

Ermittlung der Kapazität der Bestandsstrecke im Bayerischen Inntal in drei Varianten abhängig von Signaltechnik und Ausbau Bahnknoten Rosenheim

Abbildungen 1 bis 5

Abb. 1: Bildfahrplan Ist-Zustand von Kufstein
nach Rosenheim mit graphisch darge-
stellten Blockstellen

Abb. 2: Bildfahrplan Ist-Zustand

Abb. 3: Bildfahrplan Optimale Signaltechnik

Abb. 4: Bildfahrplan Optimale Signaltechnik
plus Geschwindigkeitserhöhung

Abb. 5: Fahrschaudiagramm Ist-Zustand und
mögliche Geschwindigkeitsanhebung

Abb. 1: Bildfahrplan Ist-Zustand von Kufstein nach Rosenheim mit graphisch dargestellten Blockstellen

Anfang und Ende des Zuges als separater Strich

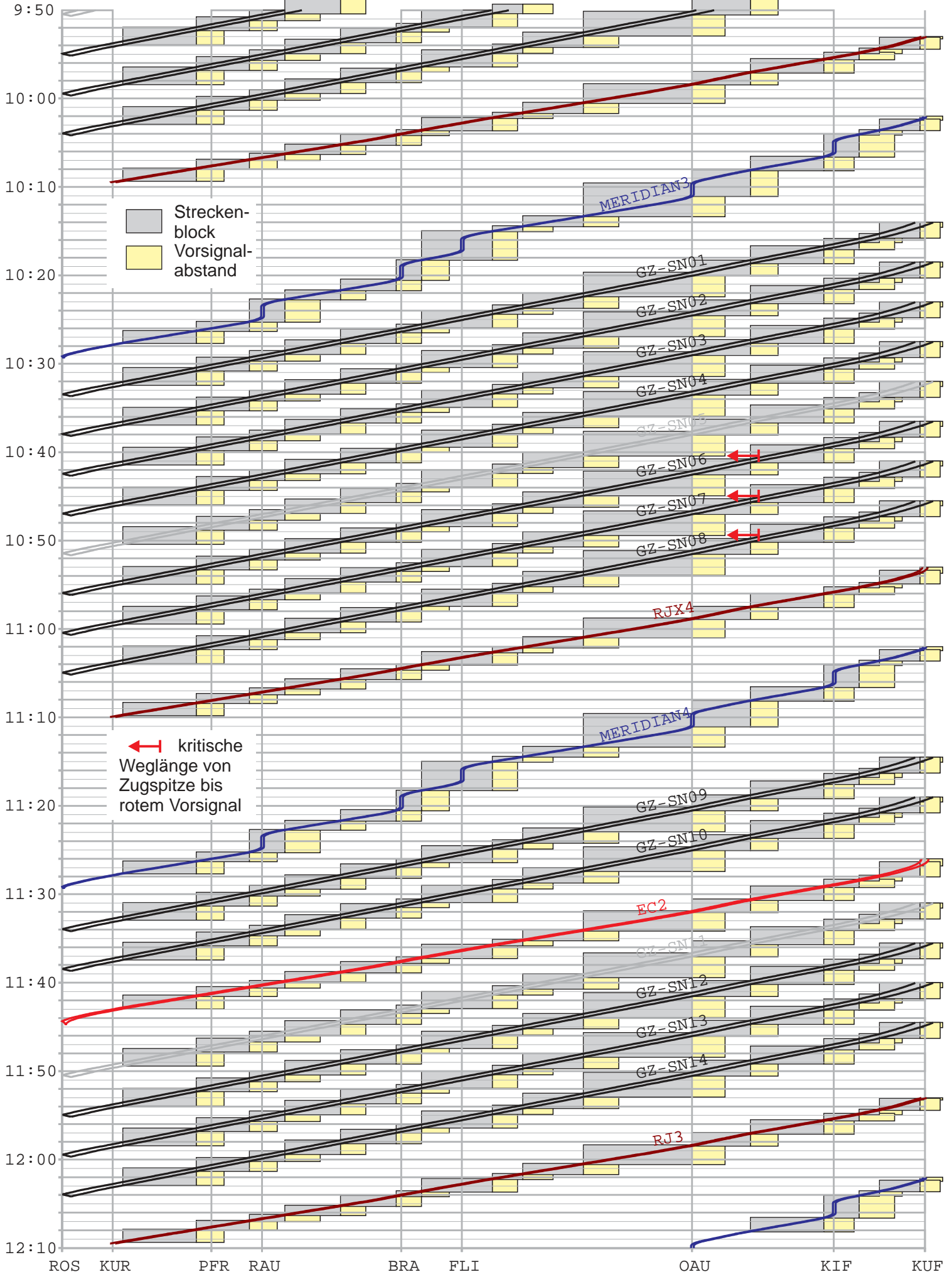
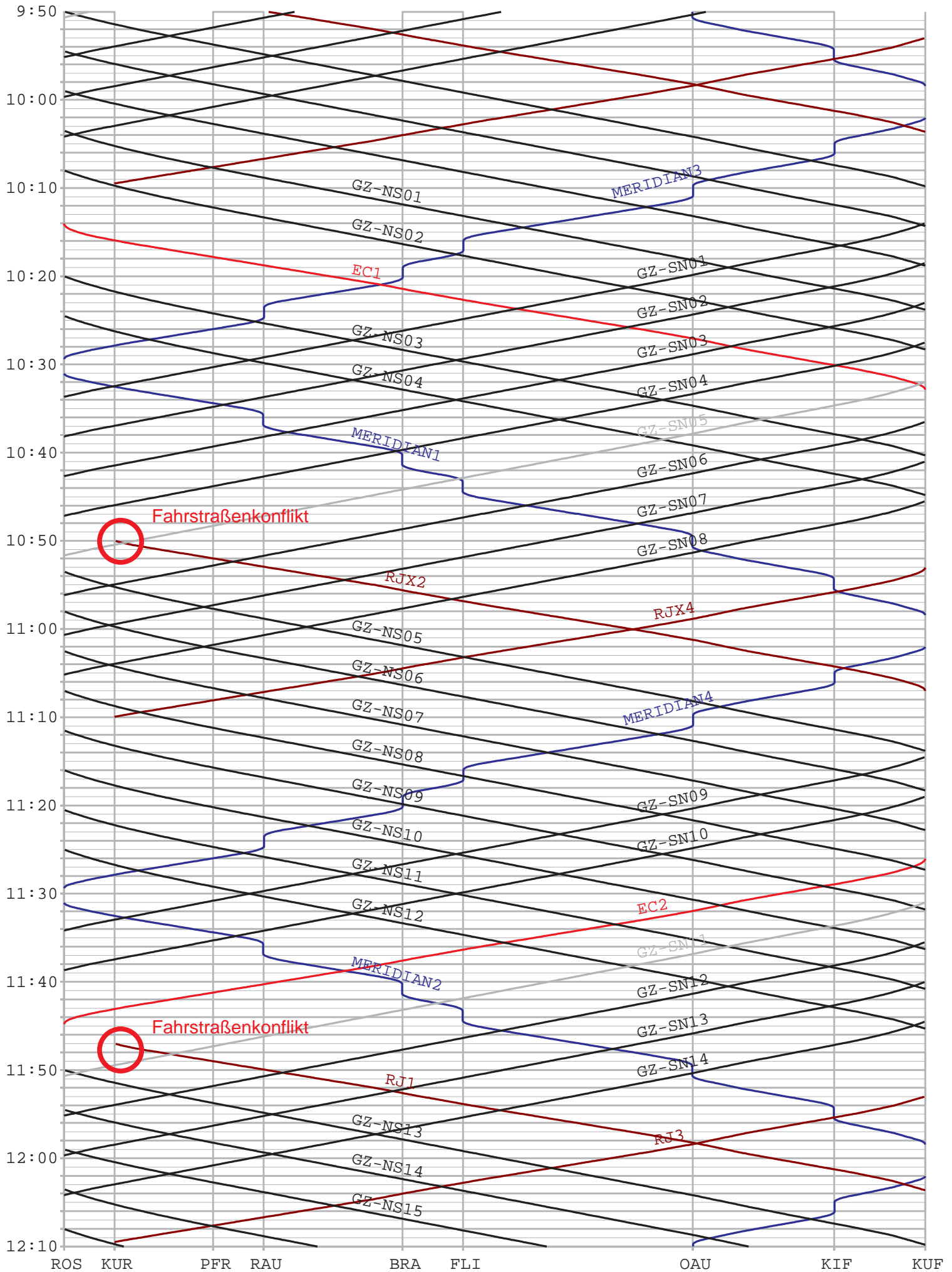
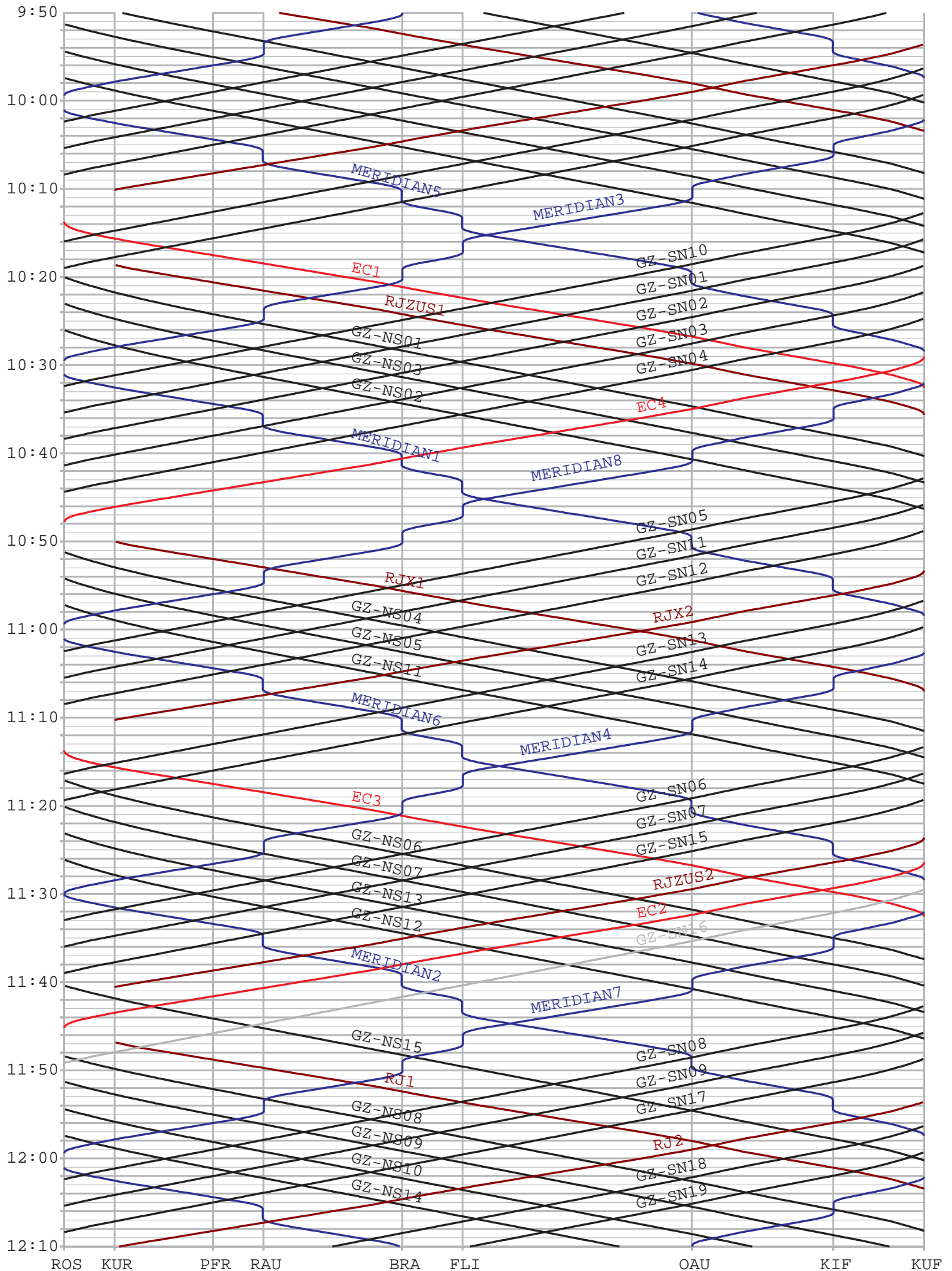


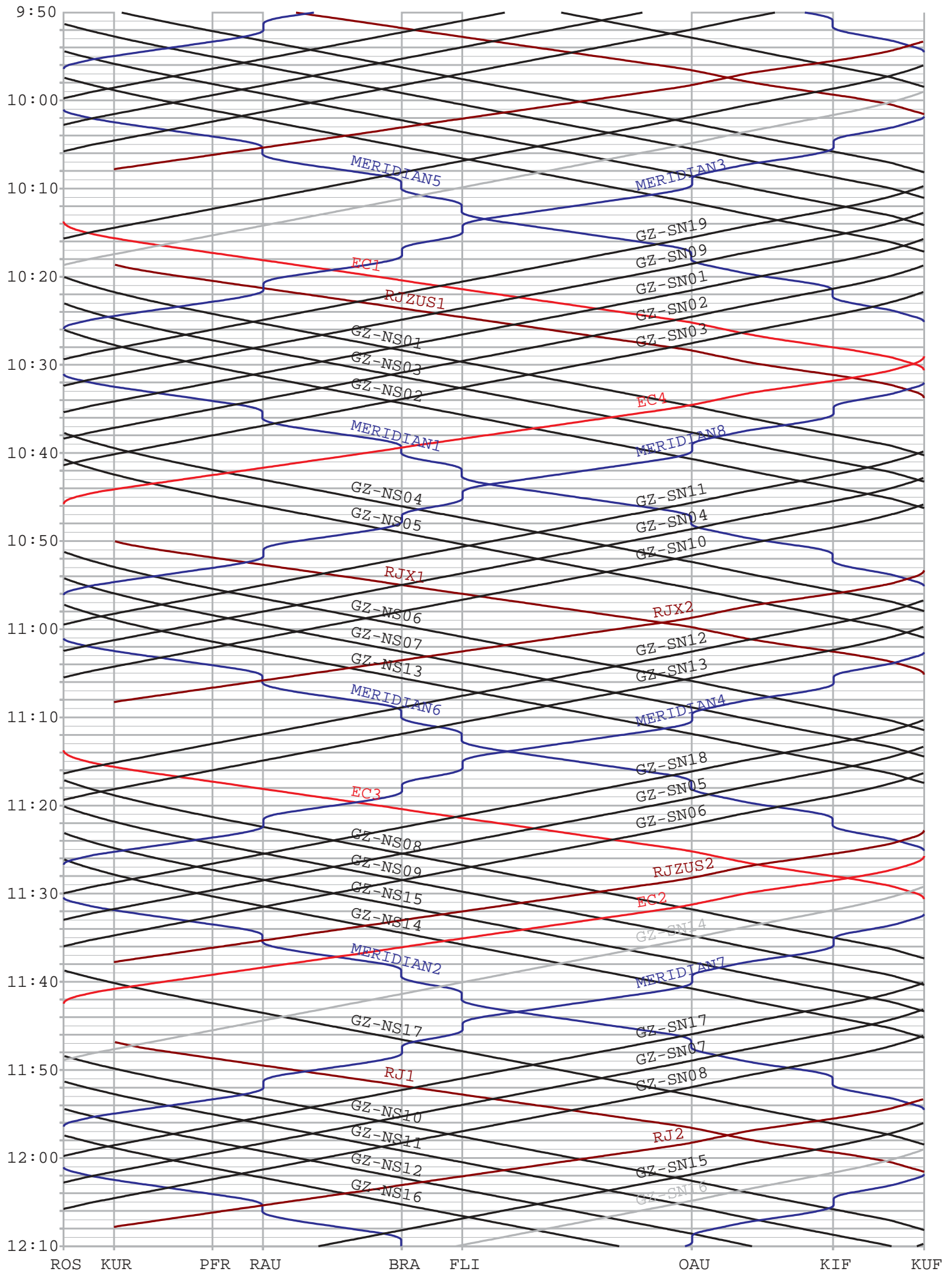
Abb. 2: Bildfahrplan Ist-Zustand (beide Richtungen)



**Abb. 3: Bildfahrplan optimale Signaltechnik,
Streckenhöchstgeschwindigkeit 140 km/h**



**Abb. 4: Bildfahrplan optimale Signaltechnik,
Strecken­höchst­ge­schwin­dig­keit 160 km/h**



**Abb. 5: Fahrtafelendiagramm Ist-Zustand
und mögliche Geschwindigkeitsanhebung**

Fahrzeug: Lok 101 mit 10 Reisezugwagen

Fahrplanmäßige Fahrzeit: 20 Minuten bei Strecken-Hg 140 km/h, 18 Minuten bei Strecken-Hg 160 km/h

