**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG**

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

|  |
| --- |
| **Vorhaben**:  Errichtung einer Steganlage für Kabinenschiffe 110 m – Mosel km 107,21 - rechtes Ufer |

**1 Kurzbeschreibung des Vorhabens**

Im Rahmen zur Beantragung der wasserrechtlichen Genehmigung der bestehenden Liegestelle für Kabinenschiffe 110 m Länge in Traben-Trarbach, Mosel km 107,21 m rechtes Ufer der Viking Technical GmbH ist die Erstellung der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles (Umweltverträglichkeits-Vorprüfung) erforderlich.

Weiterhin sollen an der Anlegestelle auch 60 m Schiffe der Personenschifffahrt Gebr. Kolb anlegen können. Die Reederei betreibt in einer Entfernung von rd. 90 m stromabwärts eine weitere Anlegestelle. Das Anlegen der Schiffe erfolgt in Absprache der beiden Reedereien, da bei Anlegen eines 110 m Kabinenschiffes an der Steganlage Viking an der benachbarten Liegestelle Gebr. Kolb kein weiteres Schiff anlegen darf.

Im Jahr 1997 wurde der damaligen Betreiberin der Landebrücke, die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrts AG durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz die Genehmigung erteilt, an der bestehenden Landebrücke ein Landlager zu erneuern und die Landebrücke zum Anlegen für Schiffe bis 110 m zu nutzen (Genehmigung 3-213.3-Mo/759/97). (Die Landebrücke besteht seit den 1960er Jahren). Die Übertragung der Landebrückenkonzession und Nutzungsverträge von der KD Deutsche Flusskreuzfahrten GmbH auf die Viking Technical GmbH erfolgte 2005.

Die Nutzungsrechte der Liegestelle (Land- und Wasserflächen, insgesamt 2542 m²) wurden der Viking Technical GmbH zum 01.01.2006 durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz erteilt (Nutzungsvertrag Objekt-Nr. 5614). Die Nutzung der Nutzflächen umfasste eine Landebrücke für 110 m Schiffe. Mit Nachtrag aus dem Jahr 2018 wurde die Nutzfläche auf 2.567 m² vergrößert.

Mit Genehmigung vom 27.02.2018 wurde der Viking Technical GmbH die Genehmigung erteilt, die Anlegestelle baulich so zu verändern, dass die Nutzung mit einem Fahrzeug von 110 m Länge (max. 1.100 t) möglich ist und die Anlage ganzjährig ohne Fahrzeugbelegung ausgelegt werden kann (Az.: 3516SB3-213.3-MO/410-N3). Der Bau der Fundamente erfolgte im Jahr 2018.

Das Liegestelle ist für einem Wasserstand von HHW und HSW (HSW = Höchster Schifffahrtswasserstand) ausgelegt, danach darf kein Schiff mehr an der Liegestelle liegen. Die Schiffe dürfen bis zu einer Strömungsgeschwindigkeit von 3,0 m/s anlegen. Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Nutzung der Liegestelle einzustellen. Bei Hochwasser kann die Anlage im Wasser bleiben. Die geplante Steganlage kann ganzjährig vor Ort liegen bleiben. Eine Entfernung der Anlage von der Liegestelle ist nur im Falle von Eisgang vorgesehen.

Die Nutzung der Liegestelle durch die Fahrgastschiffe erfolgt vorwiegend während der Saison von Ostern bis Oktober.

Die Steganlage führt direkt auf einen rd. 8,00 m breiten gepflasterten und asphaltierten Uferweg. An den Uferweg grenzt ein gepflasterter Parkplatz an. Das Ufer ist baulich überprägt und versiegelt. Die Uferböschung weist eine Breite von rd. 3,00 m auf und ist mit Wasserbausteinen befestigt.

Die Angaben zur technischen Planung der SBS GmbH Andernach.

**2 Kriterien für die Vorprüfung im Rahmen einer UVP nach Anlage 3 UVPG**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | | **Bemerkungen** |
| **1** | **Merkmale des Vorhabens** | | |
|  | Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen: | | |
|  | Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und soweit relevant, der Abrissarbeiten | | An der Steganlage können Kabinenschiffe mit einer Länge von 110 m anlegen.  **Bemaßung Kabinenschiffe 110 m:**  Länge/Breite/Höhe: L= 110 m x B= 11,40 m,  Gewicht 1100 tonnen, Tiefgang: max. 1,10 m  Weiterhin kann die Liegestelle für Tagessausflugsschiffe genutzt werden. Diese weisen unterschiedliche Bemaßungen bis zu einer Länge von rd. 60 m und einer Breite von rd. 9,00 m auf.  **Bemaßungen der Liegestelle (Länge/ Breite/Höhe bzw. Tiefe und Fläche):**   * Steg: L= 13,00 m x B = 2,35 m, H = 1,27 m, A = 30,55 m² * Ponton: L= 10,00 m x B = 4,00 m, H = 2,00 m A = 40,00 m² * Stegfundament L= 4,00 m x B = 2,50 m, H = 1,10 m, A= 10,00 m² * Abspannfundam (2x) L= 6,50 m x B = 2,50 m, H = 1,60 m, A= 16,25 m * Abspannfundam.(2x) L= 5,00 m x B = 2,50 m, H = 1,60 m, A= 12,25 m   Es bestehen jeweils 2 Abspannfundamte der gleichen Größe. Die Flächeninanspruchnahme am Ufer durch die Fundamente beträgt insgesamt 67,5 m².  Die Fundamente liegen innerhalb der Uferböschung. Die Vegetation der Uferböschung, in der die Fundamente eingebracht sind, besteht aus intensiv genutzten Grünflächen (Scherrasen), die Fundamente sind abgedeckt und angesät. Am Böschungsfuß im Übergang zur Wasserlinie stockt vereinzelt, auf Stock gesetztes Weidengebüsch sowie Bulte von Japanknöterich. Das Ufer ist mit Wasserbausteinen gestückt (befestigt).  Die Liegestelle wird in ihrer bestehenden Form weitergenutzt, Abrissarbeiten oder weitere bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.  Die Gesamtliegebreite von der Uferlinie bis Stromseite Schiff beträgt rd. 28 m.  Die Wasserstände der Mosel bei km 107,21 werden wie folgt angegeben:  Niedrigster Niedrigwasserstand (NNW) 100,55 m ü NN  Höchster Hochwasserstand (HHW): 100,85 m ü NN  Höchster Schifffahrtswasserstand (HSW): 105,15 m ü NN  (Angaben gem. SBS Andernach). |
|  | Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten | | Im Umfeld der Liegestelle bestehen am Moselufer weitere Liegestellen. Die nächst gelegenen Steganlagen befinden sich rd. 60 m moselaufwärts und rd. 90 m (Reederei Gebr. Kolb) moselabwärts. Ein Anlegen der 110 m Kabinenschiffe erfolgt in Abstimmung mit der Reederei Kolb. |
|  | Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt | | **Fläche/Boden**: Die Fundamente der Liegestelle nehmen eine Fläche von rd. 68 m² des Ufers ein. Aufgrund der Verbauung des Ufers (asphaltierter und gepflasterter Uferweg, Parkplatzflächen und Verkehrsinfrastruktur (B53), sind die Bodenverhältnisse am Standort bereits anthropogen überprägt und erheblich gestört.  **Wasser**: Ponton und Teile des Zugangssteg schwimmen auf der Mosel. Sie reichen ab dem Böschungsfuß des Ufers bis ca. 14 m in das Gewässer hinein. Die Gesamtliegebreite– vom bis Stromseite Schiff beträgt rd. 30 m.  **Tiere**: Das überbaute Ufer weist keine besonderen Habitatstrukturen für die Fauna auf. Im Umfeld der Liegestelle ist mit häufig vorkommen Wasservögeln zu rechnen. Am Uferbereich stehen einzelne größere Platanen (*Platanus spec.),* welche potentiell als Niststandort geeignet wären. Aufgrund der Lärmstörungen durch den Besucherverkehr ist eine Nutzung jedoch unwahrscheinlich.  **Pflanzen**: Die Fundamente liegen innerhalb der intensiv genutzten Grünflächen, welche bis an den Gewässerrand heranreichen. Die Fundamente sind tlw. abgedeckt. An der Ufer-/Wasserlinie stocken vereinzelt junge, auf Stock gesetzte Weidengehölze und Japanknöterich-Bestand (invasiver Neophyt) sowie nitrophytische Hochstauden. Am Ufer sind einzelne Platanen gepflanzt. Auswirkungen durch die Liegestelle auf die artenarme Vegetation sind nicht gegeben.  **biologische Vielfalt:** Das Ufer ist durch die starke Verbauung und die asphaltierten Wege erheblich versiegelt und anthropogen überprägt. Das kleinflächige, stark rückgeschnittene Ufergebüsch bietet stellen keine geeigneten Habitatstrukturen bspw. für Wasservögel dar. Nester in den Platanen wurden im Rahmen der Kartierung (Anfang März 2022) nicht festgestellt. Besondere und diverse Habitatstrukturen, welche eine biologische Vielfalt bedingen, kommen am Standort nicht vor. |
|  | Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG | | Nicht gegeben  Während des Schiffbetriebes anfallende Abfälle werden durch die betreibende Schifffahrtsgesellschaft ordnungsgemäß entsorgt. |
| 1.5 | Umweltverschmutzung und Belästigungen | | Von den Personenschiffen werden Abgase ausgestoßen. |
| 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.  Die Mosel dient **nicht** zur Entnahme von Trinkwasser |
| **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 fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien) | | Die Mosel bildet eine Bundeswasserstraße.  Gemäß Regionalem Raumordnungsplan (Region Trier) ist das südlich des Uferanschließende Gebiet als Siedlungsfläche „Wohnen“ ausgewiesen. Die B53 ist eine überregionale Straßenverbindung.  Das Gebiet liegt in einem Vorbehaltsgebiet „Erholung und Tourismus“. Für die Mosel ist eine Vorranggebiet „Hochwasserschutz“ ausgewiesen“. Die südlich der B53 anschließenden Hanglagen sind als „Regionaler Grünzug“ ausgewiesen.  Die Stadt Traben-Trarbach gehört zur Region des Moseltourismus. Das Ufer wird touristisch genutzt. Entlang des Ufers bestehen befestigte Parkplatzflächen.  Einzelne Liegestellen sind im Geoportal Wasser verzeichnet als „Wasserrechte freigegeben“. Die Liegestelle in einer Entfernung von rd. 60 m stromaufwärts der Liegestelle Viking besitzt die ID -Nummer N016110, Die Liegestelle Kolb (rd. 90 m stromabwärts hat die Nr.077059. Beide Liegestellen sind wir folgt definiert: Erlaubnis: einfach OGew, §8 WHG, Nutzung: Anlegestelle § 43 LWG; Hauptzweck: Verkehrswesen, Nebenzweck: Bootssteg usw.,Status: freigegeben.  Die Mosel wird fischereiwirtschaftlich genutzt. |
| 2.2 | Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds (Qualitätskriterien) | | **Fläche/Boden**: Als natürlicher Boden sind am Standort „Böden aus fluviatilen Sedimenten“ ausgewiesen. Die Bodenstrukturen im Uferbereich sind jedoch durch die bestehende Uferbefestigung, asphaltierte Uferwege und Parkplatzflächen, Bebauung sowie die B53 und der Hochwasserschutzmauer anthropogen überprägt und versiegelt, die natürliche Bodenabfolge ist somit erheblich gestört. Der geringe Flächeninanspruchnahme durch die bestehenden Fundamente ist unerheblich.  Böden der Archiv- und Kulturgeschichte sind am Standort nicht ausgewiesen.  **Wasser**: Die Mosel ist ein Gewässer 1. Ordnung und gehört zum biozönotischen Gewässertyp „Große Flüsse des Mittelgebirges (LAWA-Typcode: 9.2). Das Gewässer bildet eine bedeutende Schifffahrtsstraße. Die Gesamtbewertung der Strukturgüte ist im Bereich der Steganlage als „vollständig verändert“ klassifiziert. Die Uferlinie ist gesteint.  Der Ponton nimmt rd. 40 m² der Wasseroberfläche der Mosel ein, der Steg rd. 30 m². Die Anlage schwimmt auf der Oberfläche auf und kann ohne Spuren zu hinterlassen entfernt werden. Der Fluss ist bei Fluss km 107,21 rd. 130 m breit. Die Liegestelle stellt einen Eingriff in die Wasseroberfläche dar, der jederzeit umkehrbar ist.  In einer Entfernung von rd. 70 m stromaufwärts mündet der Kautenbach (Gewässer 3. Ordnung) in die Mosel. Der Kautenbach gehört zum biozönotischen Gewässertyp 5 „grobmaterialreiche, silikatische Mittelgebirgsbäche“. Die Gewässerstrukturgüte des Baches ist ebenfalls als „vollständig verändert“ klassifiziert.  Weitere Informationen zum Gewässerkörper Mosel sind in beiliegendem Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie dargestellt.  **Tiere**: Gemäß Recherche im Artdatenportal wurden für die Jahre 2006 und 2007 Winterquartiere weiträumig entlang der Mosel Winterquartiere von Vogelarten der Roten Liste Rheinland-Pfalz ausgewiesen: Stockente (*Anas platyrhynchos*), Tafelente (*Aythya ferina*), Lachmöwe (*Laurus ridibundus*) und Zwergtaucher (*Tachybaptus ruficollis*).  Als Arten der VSG-Richtlinie sind im Moselabschnitt mit Bestandsangabe 2006/2007 Blässhuhn (*Fulica atra*), Graureiher (*Ardea cinerea*),Höckerschwan (Cygnus olor), Silbermöwe (Larus argentus) und Kormoran (Phalacrocorax carbos) aufgeführt. Aktuelle Bestandsangaben sind im Artdatenportal nicht vorhanden.  Es kann davon ausgegangen werden, dass die Mosel und der Uferbereich am Standort durch Tiere, insbesondere Schwimmvögel bspw. zur Nahrungssuche genutzt wird.  Die jungen, rückgeschnittenen/auf Stock gesetzte Weidenbüsche und Japanknöterich-Bestände stellen keine geeigneten Brutplätze dar. Zudem ist davon auszugehen, dass die Avifauna aufgrund der Lärmstörungen am Ufer durch die Touristen ungestörte Uferbereiche der Mosel zur Brut nutzen. Aufgrund des langjährigen Betriebes der Anlagestellen ist von einem Gewöhnungseffekt der ansässigen Fauna an den Schiffsbetrieb auszugehen.  **Pflanzen**: Die Vegetationsflächen bestehen aus kleinflächigen, intensiv gepflegten, artenarmen Grünflächen (Scherrasen), welche bis an die Wasserlinie heranreichen. Innerhalb dieser Flächen sind die Fundamente eingebracht. Entlang der Uferlinie stockt vereinzelt junges, rückgeschnittenes Weidengebüsch, Japanknöterich und vereinzelt Schilf. Im Bereich der Parkplatzflächen sind Platanen gepflanzt.  Die Vegetationsbestände im nahen Umfeld der Liegestelle sind keine geschützten Biotope oder ausgewiesene Lebensraumtypen. Geschütze Pflanzenarten kommen im Eingriffsbereich nicht vor.  **biologische Vielfalt:** Aufgrund der anthropogenen und infrastrukturellen Überprägung des Gebietes sowie der damit einhergehenden Versiegelung existiert keine besondere biologische Vielfalt am Standort der Liegestelle |
| 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, | | Am Standort nicht vorhanden.  Rd. 1 km südlich des Standortes bzw. 2 km flussabwärts liegt die nächstgelegene Grenze des Vogelschutzgebietes *Wälder zwischen Wittlich und Cochem.*  Rd. 1 km südlich liegt das FFH-Gebiet 6008-301 *Kautenbachtal.* Rd. 2 kmflussabwärts das FFH-Gebiet5809-301 *Moselhänge und Nebentäler der unteren Mosel.*  Auswirkungen auf die Schutzgebiete durch die Liegestelle bestehen nicht. |
| 2.3.2 | Naturschutzgebiete gemäß § 23 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Ziffer 2.3.1 erfasst, | | Am Standort 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, | | Am Standort und dessen Umfeld nicht vorhanden. |
| 2.3.4 | Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach den §§ 25 und 26 des BNatSchG | | Der Standort liegt im Landschaftsschutzgebiet *Moselgebiet von Schweich bis Koblenz* mit der Kennung 07-LSG-71-2. Schutzzweck des LSG ist:   * 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 sowie * die Verhinderung von Beeinträchtigungen des Landschaftshaushaltes, insbesondere durch Bodenerosionen in den Hanglagen   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 Steganlage befindet sich in städtischer Lage innerhalb des baulich überprägten und befestigten Moselufers. Eine Auswirkung auf den Schutzzweck des LSG ist durch das Vorhaben nicht gegeben.  Am Standort und dessen Umfeld sind keine Biosphärenreservate vorhanden. |
| 2.3.5 | Naturdenkmäler nach § 28 des BNatSchG | | Am Standort und dessen Umfeld nicht vorhanden |
| 2.3.6 | Geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des BNatSchG | | Am Standort und dessen Umfeld nicht vorhanden. |
| 2.3.7 | gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 des BNatSchG | | Am Standort und dem Umfeld der Liegestelle 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 | | Der Standort der Liegestelle befindet sich nicht in einem Wasserschutzgebiet oder Heilquellenschutzgebiet. (Das nächstgelegene Trinkwasserschutzgebiet befindet sich südöstlich in einer Entfernung von rd. 680 m).  Die Mosel ist ein Gewässer 1. Ordnung. Der Standort der Liegestelle liegt innerhalb des durch RVO (312-63-Mosel) verbindlich festgesetzten (§83 Abs. 1 und 2 LWG) Überschwemmungsgebietes: *Strecke Mosel von der Grenze der Regionalstelle Koblenz sowie* innerhalb eines Hochwassergefährdungsgebietes.  Der Uferbereich ist als Hochwasserschutzanlage mit einer Hochwasserschutz-Mauer mit Hochwasserschutz-Tor und Dammbalken (Schutzziel HQ 13) befestigt (Lage in Planunterlage einskizziert). Die HWS-Mauer befindet sich zwischen B53 und Bebauung. |
| 2.3.9 | Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind | | Im Plangebiet und dessen Umfeld nicht vorhanden.  Gemäß Wasserkörpersteckbrief (Geoportal Wasser RLP) sind für den Wasserkörper „Untere Mosel“ hinsichtlich des „ökologischen Zustandes chemischer Komponenten“ die Umweltqualitätsnormen (UQN) nicht eingehalten. Eine Überschreitung der UQN erfolgt durch PSM (Pflanzenschutzmittel). Bzgl. des „chemischen Zustandes“ erfolgt eine Überschreitung durch PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, siehe auch Fachbeitrag WRRL). |
| 2.3.10 | Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes | | Die Stadt Traben-Trarbach liegt hat rd. 6.000 Einwohner und ist gemäß Regionalem Raumordnungsplan als ein „Kooperierendes Mittelzentrum“ ausgewiesen. Sie gehört zum Kreis Bernkastel-Wittlich. |
| 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. | | Für die Stadt Traben-Trarbach ist eine Vielzahl von Kulturdenkmälern verschiedener kulturhistorischer Epochen ausgewiesen. Der südlich der Uferzone/B53 gelegene Stadtkern des Ortsteiles Trarbach ist als Denkmalzone ausgewiesen. Südöstlich des Standortes befindet in einer Hanglage die Ruine Grevenburg.  Am Standort der Liegestelle bzw. am betreffenden Uferbereich befinden sich keine Kulturdenkmäler |
| **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 | Die Liegestelle befindet sich im Stadtteil Traben an Mosel-km 107,21. Dementsprechend weist das Ufer eine bauliche Überprägung durch Uferbefestigungen, Asphaltwege, Hochwasserschutzanlage; Bebauung auf. Das Ufer unterliegt touristischer Nutzung. Die Nutzung der Anlage beschränkt sich vor allem auf die touristische Saison von Ostern bis Ende Oktober. Die Anlage wird durch die Kabinenschiffe zumeist 1x Woche angefahren.  Aufgrund des langjährigen Bestandes der Steganlage und des Tourismus der Stadt Traben-Trabach ergeben sich mit dem weitergehenden Betrieb des Anlegers keine weiteren, nicht schon bestehende Auswirkungen auf das Gebiet und die ansässige Bevölkerung.  Auswirkungen auf den Naturhaushalt sind nicht gegeben. | |
| 3.2 | dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen | Das Personenschiff fährt über die Liegestelle hinaus auch andere Landebrücken entlang der Mosel an.  Die Liegestelle bzw. deren Nutzung hat keinen grenzüberschreitenden Charakter. | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 3.3 | der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen | Mit der Liegestelle bzw. deren Weiterbetrieb sind keine schweren und komplexen Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt verbunden. Der Vorhabenstandort ist durch die anthropogene Nutzung und Lage innerhalb der Stadt durch Versiegelung bereits vorbelastet. |
| 3.4 | der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen | Ggf. ist mit der Nutzung größerer Kabinenschiffe ein Anstieg der Touristen zu erwarten  Nicht gegeben |
| 3.5 | dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen | Die Liegestelle besteht bereits seit vielen Jahren und wurde vor Übernahme durch die Viking Technical GmbH bereits durch eine andere Schifffahrtsgesellschaft genutzt.  Die Liegestelle wird nach derzeitigem Kenntnisstand 1mal pro Woche durch die Kabinenschiffe angefahren. Der Zeitraum der Nutzung der Steganlage beschränkt sich vorwiegend auf die touristische Saison von Ostern bis Oktober. Durch die Tagesausflugsschiffe ist von einer häufigeren Nutzung auszugehen.  Eine weitere Nutzung der Steganlage ist derzeit nicht geplant.  Die Steganlage (Zugangssteg und Ponton) kann jederzeit entfernt werden. Die fünf Fundamente stellen dauerhafte kleinflächige Eingriffe in die bereits überprägten Bodenstrukturen dar. |
| 3.6 | dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassenen Vorhaben | Das Kabinenschiff fährt entlang der Mosel verschiedene Anlegestellen an, an denen Fahrgäste ein- und austeigen können.  Am Ufer bestehen weitere Anlegestellen. Ggf. wird der Viking Anleger durch 60m-Tagesausfluggschiffe der benachbarten Reederei Kolb zum Anlegen genutzt.  Ein Zusammenwirken mit sonstigen Vorhaben ist nicht gegeben. |
| 3.7 | der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern | Die Auswirkungen des Vorhabens sind nicht erheblich. |
| **4.** | **Zusammenfassende Bewertung** | |
|  | Für die bestehende Liegestelle der Viking Technical GmbH an Mosel km 107,21 in der Stadt Traben-Trarbach ist die Beantragung der Wasserrechte erforderlich. Die Landebrücke besteht aus einem Ponton und einem Zugangssteg. Die Liegestelle wird von 110 m Kabinenschiffen und 60 m Tagesausflugsschiffen angefahren. Zur Verankerung des Steganlage sowie der anlegenden Schiffe sind fünf Fundamente innerhalb intensiv genutzter Grünlandflächen eingebracht. Diese grenzen unmittelbar an befestigte Flächen (Parkplatzflächen) an. An der Liegestelle sind keine weiteren baulichen Eingriffe erforderlich.  Die Liegestelle befindet sich innerhalb des Stadtgebietes, das Ufer ist entsprechend überbaut und versiegelt und wird touristisch genutzt. Die Grünflächen entlang des Ufers werden intensiv gepflegt. Die Gehölzbestand ist gering ausgeprägt. Artenschutzrechtliche Belange sind durch die Steganlage nicht betroffen.  Der Moselabschnitt liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes *Moselgebiet von Schweich bis Koblenz.* Auswirkungen auf den Schutzzweck des LSG durch den Betrieb der Liegestelle bestehen nicht.  **Nach Bewertung durch die Fachreferate geben die ausgewerteten Unterlagen keine Hinweise auf planungsrelevante Belange oder entscheidungserhebliche Beeinträchtigungsrisiken.**  **Als Ergebnis der Vorprüfung ist damit festzuhalten, dass durch das Bauvorhaben keine erheblichen oder nachhaltigen umweltrelevanten Auswirkungen zu erwarten sind.**  **Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gem. UVPG ist aus Sicht der Zulassungsbehörde daher nicht erforderlich.** | |