

Ist- Zustand



Strecke 3700 am Bahn-km 97,2; bahnlinks vorhandener Beton-Kabelkanal KK I a.D.



bereits geschlossene Anrufschränke BÜ 97,3

Ist- Zustand



Strecke 3700 am Bahn-km 97,4; bahnlinks vorhandener Beton-Kabelkanal KK I a.D.



Strecke 3700 ca. am Bahn-km 97,5 – bahnrechts geplantes ÜS1-Signal

Ist- Zustand



bahnlinks vorh. Überwachungssignal km 97,693;
Wechsel der Kabeltrasse von bahnlinks nach bahnrechts am km 97,693



bahnrechts unter Bewuchs vorhandener Beton-Kabelkanal

Ist- Zustand



Strecke 3700 km 97,9 vorh. Signal; Drahtzugleitungen ab Signal bahnrechts vorhanden
Beton-Kabelkanal bahnrechts unter Bewuchs vorhanden



bahnrechts vorhandener Beton-Kabelkanal bis Kabelverteiler am km 97,983

Ist- Zustand



zu erneuernder Bahnübergang BÜ 98,2



Strecke 3700 ca. am Bahn-km 98,3

Ist- Zustand



vorh. Rahmendurchlass am Bahn-km 98,381; Blick entgegen der Kilometrierung



Anrufschränke BÜ 98,4

Ist- Zustand



bahnrechts vorhandenes Einfahrtsignal km 98,6; Drahtzugleitungen bahnrechts vorh.



Strecke 3700 am Bahn-km 98,7

Ist- Zustand



Straßenüberführung „Karrystraße“ am km 98,815
bahnlinks vorhandener Beton-Kabelkanal neben Schachtbauwerk



unter Brückenbauwerk vorhandener Beton-Kabelkanal

Ist- Zustand



ab km 98,9 bahnrechts vorhandener Beton-Kabelkanal



Strecke 3700 ca. am Bahn-km 99,125 mit Blick auf die Weiche
Beton-Kabelkanal endet bahnrechts am km 99,2

Ist- Zustand



bahnlinks vorhandener Beton-Kabelkanal unter Drahtzugleitung ca. km 99,250



Blick zu den Signalen P1 und P2 am km 99,2, Blick entgegen der Kilometrierung

Ist- Zustand



Bahnlinks vorhandener Beton-Kabelkanal und Stellwerk Mf am km 99,515



Blick zum bahnlinks vorhandenen Stellwerk Mf entgegen der Kilometrierung