

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG

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



Vorhaben: Errichtung und Betrieb einer Anlegestelle für Kabinenschiffe bis 135 m in Traben bei Mosel-km 107,394 linkes Ufer

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Im Rahmen zur Beantragung der wasserrechtlichen Genehmigung zur Ertüchtigung der bestehenden Liegestelle für Kabinenschiffe bis 110 m Länge in Traben-Trarbach, Mosel km 107,394 m linkes Ufer der Viking Technical GmbH ist die Erstellung der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles (Umweltverträglichkeits-Vorprüfung) erforderlich.

Die bestehende Liegestelle soll zur Nutzung für Fahrgastschiffe mit max. Länge von 135 m umgebaut werden. Hierzu werden der bestehende Ponton und Zugangssteg von der Liegestelle entfernt. Ponton und Zugangssteg werden für die Liegestelle und die geplante Nutzung für 135 m Schiffe komplett neu hergestellt. Weiterhin werden entlang des Ufers neue Verankerungsfundamente eingebaut.

Die neue Liegestelle wird über Seile und den Zugangssteg in Position gehalten. Zugangssteg und Verankerung werden so ausgelegt, dass sie die Wasserstandsschwankungen ausgleichen können.

Das Anlegen ist bis zu einem Wasserstand von HSW 101,07 m üNN (HSW = Höchster Schifffahrtswasserstand) zulässig, danach darf kein Schiff mehr an der Liegestelle liegen. Bei Hochwasser kann die Anlage im Wasser bleiben, da sie auf den überfluteten Zustand ausgelegt wird. Die Steganlage soll ganzjährig vor Ort liegen bleiben und nur bei Eisgang und Strömungsgeschwindigkeiten größer 3,0 m/s von der Liegestelle entfernt werden. Die Schiffe können zu Berg und zu Tal anlegen.

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

Die Steganlage liegt innerhalb der Ortslage von Traben-Trarbach. Das Ufer ist daher insgesamt baulich überprägt und versiegelt. Die Fläche im Bereich des Steges ist gepflastert. Weiterhin ist im Uferbereich ein asphaltierter Parkplatz für PKW und Busse angelegt. Parallel des Ufers verläuft ein 3 m breiter, asphaltierter Radweg. Entlang der Bebauung verläuft eine Straße. Die Fläche zwischen Radweg und Ufer weist eine Breite von rd. 2,50 - 3,50 m auf und ist mit Scherrasen bewachsen. Entlang der Wasserlinie stocken Weiden (*Salix spec.*). Die Gehölze sind alle auf Stock gesetzt und werden regelmäßig zurückgeschnitten.

		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>An der Steganlage können Kabinenschiffe mit einer Länge von bis zu 135m anlegen.</p> <p>Maße der Kabinenschiffe 135 m:</p> <p>Länge = 135 m, Breite = 11,40 m, Gewicht = 2.700 t, Tiefgang = 2,00 m</p> <p>Maße der Liegestelle (Länge/Breite/Höhe bzw. Tiefe und Fläche):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steg: L = 18,20 m x B = 2,30 m, H = 1,45 m, A = 41,86 m² • Ponton: L = 16,00 m x B = 5,00 m, A = 80,00 m² • Stegfundam. F3 L = 5,50 m x B = 3,00 m, H = 1,50 m, A = 16,50 m² • Fundam. F2, F4 L = 5,00 m x B = 4,00 m, H = 1,50 m, A = 20,00 m² • Fundam. F1, F5 L = 4,25 m x B = 4,25 m, H = 1,50 m, A = 18,00 m² <p>Es bestehen jeweils 2 Abspannfundamente der gleichen Größe. Die Flächeninanspruchnahme am Ufer durch die Fundamente beträgt insgesamt 92,5 m².</p> <p>Die Fundamente werden am Ufer in die intensiv gepflegten Scherrasenflächen und den angrenzenden, asphaltierten Radweg eingebracht. Die Fundamente werden abgedeckt und angesät, nur die Bereiche der Verankerungspoller werden nicht abgedeckt und sind an der Oberfläche erkennbar. Am Böschungsfuß des Uferrandes im Übergang zur Wasserlinie stockt auf Stock gesetztes Weidengebüsch. Die Gehölze weisen einen häufigen Rückschnitt auf, teilweise besteht nur ein Baumstumpf ohne Austrieb, was auf einen kürzlich erfolgten Rückschnitt hinweist (siehe Fotos 1 -3). Eingriffe in die Gehölze sind für die Anlage der Fundamente nicht erforderlich.</p> <p>Das Ufer ist mit Wasserbausteinen bestückt (befestigt).</p> <p>Am Ufer sind bereits Fundamente der bestehenden Steganlage eingebracht. Diese sind in den Planunterlagen skizziert.</p> <p>Die Wasserstände der Mosel bei km 107,40 werden wie folgt angegeben: Höchster Hochwasserstand (HHW): 105,36 m ü NN Höchster Schifffahrtswasserstand (HSW): 101,07 m ü NN</p>

		MW (Stauziel): 100,75 m ü NN Auslegungswasserstand: 108,63 m ü NN
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	Am Standort befindet sich bereits eine Steganlage, die durch den Bau der neuen Fundamente zum ganzjährigen Verbleib ertüchtigt wird. Im Umfeld der Liegestelle bestehen am linken und rechten Moselufer weitere Liegestellen. Die nächstgelegene Steganlage am linken Ufer befindet sich rd. 220 m moselabwärts.
1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt	Fläche/Boden: Die Fundamente der Liegestelle nehmen eine Fläche von rd. 92,5 m ² des Ufers innerhalb intensiv gepflegter Scherrasenflächen ein. Aufgrund der Verbauung des Ufers - (asphaltierter Radweg, Pflasterflächen, asphaltierte Parkplatzflächen, Verkehrsinfrastruktur und Bebauung sowie bestehender Fundamente) sind die Bodenverhältnisse am Standort bereits anthropogen überprägt und erheblich gestört. Wasser: Ponton und Teile des Zugangsstegs schwimmen auf der Mosel. Sie reichen ab dem Böschungsfuß des Ufers bis ca. 20 m in das Gewässer hinein. Tiere: Das überbaute Ufer mit den Scherrasenflächen weist keine besonderen Habitatstrukturen für die Fauna auf. Die auf Stock gesetzten Weiden besitzen aufgrund des häufigen Rückschnitts keine Eignung als Bruthabitat. Im Umfeld der Liegestelle ist mit häufig vorkommenden Wasservögeln zu rechnen. Am Uferbereich befinden sich ein einzelner größerer Walnussbaum (<i>Juglans regia</i>) sowie kleine Heckenbereiche, welche potentiell als Niststandort geeignet wären. Aufgrund der Lärmstörungen durch den Besucherverkehr ist eine Nutzung jedoch unwahrscheinlich. Nester wurden im Rahmen der Kartierung (01.02.2023) nicht festgestellt. Pflanzen: Die Fundamente liegen innerhalb der intensiv genutzten Scherrasenflächen, welche bis an den Gewässerrand heranreichen. An der Ufer-/Wasserlinie stocken auf Stock gesetzte Weidengehölze und -stümpfe. Die Gehölze weisen einen häufigen Rückschnitt auf. Weiterhin finden sich im Uferbereich die Neophyten Neubelgische Aster (<i>Aster novi-belgii</i>) und Kanadische Goldrute (<i>Solidago canadensis</i>) und kleinflächige Schilfbestände. Am Ufer sind einzelne Gehölze und Gebüsche (<i>Liguster</i> und <i>Winterschneeball</i>) 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 stark rückgeschnittene Ufergebüsch bietet keine geeigneten

		Habitatstrukturen bspw. für Wasservögel. Besondere und diverse Habitatstrukturen, welche eine biologische Vielfalt bedingen, kommen am Standort nicht vor.																																																						
1.4	Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG	<p>Das durch die Erdarbeiten anfallende Material für die Fundamente, der Steg und der Ponton werden fachgerecht entsorgt.</p> <p>Während des Schiffbetriebes anfallende Abfälle werden durch die betreibende Schifffahrtsgesellschaft ordnungsgemäß entsorgt.</p>																																																						
1.5	Umweltverschmutzung und Belästigungen	<p>Während der Bauzeit 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"> <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>Anlagebedingt und betriebsbedingt sind, da es sich um den Bau eines Schiffanlegers handelt, Belästigungen zu erwarten.</p> <table border="1"> <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> <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> </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		Auftreten von Erschütterungen		X	Erhöhung der Schadstoffemissionen		X	Zusätzliche Zerschneidung		X	Visuelle Veränderungen	X		Veränderungen des Grundwassers		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																																																							
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	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	Lärmbelästigung und Luftverschmutzung durch Abgase bei Generatorbetrieb.		
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 Mosel ist eine Bundeswasserstraße. Gemäß regionalem Raumordnungsplan (Region Trier) ist das sich nördlich des Ufers anschließende Gebiet als „Siedlungsfläche Wohnen“ ausgewiesen. Die durch die Ortslage verlaufende L 187 bildet eine „Regionale Verbindung“. Das Gebiet liegt in einem Vorbehaltsgebiet "Erholung und Tourismus". Für die Mosel ist ein Vorranggebiet "Hochwasserschutz" ausgewiesen. Die Stadt Traben-Trarbach gehört zur Region des Moseltourismus. Das Ufer wird touristisch genutzt. Entlang des Ufers bestehen befestigte Parkplatzflächen. Gemäß Geoportal Wasser befindet sich am Standort eine Einleitstelle mit der Bezeichnung N060381. Art: Erlaubnis gehoben OGew, §§ 8,15 WHG. Nutzung: Einleiten Sr. in oGW § 9 I 4 WHG. Hauptzweck: Abwasserbeseitigung, Entwässerung. Nebenzweck: NW-Kanal öffentlich. Status: freigegeben. Die Mosel wird fischereiwirtschaftlich genutzt.		
2.2	Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser,	Fläche/Boden: Als natürlicher Boden sind am Standort "Böden aus fluviatilen Sedimenten" ausgewiesen. Die Bodenstrukturen im Uferbereich sind jedoch durch die bestehende Uferbefestigung,		

<p>Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)</p>	<p>asphaltierte Uferwege, Parkplatzflächen, bestehende Fundamente und Bebauung überprägt und versiegelt, die natürliche Bodenabfolge ist somit erheblich gestört. Die Flächeninanspruchnahme durch die neu anzulegenden Fundamente innerhalb der anthropogen veränderten Flächen ist unerheblich.</p> <p>Böden der Archiv- und Kulturgeschichte sind am Standort nicht ausgewiesen.</p> <p>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. Das ökologische Potenzial ist als "schlecht" bewertet.</p> <p>Die Ufer/-Wasserlinie des Standortes ist gesteint.</p> <p>Der Ponton nimmt rd. 80 m² der Wasseroberfläche der Mosel ein, der Steg rd. 40 m². Die Anlage schwimmt auf der Oberfläche auf und kann ohne Spuren zu hinterlassen entfernt werden. Der Fluss ist bei Fluss km 107,394 rd. 130 m breit.</p> <p>Die Liegestelle stellt einen Eingriff in die Wasseroberfläche dar, der jederzeit umkehrbar ist.</p> <p>Tiere: Gemäß Recherche im Artdatenportal wurden für die Jahre 2006 und 2007 weiträumig entlang der Mosel Winterquartiere von Vogelarten der Roten Liste Rheinland-Pfalz ausgewiesen: Stockente (<i>Anas platyrhynchos</i>), Tafelente (<i>Aythya ferina</i>), Lachmöwe (<i>Larus ridibundus</i>) und Zwergtaucher (<i>Tachybaptus ruficollis</i>).</p> <p>Als Arten der VSG-Richtlinie sind im Moselabschnitt mit Bestandsangabe 2006/2007 weiterhin Blässhuhn (<i>Fulica atra</i>), Graureiher (<i>Ardea cinerea</i>), Höckerschwan (<i>Cygnus olor</i>), Silbermöwe (<i>Larus argentus</i>) und Kormoran (<i>Phalacrocorax carbo</i>) aufgeführt. Aktuelle Bestandsangaben sind im Artdatenportal nicht vorhanden.</p> <p>Es kann davon ausgegangen werden, dass die Mosel und der Uferbereich am Standort durch Tiere, insbesondere Schwimmvögel bspw. zur Nahrungssuche genutzt wird.</p> <p>Die Scherrasenflächen und die intensiv rückgeschnittenen/auf Stock gesetzten Weidenbüsche des Uferbereiches stellen keine geeigneten Brutplätze für die Avifauna dar. Zudem ist davon auszugehen, dass die Avifauna aufgrund der Lärmstörungen durch Touristen und Schiffsbetrieb ungestörte Uferbereiche der Mosel zur Brut nutzen. Aufgrund</p>
---	--

		<p>des langjährigen Betriebes der Anlegestellen ist von einem Gewöhnungseffekt der ansässigen Fauna an den Schiffsbetrieb auszugehen.</p> <p>Pflanzen: Die Vegetationsflächen bestehen aus intensiv gepflegten, artenarmen Grünflächen (Scherrasen), welche bis an die Wasserlinie heranreichen. Innerhalb dieser Flächen werden die Fundamente eingebracht. Entlang der Uferlinie stocken rückgeschnittenes Weidengebüsch bzw. -stümpfe. Es ist davon auszugehen, dass die Rückschnitte regelmäßig im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht und zur Sicherung der Anlegestelle erfolgen. Am Ufer befinden sich die Neophyten Kanadische Goldrute und Neubelgische Aster.</p> <p>Die Vegetationsbestände im nahen Umfeld der Liegestelle sind keine geschützten Biotope oder ausgewiesene Lebensraumtypen. 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 am Standort der Liegestelle.</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,	Am Standort und dessen Umfeld nicht vorhanden.
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	<p>Der Standort liegt im Landschaftsschutzgebiet Moselgebiet von Schweich bis Koblenz mit der Kennung 07-LSG-71 -2. Schutzzweck des LSG ist:</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 sowie - die Verhinderung von Beeinträchtigungen des Landschaftshaushaltes, insbesondere durch Bodenerosionen in den Hanglagen

		<p>Gemäß Landesverordnung sind im LSG ohne Genehmigung der Behörde folgende Maßnahmen verboten: das Herstellen, Beseitigen oder Umgestalten eines Gewässers oder seiner Ufer oder das Verändern von Feuchtgebieten.</p> <p>Die 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.</p> <p>Am Standort und dessen Umfeld sind keine Biosphärenreservate vorhanden.</p>
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	<p>Der Standort der Liegestelle befindet sich nicht in einem Wasserschutzgebiet oder Heilquellenschutzgebiet.</p> <p>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 von Mosel-km 96,400 sowie innerhalb eines hochwassergefährdeten Gebietes.</p>
2.3.9	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind	<p>Im Plangebiet und dessen Umfeld nicht vorhanden.</p> <p>Gemäß Wasserkörpersteckbrief (Geoportal Wasser RLP) sind für den Fließgewässerkörper "Untere Mosel" die Umweltqualitätsnormen (UQN) nicht eingehalten. Der chemische Zustand des Wasserkörpers (ohne UQS) ist als "nicht gut" bewertet.</p>
2.3.10	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes	Die Stadt Traben-Trarbach hat rd. 6.000 Einwohner und ist gemäß Regionalem Raumordnungsplan als ein "Kooperierendes Mittelzentrum" ausgewiesen. Sie gehört zum Landkreis 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. In der Bebauung nördlich der Liegestelle sind einzelne Gebäude als Kulturdenkmal ausgewiesen.

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	<p>Die Liegestelle befindet sich innerstädtisch im Stadtteil Traben an Mosel-km 107,394 linkes Ufer. Dementsprechend weist das Ufer eine bauliche Überprägung durch Uferbefestigungen, Asphaltwege, Parkplatzflächen und Bebauung auf. Das Ufer unterliegt touristischer Nutzung. Die Nutzung der Anlage erfolgt vor allem während der touristischen Saison von Ostern bis Ende Oktober. Die Anlage wird durch die Kabinenschiffe zumeist einmal pro Woche angefahren.</p> <p>Aufgrund des langjährigen Bestandes der Steganlage und des Tourismus der Stadt Traben-Trarbach ergeben sich mit dem weitergehenden Betrieb des Anlegers keine weiteren, nicht schon bestehenden Auswirkungen auf das Gebiet und die ansässige Bevölkerung.</p> <p>Auswirkungen auf den Naturhaushalt oder einen bestimmten Personenkreis (Anwohner) sind durch den Ausbau der Liegestelle zum ganzjährigen Verbleib nicht gegeben.</p>
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	Die Liegestelle bzw. deren Nutzung hat keinen grenzüberschreitenden Charakter.
3.3	der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen	Mit der Ertüchtigung der Liegestelle und dem ganzjährigen Verbleib vor Ort usw. 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	<p>Ggf. ist mit der Nutzung von Kabinenschiffen 135 m ein Anstieg der Touristen zu erwarten.</p> <p>Sonstige Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht gegeben.</p>
3.5	dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen	<p>Die Liegestelle besteht bereits seit vielen Jahren. Durch den Ausbau ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter.</p> <p>Die Liegestelle wird nach derzeitigem Kenntnisstand einmal pro Woche durch die Kabinenschiffe angefahren. 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 (Zugangssteg und Ponton) kann jederzeit entfernt werden. Die fünf geplanten Fundamente stellen dauerhafte, kleinflächige Eingriffe in die bereits überprägten Bodenstrukturen dar.</p>
3.6	dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	<p>Am Moselufer bestehen flussabwärts und am gegenüberliegenden Ufer weitere Anlegestellen.</p> <p>Ein Zusammenwirken mit sonstigen Vorhaben ist nicht gegeben.</p>
3.7	der Möglichkeiten, die Auswirkungen zu vermindern	Zur Minderung der Eingriffe in die Scherrasenflächen werden die neuen Fundamente teilweise abgedeckt und angesät, so dass sich wieder Rasenflächen ausbilden werden.

		Insgesamt sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nicht erheblich.
4.	Zusammenfassende Bewertung	<p>Die Viking Technical GmbH plant, die bestehende Liegestelle an Mosel km 107,394 linkes Ufer in der Stadt Traben-Trarbach auszubauen. An der Liegestelle sollen Kabinenschiffe 135 m anlegen können, weiterhin soll die Steganlage ganzjährig vor Ort liegen. Hierzu sollen am Ufer fünf Fundamente eingebracht werden. Die Fundamente werden innerhalb intensiv gepflegter Scherrasenflächen sowie kleinflächig in einem asphaltierten Radweg eingebracht.</p> <p>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. Der Gehölzbestand (Weiden) entlang der Wasserlinie unterliegt einem regelmäßigen Rückschnitt und ist lückig ausgeprägt. Artenschutzrechtliche Belange sind durch die Steganlage nicht betroffen.</p> <p>Der Moselabschnitt liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes (LSG) Moselgebiet von Schweich bis Koblenz. Auswirkungen auf den Schutzzweck des LSG durch den Ausbau, Betrieb und dem ganzjährigen Verbleib der Liegestelle bestehen nicht. Durch den Ausbau der Liegestelle und dem ganzjährigen Verbleib der Steganlage sind keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter verbunden. Die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Liegestelle an Mosel km 107,394 linkes Ufer ist nicht erforderlich.</p>

Quellenverzeichnis

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz: Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler, Kreis Bernkastel-Wittlich (Stand 09.03.2022)

Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz: GIS-Client: https://mapclient.lgb-rlp.de/?app=lgb&view_id=19

Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz: Artdatenportal; <https://map-final.rlp-umwelt.de/Kartendienste/index.php?service=artdatenportal>

Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung: LAN IS https://geodaten.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/index.php

Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten: Geoportal Wasser RLP: <http://www.gda-wasser.rlp.de>

Mosel-Reiseführer: <https://www.mosel-reisefuehrer.de>

Planungsgemeinschaft Region Trier: Regionaler Raumordnungsplan Region (Planstand Entwurf 2014): <https://www.plg-region-trier.de>.

SBS GmbH (2023): Bauvorhaben Steganlage für 135 m Schiffe, Station Traben-Trarbach, Mosel-km 107,394 li Ufer. Betriebs- und Baubeschreibung, Planunterlagen (Stand 22.03.2023) Andernach. Bauherr Viking Technical GmbH, Wiebelsheim