrieb Vorfertigung gebildet.

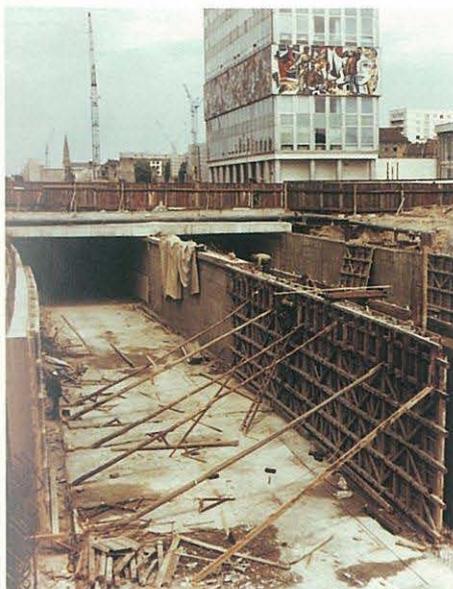
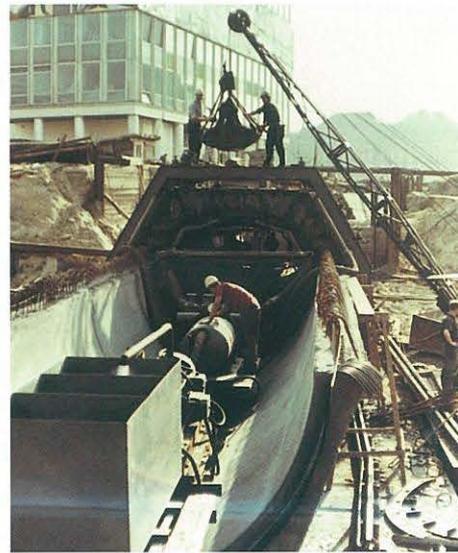
Die Ausgliederung der Betonfertigteilmproduktion erfolgte ebenfalls im Jahr 1990.





### *Bau des Mischwasserkanals*

(insgesamt 1.120 m lang). Im Hintergrund der beginnende Straßentunnel.  
Einsatz eines Gleitschalungswagens und vakuumierten hochwertigen Betons.



Bau des Straßentunnels (650 m lang) unter der Grunerstraße.



### Neugestaltung des Stadtzentrums rund um den Alexanderplatz

In den 60er Jahren ergaben sich aus der Neugestaltung des Stadtzentrums rund um den Alexanderplatz umfangreiche und anspruchsvolle Aufgaben für den Tiefbau.

Erstmals in unserer Entwicklung übernahmen wir dieses Großprojekt als Generalauftragnehmer. Um Baufreiheit für den Straßentunnel und zwei Fußgängertunnel zu schaffen, mußte der gesamte unterirdische Raum mit Versorgungsleitungen und Entsorgungskanälen neu gestaltet werden.



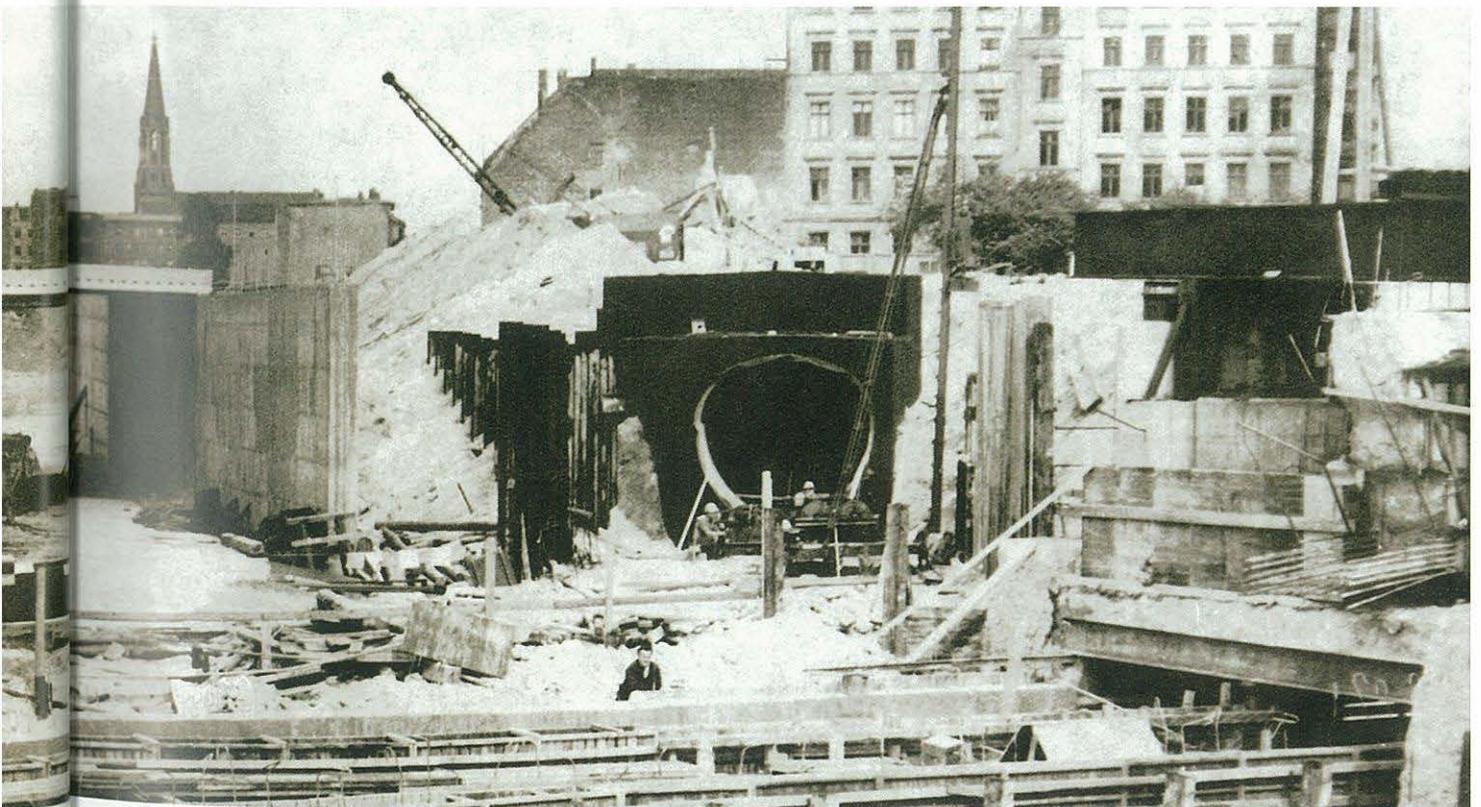
Insgesamt wurden von uns in diesem Bauabschnitt:

4,8 Mio. m <sup>3</sup>	Boden bewegt
47,3 km	Straßen gebaut
646.000 m <sup>2</sup>	Plätze und Freiflächen befestigt
154 km	Wasserversorgungsleitungen
104 km	Entwässerungsleitungen
66 km	Fernwärmeleitungen
64 km	Elektroenergiekabelkanäle und
1182 km	Postkabel verlegt.



## Straßenbau

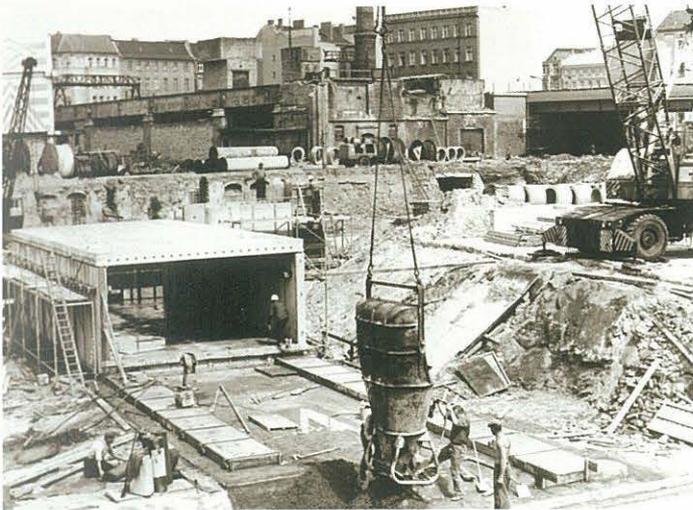
über dem fertigen Straßentunnel  
 Platzgestaltung der Freifläche  
 Alexanderplatz  
 Blick auf den neugestalteten Alexanderplatz



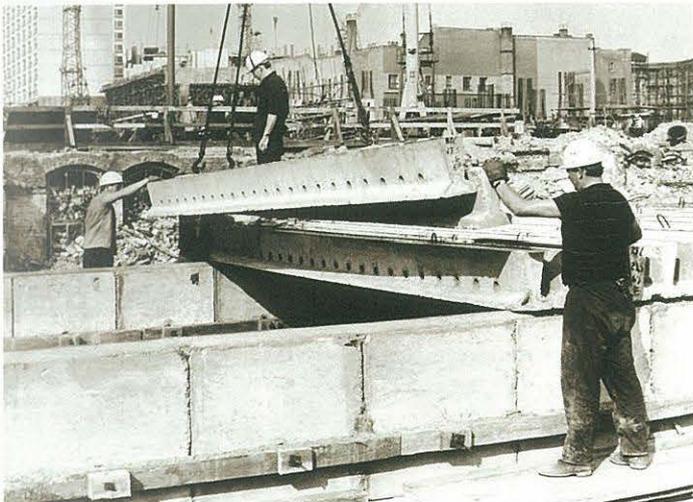


Blick auf die Liebknechtstraße mit Marien-  
kirche und Berliner Dom

# Die 60er Jahre · Stadtzentrum - Liebknechtstraße / Rathausstraße



Bau des Fußgängertunnels Liebknechtstraße  
(Verbindung vom Bahnhof Alexanderplatz  
zur Markthalle).



Deckenmontage aus Fertigteilen am  
Fußgängertunnel Liebknechtstraße.

Freiflächengestaltung zwischen Fernseh-  
turm und Spandauer Straße  
(Blick vom Roten Rathaus zur Marienkirche)





### *Tiefbauarbeiten*

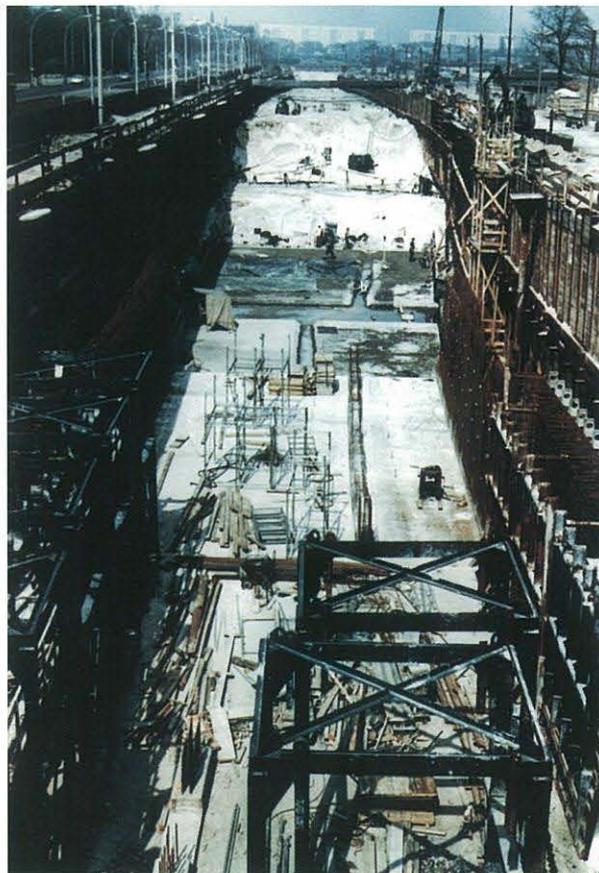
zur Herstellung der 180 m langen, 110 m breiten und 12 m tiefen Baugrube für den ehemaligen „Palast der Republik“ im 2. Halbjahr 1975.



### Verlängerung der U-Bahn

um 1,2 km von Friedrichsfelde zum  
Tierpark (1972 - 1974)

- Beginn Baugrube für U-Bahntunnel
- U-Bahnhof Tierpark (Schalungs- und Betonarbeiten)
- Deckenmontage
- betriebsbereiter U-Bahntunnel



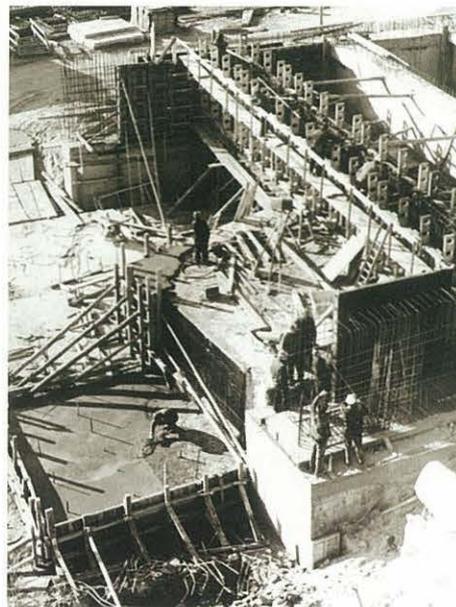


Nadelöhr – alter Zustand (kleines Foto)

Lichtenberger Brücke – neuer Zustand



Straßentunnel im Bau (Kreuzungsbereich  
Alt-Friedrichsfelde – Rhinstraße)



Widerlager für neue  
Brücke mit  
U-Bahnüberbauung



vorgezogene  
Leerverrohrung für  
Kabelverlegung



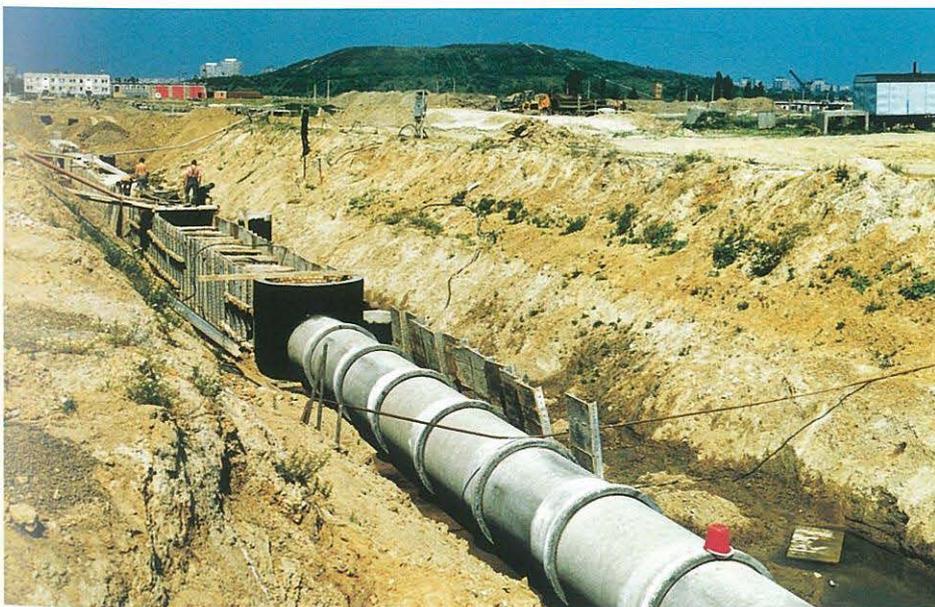
Heizkanalbau (Sohle mit Gleitlager)



Montage eines Sammelkanals aus  
Fertigteilen (Trog-Haube)



Der tiefliegende Regenkanal aus  
Betonrohr erhält eine bewehrte  
Betonummantelung

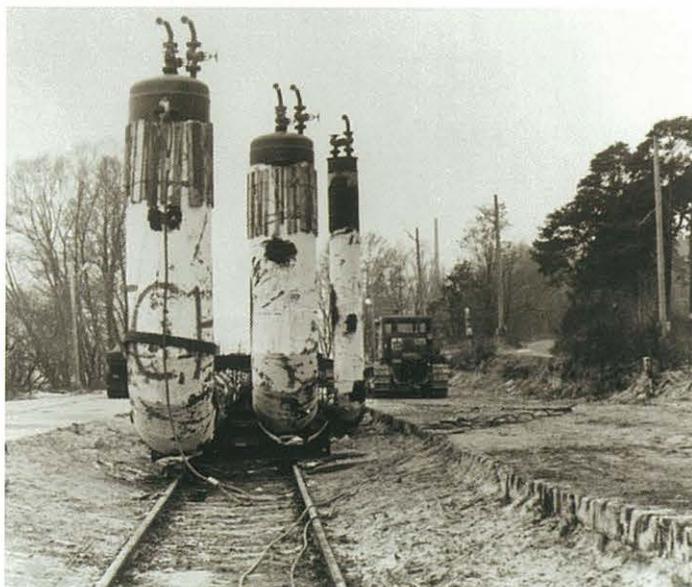


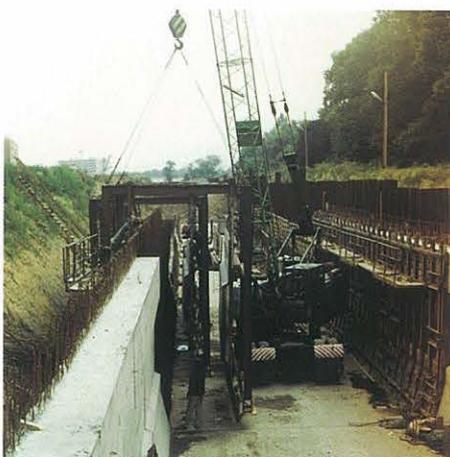


### *Bau und Verlegung eines Drillingdükers*

durch den Müggelsee im Jahr 1980. Als Verbindungsleitung von der Brunnengalerie Müggelheim zum Wasserwerk Friedrichshagen und für die Trinkwasserversorgung vom Wasserwerk zum Allendeviertel in Köpenick wurde die Querung des Müggelsees als kürzeste Trasse gewählt.

- Vorfertigung in Rohrschüssen auf der 180 m langen Slipbahn
- Einschwimmen und Absenken des Drillingdükers bei beginnendem Eisgang Anfang Dezember 1980





### Die U-Bahnverlängerung von Tierpark nach Hönow

Bau des 1,1 km langen Tunnelabschnittes an  
der Gülzower Straße in Kaulsdorf

- Durchführung der Beton- und  
Montagearbeiten
- Verschieben der 5 t schweren Wand-  
schalung von Hand mittels  
Luftfilmgleittechnik



*Verlängerung der U-Bahnlinie 2 in  
Berlin-Pankow Abschnitt A 10 und A 11*

Bauherr: Senatsverwaltung für Bauen,  
Wohnen und Verkehr – Abteilung H IX  
Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft  
Bauzeit: 1992 bis 1995





### Wiederinbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Schönholz-Tegel

Teilneubau S-Bahnsteig Tegel  
Bauherr: Senatsverwaltung für Bauen,  
Wohnen und Verkehr  
Abteilung H IX D  
Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft  
Fertigstellung: Mai 1995



### Bahnhof Bornholmer Straße



Neubau S-Bahnsteig B  
Bauherr: Senatsverwaltung für Bauen,  
Wohnen und Verkehr  
Abteilung H IX D  
Bauzeit: 1992 - 1995



## Rekonstruktion Friedrichstraße

Kanalbau, Druckrohrleitungen(TW,Gas),  
 Straßen- und Gleisbau  
 Bauherren: Senatsverwaltung für Bauen,  
 Wohnen und Verkehr  
 Berliner Wasserbetriebe und GASAG  
 Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft  
 Bauzeit: 1995 bis 1998





*Straßentunnel Bundesstraße B96 im Zentralen Bereich (Tiergarten)*

Projektlos 7.1

Länge: 1.050 m (Tiergartentunnel)

Bauherr: Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr

Abteilung H XI, Brücken- und Tunnelbau

Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft

Bauzeit: 1995 - 1999



*Radwegbrücke in Fürstenwalde*

Bauherr: Stadtverwaltung Fürstenwalde

Bauzeit: 1998





### *Gleiserneuerung Torstraße*

Bauherr: Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)  
 Erneuerung von 1.500 m Gleis in  
 „Fester Fahrbahn“ mit Begrünung  
 Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft  
 Bauzeit: April - Oktober 1997





Bau eines Regenrückstaukanals im Storkower Bogen

Bau von Entwässerungskanälen in der Schönhauser Allee im Auftrag der Berliner Wasserbetriebe



### Kanalbauarbeiten

in Berliner Bauweise (Rohrvortrieb in verschiedenen Nennweiten)  
im Auftrag der Berliner Wasserbetriebe



### Berlin-Hauptbahnhof Ostkopf

Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes und  
Linienverbesserung

Bauherr:

Deutsche Bahn AG

DB Projekt GmbH

Knoten Berlin

Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft

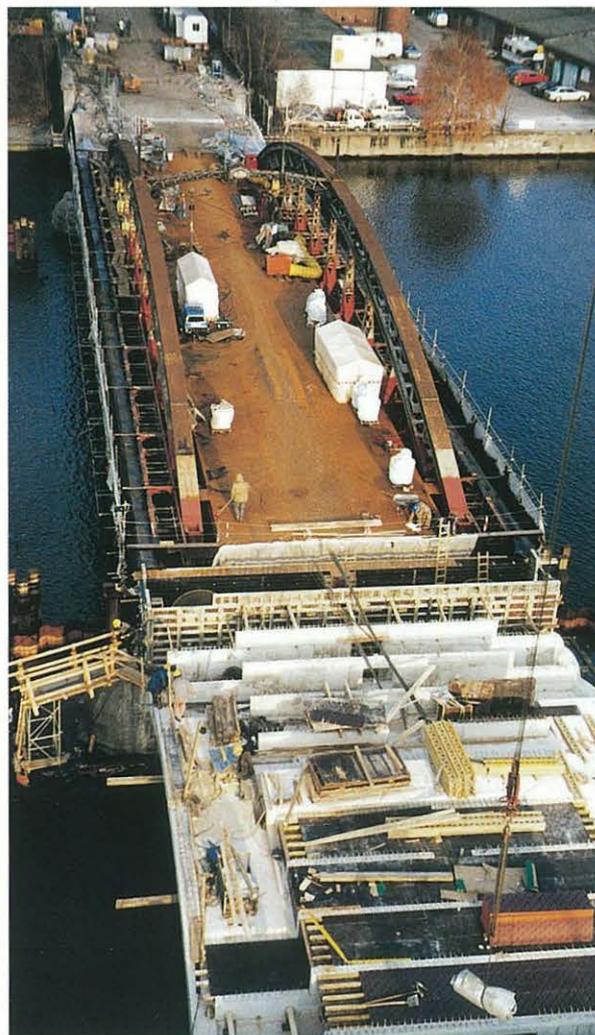
Bauzeit: 1997/1998





### Grundinstandsetzung Stubenrauchbrücke

Bauherr: Senatsverwaltung für Bauen,  
Wohnen und Verkehr  
Abteilung HXI, Brücken- und Tunnelbau  
Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft  
Bauzeit: 1998 bis 1999



Zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs  
wurde im Vorlauf eine provisorische Stahl-  
brücke über die Spree gebaut.



### Flughafen Tegel

Bauherr: Berliner Flughafengesellschaft mbH  
 Erneuerung der Start- und Landebahn Süd  
 165.000 m<sup>2</sup> Asphaltkonstruktion  
 Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft  
 Bauzeit: April - Juli 1998





### Kläranlage Schönermark

Bauherr: Trink- und Abwasserverband

Lindow/Gransee

Kapazität: 21.500 Einwohnerggleichwerte

Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft

Bauzeit: März 1995 bis August 1994



*Erschließung des Wohnkomplexes  
Berlin- Altglienicke, Wegedornstraße*

Bauherr: DEGEWO

Straßenbau: 9.500 m<sup>2</sup> Fahrbahnen

3.000 m<sup>2</sup> Gehwege und Parkplätze

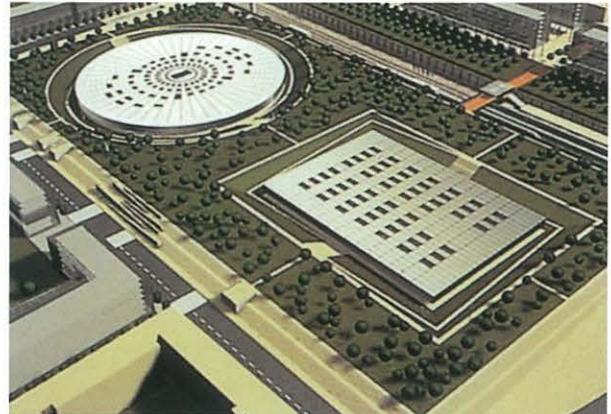
Baudurchführung in Arbeitsgemeinschaft

Ausführung: 1996/97



*Baugrube Rad- und Schwimmsporthalle  
Landsberger Allee*

Bauherr:  
OSB Olympia Sportstättenbauten GmbH  
Aushubmassen: 216.000 m<sup>3</sup>  
Bauzeit: Mai 1995 bis März 1996



*Abbruch Markgrafenstraße Berlin Mitte  
bei Erhaltung eines  
historischen Treppenhauses*

Bauherr:  
Nordstern Allgemeine Versicherungs AG  
Abbruchmassen: 24.200 m<sup>3</sup> umbauter Raum  
Bauzeit: Oktober bis Dezember 1997



**Baugrube Hotel ADLON,  
Berlin Wilhelmstraße**

Bauherr: Hotelgruppe Kempinski

Aushubmassen: 50.000 m<sup>3</sup>

Bauzeit: Januar bis August 1995

**Baugrube Potsdamer Platz**

Bauherr: DEBIS (Daimler Benz)

Aushubmassen: 570.000 m<sup>3</sup>

Bauzeit: Mai 1994 bis April 1997

erster Spatenstich 1994



Wir danken den Leitungen der Niederlassungen  
und allen Mitarbeitern, die zum Gelingen  
dieser Jubiläumsschrift beigetragen haben.

Besonderer Dank gilt auch den ehemaligen Tb-Mitarbeitern  
und heutigen Senioren Gerhard Hein, Wolfgang Mohr,  
Aloisius Schewe, Rudolf Viegehls, Dieter Waesch,  
Gerhard Walensky, Georg Weidner.

*Impressum:*

---

Herausgeber:

Tb Berliner Tief- und Verkehrsbau GmbH  
Blankenburger Straße 18-28 · 15089 Berlin

Gesamtleitung:

Wilfried Grimm

Redaktion:

Detlef Herzberg, Wolfgang Mohr, Rüdiger Becher, Rudolf Viegehls

Layout, Satz und Druck:

KönigsDruck GmbH, Berlin

Juni 1999