

Das Zentralstellwerk im Hauptbahnhof München

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **82 (1964)**

Heft 50

PDF erstellt am: **19.05.2024**

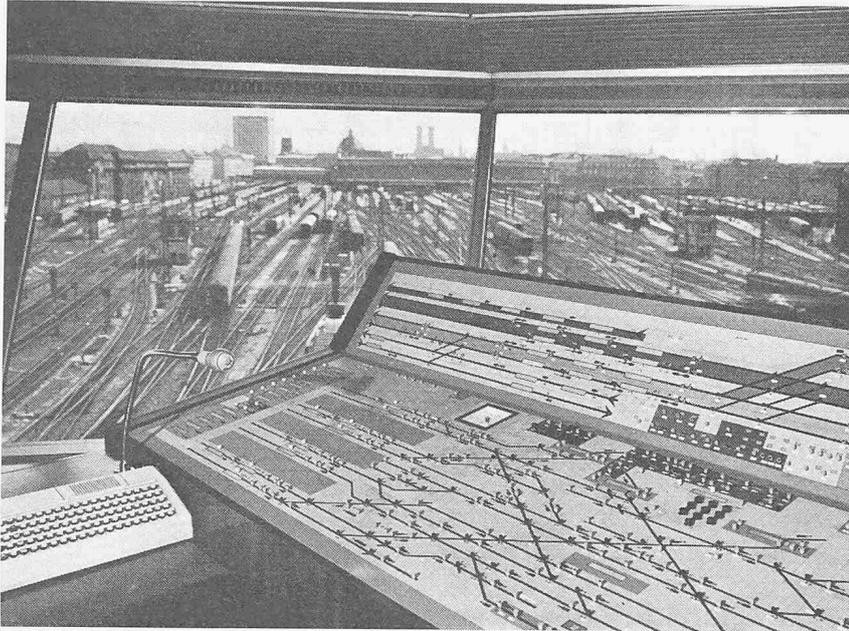
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67637>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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 Stellischen. Die vier Stellbereiche umfassen 295 Weichen und Gleissperren, 253 Lichtsperrsignale, 40 Haupt- und Hauptsperrsignale, 11 Vorsignale, 20 Deckungssignale, 19 Zusatzsignale, 83 Abfahrtauftragssignale, 306 Gleichstromkreise und 13 Achszählkreise.

Die sieben zulaufenden Strecken von München-Süd, Mittersending, 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 Einfahrtvorsignal der Zuglenkbetrieb in den Abzweigstellen eingeleitet, d.h. die Fahrstrasse wird automatisch eingestellt.

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 durchführen 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 Umstellzeit 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 Nachzügler, 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 Elektrizitätsgesellschaft (AEG) in Kahl am Main erbaut und steht dort seit 1960 erfolgreich im Betrieb¹⁾. 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 Darhe 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

¹⁾ Beschrieben in SBZ 1960, H. 19, S. 319.