

## Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht gem. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)



### Vorhaben:

Errichtung und Betrieb einer Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe Station Cochem, Mosel km 50,708, rechtes Ufer, Gemarkung

### Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Die Firma Viking Technical GmbH plant die Errichtung und den Betrieb eines neuen Anlegesteges in Cochem an der Mosel (km 50,708 rechtes Ufer). Der Anlegesteg wird im Bereich der Stadionstraße am Standort einer bereits bestehenden Landebrücke errichtet, die auch durch die Firma Viking Technical GmbH betrieben wird.

Geplant ist der Umbau der bestehenden Landebrücke, um großen Flusskreuzfahrtschiffe bis zu 135 m Länge ein sowohl berg- als auch talseitiges Anlegen zu ermöglichen. Der vorhandene Ponton mit den Abmessungen 10x4 m soll durch einen größeren ersetzt werden. Der neue Ponton wird komplett aus Stahl hergestellt und landseitig über Stahlseile, alternativ mit Ketten und einem Schorbaum verankert. Die Abmessung des Hauptpontons sind:

Länge: 32,0 m; Breite 4,5 m u. 3,5 m; Höhe 1,65 m.

Zudem werden vier weitere Fundamente für die Anlegepoller und zum Abspannen des Schorbaumes hergestellt bzw. sind bereits gebaut worden. Die vier Fundamente nehmen zusammen eine Fläche von rd. 105 m<sup>2</sup> ein. Die gesamte Anlage besteht nach Fertigstellung aus den landseitigen Verankerungspunkten, dem vorhandenen Zugangssteg, dem neuen Schwimmkörper, dem Schorbaum und der Abspannung. An der bestehenden Landebrücke befindet sich eine Landstromanlage, die den Anschluss der Schiffe an das örtliche Versorgungsnetz sicherstellt. Während der Liegezeit sind daher die Schiffsgeneratoren abzuschalten.

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVPG), Anlage 1 Ziffer 13.12, ist für ein derartiges Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs.1 UVPG durchzuführen. Aufgabe dieser vorliegenden Vorprüfung des Einzelfalls ist es zu klären, ob das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 und 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die zuständige Behörde bewertet die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage dieser Vorprüfung und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge.

		Bemerkungen
<b>1</b>	<b>Merkmale des Vorhabens</b> Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:	
1.1	Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und soweit relevant, der Abrissarbeiten	<p>Die flächenhafte Ausdehnung des Bauvorhabens ist von punktueller Natur. Die geplante Erweiterung der bestehenden Landebrücke umfasst einen neuen Ponton, einen Schorbaum sowie vier Fundamente. Der bestehende Zugangssteg bleibt erhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ponton (L/B/H): 32,00 x 4,5 x bzw. 3,5 x 1,65 m</li> <li>• Schorbaum (L/B): rd. 10 x 2,40 m + Gelenk ca. 2m</li> <li>• Fundament 1 (Bug-/Heckfundament) L/B/H: 4,50 x 4,50 x 1,50 m</li> <li>• Fundament 2 (Abspannfundament) L/B/H: 6,00 x 5,40 x 1,60 m</li> <li>• Fundament 3 (Abspannfundament) L/B/H: 6,00 x 5,40 x 1,70 m</li> <li>• Fundament 4 (Bug-/Heckfundament) L/B/H: 4,50 x 4,50 x 1,50 m</li> </ul> <p>Die Fundamente 1 und 4 dienen der Befestigung der Flusskreuzfahrtschiffe während der Anliegezeiten, die Fundamente 2 und 3 stabilisieren sowohl den Ponton, als auch das Flusskreuzfahrtschiff während der Anliegezeiten. Der Schorbaum dient als zusätzliche Verankerung und verbindet den Ponton mit Fundament 3. Der Schorbaum wird mit einer entsprechenden Anbindung an dem Ponton und dem landseitigen Fundament (Fundament 3) als Gelenklager ausgeführt. Als Nachweis wird der gesamte Schiffsanlegestoß über den Schorbaum nachgewiesen. In der Praxis wird die Stoßkraft ca. zur Hälfte von der Brücke aufgefangen.</p> <p>Der Abstand zwischen Fundament 1 und 2 beträgt rd. 31,50 m, zwischen 2 und 3 rd. 51,0 m und zwischen Fundament 3 und 4 rd. 85,50 m, in der Summe beträgt der Gesamtabstand zwischen Fundament 1 und 4 rd. 168 m.</p> <p>Die Fundamente werden aus Ortbeton, welcher in eine Verschalung eingefüllt wird, hergestellt und anschließend tlw. übererdet. Die angrenzenden Oberflächen werden wiederhergestellt.</p>

		<p>Der Ponton wird komplett aus Stahl hergestellt. Er wird landseitig über Stahlseile, alternativ mit Ketten und dem Schorbaum verankert. Die Lagerung des Zugangssteges auf dem Ponton erfolgt auf Kufen, welche gleitend über ein Blech mit verschraubte Kunststoffplatten gelagert ist.</p> <p>Die Wasserstände gemäß den Angaben des WSA Koblenz für die Mosel km 50,708 lauten:          Hydr. Stau: 79,2 m üNN          HSW: 82,6 m üNN          HHW: 87,08 m üNN</p> <p>Die Fundamente wurden bereits errichtet, die Bauzeit nahm aufgrund von Hochwasser 1,5 bis 2 Monate in Anspruch. Die Errichtung der übrigen Bauteile wie Ponton, Schorbaum etc. wird eine Bauzeit von 2-3 Wochen beanspruchen. Die Bauausführung erfolgt über die vorhandenen befestigten Wege und Flächen.</p>
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	<p>Die geplante Pontonanlage wird unabhängig von anderen Vorhaben errichtet.</p> <p>In direkter Umgebung befindet sich ein Pumpwerk und in einer Entfernung von rd. 120 m eine weitere Steganlage, weiter südlich folgen weitere.</p>
1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt	<p><b>Fläche:</b>          Die vier Fundamente werden im Uferbereich errichtet und umfassen eine Gesamtfläche von rd. 105 m<sup>2</sup>. Die Uferbereiche sind durch bereits vorhandene Fundamente sowie die mit Rastengittersteinen befestigten Parkplätze insgesamt vorbelastet. Entlang des gepflasterten Weges weist das Moselufer im Bereich des bestehenden Ponton-Anlegers nur eine Breite zwischen 4 und 8 m auf. In nördlicher Richtung weitet sich der Uferbereich zwischen Mosel und asphaltiertem Weg (Stadionstraße) auf rd. 20 m auf. Die Uferböschungen der Mosel sind mit Wasserbausteinen gesichert.</p> <p><b>Boden:</b>          Großräumig prägt der Hunsrückschiefer das Moseltal. In den Bereichen des Moselufers finden sich fluviatile Sedimente des Quartärs. Die Niederterrassen zeichnen sich durch mittel- bis grobkiesiges und sandiges Material, das geringmächtig mit Lehm überdeckt ist, aus. Vorherrschender Bodentyp in der Bodengroßlandschaft der Auen und Niederterrassen ist die Vega aus Auensand und Auenlehm.</p> <p>Im direkten Planungsraum finden sich direkt im Uferbereich Weinbergsböden, die der Bodengruppe „Boden aus quarzitischen Sandsteinen des Devons“ zugeordnet werden. Als Leitbodenform tritt der Rigosol-Regosol aus Schuttlehm über anstehender Grauwacke auf.</p>

		<p>Auf den östlich der Mosel angrenzenden Hangbereichen liegen Kolluvisole aus Kolluvialschuttlemm vor. Entlang des Moselufers wurde das Ertragspotential im direkten Planungsraum überwiegend als gering bewertet.</p> <p><b>Wasser:</b> Zugangssteg und Ponton-Anleger schwimmen auf der Gewässeroberfläche und reichen, gemessen ab der Uferlinie bis ca. 12 m in die Mosel hinein.</p> <p><b>Tiere:</b> Gemäß Artdatenportal kommen im Eingriffsbereich keine geschützten Arten vor. Im Umfeld des Eingriffs ist mit häufig vorkommenden Wasservögeln zu rechnen.</p> <p>Die Errichtung der neuen Ponton-Anlegestelle, die ohnehin am Standort der bestehenden Landesbrücke erfolgt, stellt lediglich einen kleinen Eingriff in ein bereits stark anthropogen überprägtes Gebiet dar. Eine Verschlechterung der Habitatbedingungen für die potentiell ansässige Fauna ist nicht gegeben.</p> <p><b>Pflanzen:</b> An den Uferrandbereichen findet sich eine gepflegte Grünfläche mit zunehmend nitrophytisch geprägter Hochstaudenflur in Gewässernähe (Arten der Röhrichtgesellschaft in gestörter Ausbildung) sowie ein lückiger Saum mit überwiegend Weidengehölzen (<i>Salix species</i>). In der Hochstaudenflur tritt als Neophyt das Indische Springkraut (<i>Impatiens glandulifera</i>) auf.</p> <p>Da die für die Aufrüstung der Steganlage vorgesehenen Fundamente bereits errichtet wurden, findet sich im Umfeld der Flächen momentan eine Pioniergesellschaft mit dominantem Vorkommen der Melde).</p> <p>Zwischen dem gepflasterten Weg und der parallel verlaufenden, in östlicher Richtung angrenzenden Stadionstraße steigt eine Böschung an, die mit einer trockenen, nitrophytisch geprägten Ruderalflur bewachsen ist. Eine alte Mauer leitet weiter zu den angrenzenden Hängen mit Weinanbau bzw. Weinbergbrachen über.</p> <p><b>biologische Vielfalt:</b> Das Plangebiet ist durch die bestehenden Steganlagen, einschließlich der Parkplätze sowie dem Radweg (Stadionstraße) geprägt und dient der Naherholung. Die Flächen sind teilweise versiegelt.</p>
--	--	---

1.4	Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG	Ist nicht zu erwarten  Während des Schiffbetriebes anfallende Abfälle werden durch die betreibende Schifffahrtsgesellschaft ordnungsgemäß entsorgt.
1.5	Umweltverschmutzung und Belästigungen	Stationäre Lärmemissionen der Flusskreuzfahrtschiffe (z.B. Lüftungsventilatoren, Abluftgitter etc.). Schallemissionen von Passagieren durch gesprochenes Wort während der Ausflüge. Lärmemissionen durch Minibusse nahe der Anlegestelle.
1.6	Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:	
1.6.1	verwendete Stoffe und Technologien	nicht gegeben
1.6.2	die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle i.S. des § 2 Nr. 7 der StörfallV, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands zu Betriebsbereichen in Sinne des § 3 Abs. 5a des BImSchG	nicht gegeben
1.7	Risiken für die menschliche Gesundheit, z.B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft	nicht gegeben
<b>2</b>	<b>Standort des Vorhabens</b> Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:	
2.1	Bestehende Nutzung des Gebietes, insbes. als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftl. Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)	Der neue Anlegesteg wird an die bestehende Anlegestelle angegliedert. In einer Entfernung von rd. 120 m findet sich die nächste Anlegestelle, weiter südlich folgen weitere. Weiterhin führt am Moselufer die Stadionstraße entlang, die als Radweg genutzt wird. Das betroffene Areal befindet sich somit bereits seit langem in touristischer Nutzung und dient der Naherholung.  Die Stadt Cochem stellt aufgrund ihrer Kombination aus Reichsburg, historischer Altstadt und ihrer Flusslandschaft eines der wichtigsten Tourismusziele an der Mosel dar. Die Stadt Cochem ist Kreisstadt und zugleich Sitz vieler Behörden.  Nördlich des Anlegesteges führt eine Brücke der K 60 in einer Entfernung von rd. 400 m über die Mosel, in südlicher Richtung liegt die nächste Brücke der L 98 rd. 450 m entfernt.

		<p>Die Zufahrt zum Standort erfolgt über die Stadionstraße, die aus südlicher Richtung aus der Ortslage Cond kommend im Planungsraum entlang der Mosel verläuft (Mosel-Radweg).</p> <p>Die Hangbereiche östlich des geplanten Schifflanlegers werden bzw. wurden für den Weinbau genutzt. Neben noch genutzten Flächen finden sich Weinbergbrachen im Planungsraum. Die gesamte Mosel wird fischereiwirtschaftlich genutzt.</p>
2.2	<p>Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)</p>	<p><b>Fläche/Boden:</b> Die Bodengesellschaften sind im Bereich des Planungsgebietes durch Versiegelung (Uferbefestigung, Ufer-, Radweg) gestört bzw. zerstört.</p> <p><b>Wasser:</b> Die Mosel ist ein Gewässer 1. Ordnung und gehört zum Gewässertyp „Große Flüsse des Mittelgebirges“ (LAWA-Typcode 9.2). In der Gesamtbewertung der Strukturgröße ist die Mosel am Vorhabenstandort als „vollständig verändert“ klassifiziert.</p> <p>Die Steganlage mit Zugangsteg, Ponton und Schorbaum liegt der Wasseroberfläche der Mosel auf und kann jederzeit rückstandslos entfernt werden. Die Mosel ist am Standort rd. 120m breit, die Steganlage reicht bis rd. 12m auf die Gewässeroberfläche. Die Durchgängigkeit der Mosel wird durch die schwimmende Anlage, auch bei anliegendem Flusskreuzfahrtschiff, nicht beeinträchtigt.</p> <p>Weitere Informationen zum Gewässerkörper Mosel sind in einem Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie dargestellt.</p> <p><b>Tiere:</b> Es kann davon ausgegangen werden, dass die Mosel und der mit Gehölzen bewachsene Uferbereich durch Tiere, insbesondere Schwimmvögel genutzt wird. Die Ufergehölze stellen zudem potentielle Habitate für Singvögel dar. Jedoch ist davon auszugehen, dass die Gehölze durch den angrenzenden Radweg nur in geringem Maße als Brut- und Nisthabitat genutzt werden.</p> <p>Geschützte Tierarten kommen im Planbereich nicht vor.</p> <p><b>Pflanzen:</b> Im Planbereich kommen keine geschützten Biotop-, Pflanzen- oder ausgewiesene Lebensraumtypen vor.</p>

		<p>Die Uferrandbereiche sind durch bereits vorhandene Fundamente sowie die mit Rasengittersteinen befestigten Parkplätze insgesamt vorbelastet. An den Uferrandbereichen findet sich eine gepflegte Grünfläche mit zunehmend nitrophytisch geprägter Hochstaudenflur in Gewässernähe sowie ein lückiger Saum mit überwiegend Weidengehölzen.</p> <p><b>biologische Vielfalt:</b> Aufgrund der anthropogenen und infrastrukturellen Überprägung des Gebietes sowie der damit einhergehenden Versiegelung, existiert keine besondere biologische Vielfalt im Planungsraum.</p>
2.3	Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):	
2.3.1	Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 des BNatSchG,	Im Planungsraum und dessen Umfeld nicht vorhanden.
2.3.2	Naturschutzgebiete gemäß § 23 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst,	Im Planungsraum und dessen Umfeld nicht vorhanden.
2.3.3	Nationalparke und Nationale Naturmonumente gemäß § 24 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst,	Im Planungsraum und dessen Umfeld nicht vorhanden.
2.3.4	Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach den §§ 25 und 26 des BNatSchG	<p>Der gesamte Planungsraum ist Teil des Landschaftsschutzgebietes „<b>Moselgebiet von Schweich bis Koblenz</b>“ mit der Kennung 07-LSG-71-2</p> <p>Gemäß Landesverordnung sind im LSG ohne Genehmigung der Behörde folgende Maßnahmen verboten: Das Herstellen, Beseitigen oder Umgestalten eines Gewässers oder seiner Ufer oder das Verändern von Feuchtgebieten. Die vier Fundamente werden im Uferbereich errichtet. Die Uferrandbereiche sind durch bereits vorhandene Fundamente sowie die mit Rasengittersteinen befestigten Parkplätze insgesamt vorbelastet. Eine Auswirkung auf den Schutzzweck gemäß § 3 RVO des LSG ist durch das Vorhaben nicht gegeben.</p>
2.3.5	Naturdenkmäler nach § 28 des BNatSchG	Im Planungsraum und dessen Umfeld nicht vorhanden.
2.3.6	Geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des BNatSchG	Im Planungsraum und dessen Umfeld nicht vorhanden.
2.3.7	gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 des BNatSchG	Im Planungsraum und dessen Umfeld nicht vorhanden.
2.3.8	Wasserschutzgebiete gemäß § 51 WHG, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 des WHG, Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG, sowie Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG	<p>Die Maßnahme liegt im Überschwemmungsgebiet Mosel, stellt aber durch ihre Bauweise (unterirdische Fundamente und aufschwimmbarer Steg) keine Beeinflussung des Überschwemmungsraumes dar.</p> <p>Trinkwasser oder Heilquellenschutzgebiete sind im Plangebiet nicht bekannt.</p>

2.3.9	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind	Nicht betroffen.
2.3.10	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes	Nicht betroffen.
2.3.11	in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.	Nicht betroffen.

<b>3</b>	<b>Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen</b>	
	Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; dabei ist insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen:	
3.1	der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind	Moseltal, insbes. mit der Stadt Cochem Durch den (Um-)Bau der Steganlage ist eine positive Wirkung auf das Fremdenverkehrswesen der Stadt Cochem an der Mosel zu erwarten. Keine Betroffenheit von Personen über das bestehende Maß hinaus.
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens haben keinen grenzüberschreitenden Charakter.
3.3	der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen	Es sind keine schweren und komplexen Auswirkungen auf Wasser, Boden, Natur und Landschaft zu erwarten, da das Plangebiet durch die bestehenden Wege und Fundamente der Steganlagen bereits vorbelastet ist. In Bezug auf das Landschaftsbild sind ebenfalls nur geringfügige Auswirkungen zu erwarten, da die bestehende Ponton-Anlage lediglich durch einen größeren Ponton einschließlich der erforderlichen Befestigungen (Schorbaum) ausgerüstet wird.
3.4	der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	Die Auswirkungen des Eingriffs in die Vegetation sind unerheblich.  Es ist ein Anstieg von Touristen im Bereich der Stadt Cochem zu erwarten.
3.5	dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen	<b>Zeitpunkt:</b> Betriebliche Nutzung der Anlage; das geplante Vorhaben ist für eine Dauer von mehr als 50 Jahren ausgelegt.  <b>Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit:</b> Der Bootsanleger wird mit saisonaler Konzentration genutzt.  Der Anlegesteg kann jederzeit rückstandslos entfernt werden.



3.6	dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassenen Vorhaben	Nicht über das bestehende Maß hinaus zu erwarten.
3.7	der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern	
4.	<b>Zusammenfassende Bewertung</b>	<p><b>Die Fa. Viking Technical GmbH betreibt in Cochem-Cond bei Mosel km 50,708 eine Landebrücke. Die Planung sieht vor, die bestehende Pontonanlage durch einen größeren Schwimmkörper zu ersetzen, um künftig großen Kabinenschiffen bis zu einer Länge von 135 m in doppelter Belegung das Anlegen sowohl zu Tal als auch zu Berg zu ermöglichen.</b></p> <p><b>Hierfür ist die Errichtung von vier neuen Fundamenten im Uferbereich zur Befestigung der Poller sowie des Schorbaums erforderlich. Die Fundamente liegen im Bereich der Grünflächen bzw. reichen in die mit Rasengitter befestigten Parkplätze hinein.</b></p> <p><b>Das Planungsgebiet ist durch die bestehenden Anlegestege einschl. der Parkplätze sowie dem Radweg (Stadionstraße) geprägt und dient der Naherholung. Die Flächen sind teilweise versiegelt.</b></p> <p><b>Eine erhebliche nachteilige Beeinträchtigung des betroffenen Landschaftsschutzgebietes ist nicht zu erwarten. Das Entwicklungspotential des Uferbereichs in diesem Moselabschnitt ist durch die Abspannseile nur sehr geringfügig eingeschränkt. Auswirkungen der Baumaßnahme für die Stadt Cochem an der Mosel und deren Bevölkerung sind überwiegend von positivem Charakter, da mit vermehrter Besucherzahl durch Schifffahrt-Touristen zu rechnen ist. Durch den Bau des Anlegesteges ist mit <u>keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen</u> zu rechnen.</b></p> <p><b>Die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Aufrüstung der Steganlage an Mosel km 50,708 rechtes Ufer ist nicht erforderlich.</b></p>