

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 11,061, linkes Ufer, Gemarkung Winnigen

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Die Firma Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH (im Folgenden abgekürzt KD) plant die Errichtung und den Betrieb einer neuen Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe in der Ortsgemeinde Winnigen. Der Anleger soll an Mosel-km 11,061 am linken Ufer entstehen und für 135 m Schiffe ausgerichtet sein, die an der Anlegestelle zu Berg und zu Tal anlegen können.

Aktuell existiert eine Anlegestelle bei Mosel-km 11,1, linkes Ufer, an der Kabinenschiffe bis zu einer Länge von 110 m anlegen dürfen. Der derzeitige Anleger der KD besteht aus einem am Ufer verankerten Anlegesteg und einem Ponton. Die Verankerung ist jedoch nicht für 135 m Kabinenschiffe ausgelegt. Für die neue Anlegestelle wird daher eine komplett neue Verankerung bei Mosel-km 11,061 gebaut. Die Liegestelle soll hierbei nicht wie bisher auf Fundamenten am Ufer ruhen, sondern soll mit vor der Ufermauer gerammten Dalben abgespannt werden. Die alte Anlegestelle wird vollständig zurückgebaut.

Hierzu werden sechs Dalben (Stahldalben) eingebracht, zwei Widerlagerdalben, zwei Abspanndalben und zwei Bug- und Heckabspanndalben. Die Dalben werden vor der Spundwand der Ufermauer in den Untergrund der Mosel eingerammt. Der Zugangsteg und Ponton werden mit Seilen/Ketten an den Abspanndalben befestigt. Der Zugangsteg lagert auf einem Widerlager, welches auf den beiden Widerlagerdalben geschweißt ist. Bug- und Heckabspanndalben dienen dem zusätzlichen Abspannen/Befestigung des Schiffes.

Insgesamt umfasst die Bemaßung der neuen Liegestelle eine Strecke von 162,50 m entlang der Uferzone.

Die Steganlage liegt direkt an einem gepflasterten Uferweg (Breite rd. 2,80 m), ein weiterer Ausbau des Uferbereiches für das Betreten der Passagiere der Steganlage ist nicht erforderlich. Der Uferweg wird durch eine senkrechte Ufermauer begrenzt. An das befestigte Ufer grenzt die B416. Parallel der B 416 führt auf einer Böschung die Bahnlinie der Moselstrecke.

Das Anlegen ist bis zu einem Wasserstand von HSW 66,85 m ü NN möglich (HSW = Höchster Schifffahrtswasserstand), danach darf kein Schiff mehr an der Liegestelle liegen. Nach dem Umbau kann die Liegestelle ganzjährig vor Ort liegen bleiben und muss auch bei Hochwasser nicht demontiert werden. Eine Entfernung der Steganlage ist nur im Falle von Eisgang oder Strömungsgeschwindigkeiten von größer 3,0 m/s vorgesehen.

Aufgrund der Verwendung von Dalben kann die Liegestelle in kurzer Zeit errichtet werden. Die Dalben werden wasserseitig von einem Rammschiff aus in den Grund eingerammt. Da für die Dalben keine zusätzlichen Fundamente hergestellt werden, beträgt die Bauzeit vor Ort voraussichtlich rd. 2 – 3 Tage. Danach kann der neue Ponton mit dem vorhandenen Zugangssteg an die neue Liegestelle voraussichtlich innerhalb eines Tages verlegt werden. Insgesamt umfassen die Bauarbeiten ca. 1 Woche.

Die Bauarbeiten dürfen erst begonnen werden, sobald die Genehmigungen vorliegen.

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 überschlägiger 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. 2500 t geplant. Die Landebrücke besteht aus einem Zugangssteg, der von einer vorhandenen Liegestelle übernommen wird und einem neuen Ponton. Geplant ist das Einsetzen von sechs Dalben in den Untergrund vor der Ufermauer zur Abspannung des Steges und der Schiffe beim Anlegen.</p> <p>Maße der Bauteile (Länge/Breite/Tiefe und Fläche):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zugangssteg: 14,00 m x 1,88 m, nutzbare Breite, A= 26 m² • Ponton Neubau: 16,00 m/7 m x 2,50/4,50 m, A= 55 m² <p>Planung Neuanlage Dalben (jeweils 2 Dalben)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Widerlagerdalben: 7,55 m Länge, Durchmesser 1,122 m, A = rd. 1 m² • Abspanndalben: 9,50 m Länge, Durchmesser 1,122 m, A= rd. 1 m² • Bug-/Heckabspanndalbe 9,50 m Länge, Durchmesser 1,016 m, A= rd. 0,8 m² • Gesamtfläche 6 Dalben: rd. 5,8 m²

		<p>Die Widerlagerdalben (Länge 7,50 m) werden rd. 5,67 m in den Grund eingebracht.</p> <p>Die Abspanndalben und die Bug-/Heckabspanndalben (Länge 9,50 m) werden rd. 6,97 m in den Grund eingebracht.</p> <p>Die Dalben werden vor der bestehenden Spundwand des Uferbereichs in den Gewässergrund eingerammt, es werden keine zusätzlichen Fundamente hergestellt.</p> <p>Die Abspannseile vom Ponton zu den Abspanndalben bleiben dauerhaft gespannt. Die Abspannseile zum Schiffsbug oder –heck werden temporär zu Abspanndalben sowie den Bug-/Heckabspanndalben gespannt, solange das Schiff anlegt.</p> <p>Der gepflasterte Uferweg wird durch die Baumaßnahme nicht tangiert. Die bisher betriebene Anlegestelle wird vollständig zurück gebaut.</p> <p>Ponton mit Zugangsteg ragen rd. 18,00 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. 20 m. Der Abstand Ufer zur Fahrrinne der Mosel beträgt rd. 48 m.</p> <p>Die Wasserstände der Mosel bei km 11,061 werden wie folgt angegeben: Höchster Hochwasserstand (HHW): 71,43 m ü NN Höchster Schifffahrtswasserstand (HSW): 67,51 m ü NN Ausbauwasserstand: 65,05 m ü NN</p> <p>Das Anlegen ist bis zu einem Wasserstand von HSW 66,85 m ü NN möglich.</p>
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	<p>Entlang des Moselufers befinden sich weitere Anlegestellen.</p> <p>Anlegestelle bei Fluss-km 10,819 Anlegestelle bei Fluss-km 11,008</p>

1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt	<p>Fläche/Boden: Die sechs Dalben werden vor dem Ufer in den Gewässergrund eingebracht. Der Uferbereich der Mosel ist durch Steinung gesichert und baulich komplett überprägt. Das Ufer ist mit einem Uferweg und Ufermauer befestigt. Durch die angrenzende Bundesstraße und den asphaltierten Radweg sowie der Bahnstrecke sind die Bodenverhältnisse bereits erheblich 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. 18 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. Am Uferbereich des Standortes bestehen keine Vegetations-/Habitatstrukturen für die Fauna.</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: Der Uferbereich ist komplett baulich überprägt, es bestehen keine Vegetationsflächen im Eingriffsbereich. Am Uferstrand flussaufwärts befinden sich vereinzelt kleinere Stockausschläge von Weidengebüsch.</p> <p>biol. Vielfalt: Das Plangebiet ist durch die angrenzende Landstraße, den Radweg, die nahe Bebauung und eine Eisenbahnlinie bereits versiegelt und anthropogen überprägt. 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:	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	Lärm und Luftverschmutzung durch Abgase
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 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. 450 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 Uferverbauung und -befestigung, Ufer- und Radweg sowie die B 416 anthropogen überprägt, die natürliche Bodenabfolge ist somit erheblich gestört. Für die Dalben werden keine Fundamente hergestellt. 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. Der Abschnitt gehört zum Fließgewässerkörper „Untere Mosel“. Das ökologische Potential ist als „schlecht“ klassifiziert.</p> <p>Die Mosel ist bei Fluss-km 11,061 rd. 150 m breit. Die Uferstrukturen sind am Standort stark baulich überprägt, es bestehen keine natürlichen Uferstrukturen. Ufervegetation befindet sich flussauf- oder abwärts in einer Entfernung von jeweils rd. 270 m.</p> <p>Steg und Ponton nehmen eine Fläche von rd. 90 m² der Wasseroberfläche der Mosel ein. Die Anlage schwimmt auf der Oberfläche auf und kann ohne Spuren zu hinterlassen entfernt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Dalben aus dem Gewässer entfernt werden können.</p> <p>Weitere Informationen zum Gewässerkörper Mosel sind in einem Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie dargestellt.</p>

		<p>Tiere: Am Ufer und im Umfeld befinden sich aufgrund der Verbauung und Infrastruktur keine Vegetations-/Habitatstrukturen für die Fauna. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Uferbereich der Mosel durch Schwimmvögel genutzt wird.</p> <p>Geschützte Tierarten kommen im Planbereich nicht vor.</p> <p>Pflanzen: Am Vorhabenstandort befinden sich aufgrund der Uferverbauung keine Vegetationsstrukturen.</p> <p>Geschützte Pflanzenarten kommen im Eingriffsbereich nicht vor.</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. 230 m Entfernung zur geplanten Steganlage.</p> <p>Bauliche Eingriffe und Auswirkungen auf 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>Das Vorhaben liegt im Landschaftsschutzgebiet "Moselgebiet von Schweich bis Koblenz" (07-LSG-71-2)</p> <p>Schutzzweck des LSG ist (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: <i>das Herstellen, Beseitigen oder Umgestalten eines Gewässers oder seiner Ufer oder das Verändern von Feuchtgebieten.</i></p> <p>Die neu einzubringenden Dalben 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. 2440 Einwohner (Wikipedia).
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 Vorhabenstandortes 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 (Einbringen der Dalben) ist das linke Ufer der Mosel an Fluss-km 11,061 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 im Uferbereich. 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>Die Steganlage soll gemäß Kenntnisstand innerhalb der Saison zwischen Ostern und Oktober max. 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	Der Bau und Betrieb der geplanten Steganlage hat keinen grenzüberschreitenden Charakter.
3.3	der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen	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.
3.4	der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	Ein Anstieg der Zahl an Touristen ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten.
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 von den Kabinenschiffen angefahren werden.</p> <p>Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit: Die geplante Steganlage soll max. 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 sechs Dalben stellen dauerhafte kleinflächige Eingriffe in den Boden dar. Die Dalben werden ohne Fundament in den Boden eingebracht. Daher können die Dalben, sollten sie nicht mehr benötigt werden, aus dem Grund gezogen werden.</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, insbesondere mit den umliegenden Anlegestellen ist nicht gegeben.</p>
3.7	der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern	Die Auswirkungen des Vorhabens sind nicht erheblich.
4.	Zusammenfassende Bewertung	<p>Die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH beabsichtigt den Neubau einer Liegestelle an Mosel-km 11,061 am linken Ufer. Die Liegestelle besteht aus einem auf dem Wasser schwimmenden Ponton und einem Zugangsteg, der am Widerlager am Ufer verankert ist.</p> <p>Derzeit betreibt die KD eine Liegestelle bei Fluss-km 11,1 an der Kabinenschiffe bis zu 110 m Länge anlegen können.</p> <p>Um künftig das Anlegen von Kabinenschiffen bis 135 m ermöglichen zu können, wird bei Mosel-km 11,061 eine neue Anlegestelle errichtet. Dafür werden insgesamt sechs Dalben vor dem befestigten Ufer per Rammschiff in den Gewässergrund eingebracht und eine neue Verankerung hergestellt.</p> <p>Der Standort des bewerteten Vorhabens liegt am Moselufer am Ortsrand der Gemeinde Winnigen. Durch das Plangebiet verläuft die Bundesstraße B 416 an die ein asphaltierter Radweg sowie zur Ortslage hin eine Bahnlinie angrenzt. Am Moselufer verläuft ein befestigter Uferweg, die Uferstrecke ist mit einer Spundwand befestigt.</p> <p>Die baulichen Eingriffe, d.h. das Einbringen der Dalben im Gewässergrund, erfolgen im Bereich des baulich stark überprägten Moselufers, das im Eingriffsbereich keine Vegetation aufweist.</p> <p>Artenschutzrechtliche Belange sind aufgrund fehlender Habitatstrukturen durch die</p>

		<p>geplante Steganlage nicht betroffen.</p> <p>Auswirkungen des Vorhabens für die Gemeinde Winnigen sind voraussichtlich durch eine steigende Zahl an Tagestouristen zu erwarten. Die geplante Steganlage befindet sich am östlichen Ortsrand von Winnigen. Der Anleger soll 1 Mal pro Woche im Zeitraum von Ostern-Oktober angefahren werden.</p> <p>Eine Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Moselgebiete von Schweich bis Koblenz“ und dessen Schutzzweck sind 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 11,061 am linken Ufer ist nicht erforderlich.</p>
--	--	---