

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



Vorhaben:

Planänderung gemäß § 43 LWG für die Errichtung und Betrieb einer Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe Station Cochem, Mosel km 50,708, rechtes Ufer

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Die Firma Viking Technical GmbH plante ursprünglich 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 war der Umbau der bestehenden Landebrücke, um großen Flusskreuzfahrtschiffen 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 m² 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.

Die nun mehr erforderliche Änderung bezieht sich allein auf den Betrieb der Anlage, der bisher zur Nachtzeit entsprechend der Ziffer III.4 Nr. 1 des Bescheids vom 02.03.2023 eingeschränkt wurde. Mit der Änderung soll diese Einschränkung aufgehoben werden.

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVPG), Anlage 1 Ziffer 13.12, ist für ein derartiges Änderungsvorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß §§ 7 Abs.1, 9 Abs. 3 Nr.2 Abs.4 UVPG durchzuführen. Aufgabe dieser vorliegenden Vorprüfung des Einzelfalls ist es zu klären, ob das Änderungsvorhaben 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
1	Merkmale des Vorhabens 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 ursprünglichen Bauvorhabens ist von punktueller Natur. Die 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"> • Ponton (L/B/H): 32,00 x 4,5 x bzw. 3,5 x 1,65 m • Schorbaum (L/B): rd. 10 x 2,40 m + Gelenk ca. 2m • Fundament 1 (Bug-/Heckfundament) L/B/H: 4,50 x 4,50 x 1,50 m • Fundament 2 (Abspannfundament) L/B/H: 6,00 x 5,40 x 1,60 m • Fundament 3 (Abspannfundament) L/B/H: 6,00 x 5,40 x 1,70 m • Fundament 4 (Bug-/Heckfundament) L/B/H: 4,50 x 4,50 x 1,50 m <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 ist mit einer entsprechenden Anbindung an dem Ponton und dem landseitigen Fundament (Fundament 3) als Gelenklager ausgeführt. Als Nachweis ist 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</p>

		<p>zwischen Fundament 1 und 4 rd. 168 m.</p> <p>Die Fundamente sind aus Ortbeton, hergestellt und anschließend tlw. übererdet.</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>Das Änderungsvorhaben regelt lediglich betriebliche Nutzungszeiten und beinhaltet darum keinerlei weitere bauliche Änderungen</p>
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	<p>Die geplante Pontonanlage ist 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> <p>Das Änderungsvorhaben wirkt mit anderen bestehenden Vorhaben nicht zusammen.</p>
1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt	Das Änderungsvorhaben wirkt sich nicht selbstständig auf natürliche Ressourcen, insbesondere Fläche, Böden, Wasser, Tiere, Pflanzen oder biologische Vielfalt aus, da es lediglich die betriebliche Nutzung ändert.
1.4	Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG	Ist nicht zu erwarten
1.5	Umweltverschmutzung und Belästigungen	Das Änderungsvorhaben wird erwartungsgemäß keine anderen Emissionen und Immissionen als das ursprüngliche Vorhaben verursachen. Somit verbleibt es bei stationären 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:	keine
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
2	<p>Standort des Vorhabens</p> <p>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:</p>	
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)	<p>Der Anlegesteg verbleibt an seinem Ort. 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.</p> <p>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.</p> <p>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> <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	Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)	<p>Fläche/Boden: Die Bodengesellschaften sind im Bereich des Planungsgebietes durch Versiegelung (Uferbefestigung, Ufer-, Radweg) gestört bzw. zerstört.</p> <p>Wasser: Die Mosel ist ein Gewässer 1. Ordnung und gehört zum Gewässertyp „Große Flüsse des Mittelgebirges“ (LAWA-Typcode 9.2). In der Gesamtbewertung der Strukturgüte ist die Mosel am Vorhabenstandort als „vollständig verändert“ klassifiziert.</p>

		<p>Die Steganlage mit Zugangssteg, 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>Tiere: 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>Pflanzen: Im Planbereich kommen keine geschützten Biotope, Pflanzen oder ausgewiesene Lebensraumtypen vor. Die Uferbereichsbereiche sind durch bereits vorhandene Fundamente sowie die mit Rasengittersteinen befestigten Parkplätze insgesamt vorbelastet. An den Uferbereichsbereichen findet sich eine gepflegte Grünfläche mit zunehmend nitrophytisch geprägter Hochstaudenflur in Gewässernähe sowie ein lückiger Saum mit überwiegend Weidengehölzen.</p> <p>biologische Vielfalt: 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	Der gesamte Planungsraum ist Teil des Landschaftsschutzgebietes „ Moselgebiet von Schweich bis Koblenz “ mit der Kennung 07-LSG-71-2 Das Änderungsvorhaben wirkt sich mangels Eingriff nicht auf diese Gebiete aus.
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 Biotope 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	Die Maßnahme liegt im Überschwemmungsgebiet Mosel, stellt aber durch ihre Bauweise (unterirdische Fundamente und aufschwimmbarer Steg) keine Beeinflussung des Überschwemmungsraumes dar. Trinkwasser oder Heilquellenschutzgebiete sind im Plangebiet nicht bekannt.
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.

3	Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen 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 das Änderungsvorhaben ist sind betrieblich ausgedehntere Immissionszeiträume möglich. Es ist mit keiner Betroffenheit von Personen über das bestehende Maß hinaus zu rechnen
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	<p>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.</p> <p>Weiterhin zeigen die Ergebnisse der Prognose der Geräuschimmissionen ausgehend vom Betrieb anliegender Flusskreuzfahrtschiffe der Viking Cruises mit landseitigem Stromanschluss am Standort Stadionstraße in 56812 Cochem/Cond durch de-BAKOM Gesellschaft für sensorische Messtechnik mbH vom 23.10.2019, dass die prognostizierten Beurteilungspegel der Zusatzbelastung ausgehend vom geplanten Betrieb an allen untersuchten Immissionsorten die dort geltenden Richtwerte zur Tagzeit um mindestens 15 dB(A) und zur Nachtzeit um mindestens 6 dB(A) unterschreiten. Damit erfüllt das geplante Vorhaben die Anforderungen gemäß TA Lärm.</p>
3.4	der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	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	<p>Zeitpunkt: Betriebliche Nutzung der Anlage; das geplante Vorhaben ist für eine Dauer von mehr als 50 Jahren ausgelegt.</p> <p>Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit: Der Bootsanleger wird mit saisonaler Konzentration genutzt. Der Anlegesteg kann jederzeit rückstandslos entfernt werden.</p>
3.6	dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Nicht über das bestehende Maß hinaus zu erwarten.
3.7	der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern	
4.	Zusammenfassende Bewertung	<p>Die Fa. Viking Technical GmbH betreibt in Cochem-Cond bei Mosel km 50,708 eine Landebrücke. Die Änderung sieht vor, den betrieblichen Nutzungszeitraum auszudehnen.</p> <p>Der Betrieb der Anlegestelle erfüllt auch die Anforderungen der TA Lärm sowohl zur Tag- als auch zur Nachtzeit.</p> <p>Durch die Änderung zum Betrieb der Anlegestelle ist nach alledem mit <u>keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen</u> zu rechnen.</p>

		Die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Aufrüstung der Steganlage an Mosel km 50,708 rechtes Ufer ist nicht erforderlich.
--	--	--