

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG

Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht gem. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)

Vorhaben:

Neubau zweier Landebrückenanlagen bei Mosel-km 129,801 und 129,974 am linken Ufer (Ortslage Kues)

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Geplant ist der Bau zweier Landebrückenanlagen bei Mosel-km 129,801 sowie bei Mosel-km 129,974 am linken Ufer (Ortslage Kues) durch die Stadt Bernkastel-Kues.

Die geplante Baumaßnahme soll als Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe und Fahrgastschiffe dienen. Derzeit legen diese weiter unterstromig ohne Anlegestelle an der Uferböschung an, um die Fahrgäste an Land gehen zu lassen. Aufgrund des notwendigen Liegeplatzbedarfs, soll am Schiffsanleger in bis zu zwei Schiffsbreiten angelegt werden.

Dafür soll an zwei Stellen der Moselböschung eine Zugangsbrücke (12 m Länge) und Anlegeponton (15 m Länge) errichtet werden. Die Zugangsbrücken werden in der Uferböschung durch ein Brückenlandlager befestigt. Der jeweilige Anlegeponton wird mit abgespannten Verankerungsseilen an zwei Festmachepunkten in der Uferböschung angeschlossen. Dazu werden insgesamt weitere sechs Poller zur Festmachung der Schiffe entlang der Böschung eingerammt. Die Nutzbarkeit des Schiffsanlegers ist abhängig vom Wasserstand. Ab Wasserständen oberhalb von +107,70 m ist die Anlegestelle nicht mehr nutzbar.

Die Bauzeit ist für ca. 8 Wochen voraussichtlich im Herbst 2020 veranschlagt.

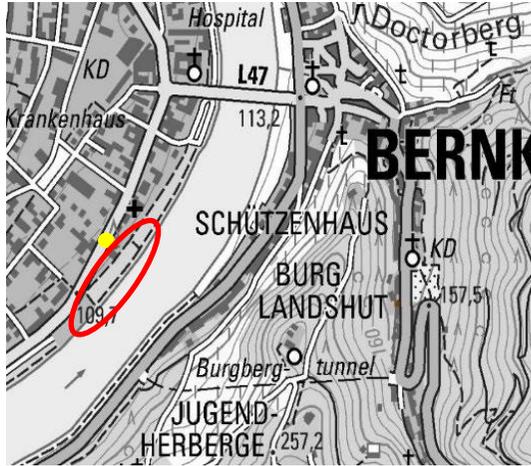
		Bemerkungen
1	Merkmale des Vorhabens Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:	
1.1	Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und soweit relevant, der Abrissarbeiten	<p>Es werden zwei Anlegestellen gebaut</p> <ul style="list-style-type: none"> - landseitig aus einer rd. 12 m langen Zugangsbrücke in einem Stahlbetonfundament (2,70 x 8,00 x 1,10 m) gelagert. Die Zugangsbrücke besteht aus Stahl und wird in Vollwandträgerbauweise errichtet. Als maximale Seitenhöhe sind rd. 1,25 m bei einer absoluten Breite von rd. 2,80 m (lichte Breite 2,00 m) vorgesehen. Auf dem Brückenfundament werden ein Trinkwasserschrank sowie ein Landstromanschluss installiert. Zusätzlich wird entlang der Böschungskante rechts und links der Zugangsbrücke ein Geländer (1,10 m Höhe) installiert. - wasserseitig aus einem 15 m langen und 5 m breiten Brückenponton mit einer Seitenhöhe von 1,70 m (Freibord 1,30 m). Der Ponton besteht ebenfalls aus Stahl. - zum Sichern der Schiffe und der Pontons werden entlang der Böschungskante zusätzliche 10 Festmachefundamente errichtet. Diese Stahlpfähle werden über ein Rüttelvibrationsverfahren in bereits vorgebohrte Löcher einvibriert. Der Pfahlkopf wird ausbetoniert. Die Arbeiten erfolgen von der Wasserseite aus. <p>Der geschätzte Umfang der Neuversiegelung durch die Fundamente beträgt rd. 30 m² (Verlust von grasreicher Ruderalvegetation). Der geschätzte Umfang der Erdarbeiten beläuft sich voraussichtlich auf rd. 50 m³ für Fundamente und die 10 Festmachpunkte für Landebrücke (4) und Schiffe (6) die mit einem Stahlrohr (82 cm Durchmesser, rd. 13 m tief) befestigt werden. Baustelleneinrichtungsflächen sowie Zuwegung zum Baufeld werden überwiegend auf bereits versiegelten Flächen eingerichtet.</p> <p>Bauzeit: rd. 8 Wochen in Herbst 2020</p>
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	<p>Es sind keine weiteren bestehenden oder zugelassenen Vorhaben im näheren Umfeld des Vorhabens bekannt.</p> <p>Gemäß Informationen der Stadt Bernkastel-Kues ist jedoch eine umfangreiche Neugestaltung des Moselufers geplant. Die Herstellung der Versorgungsleitungen für die Schiffsanlegestellen soll im Zuge dieser Umgestaltungsmaßnahmen erfolgen.</p>

1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt	<p>Im Uferbereich werden künftig die Zugangsbrücken für die Anlegestellen, an deren Ende die Pontons eingerichtet werden, liegen. Durch das Vorhaben wird eine bereits anthropogen vorbelastete ruderalisierte Fläche sowie versiegelte Flächen genutzt. Die BE-Fläche, Zufahrt und der Großteil der Fundamente befinden sich aber in bereits versiegelten Flächenbereichen.</p> <p>Entlang des Gehwegs befinden sich schützenswerte Einzelbäume. Für diese sind Vegetationsschutzmaßnahmen nötig. Weiterhin befinden sich keine schützenswerten Vegetationsstrukturen im Vorhabensbereich.</p>																																							
1.4	Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG	Das durch die Erdarbeiten anfallende Material für die Fundamente wird fachgerecht entsorgt.																																							
1.5	Umweltverschmutzung und Belästigungen	<p><u>Während der Bauzeit</u> können Umweltverschmutzung und Belästigungen durch Immissionen (Lärm, Abgas, Staub), visuelle Störungen und Erschütterungen auftreten.</p> <p>Das Risiko des Schadstoffeintrags im Planungsgebiet wird jedoch durch ordnungsgemäß gewartete Baumaschinen sowie einem sachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Materialien so weit wie möglich minimiert.</p> <table border="1" data-bbox="1079 774 2114 1126"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ja</th> <th>Nein</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben/ prognostizierte Verkehrsbelastung</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Lärmemissionen</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Auftreten von Erschütterungen</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Schadstoffemissionen</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zusätzliche Zerschneidung</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Visuelle Veränderungen</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Veränderungen des Grundwassers</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Klimatische Veränderungen</td> <td></td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Anlagebedingt und betriebsbedingt</u> sind, da es sich um den Bau eines Schifflanlegers handelt, Belästigungen zu erwarten.</p> <table border="1" data-bbox="1079 1283 2114 1406"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ja</th> <th>Nein</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben/ Prognostizierte Verkehrsbelastung (DTV)</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Lärmemissionen</td> <td>X</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ja	Nein	Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben/ prognostizierte Verkehrsbelastung		X	Erhöhung der Lärmemissionen	X		Auftreten von Erschütterungen	X		Erhöhung der Schadstoffemissionen	X		Zusätzliche Zerschneidung		X	Visuelle Veränderungen	X		Veränderungen des Grundwassers		X	Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern	X		Klimatische Veränderungen		X		Ja	Nein	Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben/ Prognostizierte Verkehrsbelastung (DTV)		X	Erhöhung der Lärmemissionen	X	
	Ja	Nein																																							
Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben/ prognostizierte Verkehrsbelastung		X																																							
Erhöhung der Lärmemissionen	X																																								
Auftreten von Erschütterungen	X																																								
Erhöhung der Schadstoffemissionen	X																																								
Zusätzliche Zerschneidung		X																																							
Visuelle Veränderungen	X																																								
Veränderungen des Grundwassers		X																																							
Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern	X																																								
Klimatische Veränderungen		X																																							
	Ja	Nein																																							
Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben/ Prognostizierte Verkehrsbelastung (DTV)		X																																							
Erhöhung der Lärmemissionen	X																																								

		<table border="1"> <tr> <td>Auftreten von Erschütterungen</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Schadstoffemissionen</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Zusätzliche Zerschneidung</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Visuelle Veränderungen</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Veränderungen des Grundwassers</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Klimatische Veränderungen</td> <td></td> <td>X</td> </tr> </table>	Auftreten von Erschütterungen		X	Erhöhung der Schadstoffemissionen		X	Zusätzliche Zerschneidung		X	Visuelle Veränderungen	X		Veränderungen des Grundwassers		X	Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern	X		Klimatische Veränderungen		X
Auftreten von Erschütterungen		X																					
Erhöhung der Schadstoffemissionen		X																					
Zusätzliche Zerschneidung		X																					
Visuelle Veränderungen	X																						
Veränderungen des Grundwassers		X																					
Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern	X																						
Klimatische Veränderungen		X																					
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	<p>Arbeiten am Wasser sind für den Menschen grundsätzlich als gefährlich einzustufen. Der Arbeitsschutz ist zu beachten.</p> <p>Bei den vorgesehenen Bautechnologien handelt es sich nicht um außergewöhnliche Technologien. Diese werden von den beauftragten Fachfirmen regelmäßig ausgeführt und gehören dort zum Alltagsgeschäft.</p> <p>Die Gefahr von bauzeitlichen Unfällen mit Schadstoffeinträgen kann durch Verwendung ordnungsgemäß gewarteter Baumaschinen und den sachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Materialien während der Bauzeit vermieden werden.</p>																					
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	Gemäß Überwachungsplan Rheinland-Pfalz (MUEEF 2019) sind in Bernkastel-Kues keine Betriebsbereiche nach Störfall-Verordnung bekannt. Es ist demnach davon auszugehen, dass weitergehende Abstandsüberprüfungen nicht erforderlich sind und eine Auswirkung auf das Risiko eines Störfalles nicht gegeben ist.																					
1.7	Risiken für die menschliche Gesundheit, z.B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft	<p>Die Gefahr von bauzeitlichen Schadstoffeinträge in Grundwasser, Oberflächengewässer, Luft oder Boden kann durch Verwendung ordnungsgemäß gewarteter Baumaschinen und den sachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Materialien während der Bauzeit vermieden werden.</p> <p>Durch die Tiefensondierung der Pfahlachsen vor den Rammarbeiten werden Gefahren durch Kampfmittel vermieden.</p> <p>Somit bestehen über die üblichen Risiken, die auf einer Baustelle allgegenwärtig sind hinaus, keine besonderen Risiken.</p>																					

<p>2</p>	<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>	
<p>2.1</p>	<p>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>	<p>Die direkt beanspruchte Fläche ist geprägt durch die Parkanlage und den Grünstreifen zwischen Gehweg und dem Ufer. Entlang des Gehwegs stehen alleeartig Einzelbäume, sodass im Zusammenhang Flächen für Erholungssuchende vorhanden sind. Direkt südwestlich an den Gehweg angrenzend befindet sich eine Parkplatzfläche und nördlich ein Spielplatz.</p>
<p>2.2</p>	<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>Dem betroffenen Landschaftsausschnitt kommt landschaftsökologisch nahezu keine Bedeutung zu, da er am bereits anthropogen überprägten Hauptstrom der Mosel mit Siedlungsanbindung (Parkplatz, Parkanlage uvm.) liegt. Die Ufer sind in den unteren Bereichen durch Wasserbausteine gesichert und entlang der Böschung befinden sich Bestände aus grasreicher Ruderalvegetation. Weitere Grünstrukturen bilden lediglich die alleeartigen Einzelbäume entlang des Gehweges der Parkanlage mit Trittrasen.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Abb.1: Eingriffsbereich Anlegestelle Nr.1</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Abb.2: Eingriffsbereich Anlegestelle Nr. 2</p> </div> </div>

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>Rd. 600 m östlich des Vorhabenbereiches befindet sich das FFH-Gebiet "Tiefenbachtal" (FFH-6008-302). Auswirkungen auf die Schutzgebiete können ausgeschlossen werden.</p>  <p>Abb. 3: FFH-Gebiet „Tiefenbachtal“ (braun)</p>
2.3.2	Naturschutzgebiete gemäß § 23 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst,	- keine Betroffenheit -
2.3.3	Nationalparke und Nationale Naturmonumente gemäß § 24 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst,	- keine Betroffenheit -
2.3.4	Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach den §§ 25 und 26 des BNatSchG	<p>Der Vorhabensbereich liegt im Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“ (07-LSG-71-2), dessen Schutzzweck die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, Schönheit und Erholungswert des Moseltales und seiner Seitentäler sowie den Landschaftsbildprägenden weitgehend naturnahen Hänge und Höhenzüge und die Verhinderung von Bodenerosion in jenen Hanglagen ist.</p> <p>Aufgrund der Lage am verbauten Moselufer läuft das Vorhaben dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes nicht zuwider. Auswirkungen für das Schutzgebiet können ausgeschlossen werden.</p>

		 <p>Abb. 4: Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“ (grün)</p>
<p>2.3.5</p>	<p>Naturdenkmäler nach § 28 des BNatSchG</p>	<p>Unmittelbar westlich des Vorhabens innerhalb einer Gartenanlage (Saarallee) befindet sich ein 1884 gepflanzter Mammutbaum (ND-7231-380). Auswirkungen auf das Naturdenkmal können ausgeschlossen werden.</p>  <p>Abb. 5: Naturdenkmal „Mammutbaum von 1884“ (gelb)</p>

2.3.6	Geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des BNatSchG	- keine Betroffenheit –
2.3.7	gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 des BNatSchG	<p>Rd. 300 m östlich des Vorhabenbereiches auf der gegenüberliegenden Moselseite befinden sich zwei geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG. Zum einen die „Felswand unterhalb Burg Landshut bei Bernkastel (BT-6008-0211-2010)“ und das „Trockengebüsch und Buschwald unterhalb Burg Landshut bei Bernkastel (BT-6008-0213-2010)“. Auswirkungen auf die Biotop können ausgeschlossen werden.</p>  <p>Abb. 6: § 30 BNatSchG Biotop „Felswand unterhalb Burg Landshut bei Bernkastel (BT-6008-0211-2010)“ und das „Trockengebüsch und Buschwald unterhalb Burg Landshut bei Bernkastel (BT-6008-0213-2010)“ (rot)</p>
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	Der Vorhabenbereich liegt im durch RVO gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Mosel.
2.3.9	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind	Die Mosel weist einen mäßigen ökologischen Zustand auf. Die Zielerreichung bis 2021 wird als unwahrscheinlich eingeschätzt. Die Errichtung eines Schifffanlegers steht einer ökologischen Aufwertung der Fließgewässer nicht im Wege.
2.3.10	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes	<p>Bernkastel-Kues ist sowohl im Regionalen Raumordnungsplan von 1985/1995 (PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER 1985/1995) als auch im Entwurf des aktuellen regionalen Raumordnungsplans zur Region Trier (PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER 2014) als Mittelzentrum ausgewiesen. Der geplante Schifffanleger liegt im Stadtteil Kues, begrenzt durch die Mosel. Das Vorhaben selbst hat keine negativen Auswirkungen auf zentralörtliche Funktionen.</p>

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.	<p>Das nächstliegende Kulturdenkmal stellt eine Winzervilla in der Saarallee 31 rd. 50 m nördlich des Vorhabens dar. In der Straße befinden sich entfernter noch weitere denkmalgeschützte Gebäude (Saarallee 29, 28, 23, 22, 20, 18, 18, 16, 13/15, 12) sowie die evangelische Kirche (Saarallee 25) rd. 100 m nördlich des Vorhabens. Südlich ist das nächste Denkmal eine Halb-villa (Nikolausufer 18) in rd. 250 m Entfernung (GDKE-RLP 2019A).</p> <p>Grabungsschutzgebiete der Landesarchäologie sind im Vorhabensbereich keine ausgewiesen (GDKE-RLP 2019B).</p> <p>Eine Beeinträchtigung der Denkmäler ist nicht zu erwarten.</p>
--------	--	---

3	<p>Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen</p> <p>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:</p>	
3.1	<p>der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind</p>	<p><u>Geographische Lage</u></p> <p>Das Vorhaben liegt an der Innenseite einer Schlinge der Mosel in der Stadt Bernkastel-Kues (Kreis Bernkastel-Wittlich). Südlich des Vorhabens befindet sich eine Parkplatzfläche und im Westen liegt getrennt durch eine Parkanlage ein Mischgebiet des Stadtteils Kues. Direkt am Ufer entlang verläuft ein Gehweg.</p> <p><u>Fläche</u></p> <p>Die Flächen im Bereich des Vorhabens weisen keinen natürlichen Charakter mehr auf. Die Ufer sind teilweise mit Wasserbausteinen verbaut und es befinden sich versiegelte Flächen wie der Parkplatz und der Gehweg in der näheren Umgebung. Grünflächen sind in Form ruderaler Grünstreifen zwischen dem Gehweg und dem Moselufer sowie in der Parkanlage vorzufinden. Eine Baustelleneinrichtungsfläche ist auf dem angrenzenden bereits vollständig versiegelten Parkplatz, sowie die Zufahrt über den versiegelten Gehweg geplant.</p> <p>Durch das Brückenlandlager und die Verankerung der Landebrücke werden Flächen in geringem Umfang (rd. 50 m²; 20 m² davon im Bereich des bereits versiegelten Gehwegs) dauerhaft in Anspruch genommen.</p> <p>→ Erhebliche Beeinträchtigungen sind aufgrund der Vorbelastung und des geringen Umfangs der Inanspruchnahme für das Schutzgut Fläche insgesamt nicht zu erwarten.</p>

Bevölkerung / Menschen

Das Moselufer von Bernkastel-Kues besitzt eine hohe Bedeutung für die Erholungsfunktion. Besonders ist hier die Parkanlage mit dem parallel zur Mosel verlaufenden Gehweg, gesäumt von alleinartigen Einzelbäumen, zu nennen. Der direkt an die Maßnahme angrenzende Parkplatz ist zusätzlich Anlaufpunkt für Touristen.

Eine Belästigung für die Bevölkerung durch den Baubetrieb (Lärm, Erschütterungen, Emissionen) ist aufgrund der nur temporären Bauzeit als nicht erheblich einzuschätzen. Lärmmissionen durch den Betrieb der Anlegestellen werden durch die vorgesehenen Maßnahmen (z. B. Landstromanschluss, zeitliche Restriktionen für Verkehrsbewegungen, Ausschluss von Veranstaltungen auf den Schiffen etc.) minimiert.

→ Erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Bevölkerung somit insgesamt nicht zu erwarten.

Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Wie unter Pkt. 3 bereits dargelegt kommt dem betroffenen Landschaftsausschnitt fast keine Bedeutung für Tiere und Pflanzen zu. Die geringfügig durch das Baufeld notwendige temporäre Inanspruchnahme der grasreichen Ruderalvegetation kann nach Beendigung der Maßnahme durch Initialansaat wiederhergestellt werden. Dies stellt somit keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Die Einzelbäume entlang des Gehwegs werden während den Bauarbeiten vorübergehend mit Schutzzäunen gesichert.

Im UG ist mit dem Vorkommen gehölzbrütender Vogelarten in den vorhandenen Strukturen zu rechnen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass keine wertgebenden Brutvogelarten (häufig und weit verbreitete, störungsunempfindliche Brutvogelarten der Siedlungsbereiche) im Planungsbereich vorkommen. Da der baubedingte Lärm lediglich temporär einwirkt und die Vögel in umliegende Gehölze ausweichen können, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Der Neubau der Zugangsbrücke führt zu keinen erheblichen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere, da die Uferbereiche bereits naturfern ausgebaut sind.

Die Brückenlandlager und Verankerungen der Landebrücke führen durch Versiegelung zu einem geringen dauerhaften Verlust von niederwertigen Biotopstrukturen (rd. 30 m²).

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

- Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Pflanzen und Tiere somit nicht zu erwarten.

Boden und Wasser

Im Planungsgebiet kommt es geringfügig zu Veränderungen von Boden durch die Brückenlandlager und Verankerungen. Aufgrund der Lage zum bereits anthropogen geprägten Moselufer sind keine natürlichen Bodenstrukturen betroffen. Die Neuversiegelung ist geringfügig (rd. 30 m² durch die Brückenlandlager). Eine Baustelleneinrichtungsfläche ist auf dem angrenzenden bereits versiegelten Parkplatz, sowie die Zufahrt über den versiegelten Gehweg geplant.

Die Uferstruktur wird nicht erheblich geändert. Das Vorhaben widerspricht nicht den Festsetzungen des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes.

- Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Boden und Wasser somit insgesamt nicht zu erwarten.

Klima / Luft

Durch das Vorhaben werden keine relevanten Veränderungen hinsichtlich klimatischer Verhältnisse oder der Lufthygiene bewirkt. Das Vorhaben hat auch keine Auswirkungen auf den Klimawandel.

Vorbelastungen bestehen durch die bereits ohnehin an der Uferböschung anlandenden Schiffe und auf der gegenüberliegenden Moselseite vorhandenen Anlegestellen. Die Einrichtung des Landstromanschlusses ermöglicht darüber hinaus eine Reduzierung der Emissionen der Schiffe, da diese dadurch im Stilliegebetrieb ihre Schiffsgeneratoren abstellen können.

- Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Klima/Luft somit nicht zu erwarten.

Landschaft

Im Rahmen des Vorhabens werden keine landschaftsbildprägenden Grünstrukturen entfernt. Das Vorhaben führt zu optischen Veränderungen durch die Errichtung des Schiffsanlegers, die jedoch aufgrund bereits bestehender Vorbelastungen keine negativen Auswirkungen auf die optische Qualität der Landschaft haben.

		<p>Zu Auswirkungen für die Erholungsnutzung siehe oben die Ausführungen zu "Bevölkerung/Menschen".</p> <p>→ Erhebliche Beeinträchtigungen sind für die optische Qualität der Landschaft somit nicht zu erwarten.</p> <p><u>Kulturgüter und sonstige Sachgüter</u></p> <p>Im Vorhabensbereich selbst sind keine Denkmäler bekannt, sodass negative Auswirkungen ausgeschlossen werden können. Erst ab einer Entfernung von rd. 50 m sind mehrere Einzeldenkmäler (Winzervilla, Halbvilla, Kirche etc.) vorhanden.</p> <p>→ Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Kulturgüter und sonstige Sachgüter nicht zu erwarten.</p> <p><u>Wechselwirkungen</u></p> <p>Das früher vorhandene typische intensive Wechselwirkungsgefüge einer Auenlandschaft ist im Planungsraum durch die Siedlungsentwicklung nicht mehr vorhanden.</p> <p>→ Erhebliche Beeinträchtigungen sind somit nicht zu erwarten.</p>
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	Mit dem Vorhaben sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen verbunden.
3.3	der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen	Das Vorhaben bewirkt lediglich geringfügige Veränderungen, die nur kleinräumig und punktuell wirken.
3.4	der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	Es sind keine gravierenden umweltrelevanten Auswirkungen zu erwarten. Die prognostizierten Auswirkungen werden eintreten.
3.5	dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen	Da keine gravierenden umweltrelevanten Auswirkungen prognostiziert werden (s.o.), sind Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen nicht relevant.
3.6	dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Es sind keine weiteren bestehenden oder zugelassenen Vorhaben im näheren Umfeld des Vorhabens bekannt.
3.7	der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern	Zur Vermeidung von Eingriffen bzw. zur Minimierung der Eingriffserheblichkeit der Gesamtbaumaßnahme sind folgende Maßnahmen bereits in der Planung berücksichtigt worden bzw. müssen im Rahmen der Realisierung des Vorhabens berücksichtigt werden:

		<p>V1 Nutzung ordnungsgemäß gewarteter Baumaschinen sowie sachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Materialien während der Bauzeit.</p> <p>V2 Vegetationsschutz gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 zum Schutz der Einzelbäume während der Bauzeit vor Beschädigung.</p> <p>V3 Baustelleneinrichtungsflächen werden soweit als möglich auf derzeitigen Verkehrsflächen ausgewiesen.</p> <p>V4 Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen nach aktuellen Standards zur Reduzierung von Abgasimmissionen.</p> <p>V5 Verwendung von lärmarmen Baugeräten und -maschinen im Sinne der 32. BImSchV auf der Baustelle und Ausschalten nicht benötigter Baugeräte und -maschinen, um unnötigen Lärm zu vermeiden.</p> <p>V6 Ggf. notwendige Gehölzrückschnitte außerhalb der Vogelbrutzeit (Anfang Oktober bis Ende Februar) oder Prüfung auf Vogelbruten vor Durchführung der Rückschnitte.</p> <p>V7 Tiefensondierung der Pfahlachsen vor Rammarbeiten der Pollerrohre durch den Kampfmittelräumdienst.</p>
4.	Zusammenfassende Bewertung	Unter Einbeziehung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen führt das Vorhaben insgesamt zu keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Quellen

GENERALDIREKTION KULTURELLES ERBE RHEINLAND-PFALZ (GDKE-RLP2019A): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler - Denkmalliste Rheinland-Pfalz, <http://denkmallisten.gdke-rlp.de/Bernkastel-Wittlich.pdf>, Stand: August 2019.

GENERALDIREKTION KULTURELLES ERBE RHEINLAND-PFALZ (GDKE-RLP2019B): Geoportal Rhein-land-Pfalz - Grabungsschutzgebiete, (<https://www.geoportal.rlp.de/mapbender/frames/in-dex.php?WMC=16229>).

INGENIEURBÜRO SCHUMACHER (2019): Baubeschreibung – Errichtung von zwei neuen Landebrückenanlagen bei Mosel-km 129,801 sowie bei Mosel-km 129,974 am linken Ufer (Ortslage Kues) - Bornheim.

MINISTERIUM FÜR UMWELT, ENERGIE, ERNÄHRUNG UND FORSTEN DES LANDES RHEINLAND-PFALZ (MUEEF) (2019): Überwachungsplan Rheinland-Pfalz – Industrieemissions-Richtlinie (IE-Richtlinie), Stand: März 2019 - Mainz.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (1985/1995): Regionaler Raumordnungsplan Region Trier, <https://www.plg-region-trier.de/index.php/materialien/regionalplan>

PLANUNGSGEMEINSCHAFT REGION TRIER (2014): Entwurf Neuaufstellung Regionaler Raumordnungsplan Region Trier, <https://www.plg-region-trier.de/index.php/materialien/neuaufstellung-regionalplan>