

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

Vorhaben:

Errichtung einer Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe, Mosel-km 10,819, linkes Ufer, Gemarkung Winnigen

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Die Firma Viking Technical GmbH plant die Errichtung einer neuen Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe in der Ortsgemeinde Winnigen. Der Anleger soll an Mosel-km 10,819 am linken Ufer entstehen und für 135 m Schiffe ausgerichtet sein, die an der Anlegestelle zu Berg und zu Tal anlegen können.

Die geplante Steganlage besteht aus einem Ponton, einem Schorbaum und einem Steg, der vom Ponton zum Ufer führt. Zur Befestigung der Anlage werden insgesamt fünf Verankerungsdalben benötigt. Der Zugangssteg und der Schorbaum werden so ausgelegt, dass sie die Wasserstandsschwankungen ausgleichen können. Drei Dalben, d.h. eine Anlegedalbe und zwei Widerlagerdalben werden vor der Spundwand der Ufermauer in den Ufergrund der Mosel gerammt, die Schorbaumdalbe wird in die Uferböschung eingebracht. Die Uferböschung ist rd. 3 m breit und gesteint. Die Anlegedalbe wird innerhalb der Mosel rd. 30 m vom Ufer entfernt eingebracht. Die Steganlage führt direkt auf einen gepflasterten Uferweg, ein weiterer Ausbau des Uferbereichs für das Betreten der Passagiere ist nicht erforderlich. Das Anlegen ist bis zu einem Wasserstand von HSW 67,51 m ü NN möglich (HSW= Höchster Schifffahrtswasserstand), danach darf kein Schiff mehr an der Liegestelle liegen. Bei Hochwasser kann die Anlage im Wasser bleiben. Die geplante Steganlage soll ganzjährig vor Ort liegen bleiben. Eine Entfernung der Anlage von der Liegestelle ist nur im Falle von Eisgang oder Strömungsgeschwindigkeiten größer 3,0 m/s vorgesehen.

Die Dalben werden wasserseitig vom einem Schiff in den Grund eingerammt. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll die Steganlage (Steg und Schorbaum) möglicherweise per Autokran in das Wasser gehievt werden. Die Dauer der Bauzeit (Einrammen der Dalben, Anbringen der Steganlage) wird mit ca. 1 Woche veranschlagt.

Gemäß Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVPG), Anlage 1 Ziffer 13.12 ist für ein derartiges Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Aufgabe dieser vorliegenden Vorprüfung des Einzelfalls ist es zu klären, ob das Vorhaben aufgrund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 und 3 der 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 geplante Steganlage wird für Schiffe mit einer max. Bemaßung (Länge/Breite) von 135 m x 11,40 m und einem Gewicht von max. 2700 t geplant. Die Landebrücke besteht aus einem Zugangssteg, einem Ponton, einem Schorbaum und fünf Dalben. Der Schorbaum ist darauf ausgelegt, die Lasten aus Schiffstoß und Abspannung aufzunehmen.</p> <p>Maße der Bauteile (Länge/Breite/Tiefe und Fläche):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zugangssteg: 30,00 m x 2,5 m, nutzbare Breite 2,00 m A= 75 m² • Ponton: 32,00 m x 3,50/5,00 m, A= 125 m² • Schorbaum: 28,3 m, Durchmesser 0,61 m • Dalbe: 1,12 m x 1,12 m pro Dalbe, A= 1,25 m² • Gesamtfläche 5 Dalben: 6,25 m² • Länge Anlegedalbe: rd. 16 m, wird rd. 10 m in Grund eingerammt • Länge sonst. Dalben: rd. 10 m, werden rd. 7-8 m in Grund eingerammt <p>Insgesamt nehmen die fünf Dalben eine Fläche von 6,25 m² ein.</p> <p>Die Entfernung von der Abspanndalbe zur Anlegedalbe beträgt 160 m.</p> <p>Die Abspanndalbe und zwei Widerlagerdalben werden vor der Spundwand des Uferbereiches in den Grund gerammt. Die Schorbaumdalbe wird innerhalb der Uferböschung eingebracht. Der Abstand der Ufermauer bis zum Gewässer beträgt rd. 3,00 m. Die Böschung besteht aus Auffüllungen und Steinungen. Am Gewässerrand stocken Weiden. Ggf. sind für das Einbringen der Dalben einzelne Gehölze auf den Stock zu setzen oder Rückschnitte erforderlich. Die Wuchsform der Weiden (Mehrstämmigkeit, Stammaustrieb) weist bereits auf regelmäßige Rückschnitte der Gehölze hin.</p> <p>Die Anlegedalbe wird vom Ufer in einer Entfernung von rd. 30 m in die Mosel eingebracht.</p>

		<p>Die Abspannseile vom Ponton zu den Widerlager- und Schorbaumdalben bleiben dauerhaft gespannt, die Abspannseile zum Schiffsbug oder –heck werden temporär zur Anlage- und Abspanndalbe gespannt, solange das Schiff anlegt.</p> <p>Für die Abspannseile des Pontons werden ggf. Lücken im Astwerk freigeschnitten, die einem regelmäßigen Rückschnitt unterliegen.</p> <p>Der gepflasterte Uferweg wird durch die Baumaßnahme nicht tangiert. Abrissarbeiten sind nicht erforderlich.</p> <p>Ponton mit Zugangssteg und Schorbaum ragen rd. 35,00 m senkrecht zum Ufer in die Mosel. Diese Strecke stellt auch den Abstand eines Schiffes zum Uferbereich während der Anlegezeit dar. Der Abstand des Schiffes zur Fahrrinne beträgt rd. 15,4 m. Der Abstand Ufer zur Fahrrinne der Mosel beträgt rd. 63 m.</p> <p>Die Wasserstände der Mosel bei km 10,8 werden wie folgt angegeben: Höchster Hochwasserstand (HHW): 71,43 m ü NN Höchster Schifffahrtswasserstand (HSW): 67,51 m ü NN Stauziel: 65,05 m ü NN</p> <p>Das Anlegen ist bis zu einem Wasserstand von HSW 67,51 m ü NN möglich.</p>
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	<p>Die geplante Steganlage wird unabhängig von anderen Vorhaben errichtet.</p> <p>Rd. 103 m moselaufwärts zum geplanten Steg besteht ein kleiner Anlegeponton.</p>

1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt	<p>Fläche/Boden: Vier Dalben werden im Gewässergrund angelegt, der Uferbereich der Mosel ist durch Steinung gesichert und überprägt. Lediglich die Dalbe zur Befestigung des Schorbaums wird innerhalb der Uferböschung eingebracht. Durch die angrenzende Bundesstraße und den asphaltierten Radweg sind auch hier die Bodenverhältnisse bereits gestört. Durch die geringe Grundfläche der Dalben sind die Eingriffe in die anthropogen überprägten Böden/Flächen vernachlässigbar.</p> <p>Wasser: Zugangssteg und Ponton schwimmen auf der Mosel. Sie reichen bis ca. 35 m in das Gewässer hinein. Der Eingriff erfolgt nur an der Oberfläche der Mosel.</p> <p>Tiere: Gemäß Artdatenportal kommen im Eingriffsbereich keine geschützten Arten vor. Im Umfeld des Eingriffs ist mit häufig vorkommenden Wasservögeln zu rechnen. In den Ufergehölzen ist mit ubiquitären Singvogelarten zu rechnen, die die Gehölze potentiell für den Nestbau nutzen.</p> <p>Die Errichtung der geplanten Landebrücke 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>Pflanzen: Vom Eingriff sind lediglich einzelne Weiden betroffen. Im Böschungsbereich ist ansonsten eine artenarme Ruderalvegetation entwickelt. Auswirkungen auf die Vegetation sind nicht gegeben.</p> <p>biol. Vielfalt: Das Plangebiet ist durch die angrenzende Landstraße, den Radweg, die nahe Bebauung und eine Eisenbahnlinie bereits versiegelt und anthropogen überprägt. Die Ufergehölze bilden einen potentiellen Lebensraum für die Fauna. Besondere und diverse Habitatstrukturen, welche eine biologische Vielfalt bedingen, kommen im Planungsraum nicht vor.</p>
-----	---	---

1.4	Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG	nicht zu erwarten Während des Schiffsbetriebes anfallende Abfälle werden durch die betreibende Schifffahrtsgesellschaft ordnungsgemäß entsorgt.
1.5	Umweltverschmutzung und Belästigungen	Von den Kabinenschiffen werden Abgase ausgestoßen und Lärmemissionen erzeugt.
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
2	Standort des Vorhabens	
	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)	Die geplante Steganlage befindet sich am östlichen Ortsrand von Winnigen. Entlang der Mosel verläuft die Bundesstraße B 416 und ein Radweg. Parallel der Bundesstraße verläuft in rd. 10 m Entfernung die Bahnlinie der Moselstrecke. Der Bahnhof Winnigen liegt rd. 250 m flussabwärts der geplanten Steganlage.

		<p>Flussaufwärts befindet sich am Ortsausgang von Winnigen die Marina/Yachthafen Winnigen und ein Freibad.</p> <p>Die Moselhänge werden für Weinanbau genutzt. Die gesamte Mosel wird fischereiwirtschaftlich genutzt.</p> <p>Die Ortsgemeinde Winnigen liegt innerhalb eines Vorbehaltsgebiets Erholung/Fremdenverkehr und liegt in der Region des Moseltourismus.</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>Fläche/Boden: Die Bodenstrukturen sind durch die bestehende Uferbefestigung, Ufer- und Radweg sowie die B 416 anthropogen überprägt, die natürliche Bodenabfolge ist somit erheblich gestört. Der geringe Flächeneingriff durch das Einbringen der Dalben ist nicht erheblich.</p> <p>Wasser: Die Mosel ist ein Gewässer 1. Ordnung und gehört zum Gewässertyp „Große Flüsse des Mittelgebirges (LAWA-Typcode: 9.2). Die Gesamtbewertung der Strukturgüte ist im Bereich der Steganlage als „vollständig verändert“ klassifiziert.</p> <p>Der geplante Ponton wird 160 m² der Wasseroberfläche der Mosel einnehmen, der Steg rd. 70 m². Die Anlage schwimmt auf der Oberfläche auf und kann ohne Spuren zu hinterlassen entfernt werden. Die geplante Landebrücke reicht rd. 35 m in die Mosel hinein. Der Fluss ist bei Fluss-km 10,819 rd. 170 m breit. Die geplante Steganlage stellt einen Eingriff in die Wasseroberfläche dar, der jederzeit umkehrbar ist.</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 die Lärmstörungen der angrenzenden Bundesstraße nur in geringem Maße als Brut- und Nisthabitat genutzt werden.</p> <p>Geschützte Tierarten kommen im Planbereich nicht vor.</p>

		<p>Pflanzen: Am Vorhabenstandort stocken entlang der Uferlinie teilweise Weidengehölze. Auf der Böschung finden sich gestörte Ruderalflächen.</p> <p>Die Gehölzflächen sind keine geschützten Biotope oder ausgewiesene Lebensraumtypen. Geschützte Pflanzenarten kommen im Eingriffsbereich nicht vor.</p> <p>Potentielle Eingriffe in Gehölze sind gering, die zurückgeschnittenen und auf Stock gesetzten Gehölze können sich über Stockausschlag wieder regenerieren.</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,	<p>Das Vogelschutzgebiet Mittel- und Untermosel (VSG-5809-401) sowie das FFH-Gebiet Moselhänge und Nebentäler der unteren Mosel (FFH-5809-301) befinden sich auf der rechten Moselseite in rd. 250 m Entfernung zur geplanten Steganlage.</p> <p>Bauliche Eingriffe in die Schutzgebiete sind nicht gegeben.</p>
2.3.2	Naturschutzgebiete gemäß § 23 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst,	Im Planungsraum und dessen weiteren 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 weiteren Umfeld nicht vorhanden.

2.3.4	Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach den §§ 25 und 26 des BNatSchG	<p>"Moselgebiet von Schweich bis Koblenz" (07-LSG-71-2)</p> <p>Schutzzweck (u.a.):</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, der Schönheit und des Erholungswertes des Moseltales und seiner Seitentäler, mit den das Landschaftsbild prägenden, noch weitgehend naturnahen Hängen und Höhenzügen - die Verhinderung von Beeinträchtigungen des Landschaftshaushaltes, insbesondere durch Bodenerosion in den Hanglagen <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</p> <p>Die Dalben und die Steganlage werden innerhalb des baulich überprägten und befestigten Moselufers angebracht. Eine Auswirkung auf den Schutzzweck des LSG ist durch das Vorhaben nicht gegeben.</p> <p>Im Planungsraum und dessen weiteren Umfeld sind keine Biosphärenreservate vorhanden.</p>
2.3.5	Im Planungsraum und dessen weiteren Umfeld nicht vorhanden.	Im Planungsraum und Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.
2.3.6	Geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des BNatSchG	Im Planungsraum und Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.
2.3.7	gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 des BNatSchG	Im Planungsraum und Umfeld des Vorhabens 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>Im Plangebiet und im weiteren Umfeld des Vorhabens befinden sich keine Wasserschutzgebiete oder Heilquellenschutzgebiete.</p> <p>Der Standort des geplanten Schiffsanlegers liegt innerhalb des durch RVO (312-63 Mosel) verbindlich festgesetzten (§ 83 Abs. 1 und 2 LWG) Überschwemmungsgebietes : Strecke Mosel von der Mündung in den Rhein sowie innerhalb eines Hochwassergefährdungsgebietes.</p>

2.3.9	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind	Im Planungsraum und Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.
2.3.10	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes	Winningen ist laut Reg. Raumordnungsplan 2017 kein Zentraler Ort im Sinne des Raumordnungsgesetzes. Die Ortsgemeinde Winningen gehört zur Verbandsgemeinde Rhein-Mosel im Landkreis Mayen-Koblenz. Winningen hat rd. 2400 Einwohner (Mosel-Reiseführer).
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.	Innerhalb der Ortslage von Winningen befinden sich eine Vielzahl von im Verzeichnis der Kulturdenkmäler aufgeführten Einzelobjekten wie bspw. Einzelgebäude (Fachwerkhäuser), Kirchbauten, Weinkeller oder Gebäudeteile. Laut Kartenviewer für Geologie und Bergbau sind keine Böden als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte im Umfeld des Vorhabensstandortes verzeichnet. Aufgrund der Verbauung des Moselufers sind die natürlichen Bodenstrukturen erheblich verändert.

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	Von der geplanten Maßnahme ist das linke Ufer der Mosel an Fluss-km 10,819 betroffen. Das Plangebiet liegt am Rand der Ortslage Winningen und ist durch den direkt angrenzenden Radweg und die Bundesstraße B 416, die in der Nähe verlaufende Eisenbahnlinie und die Bebauung anthropogen überprägt. Die Auswirkungen der Steganlage beschränken sich auf Eingriffe in die vorbelasteten Bodenstrukturen sowie geringen Gehölzeingriffe. Auswirkungen auf die Fauna sind nicht gegeben. Der Bau der Steganlage ist ein punktueller, räumlich eng begrenzter Eingriff. Erhebliche Auswirkungen auf den Naturhaushalt sind nicht gegeben.

		<p>Bei der geplanten Landebrücke handelt es sich um einen punktuellen Eingriff. Die Steganlage soll gemäß Kenntnisstand (März 2021) 1 mal pro Woche angefahren werden.</p> <p>Die Ortsgemeinde Winnigen ist bereits in den Moseltourismus eingebunden, der sich vor allem auf die Sommermonate konzentriert (www.mosel.de). Ggf. wird sich durch die Möglichkeit den Ort über die Anlegestelle anzufahren, die Besucherzahl erhöhen. Auswirkungen auf einen besonderen Personenkreis lassen sich nicht beziffern, ggf. sind die Anwohner im unmittelbaren Umfeld des Steges durch Lärmbelästigungen betroffen. Aufgrund der Ortsrandlage ist hierbei nur eine geringe Personenanzahl betroffen.</p>
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	<p>Das Personenschiff fährt über die geplante Steganlage Winnigen hinaus auch andere Landebrücken entlang der Mosel an.</p> <p>Der eigentliche Bau der geplanten Steganlage hat keinen grenzüberschreitenden Charakter.</p>
3.3	der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen	<p>Es sind keine schweren und komplexen Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten. Der Vorhabenstandort ist durch die anthropogene Nutzung und ortsnahe Lage durch Versiegelung bereits vorbelastet.</p>
3.4	der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	<p>Ein Anstieg der Zahl an Touristen ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten.</p>
3.5	dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen	<p>Zeitpunkt: Der Bau der geplanten Steganlage soll nach Genehmigung des Bauvorhabens erfolgen. Mit Fertigstellung der Landebrücke kann der Anleger angefahren werden.</p> <p>Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit: Die geplante Steganlage soll nach Kenntnisstand März 2021 einmal pro Woche angefahren werden. Der Zeitraum der Nutzung der Steganlage beschränkt sich vorwiegend auf die touristische Saison von Ostern bis Oktober.</p> <p>Eine weitere Nutzung der Steganlage ist derzeit nicht geplant.</p>

		<p>Die Steganlage kann jederzeit entfernt werden. Der Zugangsteg ist lediglich über Dalben befestigt und führt zu einem Ponton, der auf der Wasseroberfläche aufschwimmt. Die fünf Dalben stellen dauerhafte kleinflächige Eingriffe in den Boden dar.</p>
3.6	dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassenen Vorhaben	<p>Das Flusskreuzfahrtschiff fährt entlang der Mosel verschiedene Anlegestellen an, an denen Fahrgäste ein- und aussteigen können.</p> <p>Ein Zusammenwirken mit sonstigen Vorhaben ist nicht gegeben.</p>
3.7	der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern	<p>Die Auswirkungen des Vorhabens sind nicht erheblich.</p> <p>Zur Eingriffsminimierung dürfen die Gehölze nur innerhalb der gesetzlichen Fristen (01.10 – 28.02.) zurückgeschnitten werden. Ist das nicht möglich, muss vor Baubeginn eine faunistische Kontrolle auf Nist- und Lebensstätten erfolgen.</p>
4.	Zusammenfassende Bewertung	<p>Der Standort des bewerteten Vorhabens liegt am Moselufer am östlichen Ortsrand der Gemeinde Winnigen. Durch das Plangebiet verlaufen die Bundesstraße B 416 an die ein asphaltierter Radweg angrenzt. Am Moselufer verläuft streckenweise ein befestigter Uferweg, die Uferstrecke ist mit einer Spundwand befestigt. Die Eingriffe erfolgen innerhalb baulich überprägter Flächen am Moselufer. Ggf. sind Rückschnitte einzelner Weidengehölze erforderlich.</p> <p>Artenschutzrechtliche Belange sind durch die geplante Steganlage nicht betroffen. Zum Schutz der Fauna dürfen Rückschnitte der Gehölze nur innerhalb der gesetzlichen Fristen erfolgen.</p> <p>Auswirkungen des Vorhabens für die Gemeinde Winnigen sind vorraussichtlich durch eine steigende Zahl an Tagestouristen zu erwarten.</p> <p>Eine Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Moselgebiete von Schweich bis Koblenz“ und dessen Schutzzweck ist durch die geplante Steganlage nicht gegeben.</p> <p>Mit dem geplanten Vorhaben sind keine erblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter verbunden. Die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Errichtung der Steganlage an Mosel-km 10,819 am linken Ufer ist nicht erforderlich.</p>