

Trassenbeschreibung der Varianten

- **Variantenübersicht**

Grobübersicht (Übersicht über Variantengruppen, Untervarianten, Variantenkombinationen)

Mit Beginn der Voruntersuchung wurden der Untersuchungsraum zunächst unabhängig und wertfrei hinsichtlich trassierungstechnischer Möglichkeiten untersucht. Der erste Schritt bestand dabei in der Untersuchung möglicher Anschlusspunkte im Norden (Biederitz) und Süden (Gommern) des Untersuchungsraumes. Im zweiten Schritt erfolgte eine Verbindung der Anschlusspunkte durch mögliche Trassenkorridore. Der Planungsraum wurde dazu eingeteilt in:

- West: Bereich zwischen B 184 und Elbe-Umflutdeich
- Mitte: Bereich entlang der Bahnstrecke Biederitz-Trebnitz
- Ost: Bereich östlich der Bahnstrecke bis zur östlichen Grenze des Untersuchungsraumes

An die Bildung dieser ersten groben Varianten schloss sich weiter eine Verknüpfung der Korridore mittels Verbindungsspannen an, die eine Kombination nahezu jedes Anschlusspunktes (Nord/Süd) mit jedem Trassenkorridor ermöglichen.

frühzeitig ausgeschiedene Varianten

Das Variantenspektrum wurde mit der im Rahmen der UVS erstellten Raumwiderstandskarte überlagert, um die Bereiche zu identifizieren, welche gegenüber anderen Varianten einen stärkeren Raumwiderstand erwarten lassen. Weiterhin erfolgte eine Einschätzung des Variantenspektrums u. a. hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit, Streckenlänge/Umwegigkeit, erforderlicher Ingenieurbauwerke, Zwangspunkte etc. Dies führte zum frühzeitigen Ausschluss mehrerer Varianten.

untersuchte Varianten

Im Ergebnis des Vorauswahlprozesses verblieben die im Folgenden als Varianten 1 bis 4 bezeichneten Linien in der engeren Wahl für die Vertiefung im Rahmen der Voruntersuchung. Es handelt sich dabei um:

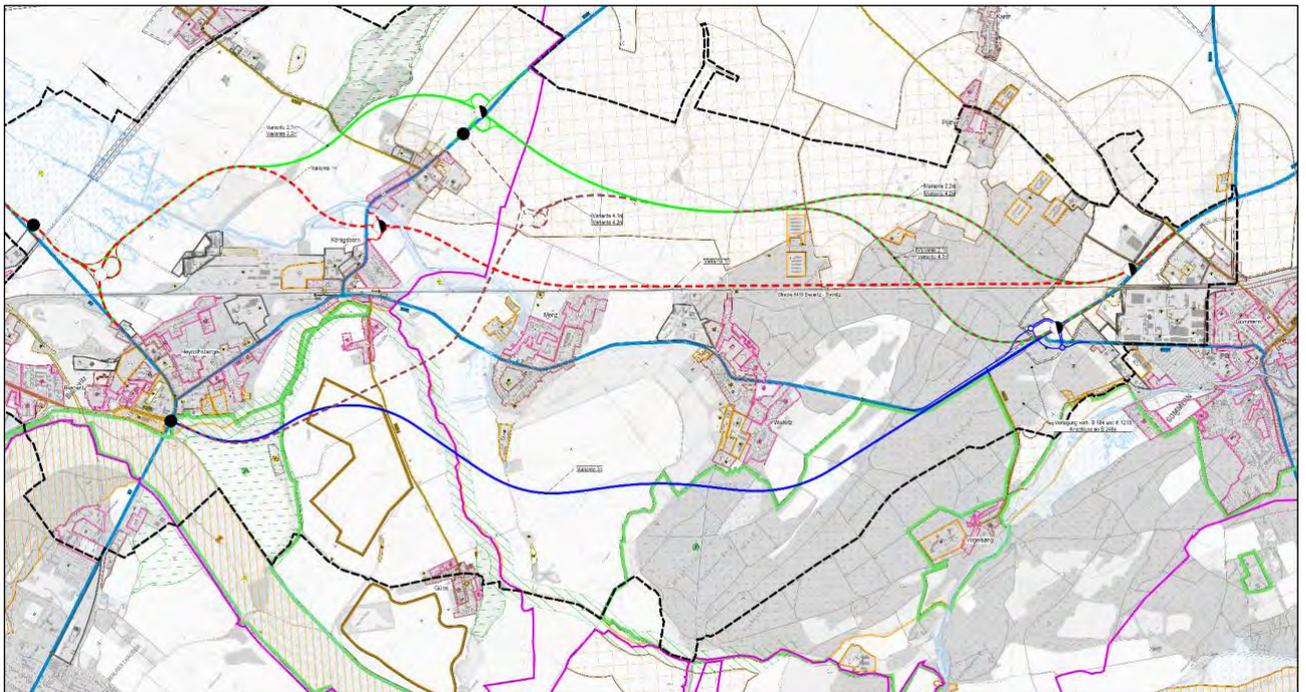
- Variante 1: mit Linienführung entsprechend der Anmeldelinie zum Bundesverkehrswegeplan
- Variante 2: Linienführung, die eine Durchschneidung der Ortsteile von Königsborn vermeidet
- Variante 3: kürzeste Variante und neben Variante 4.1 verkehrlich wirksamste Variante hinsichtlich der Entlastung der Ortsdurchfahrten
- Variante 4: Kombination von Variante 2 (östlicher Korridor) und 3 (westlicher Trassenkorridor) mit Vermeidung der Umwegigkeit aus/in Richtung Magdeburg, Kombination aus hoher verkehrlicher Wirksamkeit zur Entlastung von Heyrothsberge und Königsborn (höchste Belastung im Ausgangszustand) und Vermeidung der Querung von Bereichen mit hohem Raumwiderstand (Wahlitzer Wald)

Für die Varianten 2 und 4 wurden jeweils 2 Untervarianten gebildet, um die Anbindung im Bereich Gommern insbesondere aus verkehrlicher Sicht zu untersuchen.

Entsprechend der Funktion als großräumige Straßenverbindung im Zuge der Verbindung zwischen Oberzentren ist die B 184n gemäß den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), Kap. 3 „Funktionale Gliederung der Verkehrsnetze“ der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen. In Folge der prognostizierten Verkehrsbelegung ist für einen funktions- und verkehrsgerechten Neubau der B 184n die Realisierung eines 2-3-streifigen Querschnittes erforderlich. Dementsprechend ist die B 184n der Straßenkategorie LSI (zweispurige Bundesstraße mit Überholmöglichkeit) und der Entwurfsklasse II zuzuordnen. Maßgebliches Regelwerk ist die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) Ausgabe 2012.

Die gewählten Trassierungsparameter aller Varianten erfüllen dabei die sich aus dem Regelwerk ergebenden Anforderungen.

Die Planung sieht eine einbahnige, zweistreifige bzw. teilweise dreistreifige Bundesstraße vor, auf der der allgemeine Verkehr zugelassen ist. Als Querschnitt wird gemäß RAL der RQ 11,5+ gewählt mit einer befestigten Breite von 8,50 m bzw. 12,0 m in Bereichen mit gesicherten abschnittswisen Überholmöglichkeiten (mindestens auf 20 % der Streckenlänge je Richtung). Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen bzw. dem nachgeordneten Straßennetz werden möglichst höhenfrei ausgeführt. Je nach Lage der Gradienten und in Abhängigkeit von der Topographie sind Über- oder Unterführungen notwendig.



- **Variante 1**

Verlauf, Beginn, Ende und Länge der Baustrecke

Variante 1 entspricht in ihrem Verlauf in etwa der Anmeldelinie des BVWP 2030. Sie beginnt nördlich von Heyrothsberge an der B 1. Der Beginn der Baustrecke befindet sich im Bereich der dortigen Tankstelle. Von hier schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen $R = 500$ m nach Nordosten und überfährt die OU über die DB-Strecke 6410 Biederitz – Trebnitz. Die vorhandene B 1 wird in diesem Zuge nach Osten verschwenkt und mittels plangleichem Knoten an die B 184 angeschlossen.

Mit der folgenden Geraden von ca. 700 m und einer weiteren Rechtskurve $R = 700$ m wird das Gewerbegebiet „Am Fuchsberg“ sowie eine Fläche mit hohem Raumwiderstand nördlich umfahren. Im Bereich der Geraden verläuft die Linie an der südlichen Grenze innerhalb des Überschwemmungsgebietes (ÜSG) der Polstrine.

Der sich anschließende Linksbogen $R = 600$ m führt die OU zu ihrem Kreuzungspunkt mit der B 246 zwischen Alt und Neukönigsborn. Die B 246 wird mit einem teilplangleichen Knotenpunkt angeschlossen.

Eine Wendelinie (R = 600 m / 2000 m) führt die Trasse dann in östliche Parallellage zur DB-Strecke in Richtung Süden. Die Geradenlänge in der Trassenbündelung beträgt ca. 4.100 m.

Mit einem Linksbogen R = 800 m schwenkt die Trasse südwestlich der bestehenden Überführung der B 184 über die Bahnstrecke wieder in den Bestand ein.

Das Ende der Baustrecke befindet sich im Bereich des Knotenpunktes B 184 / K 1220 nördlich von Gommern. In diesem Bereich befinden sich im Bestand bereits lichtsignalgeregelte Knotenpunkte mit der K 1220 (Anschluss von/aus Richtung Pöthen/Nedlitz) und mit der B 246a (Anschluss von/aus Richtung Möckern).

Durch den Anschluss der westlich von Gommern gelegenen B 246a entsteht ein weiterer Knotenpunkt. Der nach RAL erforderliche Mindestknotenpunktabstand kann hier nicht eingehalten werden. Zur Minimierung von gegenseitigen Beeinflussungen ist es vorgesehen:

- den neuen Knotenpunkt B 184 / B 246a als teilplanfreien Knoten herzustellen und
- den bestehenden lichtsignalgeregelten Knoten B 184 / K 1220 zu einer teilplanfreien Lösung umzubauen

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 11,2 km.

Brückenbauwerke

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]
1	Brücke im Zuge der B 184 über einen Radweg	0+115	4,00
2	Brücke im Zuge der B 184 über die DB-Strecke 6410	0+321	17,50
3	Brücke im Zuge der B 184 über eine Erschließungsstraße	0+838	13,00
4	Brücke im Zuge der B 184 über die Polstrine	1+292	55,00
5	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	2+066	22,00
6	Brücke im Zuge der B 184 über d. Gewässer 11 (Mühlgraben)	2+480	15,00
7	Brücke im Zuge der B 184 über d. Polstrine und WW	3+012	30,00
8	Brücke im Zuge der B 184 über die B 246	3+383	18,00
9	Brücke im Zuge der B 184 über d. Polstrine und WW	3+688	105,00
10	Brücke im Zuge der B 184 über WW u. Gewässer IV/11	5+200	17,00
11	Brücke im Zuge der B 184 über die GVS	6+651	10,00
12	Brücke im Zuge der B 184 über d. Gewässer 2/7/1	7+538	11,00
14	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 2/7	8+508	11,00
15	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer I/1/2	9+532	10,00
16	Brücke im Zuge der B 246a über die B 184	10+151	30,00
17	Brücke im Zuge der K 1220 über die B 184	10+729	28,00
18	Brücke im Zuge der B1 über d. Strecke 6880 und Erschließungsstraße	0+473	77,00

• **Variante 2.1**

Verlauf, Beginn, Ende und Länge der Baustrecke

Variante 2.1 beginnt ebenfalls nördlich von Heyrothsberge an der B 1 im Bereich der Tankstelle. Von hier schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen R = 500 m nach Nordosten und überführt die OU über die DB-

Strecke 6410 Biederitz – Trebnitz. Die vorhandene B 1 wird in diesem Zuge nach Osten verschwenkt und mittels planfreiem Knoten an die B 184 angeschlossen.

Mit der folgenden Geraden von ca. 1.022 m und einer weiteren Rechtskurve $R = 700$ m wird das Gewerbegebiet „Am Fuchsberg“ sowie eine Fläche mit hohem Raumwiderstand nördlich umfahren. Im Bereich der Geraden verläuft die Linie an der südlichen Grenze innerhalb des ÜSG der Polstrine.

Mit einer sich anschließenden Wendelinie (500 m / 900 m) führt die Trasse nordöstlich um Neu Königsborn herum und quert bei Bau-km 4+447 die B 246. Der entstehende Knotenpunkt wird als teilplangleiche Lösung ausgeführt.

Im weiteren Verlauf führt die OU mit einem weiten Linksbogen $R = 3.000$ m über landwirtschaftlich genutzte Flächen in ca. 700 m Entfernung zur DB-Strecke 6410.

Eine Rechtskrümme $R = 800$ m führt die Strecke bei Bau-km 7+280 um die dort vorhandenen Stallanlagen herum und verschwenkt die Trasse in Richtung Südwesten. Bei Bau-km 8+237 quert die B 184 die GVS Wahlitz – Pöthen ohne Anschluss. Im Zuge der sich anschließenden Geraden mit 691 m Länge quert Variante 2.1 die DB-Strecke 6410 ein weiteres Mal.

Mit einem Linksbogen $R = 750$ m schwenkt die Trasse im Bereich der jetzigen Einmündung der B 246a nordwestlich von Gommern in den Bestand ein. Hier erfolgt der Anschluss der B 246a über einen plangleichen lichtsignalgeregelten Knoten. Der in Richtung Wahlitz führende bestehende Verlauf der B 184 wird kurz vor dem Knotenpunkt auf die nördliche Seite verlegt und als vierter Ast an die Kreuzung angeschlossen.

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 10,6 km.

Brückenbauwerke

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]
1	Brücke im Zuge der B 184 über einen Radweg	0+115	4,00
2	Brücke im Zuge der B 184 über die DB-Strecke 6410	0+321	17,50
3	Brücke im Zuge der B 184 über eine Erschließungsstraße	0+838	13,00
4	Brücke im Zuge der B 184 über die Polstrine	1+292	55,00
5	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	2+300	25,00
6	Brücke im Zuge der B 184 über d. Gewässer 11 (Mühlgraben)	2+807	70,00
7	Brücke im Zuge der B 184 über die K 1217	3+105	13,00
8	Faunaunterführung im Zuge der B 184	3+520	11,00
9	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	4+118	26,00
10	Brücke im Zuge der B 246 über die B 184	4+447	24,00
11	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer IV/11	6+421	11,00
12	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	6+935	22,00
13	Brücke im Zuge der B 184 über GVS	8+237	16,00
14	Brücke im Zuge der B 184 über Strecke 6410 und WW	8+805	80,00
15	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 2/7	9+063	11,00
16	Brücke im Zuge der B 184a über die B 184	9+847	28,00
17	Brücke im Zuge der B1 über d. Strecke 6880 und Erschließungsstraße	0+473	77,00

- **Variante 2.2**

Verlauf, Beginn, Ende und Länge der Baustrecke

Variante 2.2 ist bis zum Bau-km 6+863 lage- und im Wesentlichen höhengleich zur Variante 2.1. Im Gegensatz zur Variante 2.1 verläuft die Linie mit einem weiten Rechtsbogen R = 1.700 m ab den Stallanlagen bei Bau-km 7+280 weiter in Richtung Süden ohne die Bahnstrecke nochmals zu queren.

Von ca. Bau-km 9+125 führt die Variante auf ca. 850 m Länge durch das Waldgebiet östlich der DB-Strecke.

Mit einem Linksbogen R = 800 m schwenkt die Trasse südwestlich der bestehenden Überführung der B 184 über die Bahnanlagen wieder in den Bestand ein.

Das Ende der Baustrecke befindet sich im Bereich des Knotenpunktes B 184 / K 1220 nördlich von Gommern. In diesem Bereich befinden sich im Bestand bereits lichtsignalgeregelte Knotenpunkte mit der K 1220 (Anschluss von/aus Richtung Pöthen/Nedlitz) und mit der B 246a (Anschluss von/aus Richtung Möckern).

Durch den Anschluss der westlich von Gommern gelegenen B 246a entsteht ein weiterer Knotenpunkt. Der nach RAL erforderliche Mindestknotenpunktabstand kann hier nicht eingehalten werden. Zur Minimierung von gegenseitigen Beeinflussungen ist es vorgesehen:

- den neuen Knotenpunkt B 184 / B 246a als teilplanfreien Knoten herzustellen und
- den bestehenden lichtsignalgeregelten Knoten B 184 / K 1220 zu einer teilplanfreien Lösung umzubauen

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 11,6 km.

Brückenbauwerke

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]
1	Brücke im Zuge der B 184 über einen Radweg	0+115	4,00
2	Brücke im Zuge der B 184 über die DB-Strecke 6410	0+321	17,50
3	Brücke im Zuge der B 184 über eine Erschließungsstraße	0+838	13,00
4	Brücke im Zuge der B 184 über die Polstrine	1+292	55,00
5	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	2+300	25,00
6	Brücke im Zuge der B 184 über d. Gewässer 11 (Mühlgraben)	2+807	70,00
7	Brücke im Zuge der B 184 über die K 1217	3+105	13,00
8	Faunaunterführung im Zuge der B 184	3+520	11,00
9	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	4+118	26,00
10	Brücke im Zuge der B 246 über die B 184	4+447	24,00
11	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer IV/11	6+421	11,00
12	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	6+935	22,00
13	Brücke im Zuge der GVS über die B 184	8+584	26,00
14	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 2/7	8+981	11,00
15	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer I/1/2	9+968	30,00
16	Brücke im Zuge der B 246a über die B 184	10+549	30,00
17	Brücke im Zuge der K 1220 über die B 184	11+127	28,00
18	Brücke im Zuge der B1 über d. Strecke 6880 und Erschließungsstraße	0+473	77,00

- **Variante 3**

Verlauf, Beginn, Ende und Länge der Baustrecke

Variante 3 beginnt unmittelbar westlich von Heyrothsberge im Bereich der Brücke über den Umflutkanal. Der Beginn der Baustrecke liegt gegenüber der Einmündung der K 1010 in die B 1. Der im Bestand 3-armige Knotenpunkt ist zu einer LSA-geregelten 4-armigen Kreuzung umzubauen.

Die Trasse verläuft zunächst mit einem Linksbogen $R = 700$ m Richtung Süden, um einen Eingriff in ein flächenhaftes Naturdenkmal (NDF 01 JL „Feuchtbiotop Schleiekolk“ am Schanzengraben) bei Bau-km 0+880 zu vermeiden.

Mit einer sich anschließenden Rechtskrümme ($R = 1.000$ m) wird die B 184 westlich an der Ortslage von Klein Gübs vorbeigeführt. Der Abstand zum Ortsrand beträgt hier ca. 370 m.

Im weiteren Verlauf wird mit einer Geraden von ca. 470 m und einer Linkskurve $R = 1.000$ m die Ortslage von Menz ebenfalls auf der Westseite mit ca. 620 m Abstand umgangen. Die sich daran anschließende Wendelinie ($R = 3.000$ m / 1.200 m) tritt bei ca. Bau-km 4+840 in den Wahlitzer Wald und nähert sich der westlichen Bebauung von Wahlitz bis auf ca. 270 m. Diese Näherung ist notwendig, um den Eingriff in das Waldgebiet (Landschaftsschutzgebiet) zu minimieren.

Bei Bau-km 7+000 nimmt die Variante den Verlauf der bestehenden Bundesstraße auf und folgt diesem mit einer ca. 2.647 m langen Geraden bis zum Ende der Baustrecke im Bereich der jetzigen Einmündung der B 246a nordwestlich von Gommern. Die bestehende B 184 muss zwischen Bau-km 7+000 und dem neu entstehenden Knoten mit der B 246a verlegt werden, da aufgrund der künftigen Netzfunktion (EKL 4) ein Anschluss an die OU gemäß RAL nicht zu empfehlen ist.

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 8,9 km.

Brückenbauwerke

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]
1	Brücke im Zuge der B 184 über die Alte Ehle	0+172	88,00
2	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 02/3a	0+973	140,00
3	Brücke im Zuge der B 184 über die K 1218	1+975	9,00
4	Brücke im Zuge der B 184 über die Alte Ehle	2+694	56,00
5	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	3+197	28,00
6	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 12/12	3+905	12,00
7	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 12	4+511	4,00
8	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 12/11	4+672	4,00
9	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	4+733	28,00
10	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	4+994	28,00
11	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 12/10 und WW	5+570	20,00
12	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	6+083	25,00
13	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 02/7	6+400	11,00
14	Brücke im Zuge der B 184 über die K 1219	7+735	17,00

- **Variante 4.1**

Verlauf, Beginn, Ende und Länge der Baustrecke

Variante 4.1 beginnt wie Variante 3 unmittelbar westlich von Heyrothsberge im Bereich der Brücke über den Umflutkanal. Der Beginn der Baustrecke liegt gegenüber der Einmündung der K 1010 in die B 1. Der 3-armige Knotenpunkt ist zu einer LSA-geregelten 4-armigen Kreuzung umzubauen.

Die Trasse verläuft zunächst mit einem Linksbogen $R = 700$ m Richtung Süden, um einen Eingriff in ein flächenhaftes Naturdenkmal (NDF 01 JL „Feuchtbiotop Schleiekolk“ am Schanzengraben) bei Bau-km 0+880 zu vermeiden.

Mit einer Geraden von ca. 1.300 m Länge und einer weiteren Linkskrümmung ($R = 1.000$ m) wird die B 184 südlich an der Ortslage von Klein Gübs vorbei in Richtung Osten geführt. Der Abstand zum Ortsrand beträgt hier ca. 200 m.

Bei Bau-km 2+800 wird die OU über die bestehende B 184 zwischen Königsborn und Menz geführt. Ein Anschluss ist aufgrund erheblich differierender Entwurfsklassen nicht vorgesehen. Der Abstand zur Ortslage Menz beträgt ca. 400 m. Königsborn ist in diesem Bereich ca. 700 m entfernt. Innerhalb der folgenden Geraden quert die Trasse die DB-Strecke 6410 sowie das ÜSG der Polstrine.

Die sich anschließende Rechtskrümmung $R = 900$ m führt die geplante Straße weiter in Richtung Süden. Bei Bau-km 3+900 entsteht ein neuer plangleicher Knotenpunkt mit einer Verbindungsspanne zur B 246 östlich von Neu Königsborn. Die Spanne ist erforderlich, um die B 246 auch künftig mit dem übergeordneten Straßennetz zu verbinden. Es ist damit möglich, den Bahnübergang BÜ 4.6 im Zuge der B 246 in Königsborn zu umfahren.

Im weiteren Verlauf führt die OU mit einem weiten Linksbogen $R = 3.000$ m über landwirtschaftlich genutzte Flächen in 700 m Entfernung zur DB-Strecke 6410. Variante 4.1 entspricht ab ca. Bau-km 5+395 in ihrer Lage der Variante 2.1.

Eine Rechtskrümmung $R = 800$ m führt die Strecke bei Bau-km 6+420 um die dort vorhandenen Stallanlagen herum und verschwenkt die Trasse in Richtung Südwesten. Bei Bau-km 7+183 quert die B 184 die GVS Wahlitz – Pöthen ohne Anschluss. Im Zuge der sich anschließenden Geraden mit 691 m Länge quert Variante 4.1 die DB-Strecke 6410 ein weiteres Mal.

Mit einem Linksbogen $R = 750$ m schwenkt die Trasse identisch zur Variante 2.1 im Bereich der jetzigen Einmündung der B 246a nordwestlich von Gommern in den Bestand ein. Hier erfolgt der Anschluss der B 246a über einen plangleichen lichtsignalgeregelten Knoten. Der in Richtung Wahlitz führende bestehende Verlauf der B 184 wird kurz vor dem Knotenpunkt auf die nördliche Seite verlegt und als vierter Ast an die Kreuzung angeschlossen.

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 9,6 km.

Brückenbauwerke

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]
1	Brücke im Zuge der B 184 über die Alte Ehle	0+172	88,00
2	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 02/3a	0+982	140,00
3	Brücke im Zuge der B 184 über die K 1218	1+956	9,00
4	Brücke im Zuge der B 184 über die Alte Ehle	2+415	30,00

5	Brücke im Zuge der B 184 über die B 184a u. Radweg	2+800	18,00
6	Brücke im Zuge der B 184 über DB-Strecke 6410 und Polstrine	3+305	170,00
7	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer IV/11	5+395	11,00
8	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	5+908	22,00
9	Brücke im Zuge der B 184 über GVS	7+210	16,00
10	Brücke im Zuge der B 184 über Strecke 6410 und WW	7+778	80,00
11	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 2/7	8+036	11,00
12	Brücke im Zuge der B 184a über die B 184	8+820	28,00

- **Variante 4.2**

Verlauf, Beginn, Ende und Länge der Baustrecke

Variante 4.2 beginnt wie die Varianten 3 und 4.1 unmittelbar westlich von Heyrothsberge im Bereich der Brücke über den Umflutkanal. Sie ist bis zum Bau-km 5+589 lage- und höhengleich zur Variante 4.1.

Im Gegensatz zur Variante 4.1 verläuft die Linie jedoch mit einem weiten Rechtsbogen $R = 1.700$ m ab den Stallanlagen bei Bau-km 7+280 weiter in Richtung Süden ohne die Bahnstrecke nochmals zu queren.

Von ca. Bau-km 8+120 führt die Variante auf ca. 850 m Länge durch das Waldgebiet östlich der DB-Strecke.

Mit einem Linksbogen $R = 800$ m schwenkt die Trasse südwestlich der bestehenden Überführung der B 184 über die Bahnanlagen wieder in den Bestand ein.

Das Ende der Baustrecke befindet sich wie bei den Varianten 1 und 2.2 im Bereich des Knotenpunktes B 184 / K 1220 nördlich von Gommern. Zur Minimierung von gegenseitigen Beeinflussungen der bereits in diesem Bereich vorhandenen Knotenpunkte ist es ebenfalls vorgesehen:

- den neuen Knotenpunkt B 184 / B 246a als teilplanfreien Knoten herzustellen und
- den bestehenden lichtsignalgeregelten Knoten B 184 / K 1220 zu einer teilplanfreien Lösung umzubauen

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 10,6 km.

Brückenbauwerke

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]
1	Brücke im Zuge der B 184 über die Alte Ehle	0+172	88,00
2	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 02/3a	0+982	140,00
3	Brücke im Zuge der B 184 über die K 1218	1+956	9,00
4	Brücke im Zuge der B 184 über die Alte Ehle	2+415	30,00
5	Brücke im Zuge der B 184 über die B 184a u. Radweg	2+800	18,00
6	Brücke im Zuge der B 184 über DB-Strecke 6410 und Polstrine	3+305	170,00
7	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer IV/11	5+395	11,00
8	Brücke im Zuge eines WW über die B 184	5+908	22,00
9	Brücke im Zuge der GVS über die B 184	7+557	26,00
10	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer 2/7	7+954	11,00
11	Brücke im Zuge der B 184 über das Gewässer I/1/2	8+941	30,00
12	Brücke im Zuge der B 246a über die B 184	9+522	30,00

13	Brücke im Zuge der K 1220 über die B 184	10+100	28,00
----	--	--------	-------