

Antragsteller: **Rail&Sea Terminal GmbH**
Werk/Betrieb: **Umschlagsanlage Limburg**
Antrag: **Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG**

3 Kurzbeschreibung

3.1 Allgemeines und Standort

In der Stadt Limburg, Stephanshügel (Gemarkung Limburg, Flur 45 in Hessen und Gemarkung Diez, Flur 31 in Rheinland-Pfalz) befindet sich in Flur 45 (Flurstücke 10/102, 10/103, 10/104, 10/105) und Flur 31 (Flurstücke 35/6, 35/7, Teil von 35/8, Teil von 36) das Betriebsgelände des Unternehmens **Rail&Sea Terminal GmbH** (vormals Obel Internationale Logistik GmbH). Auf diesem Gelände betreibt die **Rail&Sea Terminal GmbH** eine Umschlagsanlage für Güter vom Verkehrsträger Schiene auf den Verkehrsträger Straße und umgekehrt.

Die Verwaltung des Unternehmens befindet sich in direkter Nachbarschaft zur Umschlagsanlage, in der Industriestraße 26, 65549 Limburg.

Der Standort befindet sich ca. 700 m süd-westlich des Limburger Bahnhofs. Die Landesgrenze von Hessen und Rheinland-Pfalz verläuft durch das Betriebsgelände hindurch (siehe Übersichtslageplan in Anlage 3.1).

Die Anfahrt zum Betriebsgelände erfolgt über die Industriestraße und die Straße Stephanshügel. Das Betriebsgelände selbst wird dann über eine südliche, mittlere und nördliche Zufahrt erreicht.

Für den auf hessischer Seite liegenden Teil des Planareals (Gemarkung Limburg) gibt es keinen rechtskräftigen Bebauungsplan. Gemäß des Gesamtflächen-nutzungsplans für die Stadt Limburg befindet sich dieser innerhalb der als Bahnanlagen ausgewiesenen Flächen.

Der auf rheinland-pfälzischer Seite liegende Teil des Planareals (Gemarkung Diez) befindet sich innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 19 "Industrie- und Gewerbegebiet" der Stadt Diez. Demnach sind die Flächen des Planareals als Bahnanlagen der Deutschen Bahn ausgewiesen.

Schutzgebiete:

- Im Umkreis von 1000 m befindet sich kein Naturschutzgebiet, Nationalpark, Vogelschutzgebiet, FFH-Gebiet oder Landschaftsschutzgebiet
- In ca. 300 m Entfernung in östlicher Richtung (jenseits der Bahngleise) ist in der Gemarkung Diez ein Wasserschutzgebiet der Schutzzone III ausgewiesen.

3.2 Aktueller Genehmigungsstand

Die Umschlagsanlage ist für Produkte eisenbahnrechtlich und für Abfälle immissionsschutzrechtlich genehmigt. Hierzu liegen entsprechende Bescheide vor.

Antragsteller: Rail&Sea Terminal GmbH
Werk/Betrieb: Umschlagsanlage Limburg
Antrag: Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG

3.3 Beschreibung der Anlage

a) Einstufung der Anlage nach Anhang I der 4. BImSchV

Gemäß dem Anhang I der 4. BImSchV wird die Anlage künftig wie folgt eingestuft:

- **NEU: Ziffer 8.12.1.1 (G, E):**
„Anlage zur zeitweiligen Lagerung von gefährlichen Abfällen mit einer Gesamtlagerkapazität von 50 Tonnen oder mehr.“
- **Ziffer 8.12.2 (V):**
„Anlage zur zeitweiligen Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen mit einer Gesamtlagerkapazität von 100 Tonnen oder mehr.“
- **Ziffer 8.15.1 (G):**
„Anlage zum Umschlag von gefährlichen Abfällen mit einer Kapazität von 10 Tonnen oder mehr je Tag.“
- **Ziffer 8.15.3 (V):**
„Anlage zum Umschlag von nicht gefährlichen Abfällen mit einer Kapazität von 100 Tonnen oder mehr je Tag.“

b) Beantragte Änderungen

Folgende Änderungen sollen genehmigt werden:

(1) Zeitweilige Lagerung von gefährlichen Abfällen in BE 1 und BE 2

<i>bisheriger Genehmigungsstand</i>	<i>beantragte Änderung</i>
In BE 1 (Containerumschlag) dürfen derzeit keine gefährlichen Abfälle zeitweilig gelagert werden.	Im Rahmen des Güterumschlags vom Verkehrsträger Schiene auf Straße und umgekehrt sollen künftig in BE 1 auch gefährliche Abfälle in geschlossenen multi-modalen Containern (CSC-Container) zeitweilig gelagert werden. Im Rahmen des Umschlags werden die CSC-Container vom Zug bzw. LKW entladen und auf der Laderampe transportbedingt abgestellt. Da der Weitertransport aus logistischen Gründen i.d.R. nicht innerhalb von 24 Stunden erfolgen kann, ist dies aus behördlicher Sicht als zeitweiliges Lagern zu werten. Die Container werden beim Umschlag bzw. der zeitweiligen Lagerung weder geöffnet noch werden Inhalte entnommen oder zugeladen.
In BE 2 (Umschlag Palettenware) dürfen	Im Rahmen des Güterumschlags vom

Antragsteller: Rail&Sea Terminal GmbH
Werk/Betrieb: Umschlagsanlage Limburg
Antrag: Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG

<p>derzeit keine gefährlichen Abfälle zeitweilig gelagert werden.</p>	<p>Verkehrsträger Schiene auf Straße und umgekehrt sollen künftig in BE 2 auch gefährliche Abfälle als Palettenware (verpackt in geeigneten Behältnissen, wie Fässer, Säcke, Gitterboxen o.ä. auf Paletten) zeitweilig gelagert werden.</p> <p>Im Rahmen des Umschlags werden die Paletten vom Zug bzw. LKW entladen und auf der Laderampe transportbedingt abgestellt. Da der Weitertransport aus logistischen Gründen nicht immer innerhalb von 24 Stunden erfolgen kann, ist dies aus behördlicher Sicht als zeitweiliges Lagern zu werten.</p> <p>Die Verpackungen auf den Paletten werden beim Umschlag bzw. der zeitweiligen Lagerung weder geöffnet noch werden Inhalte entnommen oder zugeladen.</p>
---	--

(2) Erhöhung der Lagerkapazität für gefährliche und nicht gefährliche Abfälle

<i>bisheriger Genehmigungstand</i>	<i>beantragte Änderung</i>
<p>Derzeit sind für <u>nicht gefährliche</u> Abfälle folgende Lagerkapazitäten genehmigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in BE 1: 80 t • in BE 2: 80 t <p>Die zeitweilige Lagerung für <u>gefährliche</u> Abfälle ist nicht zugelassen.</p>	<p>Mit dem Ziel der Flexibilisierung soll für den Gesamtbereich der BE 1 und BE 2 gemeinsam eine Gesamtlagerkapazität für Abfälle (<u>gefährliche und nicht gefährliche</u>) definiert werden.</p> <p>Diese Gesamtlagerkapazität wird mit 900 t veranschlagt.</p> <p>Das heißt, künftig dürfen im Gesamtbereich der BE 1 und BE 2 insgesamt maximal 900 t Abfälle lagern. Diese können sich wie folgt zusammensetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 % nicht gefährliche Abfälle oder • 100 % gefährliche Abfälle oder • teils gefährliche, teils nicht gefährliche Abfälle

(3) Verschiebung der jährlichen Durchsatzmengen für gefährliche und nicht gefährliche Abfälle

<i>bisheriger Genehmigungstand</i>	<i>beantragte Änderung</i>
<p>Die zulässige jährliche Durchsatz-</p>	<p>Die zulässige jährliche Durchsatz-</p>

Antragsteller: Rail&Sea Terminal GmbH
Werk/Betrieb: Umschlagsanlage Limburg
Antrag: Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG

<p>leistung der Anlage für Abfälle liegt bei insgesamt ca. 135.000 t/a.</p> <p>Davon werden umgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 113.000 t/a an nicht gefährlichen Abfällen <ul style="list-style-type: none"> - in BE 1: 55.000 t/a - in BE 2: 8.000 t/a - in BE 3: 50.000 t/a ○ 22.000 t/a an gefährlichen Abfällen <ul style="list-style-type: none"> - in BE 1: 20.000 t/a - in BE 2: 2.000 t/a 	<p>leistung der Anlage für Abfälle soll <u>unverändert</u> bei insgesamt ca. 135.000 t/a bleiben. Jedoch verschiebt sich deren Verteilung auf folgende Werte:</p> <p>Künftig werden umgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 73.000 t/a an nicht gefährlichen Abfällen <ul style="list-style-type: none"> - in BE 1: 35.000 t/a - in BE 2: 8.000 t/a - in BE 3: 30.000 t/a ○ 62.000 t/a an gefährlichen Abfällen <ul style="list-style-type: none"> - in BE 1: 60.000 t/a - in BE 2: 2.000 t/a
--	---

(4) Austausch technischer Geräte

<i>bisheriger Genehmigungstand</i>	<i>beantragte Änderung</i>
<p>Für das Be-/Entladen von Containern in BE 1 wurde bislang eingesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reachstacker Typ CVS Ferrari F479 (Dieselmotor mit 257 KW, Hebekraft bis 45.000 kg) 	<p>Der bisherige Reachstacker wird ersetzt durch einen anderen vergleichbaren Typs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reachstacker Typ KALMAR DRG450-60 S5 (Dieselmotor mit 265 KW, Hebekraft bis 45.000 kg)
<p>Für das Be-/Entladen von Palettenware in BE 2 wurden bislang eingesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 Gabelstapler des Typs Linde H50/600 (Dieselmotor mit 55 KW, Hebekraft bis 4.990 kg) 	<p>Die bisherigen Gabelstapler werden ersetzt durch folgende Typen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 Gabelstapler des Typs Still RX 60-50 (Elektroantrieb, Tragfähigkeit bis 4.990 kg) • 1 Gabelstapler des Typs Still RX 70-50 (Dieselantrieb 54 KW, Tragfähigkeit bis 4.990 kg)

c) Anlagentechnik, Kapazitäten, Personalaufwand, Betriebszeiten

Hinsichtlich der **Anlagentechnik** ergeben sich lediglich oben aufgeführte Änderungen.

Für die einzelnen Tätigkeiten der Gesamtanlage sind jeweils gesonderte **Betriebsbereiche/Betriebseinheiten** vorgesehen. Hierzu ergeben sich keine Änderungen. Diese sind im Betriebseinrichtungsplan (Anlage 3.2) dargestellt.

Die jährliche Durchsatzleistung der Anlage liegt unverändert bei insgesamt ca. **135.000 Tonnen Abfälle pro Jahr**.

Die Verteilung der Durchsatzleistung auf die Betriebseinheiten und die Lagerkapazitäten ändern sich, wie oben unter 1.3 b) (2) und (3) beschrieben

Antragsteller: **Rail&Sea Terminal GmbH**
Werk/Betrieb: **Umschlagsanlage Limburg**
Antrag: **Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG**

Der Umfang der für die Anlage **zulässigen Abfallarten** bleibt unverändert.

Auch beim **Personalaufwand** ergeben sich keine Änderungen.

Die **Betriebszeiten** der Anlage bleiben unverändert:

Montag bis Freitag: 6:00 – 22:00 Uhr (Kernzeit jeweils 7:00 – 16:00 Uhr)

d) Sonstige Anträge

> keine

e) Genehmigungsverfahren

Die Genehmigungsverfahren nach § 16 (1) BImSchG erfolgt aufgrund der Ziffern 8.12.1.1 (G, E) und 8.15.1 (G) nach Anlage 1 zur 4. BImSchV mit Öffentlichkeitsbeteiligung.

Da der Betrieb der betroffenen und bereits bestehenden Eisenbahninfrastruktur mit dem hier beantragten Vorhaben nicht auf zusätzliche Strecken erweitert wird, als schon mit den bestehenden Erlaubnissen nach § 7f AEG (siehe beigefügtes Formular 1/2) zugelassen, sind keine erneuten Erlaubnisse nach § 7f AEG erforderlich.

f) Allgemeiner Betriebsablauf

Hinsichtlich der allgemeinen Anlagenbeschreibung ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.

Die gesamte Umschlagsanlage besteht aus insgesamt 4 Betriebseinheiten (3 Betriebseinheiten zum Materialumschlag und eine Betriebseinheit als Vorarbeiterbüro mit Sozialräumen). Siehe hierzu auch den in Anlage 3.2 beigefügten Betriebseinrichtungsplan.

Der Ablauf des Umschlags in den BE 1 bis BE 3 erfolgt technisch grundsätzlich so, wie im Antrag zur Genehmigung mit Bescheid vom 15.11.2021 beschrieben.

Als Änderung ist an dieser Stelle jedoch festzuhalten, dass es in BE 1 (Containerumschlag) und BE 2 (Umschlag Palettenware) nicht nur bei nicht gefährlichen, sondern künftig auch bei gefährlichen Abfällen aus logistischen Gründen zu einem zeitweiligen Lagern (Abstellen der Container oder Paletten auf der Laderampe für länger als 24 Stunden bzw. länger als über ein Wochenende) kommen kann. Siehe hierzu auch Kapitel 1.3 b) in der textlichen Beschreibung zu Abschnitt 1 des Antrags.

Es hat sich gezeigt, dass auch bei gefährlichen Abfällen größere Mengen umgeschlagen werden müssen, für die für den täglichen Umschlag keine ausreichende Anzahl an LKW's zur Verfügung gestellt werden kann.

Antragsteller: **Rail&Sea Terminal GmbH**
Werk/Betrieb: **Umschlagsanlage Limburg**
Antrag: **Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG**

Bei Umschlag von losem Schüttgut in BE 3 erfolgt unverändert generell keine zeitweilige Lagerung auf dem Bahngelände, da direkt von einem Verkehrsträger in den anderen umgeladen wird.

Im Abschnitts 11 dieses Antrags sind weitere Details beschrieben (u.a. auch zur Einhaltung der maximal zulässigen Lagermengen bei zeitweiliger Lagerung von Abfällen).

Auch wenn künftig in BE 1 und BE 2 auch gefährliche Abfälle zeitweilig gelagert werden, sind hinsichtlich der technischen Sicherungsmaßnahmen bzgl. Boden- und Grundwasserschutz keine baulichen Maßnahmen oder Änderungen erforderlich. In diesem Zusammenhang wird auf folgende unveränderte Sachverhalte hingewiesen:

Containerumschlag (BE 1):

- In der BE 1 werden i.d.R. multimodale¹ 20-Fuß-Container (Container nach CSC-Standard² > siehe Anlage 6.6) umgeschlagen. Diese können sowohl Produkte als auch Abfälle (gefährlich und nicht gefährlich gemäß AVV) enthalten – jedoch keine Flüssigkeiten. Die Container sind für das beladene Gut dicht bzw. das beladene Gut ist in weiteren Innenverpackungen in die Container eingestellt.
- Beim Umschlag von Gütern in multimodalen Containern wird schon auftragsseitig sichergestellt und festgelegt, dass v.a. bei feinkörnigen Materialien (wie z.B. Filterstäube, Gießereisande o.ä.) entsprechend geeignete und dichte Container bzw. Verpackungen verwendet werden. Die Ware ist dann verpackt (z.B. in Säcke) in die Container eingesetzt oder die Container sind mit Inlayfolien ausgekleidet und mit abdichtenden Gummilippen an den Öffnungen versehen.
- Die multimodalen Container sind alle grundsätzlich nach CSC-Sicherheitsstandard zertifiziert. Die Container unterliegen diesbezüglich einer 30-monatigen Prüfpflicht. Ohne CSC-Prüfung dürfen die Container nicht befördert werden.
- Die Container werden vom betriebseigenen Anlagenpersonal diesbezüglich überprüft. Die Kontrolle des Typenschildes hinsichtlich Einhaltung der Prüfpflicht und die Sichtkontrolle des Containers auf Dichtheit und Unversehrtheit ist vor dem Umschlag obligatorisch.
- Die Container werden beim Umschlag weder geöffnet noch werden Inhalte entnommen. Es findet kein Umpacken statt.
- Die Laderampe wird nicht mit Umschlaggut verunreinigt, da sich dieses in geschlossenen Containern befindet.
- Das Umschlagsgut befindet sich in Containern (allseitig geschlossen) und ist somit vollständig witterungsgeschützt.
- Die Laderampe, auf der der Umschlag stattfindet, und der Containerabstellbereich sind in Straßenbauweise mit einer Asphaltdecke wasserundurchlässig

¹ multimodale Container – für den Transport mit verschiedenen Verkehrsträgern geeignete und einsetzbare Container.

² Die Abkürzung „CSC“ steht für „[International Convention for Safe Containers](#)“ – zu Deutsch „Internationales Übereinkommen über sichere Container“. Mit diesem Übereinkommen soll **höchstmögliche Sicherheit im Umgang mit den Containern** erreicht werden.

Antragsteller: **Rail&Sea Terminal GmbH**
Werk/Betrieb: **Umschlagsanlage Limburg**
Antrag: **Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG**

befestigt. Das Oberflächenwasser der Flächen wird gefasst und der öffentlichen Kanalisation zugeführt. Hierzu besteht eine Entwässerungsgenehmigung vom 19.09.2013 (siehe Formular 1/2).

Umschlag von Palettenware (BE 2):

- In der BE 2 werden ausschließlich Güter auf Paletten umgeschlagen. Es handelt sich also grundsätzlich um verpackte Ware (in Fässer, IBC's oder sonstigen Behältnissen). Hierbei kann es sich sowohl um Produkte als auch Abfälle (gefährlich und nicht gefährlich gemäß AVV) handeln.
- Beim Umschlag von Palettenware wird schon auftragsseitig sichergestellt und festgelegt, dass v.a. bei feinkörnigen Materialien (wie z.B. Filterstäube, Gießereisande o.ä.) entsprechend geeignete und dichte Verpackungen verwendet werden.
- Durch das betriebseigene Anlagenpersonal erfolgt grundsätzlich eine entsprechende Sichtprüfung der Palettenware auf Dichtheit und Unversehrtheit der Verpackungen.
- Die Verpackungen werden beim Umschlag weder von den Paletten genommen, noch werden diese geöffnet oder Inhalte entnommen. Es findet kein Umpacken statt.
- Die Laderampe wird nicht mit Umschlaggut verunreinigt, da sich dieses in geschlossenen Verpackungen auf Paletten befindet.
- Das Umschlagsgut befindet sich in geschlossenen Verpackungen und ist daher vor der Witterung geschützt.
- Die Laderampe, auf der der Umschlag stattfindet und der Palettenabstellbereich sind in Straßenbauweise mit einer Asphaltdecke wasserundurchlässig befestigt. Das Oberflächenwasser der Flächen wird gefasst und der öffentlichen Kanalisation zugeführt. Hierzu besteht eine Entwässerungsgenehmigung vom 19.09.2013 (siehe Formular 1/2).

Umschlag von losem Schüttgut (BE 3):

Die beantragten Änderungen betreffen nicht den Umschlag von losem Schüttgut in BE 3. Hier ergeben sich keine Neuerungen.

g) Gehandhabte Stoffe/Abfälle

Input-Materialien:

> Hierzu ergeben sich keine Änderungen zum bisherigen Genehmigungsstand

Output-Materialien:

> Hierzu ergeben sich keine Änderungen zum bisherigen Genehmigungsstand

3.4 Maßnahmen zur Luftreinhaltung

Die beantragten Änderungen führen zu keinen zusätzlichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter (Nachbarschaft und Umwelt).

Antragsteller: **Rail&Sea Terminal GmbH**
Werk/Betrieb: **Umschlagsanlage Limburg**
Antrag: **Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG**

Im Gegenteil, durch die Reduzierung des Jahresdurchsatzes beim Umschlag von Abfällen in loser Schüttung (BE 3) um 20.000 t/a und dem Austausch zweier Diesel-Stapler gegen zwei Elektrostapler ist sogar von einer Reduzierung der Staubemissionen auszugehen.

3.5 Schutz vor Lärm und Erschütterungen

Die jährliche Gesamtdurchsatzleistung bleibt unverändert. Auch der Austausch des Reach-Stackers durch einen anderen vergleichbaren Typs und der Austausch der drei Gabelstapler durch zwei neue mit Elektroantrieb und einen weiteren mit Dieselantrieb (vergleichbarer Typ wie bisherige Diesel-Stapler) haben keine relevanten Auswirkungen auf die Lärmemissionen. Durch den künftigen Einsatz zweier Gabelstapler mit Elektroantrieb (anstatt Dieselantrieb) werden die Lärmemissionen künftig sogar eher geringer ausfallen.

Die beantragten Änderungen beeinflussen die Anforderungen zu diesem Abschnitt somit nicht.

3.6 Abwasser

Die beantragten Änderungen beeinflussen die Anforderungen zu diesem Abschnitt nicht.

3.7 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verwertung von Abfällen

Die beantragten Änderungen beeinflussen die Anforderungen zu diesem Abschnitt nicht.

3.8 Maßnahmen zur sparsamen und effizienten Verwendung von Energie

Die beantragten Änderungen beeinflussen die Anforderungen zu diesem Abschnitt nicht.

3.9 Anwendung der Störfall-Verordnung

Müssen gefährliche Abfälle im Rahmen des Umschlags in der Anlage zeitweilig gelagert werden, wird bereits vor der Auftragsannahme geprüft, ob sichergestellt werden kann, dass grundsätzlich zu keiner Zeit ein Störfallbereich gemäß StörfallV (12. BImSchV) vorliegt. In Abschnitt 14 des Antrags ist detailliert beschrieben, wie die Prüfung auf Störfallrelevanz durchgeführt wird.

Die Ergebnisse der Prüfungen auf Störfallrelevanz werden im Betriebstagebuch dokumentiert.

Antragsteller: **Rail&Sea Terminal GmbH**
Werk/Betrieb: **Umschlagsanlage Limburg**
Antrag: **Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG**

3.10 Maßnahmen zum Schutz des Bodens und des Grundwassers

Die beantragten Änderungen beeinflussen die Anforderungen zu diesem Abschnitt nicht.

3.11 Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die beantragten Änderungen beeinflussen die Anforderungen zu diesem Abschnitt nicht.

3.12 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die geplante Anlage ist aufgrund der Anlage 1 zum UVPG keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die beantragten Änderungen beeinflussen die Anforderungen zu diesem Abschnitt nicht.

3.13 Maßnahmen nach Betriebseinstellung

Nach Betriebseinstellung werden alle auf dem Betriebsgelände lagernden Stoffe (Abfälle) einer geordneten Entsorgung zugeführt.

Aufgrund der Art und Zusammensetzung der Abfälle und der im Antrag beschriebenen Sicherungsmaßnahmen im Betrieb, werden von der Anlage oder dem Anlagengrundstück nach Betriebseinstellung keine schädlichen Umwelteinwirkungen (wie Boden- oder Grundwasserverunreinigungen), Gefahren oder erheblichen Nachteile und Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft hervorgehen.

Durch die auf dem Areal betriebenen Anlagenteile selbst (Reach-Stacker, Bagger, Stapler, LKW-Ladekran, Kehrmaschine) gehen keine Gefahren aus. Sie stellen Wertgegenstände dar und sind mobil, so dass deren Rückbau und Verkauf problemlos und ohne zusätzliche Kosten durchführbar ist.

3.13 Ausgangszustandsbericht

Durch die Beantragung der zeitweiligen Lagerung von gefährlichen Abfällen (Ziffer 8.12.1.1 des Anhang 1 zur 4. BImSchV) unterliegt die Anlage künftig der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen. Da Abfälle jedoch definitionsgemäß nicht als relevant gefährliche Stoffe einzustufen sind, entfällt auch künftig die Erstellung eines Ausgangszustandsberichtes.

Antragsteller: Rail&Sea Terminal GmbH
Werk/Betrieb: Umschlagsanlage Limburg
Antrag: Genehmigung nach § 16 (1) BImSchG

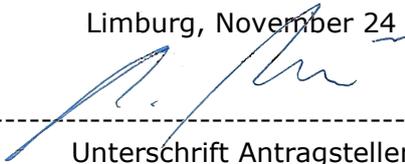
Anhänge zu diesem Abschnitt:

- Anlage 3.1: Übersichtslageplan³
- Anlage 3.2: Betriebseinrichtungsplan

Antragsteller:

Rail&Sea Terminal GmbH

Limburg, November 24



Unterschrift Antragsteller

³ Der Plan ist eingenor-det, daher kein Nordpfeil; der Maßstab ist nur zeichnerisch als Balken angegeben, was aber zur hier notwendigen groben Entfernungsabmessung ausreichend sein dürfte.