

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 82 (1964)  
**Heft:** 50

**Artikel:** Das Zentralstellwerk im Hauptbahnhof München  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-67637>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

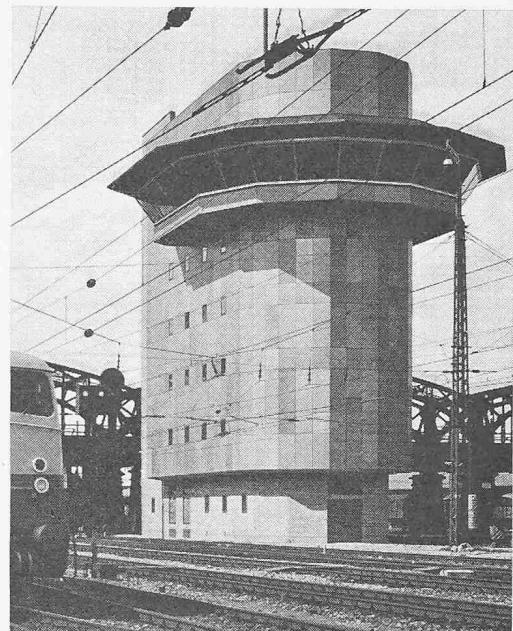
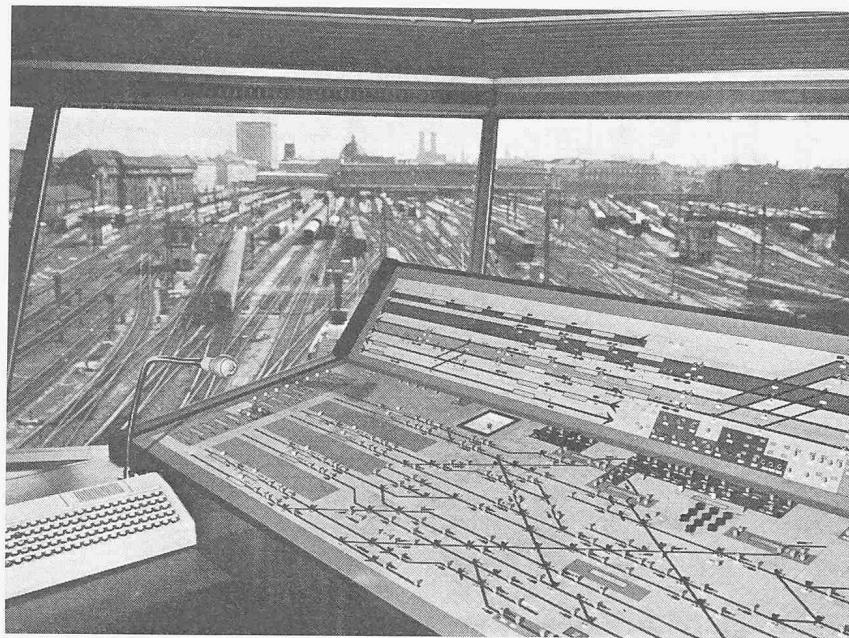
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Innen- und Außenansicht des neuen Zentralstellwerks im Hauptbahnhof München

## Das Zentralstellwerk im Hauptbahnhof München

DK 625.151.3

125 Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie im Münchner Raum, die damals von München nach Lochhausen führte, wird jetzt mit dem Zentralstellwerk München Hbf die grösste und modernste Stellwerkanlage der Deutschen Bundesbahn in Betrieb genommen. Die Anlage wurde in enger Zusammenarbeit mit den massgeblichen Dienststellen von *Siemens* in mehrjähriger Planungs- und Bauzeit erstellt. In den Hauptbahnhof münden sieben zweigleisige Strecken sowie eine Lokomotiv-Doppelbahn vom Bahnbetriebswerk. Neben den täglich etwa 1000 Zugfahrten sind noch bis zu 5000 Rangierfahrten zu bewältigen. Das neue Zentralstellwerk löst die zum Teil vor 1930 gebauten Anlagen ab, die aus 11 elektromechanischen Bahnhof-Stellwerken und sechs Block- und Abzweigstellen bestanden. Statt der bisher benötigten 155 Mann Betriebspersonal werden jetzt nur 58 Mann gebraucht.

Der Standort für das neue Zentralstellwerk wurde so gewählt, dass die zum Bahnhof gerichtete Bedienungskanzel im 5. Obergeschoss des Hochhauses einen guten Einblick in die Bahnhof-Gleisanlagen ermöglicht. Das neue Spurplanstellwerk, Bauform Siemens, wurde hier erstmals an einem Bahnhof dieser Größenordnung angewendet. Im Interesse einer klaren, übersichtlichen und einfachen Betriebsführung wurde auf eine besondere Befehlsstelle verzichtet. Die Fahrdienstleiter sitzen unmittelbar an vier Stelltschen. Die vier Stellbereiche umfassen 295 Weichen und Gleissperren, 253 Lichtsperrsignale, 40 Haupt- und Hauptsperrsignale, 11 Vorsignale, 20 Deckungssignale, 19 Zusatzsignale, 83 Abfahrauftragssignale, 306 Gleichstromkreise und 13 Achszählpunkte.

Die sieben zulaufenden Strecken von München-Süd, Mitterndorf, Pasing (3 Strecken), Allach und Moosach wurden mit Selbstblock ausgerüstet. An ihnen stehen insgesamt 60 Selbstblocksignale. Die im Vorfeld des Hauptbahnhofes liegenden Abzweigstellen werden ferngesteuert und sind für Zuglenkbetrieb vorgesehen. Die optische Zugnummernmeldeanlage gibt den Bediensteten im Zentralstellwerk einen umfassenden Überblick über das Betriebsgeschehen im Münchner Raum. Mit Hilfe der Zugnummernmeldung wird durch Vorwahl eines besonderen Richtungszeichens und Befahren eines festgelegten Gleisabschnittes vor dem Einfahrvorsignal der Zuglenkbetrieb in den Abzweigstellen eingeleitet, d. h. die Fahrstrasse wird automatisch eingesetzt.

Die Vorteile des Spurplanstellwerks liegen in der Beweglichkeit und Schnelligkeit der Betriebsführung, in einer kürzeren Montage- und Prüfzeit der Anlagen, in der Möglichkeit, schnell und sicher Stellwerksumbauten oder Erweiterungen durchzuführen zu können, vor allem aber aufgrund seines fast 100%igen Baukasten-Prinzips in der Rationalisierung der gesamten Technik. Dieses Baukasten-Prinzip wurde seitdem auf allen Gebieten der Eisenbahnsignaltechnik eingeführt. Als Folge der Bausteintechnik muss eine beträchtliche Erhöhung der Sicherheit und Zuverlässigkeit von Eisenbahnsignalanlagen erwähnt werden, hervorgerufen durch eine minimale Störanfälligkeit und eine

weitgehende Wartungsfreiheit. Als Beispiel für die Leistungsfähigkeit moderner Eisenbahnsignalanlagen sei die Rheinstrecke, auf der täglich 330 Züge verkehren, angeführt.

Die konventionelle Spurplantechnik arbeitet bis heute mit Relais. Die Schnelligkeit, als Hauptvorteil der Elektronik, bringt bei der Steuerung der Stellwerke keine zusätzlichen Gewinne, da z. B. die Umschaltzeit der Weichen nicht verkürzt werden kann und für die Abwicklung des Zugverkehrs ohnehin bestimmte Mindestzeiten erforderlich sind. Nur auf den Gebieten, wo zunächst keine sicherungstechnischen Belange berücksichtigt werden müssen und wo die Schnelligkeit von hohem Nutzen ist, wird und wurde bisher die Elektronik, wie z. B. in Ablaufstellwerken und bei Problemen der automatischen Betriebsführung und Zugsteuerung, angewendet.

Näheres über diese Stellwerksanlage findet sich in der «Eisenbahntechn. Rundschau» 1962, H. 6, und 1964, H. 10.

## Deutschlands Programm des Kernkraftwerkbaues

DK 621.039

Im Gebiete der Reaktorentwicklung gehört Deutschland zu den Nachzüglern, da es sich erst nach der Erlangung seiner Souveränität im Jahre 1955 mit der Atomenergie befassen konnte. Nun wurde im Laufe der letzten Monate ein Kernkraftwerk-Bauprogramm beschlossen, welches in seiner Vielfalt nur noch von den Vereinigten Staaten übertroffen wird.

Im Bereich der erprobten Reaktoren hat Deutschland den amerikanischen Systemen mit gewöhnlichem Wasser als Moderator und Kühlmittel und angereichertem Uran als Brennstoff den Vorzug gegeben. Ein erstes Versuchskraftwerk von 16 MW des Siedewassertyps wurde von der amerikanischen General Electric in Zusammenarbeit mit der Allgemeinen Elektricitätsgesellschaft (AEG) in Kahl am Main erbaut und steht dort seit 1960 erfolgreich im Betrieb<sup>1)</sup>. Dieselben Partner errichten nun bei Gundremmingen das erste grosse Demonstrationskraftwerk von 237 MW elektrischer Leistung, ebenfalls vom Siedewassertyp, dessen Fertigstellung im nächsten Jahr vorgesehen ist. Die AEG konnte dank ihrer Zusammenarbeit mit den Amerikanern im Bereich der Siedewasserreaktoren wertvolle Erfahrungen sammeln, so dass sie jetzt imstande ist, ein zweites grosses Atomkraftwerk unabhängig von der General Electric zu bauen. Mit den Arbeiten für diese 250-MW-Anlage wird demnächst in Darme bei Lingen/Ems begonnen.

Für ein drittes Demonstrationskraftwerk, das bei Obrigheim am Neckar erstellt werden soll, haben kürzlich die Siemens-Schuckertwerke AG den Auftrag erhalten. Diese Anlage wird über einen Druckwasserreaktor von 282 MW verfügen, den Siemens in eigener Verantwortung errichtet, jedoch im Rahmen von seit langem bestehenden

<sup>1)</sup> Beschrieben in SBZ 1960, H. 19, S. 319.