



Bund für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland  
Landesverband  
Rheinland-Pfalz e. V.  
Friends of the Earth Germany

Kreisgruppe  
Cochem-Zell  
Vorsitzende  
Agnes Hennen  
Heideberg 5  
56759 Kaisersesch  
02653 – 910 565

Internet:  
www.cochem-zell.bund-rlp.de

BUND Kreisgruppe Cochem-Zell, Heideberg 5, 56759 Kaisersesch

Zustellung per Abgabe und per Mail an:

Janine-Kristin-Schaefer@sgdnord.rlp.de

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

Herrn Brogard

Stresemannstr 3-5

Dienstgebäude Neustadt 21

56068 Koblenz

10.01.2024

## **BUND-Einwände zum Planfeststellungsverfahren für den Bau eines Hafens für Sportboote bei Mo-km 89,85 (Gemarkung Zell/Briedel)**

**Ihr Aktenzeichen: 312-37-135-00/2022**

**Unsere Zeichen: 7530-CZ-37**

Sehr geehrter Herr Brogard,

sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des BUND Landesverbandes RLP e.V. bedanken wir uns für die Übersendung der Beteiligungsunterlagen. Nach hiesiger Bewertung haben die vorgelegten Planunterlagen bei weitem noch nicht den Reifegrad erreicht, um das Genehmigungsverfahren zu eröffnen. Diese sind vielmehr durch Sachverhalts- und Abwägungsdefizite bei der naturfachlichen Bestandsaufnahme als auch deren Bewertung sowie weiteren Aspekten mangelbehaftet.

**Wir erheben daher in diesem Verfahren die nachfolgenden Einwände und begründen diese wie folgt:**

### **Notwendigkeit der Planung**

Da in unmittelbarer Nähe (3 km, Zell-Kaimt Campingplatz) ein Sportboothafen für über 50 Boote im Jahr 2023 geschaffen wurde, ist eine 2te Hafenplanung in unmittelbarer Nähe nicht notwendig, die Privilegierung ist somit nicht mehr gegeben. Es wird eine Überbelastung der Mosel, sowie Lärm für die Bewohner der umliegenden Orte durch zwei so nahe liegende Sportboothäfen stattfinden. Ebenfalls sind weitere Liegeplätze in Zell-Merl vorhanden. Die Notwendigkeit der vorliegenden Planung wird angezweifelt. Ein Alleinstellungsmerkmal ist somit nicht mehr gegeben. Das geplante Vorhaben als „zum Wohle der Allgemeinheit“ zu definieren ist schlichtweg falsch. Das Wohl der Allgemeinheit kann nicht nach den Interessen eines einzelnen Investors ausgelegt werden. Die Wirtschaftlichkeitsprüfung durch die Uni Trier ist inzwischen vor mehr als 13 Jahren erstellt worden und deshalb allein durch Zeitablauf veraltet. Sie hat auch inhaltlich und keinen Bestand mehr, da sich seitdem zahlreiche Umstände in

Geschäftsstelle:  
Hindenburgplatz  
3  
55118 Mainz

Spendenkonto:  
Volksbank Alzey-Worms eG  
**IBAN:** DE9455091200  
000159192  
**BIC:** GENODE61AZY  
**BLZ:** 550 912 00  
**Konto:** 1559192

Geschäftskonto:  
Volksbank Alzey-Worms eG  
**IBAN:** DE9455091200 0000  
063630  
**BIC:** GENODE61AZY  
**BLZ:** 550 912 00  
**Konto:** 63630

Vereinsregister:  
Mainz VR 3220  
Steuernummer:  
26/674/0190/0

Anerkannter Naturschutzverband nach § 3  
Abs. 3 URBG und § 63 Abs. 2 BNatSchG.  
Denkmalpflegeorganisation nach § 28  
Denkmalschutzgesetz. Spenden sind  
steuerabzugsfähig. Erbschaften und  
Vermächtnisse an den BUND sind von der  
Erbschaftssteuer befreit.

Bezug auf das Plangebiet verändert haben und insbesondere inzwischen ein Konzeptwechsel bzgl. der Zielgruppen (z.B. Großjachten zu Kleinmotorbooten) stattgefunden hat.

Das Konzept eines Motorsporthafens widerspricht den weltweiten Zielen der CO<sub>2</sub> – Einsparungen und wird den Klimawandel weiter befeuern, anstatt diesen abzumildern. Das Projekt ist in dieser Form nicht mehr zeitgemäß.

### **Erschließung**

Wir weisen darauf hin, dass die vorgesehene Erschließung der Ferienanlage und des Hafens an einem Weg beginnen soll, der nicht näher bezeichnet ist. Eine vollständige Erschließung an ein klassifiziertes Straßennetz ist daher nicht nachvollziehbar. Die geplante Erschließung verläuft im Hochwasserschutzgebiet sowie an deren Grenzen. Dieser Auenbereich wird durch den Verkehr zum Ferienpark massiv gestört. Der Hafen ist somit in der vorliegenden Planung nicht erschlossen, Auswirkungen durch eine Erschließung wurden nicht beurteilt. Durch die hier vorliegende Planung ist der Hafen nicht erschlossen.

### **Flächenverfügbarkeit**

Da nur ein Teil der Flächen im Eigentum des Projektplaners sind, muss die Verfügbarkeit der übrigen Flächen überprüft werden. Hier sind in den Planunterlagen 9 Flächen durch Notarverträge aus dem Jahre 2008 – 2011 angegeben. Nach unseren Erkenntnissen sind die damals abgeschlossenen Verträge nur befristet geregelt.

Auch der Eigentumsnachweis für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den Planunterlagen nicht ersichtlich.

### **Versiegelung**

Durch die vorliegende Planung des Hafens, aber auch des Ferienhausgebietes und der Zuwegung, wird die Landschaft versiegelt. Die Hafenfläche, wird zukünftig nicht mehr als Retentionsraum zur Verfügung stehen, die Hafenfläche muss mit einer zubetonierten Fläche verglichen werden, Regenwasser wird zukünftig direkt der Mosel zugeführt und trägt somit zur Hochwasserbildung bei. Grundwasserneubildung wird somit ebenfalls nicht mehr entstehen. Die Veränderung der Grundwasserströme durch den Hafen wurde nicht untersucht. Entsprechendes gilt auch für die Absenkung des Grundwassers für die Durchführung des Aushubs des Hafenbeckens sowie auch dauerhaft durch die Vertiefung des Hafengeländes mit entsprechenden Folgen für die umliegende Vegetation und die Bewirtschaftung der Böden.

Die 1 ha große Wasserfläche, wird sich im Sommer stark erhitzen und Wasser wird verdampfen. Die Gewässerökologie der Mosel wird hiervon betroffen. Ebenso werden die in diesem Bereich der Mosel lebenden Fische, Pflanzen und Kleinstlebewesen in ihrem Lebensraum beeinträchtigt. Ebenso wird durch die Moselvertiefung im Bereich der Hafeneinfahrt und der geplanten Verladestelle des Erdaushubs auf ein Schiff, auf einer Länge von rund 300 m die Mosel stark betroffen. Eine Untersuchung des Sohlsubstrat der Mosel fand nicht statt.

Durch den Hafen wird sich die Kaltluftproduktion verändern, die Wohn- und Lebensqualität wird in Zell beeinträchtigt.

### **Fehlende Untersuchungen / LBP**

Insbesondere mit Blick auf das Baufenster des geplanten Hafens und der drei Bauabschnitte im Ferienpark ist mit Störungen über einen Zeitraum von mehr als 6 Jahren zu rechnen. Insbesondere wird die langjährige Störung des Gebietes starke negative Folgen für die Schmetterlinge, Nachtfalter, Fledermäuse, Heuschrecken und die brütenden und

nahrungssuchenden Vogelarten haben. Die Auswirkungen auf das gegenüberliegende Vogelschutzgebiet, die Briedeler Schweiz und die anschließende Briedeler Heck wurden nicht untersucht, insbesondere da hier Lebensraum für Luchs und Wolf gelistet bzw. zu erwarten sind.

Zu den zu erwartenden Staubbelastungen und Lichtverschmutzung für Flora und Fauna während der langen Bauphase wurden bisher keine Aussagen getroffen. Ebenso wurden keine Untersuchungen, sondern nur Abschätzungen auf in der Mosel vorkommende Tierarten gemacht.

Das geplante Vorhaben stellt einen hohen Eingriff in den Naturhaushalt dar. Die vorgesehenen Ausgleichsflächen sind in weiten Teilen zerstückelt vorgesehen. Die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes muss am selben Ort zeitnah durch eine andere Maßnahme verbessert werden. Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen in Weinbergsbrachen, werden natürliche Gegebenheiten zerstört, hier fehlt eine fachliche Bewertung dieser Flächen.

Die im LBP erwähnten multifunktionalen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen, bezogen auf die Hafen- und Ferienparkplanung sind nicht nachvollziehbar. Durch einen städtebaulichen Vertrag soll die rechtliche Sicherung der Ausgleichsflächen gewährleistet werden. Die Möglichkeit der Nutzung der Flächen ist nicht nachvollziehbar. Wir beantragen die Einsicht in diesen Vertrag.

Eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung auf einzelnen kleinen Grundstücken wird der Bilanzierung nicht gerecht. Hier und da 3 Bäume zu pflanzen, je nach Verfügbarkeit der Fläche wird diesen immensen Eingriff in die Natur nicht ausgleichen können. Hier werden große Ausgleichsflächen direkt vor Ort gefordert.

#### CEF-Maßnahmen und Ausgleichsflächen

Das geplante Vorhaben stellt einen hohen Eingriff in den Naturhaushalt dar. Die vorgesehenen Ausgleichsflächen sind in weiten Teilen zerstückelt in Seitentälern der Mosel vorgesehen. Der Ausgleich für diesen Eingriff sollte im gleichen Naturraum und zusammenhängend stattfinden. Die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes muss am selben Ort zeitnah durch eine andere Maßnahme verbessert werden. Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen in Weinbergsbrachen, werden natürliche Gegebenheiten zerstört, hier fehlt eine fachliche Bewertung dieser Flächen. Wir wenden ein, dass die vorgesehenen Ausgleichsflächen zu weit vom Eingriff entfernt liegen, der Ausgleich muss wesentlich näher vor Ort geplant werden, insbesondere wegen der Veränderung des Kleinklimas an diesem Gleithang, das sich auch auf das gegenüberliegende VSG auswirken wird.

Das Eingriffs-/Ausgleichsverhältnis ist falsch, da die derzeitige unterschiedliche Wertigkeit nicht berücksichtigt wurde. Einen Weinlehrpfad als Ausgleichsberechnung zu bilanzieren kann nicht anerkannt werden. Die vorgesehenen Ausgleichsflächen sind derzeit teilweise als Bestand-Biotop kartiert. Diese können nicht als Ausgleichsflächen anerkannt werden. Wir bitten die Fachbehörde dies zu berücksichtigen. Eine genaue Untersuchung muss vom Antragssteller vorgelegt werden.

Ein Jahr vor Baubeginn müssen die CEF-Maßnahmen funktionsfähig sein. Wir beantragen, uns den Beginn der Maßnahme mitzuteilen.

Die Kostenschätzung im LBP kann nicht nachvollzogen werden. Es fehlt z.B. die auf Seite 140 angegebene Entwicklung der Streuobstwiese mit einer Größe von 17463 m<sup>2</sup> in der auf Seite 141 gemachte Kostenschätzung. Wir fordern die gesamten Kosten der Eingriffs- und Ersatzmaßnahmen sowohl im Grundbuch auf der jeweiligen Fläche, sowie die Kosten als Bankbürgschaft zu hinterlegen und vor Baubeginn offen zu legen.

Die auf Seite 141, Fußzeile, genannte Nr. 42 ist nicht nachvollziehbar.

## **Fledermäuse**

Wie aus der Zusammenfassung des Fledermausgutachten ersichtlich, wurde *„eine beachtlich hohe Diversität der Fledermausfauna festgestellt“*.

Insbesondere der *„gewässernahe Bereich wird wegen der sehr hohen Fledermausaktivität eine sehr hohe Bedeutung zum Beuteerwerb zugesprochen“*... *„kann eine essenzielle Bedeutung der Jagdhabitat angenommen bzw. nicht ausgeschlossen werden“*.

Da dem Gutachten jedoch nur der Betrieb des Hafens, nicht aber die mindestens einjährige Bauphase mit dem Abtransport des Erdaushubs aus dem gesamten Hafen über den Uferbereich auf ein Transportschiff auf der Mosel, zugrunde liegt, wenden wir hier ein, dass das Gutachten fälschlicherweise nicht davon ausgehen kann, dass die Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen ausreichen, um die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG abzuwenden. Selbst das Gutachten weist darauf hin, dass im „Ufer- und Auenbereich daher weder Lagerplätze errichtet werden noch Zufahrten zur Baustelle verlaufen“ sollen. Die vorliegende Planung widerspricht diesen Forderungen.

Da das vorliegende Gutachten bereits 6 Jahre alt ist, fordern wir hier dringend eine neue Datenerfassung zum Plangebiet.

Die Datenerfassung mit Batcorder wurde nur an einer Stelle im Hafen-Plangebiet durchgeführt. Wir bemängeln, dass dies nicht ausreichend sein kann. Insbesondere, da laut Gutachten hier durchschnittlich mehr als 1000 erfasste Rufsequenzen pro Nacht eine ausgesprochen hohe Aktivität zeigt.

Der im Gutachten aufgeführte Baum (Weide, Baum 10) wurde nicht in der Plankarte Seite 11 im Gutachten aufgeführt.

Durch den Hafen, sowohl während der Bauphase wie auch im Betrieb, wird qualitativ hochwertiger Nahrungsraum zerstört. Durch das Anpflanzen von Bäumen, die erst in 10 – 20 Jahren die fehlende Struktur ersetzen werden, kann dies nicht ausgeglichen werden. Auch Fledermauskästen können hier nicht den Verbotstatbestand ausgleichen.

Der jetzige Planbereich zeichnet sich derzeit durch ungestörten Lebensraum, ohne Lärm und Lichtquellen für Fledermäuse aus. Durch diese Planung wird sowohl während der Bauphase als auch während des Betriebes durch Lärm und Beleuchtung dieser Lebensraum für Fledermäuse massiv beeinträchtigt und zerstört.

Laut Gutachten ist *„eine essenzielle (lebensnotwendige) Bedeutung als Jagdhabitat für die Zwergfledermaus, die Bartfledermaus und evtl. auch die Wasserfledermaus und die Langohren denkbar“*. Auch die Funktion als bedeutenden Wanderkorridor für ziehende Fledermausarten werden laut Gutachten nicht ausgeschlossen. Eine Verletzung und Tötung wird nicht ausgeschlossen und gilt als Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG.

Wir möchten hier nochmal darauf hinweisen, dass zusätzlich zur Beeinträchtigung durch den Hafen auch durch die Bautätigkeit des Ferienhausgebietes und der Erschließung über mindestens 6 Jahre sowie den anschließenden Betrieb nicht nur die Fledermäuse in ihrem Lebensraum nachhaltig gestört werden.

## Reptilien

Im aktuellen Reptiliengutachten von 2018 fällt auf, dass die Mauereidechsenpopulation angeblich nur noch ein Drittel von der in 2011 festgestellten ausmacht.

Dabei wurden z.B. Bereiche oberhalb des geplanten Hafens (Richtung Briedel), in denen 2011 eine sehr große Zahl von Individuen gesichtet wurden nur noch marginal untersucht. Im Bereich des Hafenbeckens und darüber wurden lt. Gutachten gar keine Mauereidechsen mehr gefunden. Dieses Untersuchungsergebnis ist nicht wirklich nachvollziehbar, befindet sich dieser Bereich doch sehr nahe am Großvorkommen der Mauereidechse im Nordwesten des Verfahrensgebietes (in 2018 wurde hier allerdings interessanterweise auch nicht mehr untersucht, keine Bretter).

Nach dem aktuellen Gutachten sollen sich die verbliebenen Mauereidechsen im Wesentlichen nur noch auf eine einzige Kleinparzelle beschränken. Diese Ergebnisse überraschen mit Blick auf die Tatsache, dass sich die geeigneten Lebensräume seit 2011 eher erweitert, also eher verbessert haben, es kamen Brachflächen mit Eignung als Lebensraum hinzu. Eine derartige Reduktion der Mauereidechsenzahl um Zweidrittel ist daher eher unwahrscheinlich und nicht logisch nachvollziehbar.

Des Weiteren fällt auf, dass angeblich keine Zauneidechsen mehr aufgefunden wurden. Das Vorkommen betraf in 2011 den Bereich im Südosten des Hafengebietes, hier insbesondere am Leinpfad entlang der Mosel. In 2018 wurde dort angeblich kein einziges Zauneidechsenindividuum mehr gesichtet. Die Brachflächen entlang des Leinpfades eignen sich jedoch nach wie vor gut als Lebensraum für diese Tiere und es ist fraglich, warum diese angeblich ausgestorben sein sollen. Hier wird nur auf die Populationsgröße verwiesen, wo ein Aussterben angeblich bereits prognostisch vorweggenommen wurde.

Das Gutachten kommt den Planungsabsichten in Summe auf eine Art entgegen, deren Objektivität zweifelhaft ist. Die Zahl der Eidechsen ist quasi auf ein Minimum geschrumpft und für den Abfang bleibt nur noch eine einzige Parzelle.

Die Kartierung der Schlingnattern mit nur 7 Begehungen (Standard für Schlangen sind 10) ist unzureichend. Die geplante Beschränkung beim Abfang der Mauereidechsen ist nicht ausreichend. Das vorliegende Gutachten sieht 6 Tage vor, Standard wären, so lange bis man an drei optimalen Tagen keine Individuen mehr sieht bzw. fängt.

Wir fordern ein neues Gutachten eines unabhängigen Experten.

Da auch im Plangebiet des Hafens das Vorkommen der Schlingnatter und anderer Reptilien berücksichtigt werden muss, wenden wir ein, dass das vorgesehene Mulchen in den Ausgleichsflächen sowie den CEF-Flächen abgelehnt werden muss, hier ist unbedingt ein Mähen der Flächen festzulegen. Die vorgesehenen Fangtage (6 – 10) sind zu wenig. Aufzunehmen ist, dass nur an witterungsbedingt günstigen Tagen das Absammeln stattfinden kann. Ein Hältern in vorgesehenen sandigen Bodenwällen der Aue wird abgelehnt, da bei Hochwasser die Tiere weggeschwemmt werden.

Ein Jahr vor Baubeginn müssen die CEF 1 Maßnahmen funktionsfähig sein. Wir beantragen, uns den Beginn der Maßnahme mitzuteilen. Es muss vor Baubeginn nachgewiesen werden, dass die vorgezogenen Maßnahmen auch wirklich angenommen wurden. Wir bitten uns diesen Nachweis vorzulegen.

**Der Wildwechsel** aus dem gegenüberliegenden Waldgebiet (Vogelschutzgebiet) wurde nicht berücksichtigt. Der betroffene Gleithang dient dem Wildwechsel über die Mosel, durch das Vorhaben wird dieser teilweise unterbunden. Es gibt für das Wild ortsnahe keine alternativen Übergänge.

## **Vögel**

Die im vorliegenden Gutachten kartierten Vogelarten werden durch die insgesamt 6 Jahre dauernde Bauphase in diesem Lebensraum, massiv gehört bzw. aus ihrem Lebensraum vertrieben. Gerade die noch freien Jagdreviere und Nahrungshabitate, die auch durch Vogelarten aus dem gegenüber liegendem Vogelschutzgebiet als Nahrungshabitat genutzt werden, werden zerschnitten und durch Lärm und Bewegungen stark beeinträchtigt. Hier muss sowohl die Bauphase wie auch der Betrieb des Hafens und des Ferienparks berücksichtigt werden.

## **Wanderfalke**

Der Gutachter geht in seinem Gutachten von einer insgesamten Bauzeit von 24 Monaten plus 12 Monate aus. Dies entspricht nicht den vorliegenden Planunterlagen: Laut Planunterlagen wird folgender Zeitplan angegeben: 6 Monate Erschließung, 16 Monate Hafenbau, 24 Monate 1. Bauabschnitt Ferienpark, 12 Monate 2. Bauabschnitt Ferienpark, 12 Monate 3. Bauabschnitt. Insgesamt werden so 5 – 6 Jahre Bautätigkeiten zu erwarten sein. Falls überhaupt alles so zügig gebaut werden soll!

Selbstverständlich wird die Störung nicht nur während der Bauarbeiten, sondern auch im Betrieb zunehmen. Deshalb ist auch eine Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf das dem Vorhaben gegenüber gelegene Vogelschutzgebiet „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“ durchzuführen. Der Hinweis, auf potenziell als Bruthabitat geeignete Felsen im Vogelgutachten, hilft nicht weiter, weil dies nicht den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG entfallen lässt. Außerdem wurden laut Umweltbericht keine geeigneten Felswände gefunden, so dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass das einzige Paar der lokalen Population einer vom Aussterben bedrohten streng geschützten Art lokal erhalten bleibt. Das ist unter diesen Umständen vielmehr – wie auch im Vogelgutachten gefordert – gemäß § 2 Abs. 3 BauGB durch ein Monitoring zu ermitteln und nicht zu mutmaßen.

Durch die mit dem Bauvorhaben einhergehenden Störungen als auch den Betrieb des Hafens und der Ferienanlage werden die o.g. Gebiete nachhaltig negativ beeinträchtigt bzw. zerstört.

## **WRRL**

Die Mosel wird im Sommer sehr stark aufgeheizt, dies zeigt sich durch die große Algenbildung, die auch jährlich in der Presse beklagt wird. Durch die 1 ha große Wasserfläche des Hafens wird dies weiter zur Schwächung der Mosel beitragen und den Gewässerzustand, der derzeit schon unbefriedigend ist, verschlechtern.

Da der geplante Ferienpark, oberhalb des Hafens, seine Misch- und Niederschlagswasser in den Hafen einleitet, wird sich die Qualität der Mosel weiter verschlechtern. Die derzeit schon stark vorbelasteten Weinbergflächen werden durch die Baumaßnahme stärker ausgewaschen. Die Ableitung der Oberflächenwasser in die Mosel wird diese weiter negativ belasten.

Die Anlage von Gewässerschutzstreifen zur Reduzierung von Nährstoffeinträgen kann dies nicht verhindern.

Die Bewertung des ökologischen Potenzials des Gewässers hat sich von unbefriedigend zu schlecht verändert. Durch den geplanten Hafen und die damit einhergehenden Belastungen der Mosel, werden sich diese noch weiter verschlechtern. Die Ziele, den ökologischen Zustand bis 2027 zu verbessern, werden somit konterkariert. Die Fische, die im Anhang II der FFH-Richtlinie gelistet sind und auch im LBP (S. 7 u. 8) erwähnt werden, sind gefährdet. Ein Gutachten zum Vorkommen von Wasserlebewesen und zur Bewertung der Fischfauna fordern wir hiermit ein.

Die Wasserfläche des Hafens wird mit einer Größe von 9034 m<sup>2</sup> angegeben. Die gesamte Hafenplanung umfasst eine Gesamtfläche von 24890 m<sup>2</sup>. Die Fahrrinnenvertiefung in der Mosel benötigt eine Fläche von 5490 m<sup>2</sup>. Hier fallen 3000 m<sup>2</sup> Bodenmassen an. In Bezug auf die Baggerarbeiten und ihre Auswirkungen auf die Pflanzen und Tiere in der Mosel liegen keine Untersuchungen vor. Insgesamt fallen 78000 m<sup>3</sup> Bodenaushub an, der entsorgt werden müsste. Über die 3000 m<sup>3</sup> Aushub aus der Moselvertiefung liegen keine Bewertungen bezüglich der Belastung vor.

Der Einschätzung des Gutachters (FÖA) im Fachbeitrag zur WRRL kann daher nicht zugestimmt werden. Die lange Bauphase und die Belastung durch die Nutzung des Hafens und den Einleitungen des Ferienparks in den Hafen, werden die Mosel stark beeinträchtigen.

Bei den schlechten Bewertungen der Mosel ist es unverständlich, warum neue Verschlechterungen geplant werden. Verbesserungen sollten Vorrang haben.

### **Geräuscheinwirkungen durch den Bau und die Nutzung des Hafens:**

Auf Seite 9 des Schallgutachtens wurde der Emissionspegel für die Herstellung der Hafenanlage des 1. Bauabschnittes auf 117,0 dB ermittelt, für den 2. Bauabschnitt auf 117,9 dB.

Auf Seite 13 wurde der Beurteilungspegel für den 1. Bauabschnitt für z.B. das Klinikum Mittelmosel auf 42,3 dB(A) ermittelt, für den 2. Bauabschnitt auf lediglich 40,5 dB(A), obwohl die Emissionswerte 0,9 dB höher liegen. Dieses erscheint unlogisch und stellt aus unserer Sicht die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegels in Frage.

Laut Schallgutachten liegen nach dem derzeitigen Planungszustand noch keine genauen Angaben zu den Baumaschinen vor, hier müsste auf die schalltechnischen Angaben der tatsächlich verwendeten Baumaschinen zurückgegriffen werden und durch die Genehmigungsbehörde überprüft werden.

Im Gutachten wird bei der Schallemission von Sportbooten die EU-Richtlinie 2003/44/EG herangezogen (Seite 15), es wird von einem max. Schalldruckpegel von 72 dB(A) ausgegangen. Dieses gilt allerdings nur für Boote mit einem einzelnen Motor kleiner 40kW, für Boote größer 40kW beträgt der max. Schalldruckpegel 75 dB(A), für zwei- und mehrmotorige Einheiten ist der Grenzwert um weitere 3 dB erhöht. Die errechneten Emissionen bzw. Immissionen im Schallgutachten sind daher fehlerhaft.

Generell wird im aktuellen Schallgutachten die Schallemissionen- und Schallimmissionen isoliert betrachtet, eine Lärmgrundbelastung wird nicht berücksichtigt.

Um eine realitätsnahe Einschätzung für die sensiblen Ortslagen in Zell, Zell-Kaimt, Zell-Barl, Briedel und des Klinikums zu bekommen, muss eine vollumfängliche Schallberechnung angefertigt werden.

Dabei muss folgendes berücksichtigt werden:

Schallemission...

- Hafen
- Zuwegung zum Hafen
- Ferienhausgebietes mit Zuwegung
- Bewirtschaftung der Weinberge durch Schmalspurschlepper und Erntemaschinen
- Hubschrauberspritzung
- Abtrag von ca. 1/3 Felsen im Hafengebiet
- Gesteigerte Verkehr durch das Projekt

Darüber hinaus muss aufgrund eines andersartigen Geländeverlaufs in den Ortslagen Zell und Zell-Kaimt im Vergleich zum Plangebiet für diese eine gesonderte Simulation durchgeführt werden, um aussagekräftige Schallwerte berechnen zu können.

Außerdem muss berücksichtigt werden, dass vor ca. 2 Jahren am Campingpark in Zell-Kaimt eine neue Marina Sportboothafen mit ca. 55 Liegeplätzen eröffnet wurde, es können dort Motor-Sportboote bis 11 Meter Länge anliegen. Dieser neue Sportboothafen alleine ist schon halb so groß wie der geplante, zusätzliche Sportboothafen Marina Weingarten (ca. 100-130 Liegeplätze für Boote bis zu 12 Metern Länge).

Die Schallemissionen durch diesen Sportboothafen am Campingplatz müssten im Schallgutachten ebenfalls berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind die Abstände zur Bebauung in den Ortslagen Zell teilweise geringer als im Gutachten angenommen.

Da nach einer Studie der Uni Trier die Auslastung der Sportboothäfen an der Mosel rückläufig ist, muss eine neue aktuelle Bedarfsberechnung erstellt werden.

Die neue Planung zum Bau eines Kindergartens und eines Hotels, sowie die Wohnmöglichkeit am Schwimmbad muss in die Schallberechnung eingerechnet werden.

Ebenso wurde die Schallauswirkung auf das gegenüberliegende Vogelschutzgebiet nicht untersucht.

Das fehlerbehaftete Lärmgutachten führt somit zu Abwägungsfehlern, die sich auf die gesamte Planung der Ferienhausanlage und des Planfeststellungsverfahrens des Hafens auswirken.

### **Betrieb des Hafens**

Da viele Schiff von „Hand“ im Hafen betankt werden, besteht die Gefahr der Gewässerverunreinigung. Hierdurch sind Umweltbelastungen nicht auszuschließen.

Aus den Planungen geht hervor, dass keine Krananlagen vorgesehen sind. Aufgrund der sich verändernden Situation, dass mittlerweile verstärkt Hochwasser auch in den Sommermonaten an der Mosel auftreten, ist eine zeitnahe Evakuierung in Notsituationen nicht gewährleistet (siehe Ahr-Hochwasser).

Laut **Bodenverwertungskonzept**: Seite 8

„Wir weisen darauf hin, dass die im Zuge der Untersuchung nach LAGA ermittelten Parameter aufgrund der unterschiedlichen Untersuchungssystematik zwischen LAGA und BBodSchV nicht direkt miteinander verglichen werden können und lediglich einen Anhaltswert bieten. Im



Bedarfsfall sind hier vor Baubeginn weitergehende chemische Untersuchungen durchzuführen“  
Die Untersuchungen zeigen eine deutliche Überhöhung von Kupfer im Boden an, so dass wir hier eine Einlagerung des Erdaushubs in einer sicheren Deponie fordern.

## **Raumordnung und Landesentwicklungsplan**

Bekanntermaßen ergibt sich aus dem raumordnerischen Entscheid vom 17.03.2011, dass der Ferienpark nicht ohne den Hafen und umgekehrt realisiert werden darf.

Eine Umsetzung der vorliegenden Planung ist nicht notwendig. Die Ausweisung im RROP und LEP basiert auf Daten aus den Jahren vor 2008. Die jetzige Situation hat sich sehr verändert. Viele Hotels und Ferienwohnungen wurden erneuert und auch neu gebaut. Wir fordern, dass die jetzige Situation neu ermittelt wird, da die Notwendigkeit eines Hafens und eines Ferienparks nicht mehr notwendig ist. Nicht nur die zahlreichen neuen Ferienwohnungen und die sanierten Hotels sind zu berücksichtigen, auch die neue Anlage eines Sportboothafens in Zell-Kaimt macht die vorliegende Planung nicht notwendig.

Die Stellungnahme der Fachbehörde weist darauf hin, dass die Lage des Hafens/Ferienpark zu weit in den Gleithang hinein geplant wurde. Die vorliegende Planung zerschneidet den Gleithang mittig, so dass der typische Weinbaucharakter zerstört wird. Durch die Planung entsteht eine völlig neue, satellitenartige Dorfstruktur, die das Landschaftsbild gerade in diesem Bereich zerstört. Die Planung wurde immer wieder verschoben und entspricht somit nicht mehr den Darstellungen zum raumordnerischen Entscheid, die Planung näher an die Gemarkung Zell heranzurücken.

Eine Verschiebung der Planung in Richtung Freizeitanlage wurde in den raumordnerischen Auflagen gefordert. Die vorliegende Planung wurde nur auf Grund der Flächenverfügbarkeit an der jetzigen Stelle getätigt.

Gerade die Ausweisung zum Landschaftsschutzgebiet steht der vorliegenden Planung entgegen. Die im LBP (S. 63) gemachte Aussage, Menschen gewöhnen sich an ein verändertes Landschaftsbild, führt die Ausweisung zum Landschaftsschutzgebiet ad absurdum. Es fehlt an einer Bewertung der Gesamtbeeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Marina und Ferienpark.

Gerade der hohe Erholungswert dieses Gebietes für die Bevölkerung und Gäste aus Zell muss erhalten bleiben.

Wir fordern, die o.g. Einwände bei der Prüfung zur Genehmigung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Landesverband Rheinland-Pfalz

i.A. BUND Kreisgruppe Cochem-Zell

Agnes Hennen

-Vorsitzende-