RheinlandPfalz
STRUKTUR- UND GENEHMIGUNGSDIREKTION NORD

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG

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

Vorhaben:

Errichtung einer Anlegestelle für Tagesausflugsschiffe und das Arbeitsschiff der Viking Technical GmbH in Winningen bei Mosel-km 11,202, linkes Ufer durch Umbau einer bestehenden Anlegestelle.
Die Angaben zur technischen Planung entstammen der Baubeschreibung und den Planunterlagen der SBS GmbH Andernach.

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Die Firma Viking Technical GmbH plant die Errichtung und den Betrieb einer Anlegestelle in der Ortsgemeinde Winningen. Der Anleger soll an Mosel-km 11,202 am linken Ufer entstehen und für Tagesausflugsschiffe ausgerichtet sein. Derzeit wird die Liegestelle nur zum Anlegen des Arbeitsschiffes Viking Orvar genutzt.

Die Liegestelle soll gegen eine größere und stabilere Landebrücke ausgetauscht werden.

Hierzu soll ein neuer Vollwandsteg hergestellt werden. Als neuer Ponton soll der Ponton der nebenanliegenden Liegestelle (Liegestelle der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt GmbH (KD), von Mosel-km 11,1 verwendet werden. Dieser Ponton wurde saniert und umgebaut und soll an der Liegestelle Mosel-km 11,202 eingesetzt werden. Für die Sanierung wurden am Ponton neue Poller eingebaut. Weiterhin wurde das Bodenblech des Pontons gedoppelt und die Seitenwand mit einem Blech gedoppelt. Die bestehenden Verankerungspunkte wollen weiterhin verwendet werden, d.h. die Liegestelle wird an den vorhandenen Halteringen und dem bestehenden Widerlager befestigt. An der Liegestelle sollen 60 m Schiffe zu Berg und zu Tal anlegen können.

Nach Ertüchtigung der Liegestelle sollen auch Tagesausflugsschiffe (vorwiegend der Firma Gilles Personenschifffahrt) anlegen. Die Schiffe legen während der Saison (Ostern bis Oktober) zweimal pro Tag von Freitag bis Montag an. Die Ausflugsschiffe befördern Tagestouristen, die den Ort Winningen besuchen.

Die Anlegestelle soll auch nachts genutzt werden.

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 2,8 m/s vorgesehen.

Für die Montage des neuen Zugangssteges und des neuen Pontons (inkl. Abspannung) wird ca. ein Tag benötigt. Die Montage des Steges wird vom Wasser ausgeführt.

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	Zur künftigen Nutzung der bestehenden Liegestelle für 60 m Schiffe soll ein neuer, verlängerter Steg angelegt werden. Als neuer Ponton soll der umgebaute Ponton der nebenliegenden Liegestelle der KD genutzt werden. Die Nutzung kann auch in der Nacht erfolgen. An der Liegestelle legen derzeit Arbeitsschiffe der Viking Technical GmbH an. Nach dem Umbau können 60 m Schiffe anlegen. Diese Schiffe haben eine Breite von 10,60 m und eine Verdrängung von 600 m³. Maße neuer Steg • Länge: 14,00 m • Breite: 2,40 m, nutzbare Breite 1,79 m • Höhe: 1,30 m Maße neuer Ponton • Länge: 10,00 m • Breite: 4,00 m • Höhe: 2,01 m

		Steg und Ponton nehmen eine Gesamtfläche von rd. 65 m² ein. Die Abspannseile vom Ponton zur Uferverankerung bleiben dauerhaft gespannt. Die Abspannseile zum Schiffsbug oder –heck werden temporär zur Uferverankerung gespannt, solange das Schiff anlegt. Der gepflasterte Uferweg wird durch die Baumaßnahme nicht tangiert. Abrissarbeiten sind nicht erforderlich. Ponton mit Zugangssteg ragen rd. 16,00 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. Die Wasserstände der Mosel bei km 11,202 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 Stauziel: 65,05 m ü NN Das Anlegen ist bis zu einem Wasserstand von HSW 66,85 m ü NN möglich.
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	Entlang des Moselufers befinden sich weitere Anlegestellen. Die nächstgelegene Liegestelle (KD) befindet sich in einer Entfernung von 146 m stromabwärts am linken Ufer. An dieser Anlegestelle können Kabinenschiffe bis zu 135 m anlegen.

1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt	**Fläche/Boden**: Der Uferbereich der Mosel ist durch eine Spundwand gesichert und gesteint und baulich komplett überprägt. Das Ufer ist mit einem Uferweg und einer Ufermauer befestigt. Durch die angrenzende Bundesstraße und den asphaltierten Radweg sowie der Bahnstrecke sind die Bodenverhältnisse bereits erheblich gestört. Mit dem Umbau der Liegestelle erfolgen keine baulichen Eingriffe. **Wasser**: Zugangssteg und Ponton schwimmen auf der Mosel. Sie reichen bis ca. 16 m in das Gewässer hinein. Der Eingriff erfolgt nur an der Oberfläche der Mosel. **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. Durch den Umbau ist eine Verschlechterung der Habitatbedingungen für die potentiell ansässige Fauna nicht gegeben. **Pflanzen**: Der Uferbereich ist komplett baulich überprägt, es bestehen keine Vegetationsflächen im Eingriffsbereich. Am Uferrand befinden sich vereinzelt kleinere Stockausschläge von Weidengebüsch. **biol. Vielfalt:** Das Plangebiet ist durch die angrenzende Bundesstraße, 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.

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 Personenschiffen werden Abgase ausgestoßen und Lärmemissionen erzeugt. Vorbelastungen bestehen durch die an den Uferbereich angrenzende B 416. Für mögliche zusätzliche Lärmbelastungen wurde ein Lärmgutachten (deBaKom 2024) erstellt, dass die Geräuschemissionen der anliegenden Schiffe in Bezug auf die schutzbedürftige Bebauung an 4 Immissionspunkten ermittelt (Schallprognose) und die Frequenz der Panoramafahrten berücksichtigt.
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 Winningen. 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 Winningen liegt rd. 540 m flussabwärts der geplanten Steganlage. Flussaufwärts befindet sich am Ortsausgang von Winningen die Marina/Yachthafen Winningen und ein Freibad (Entfernung 800 m stromaufwärts). Die Moselhänge werden für Weinanbau genutzt. Die gesamte Mosel wird fischereiwirtschaftlich genutzt. Die Ortsgemeinde Winningen liegt innerhalb eines Vorbehaltsgebiets Erholung/Fremdenverkehr und liegt in der Region des Moseltourismus.
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:** 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. Mit dem Umbau der Liegestelle erfolgen keine baulichen Eingriffe. **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 Oberwasserkörper „Untere Mosel“. Das ökologische Potential ist als „schlecht“ klassifiziert. Die Mosel ist bei Fluss-km 11,202 rd. 150 m breit. Die Uferstrukturen sind am Standort stark baulich überprägt, es bestehen keine natürlichen Uferstrukturen. Steg und Ponton nehmen eine Fläche von rd. 65 m² der Wasseroberfläche der Mosel

		ein. Die Anlage schwimmt auf der Oberfläche auf und kann ohne Spuren zu hinterlassen entfernt werden. Weitere Informationen zum Gewässerkörper Mosel sind in einem Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie dargestellt. **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. Geschützte Tierarten kommen im Planbereich nicht vor. **Pflanzen:** Am Vorhabenstandort befinden sich aufgrund der Uferverbauung keine Vegetationsstrukturen. Geschützte Pflanzenarten kommen im Eingriffsbereich nicht vor. Ufervegetation/Ufergehölze befinden sich erst rd. 200 m flussaufwärts und rd. 350 m flussabwärts. **Biologische Vielfalt:** Aufgrund der anthropogenen und infrastrukturellen Überprägung des Gebietes sowie der damit einhergehenden Versiegelung existiert keine besondere biologische Vielfalt im Planungsraum.
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,	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. 220 m Entfernung zur geplanten Steganlage. Auswirkungen auf die Schutzgebiete sind nicht gegeben.
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	Das Vorhaben liegt im Landschaftsschutzgebiet **"Moselgebiet von Schweich bis Koblenz" (07-LSG-71-2)** Schutzzweck des LSG ist (u.a.): - 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 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.* Eine Auswirkung auf den Schutzzweck des LSG ist durch das Vorhaben nicht gegeben. Im Planungsraum und dessen weiteren Umfeld sind keine Biosphärenreservate vorhanden.
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	Im Plangebiet und im weiteren Umfeld des Vorhabens befinden sich keine Wasserschutzgebiete oder Heilquellenschutzgebiete. 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.
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. 2450 Einwohner (https://winningen.de/gemeinde/).
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 (Umbau der Steganlage für 60 m Schiffe) ist das linke Ufer der Mosel an Fluss-km 11,202 betroffen. Durch die Maßnahme werden keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen. 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. Der Bau der Steganlage ist ein punktueller, räumlich eng begrenzter Eingriff. Erhebliche Auswirkungen auf den Naturhaushalt und die Fauna sind nicht gegeben. Die Steganlage soll während der Saison zwischen Ostern und Oktober durch Tagesausflugsschiffe angefahren werden. Im Ergebnis der Schallprognose (deBaKom 2024) zeigt sich das durch den geplanten Betrieb die Richtwerte an den Immissionsmesspunkten in der Tages- und Nachtzeit unterschritten werden. Es erfolgt keine zusätzliche Belastung. Die Ortsgemeinde Winningen 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 Besucherzahlt 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.
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	Das Personenschiff fährt über die Liegestelle Winningen hinaus auch andere Landebrücken an der Mosel an. Der Umbau der Liegebrücke 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/Tagestouristen ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten.
3.5	dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen	**Zeitpunkt:** Der Bau der geplanten Steganlage soll nach Genehmigung des Bauvorhabens erfolgen. Mit Fertigstellung der Landebrücke kann der Anleger von den 60 m Schiffen angefahren werden. **Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit:** Die geplante Steganlage soll während der Saison zweimal pro Tag von Freitag bis Montag durch Tagesausflugsschiffe angefahren werden. Der Zeitraum der Nutzung der Steganlage beschränkt sich vorwiegend auf die touristische Saison von Ostern bis Oktober. Sollte der Steg frei sein, kann er auch durch andere Reedereien angefahren werden. Die Steganlage kann jederzeit entfernt werden. Der neue Zugangssteg wird an der bestehenden Uferverankerung befestigt und führt zu einem Ponton, der auf der Wasseroberfläche aufschwimmt. Steg und Ponton können jederzeit entfernt werden.
3.6	dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassenen Vorhaben	Die Schiffe fahren entlang der Mosel verschiedene Anlegestellen an, an denen Fahrgäste ein- und aussteigen können. Ein Zusammenwirken mit sonstigen Vorhaben ist nicht gegeben.
3.7	der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern	Auswirkungen bestehen bereits durch die vorhandene Liegestelle sowie die weiteren bestehenden Liegestellen anderer Unternehmen am Moselufer. Mögliche erhebliche Auswirkungen durch den Umbau und die Ertüchtigung der Steganlage bestehen nicht.

4.	**Zusammenfassende Bewertung**	Die Viking Technical GmbH beabsichtigt den Umbau einer Liegestelle an Mosel-km 11,202 am linken Ufer. Die Liegestelle besteht aus einem auf dem Wasser schwimmenden neuen Ponton und einem neuen Zugangssteg. Die bestehenden Verankerungen am Ufer bleiben erhalten. Ein Ausbau der Verankerung ist nicht erforderlich. Künftig sollen dort Tagesausflugsschiffe von 60 m anlegen können. Der Standort des bewerteten Vorhabens liegt am Moselufer am Ortsrand der Gemeinde Winningen. In unmittelbarer Nähe des Ufers verlaufen 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. Insgesamt ist das Moselufer baulich stark überprägt, am Standort bestehen keine Vegetations- und faunistischen Habitatstrukturen. Artenschutzrechtliche Belange sind durch die geplante Umbaumaßnahme nicht betroffen. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Moselgebiete von Schweich bis Koblenz“ und dessen Schutzzweck sind durch die geplante Steganlage nicht gegeben. Auswirkungen des Vorhabens für die Gemeinde Winningen sind voraussichtlich durch eine steigende Zahl an Tagestouristen zu erwarten. Allerdings ist Winningen bereits ein bestehendes Ziel des Moseltourismus und wird durch andere Schifffahrtslinien angefahren. Eine zusätzliche Lärmbelästigung besteht durch die geplante Nutzung nicht. Mit dem geplanten Vorhaben sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter verbunden. Die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Errichtung der Steganlage an Mosel-km 11,202 am linken Ufer ist nicht erforderlich.