

de, Verluste von Erholungsflächen, Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland), Beeinträchtigungen von Wohnbau- und Erholungsflächen durch Verlärmung und Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigung, Verlärmung der Bruthabitate von zwei Vögelarten der Hamburger Roten Liste, Schadstoffeinträge in Böden, Biotope und Oberflächengewässer sowie bauliche Eingriffe in drei Oberflächengewässer. Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild.

Die Diagonaltrasse-Ost führt in den Wohngebieten von Wilhelmsburg östlich der Bahnlinie zu zusätzlichen Verlärmungen. An mehreren der Bahnlinie am nächsten gelegenen Wohnhäusern sind bereits heute so hohe Lärmvorbelastungen (tags und nachts bis über 70 dB(A)) vorhanden, daß weitere Lärmerhöhungen nicht vertretbar sind. Daher wurde die Diagonaltrasse-Ost vorzeitig ausgeschieden und eine detaillierte Ermittlung der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter nicht mehr durchgeführt.

Fazit: Aus Umweltsicht wird die Nordtrasse für die Realisierung der A 252 empfohlen, da sie insgesamt die geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter hat. Dabei können die Verluste und Beeinträchtigungen durch die weiter nördlich geführte Untervariante in Wilhelmsburg-Nord gemindert werden.

5.3 Städtebau

Aus städtebaulicher Sicht gehen von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen sowohl für die heutige Nutzungsstruktur (Zerschneidung in Wilhelmsburg-Süd/Kornweide) als auch für die langfristigen Entwicklungsperspektiven in Moorburg (Hafenerweiterung), Kirchdorf-Mitte/Nord (Wohnungsbau) und in Wilhelmsburg-Süd/Ost (Landschaftsraumentwicklung) aus. Daher kann die Südtrasse aus städtebaulicher Sicht nicht empfohlen werden.

Die Nordtrasse führt zu Beeinträchtigungen in der Siedlungsstruktur durch die Isolierung der Wohnbebauung an der Harburger Chaussee und die Abtrennung der Inselspitze am Reiherstieg/Ernst-August-Kanal. Die Köhlbrandquerung in unmittelbarer Nachbarschaft zur vorhandenen Köhlbrandbrücke bedarf einer außerordentlich sorgfältigen architektonischen und ingenieurtechnischen Gestaltung, um als gemeinsames Brückenensemble die gleiche Imagewirkung und Akzeptanz zu erreichen wie die vorhandene Köhlbrandbrücke.

Die Diagonaltrasse-West führt in Wilhelmsburg-Nord zu den gleichen Beeinträchtigungen in der Stadtstruktur wie die Nordtrasse (Isolierung der Wohnbebauung an der Harburger Chaussee und Abtrennung der Inselspitze am Reiherstieg/Ernst-August-Kanal). Darüber hinaus bestehen weitere Auswirkungen auf die Hafenentwicklung in Moorburg sowie die Fernwirkung der Rethel-Hubbrücke. Daher wird die Diagonaltrasse-West im Vergleich zur Nordtrasse ungünstiger beurteilt.

Die Diagonaltrasse-Ost wurde keiner detaillierten städtebaulichen Bewertung unterzogen, da sie vorab ausgeschieden wurde (vgl. 5.2).

Fazit: Aus städtebaulicher Sicht wird die Nordtrasse bevorzugt. Dabei können die Beeinträchtigungen an der Inselspitze Reiherstieg/Ernst-August-Kanal durch die weiter nördlich geführte Untervariante Wilhelmsburg-Nord gemindert werden. Außer-