

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „ICE-Bahnhof Montabaur“

Grüne Wiese und Industriebrache werden zu einem neuen Stadtteil
1994 bis 2017



Inhaltsverzeichnis

- I. Ausgangssituation – ICE-Bahnhof Montabaur als Anbindung des Landes Rheinland-Pfalz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz
- II. Städtebauliche Zielsetzung – Verbindung schaffen zwischen dem neuem ICE-Bahnhof und dem Siedlungsgebiet der Stadt
- III. Zahlen – Daten – Fakten
 - 1. Zeitschiene
 - 2. Politische Meilensteine
 - 3. Finanzierung
- IV. Besondere Bausteine im ICE-Park Montabaur
 - 1. Büro- und Dienstleistungszentrum
 - 2. Aubachviertel
 - 3. Factory-Outlet-Center
- V. Projektmanagement
- VI. Impressionen

Wirtschaftsförderung der Verbandsgemeinde Montabaur
Telefon: 02602 / 126 – 195
E-Mail: wirtschaftsfoerderung@montabaur.de

Dezember 2017

I. Ausgangssituation – ICE-Bahnhof Montabaur als Anbindung des Landes Rheinland-Pfalz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Die beiden Bahnstrecken auf der Strecke Köln – Rhein/Main waren aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit ausgelastet. Die Fahrzeit zwischen den beiden Ballungszentren betrug 2¼ Stunden. Um die Situation in diesem auch für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wichtigen Korridor nachhaltig zu verbessern, hatte die damalige Bundesregierung im Jahr 1989 den Bau der ICE-Strecke zwischen Köln und Frankfurt beschlossen. Zur Diskussion standen im Wesentlichen zwei alternative Trassen: Die Rheintalstrecke mit der Anbindung von Koblenz und Mainz und die Westerwaldtrasse. Gegen die Trassenführung durch den Westerwald regte sich Widerstand. Der Kreistag des Westerwaldkreises beauftragte den Landrat Klage gegen die Westerwaldtrasse zu erheben. Sehr früh haben jedoch Landrat Peter Paul Weinert und Bürgermeister Dr. Paul Possel-Dölken die Chancen der Lage an der Neubaustrecke erkannt. Wenn die Westerwaldtrasse nicht zu verhindern sei, wollte man nicht nur Transitregion sein sondern einen Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten. Aus finanziellen und ökologischen Gründen hat die Bundesregierung sich für die Westerwaldtrasse, also die Bündelung der Schienentrasse mit der Bundesautobahn A 3, entschieden und das Projekt Neubaustrecke Köln – Rhein/Main 1994 mit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens auf den Weg gebracht. Die Verbandsgemeinde Montabaur war mit vier Planfeststellungsabschnitten auf einer Länge von ca. 17 km von der Baumaßnahme betroffen. Der Planfeststellungsabschnitt Montabaur/Bahnhof hatte eine Länge von rund 2,4 Kilometern. Die Strecke gehört zu den modernsten Hochgeschwindigkeitsstrecken Europas.

Die Entscheidung für den ICE-Bahnhof in Montabaur wurde mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz gegen erhebliche Widerstände erkämpft und war von erheblicher strukturpolitischer Bedeutung. Der ICE-Bahnhof Montabaur ist die einzige direkte Anbindung des Landes Rheinland-Pfalz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahnen. Die Chancen für die Stadt Montabaur und die Region wurden erkannt und genutzt.

Vielen Menschen und Entscheidungsträgern fehlte jedoch zunächst der Glaube an ein solches Millionenprojekt „auf der grünen Wiese“, insbesondere der Glaube an den langfristigen Erfolg eines hochmodernen Bahnhofs mit einer Entwicklung des Bahnhofsumfeldes. Dass auch im hessischen Limburg, nur 20 Kilometer entfernt, ein weiterer Halt beschlossen wurde, brachte weitere Kritiker auf den Plan. Der Spiegel sprach 1997 von einem „teuren Kuriosum“. Die Zeit nannte es eine „Provinzposse“, dass sich zwei „Provinzstädte im Abstand von 20 Kilometern einen ICE-Bahnhof leisten würden“ und titelte: „Operation Größenwahn“. Schlagzeilen, die heute vergessen sind. Denn der ICE-Bahnhof Montabaur und das Umfeld haben sich zu einem Erfolgsmodell entwickelt.



II. Städtebauliche Zielsetzung – Verbindung schaffen zwischen dem neuem ICE-Bahnhof und dem Siedlungsgebiet der Stadt

Der Beschluss zur Durchführung der vorbereitenden Untersuchung zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfolgte am 10.12.1992. Am 31.05.1994 wurde die Satzung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches „ICE-Bahnhof Montabaur“ durch den Stadtrat der Stadt Montabaur beschlossen. Ausgangspunkt für diesen Beschluss war die Entscheidung der Deutschen Bahn AG im Zuge der ICE-Neubaustrecke Köln/Rhein-Main in Montabaur einen ICE-Bahnhof zu errichten und zu betreiben.

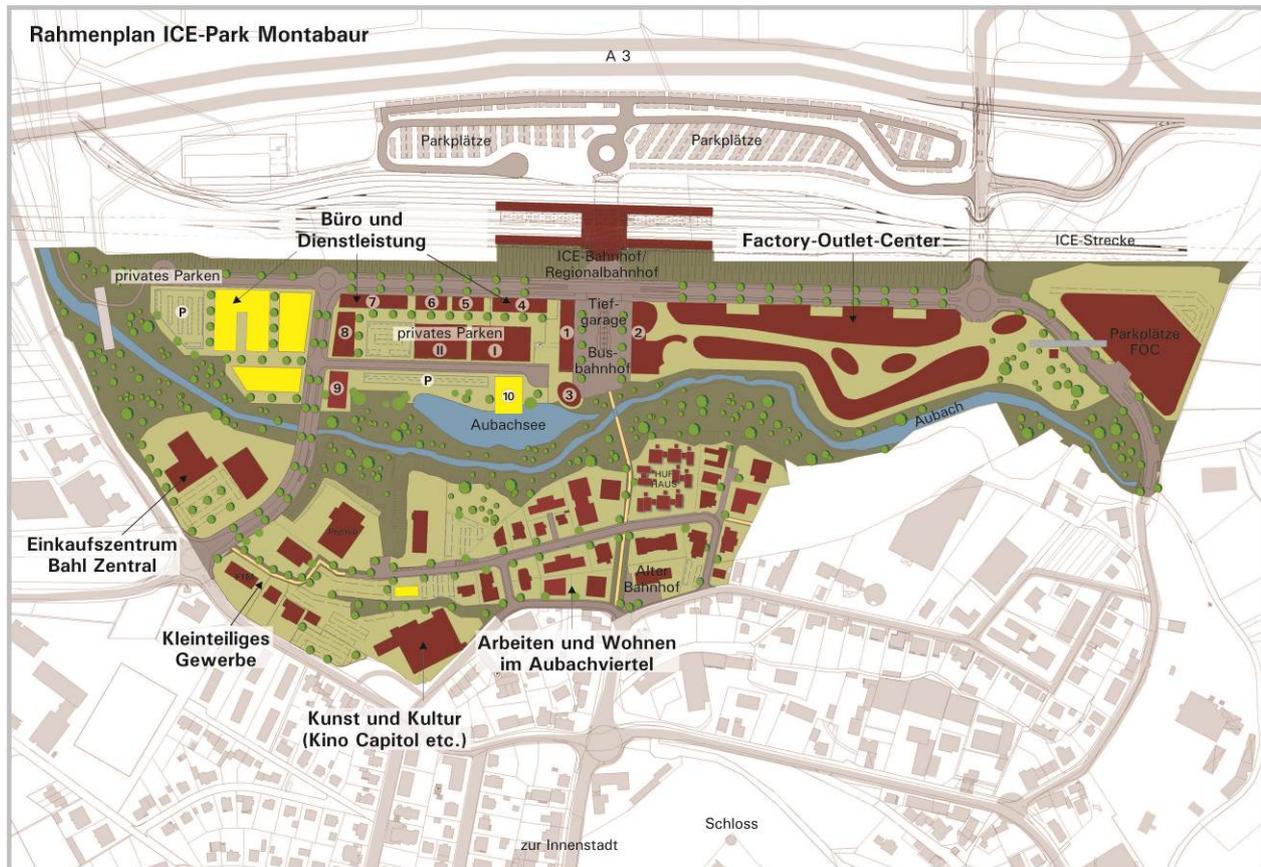
Der durch den Streckenverlauf der Neubaustrecke vorgegebene Standort befindet sich in einer Entfernung von ca. 1 km vom Stadtzentrum entfernt. Er war durch eine Auenlandschaft, den Aubach, das Gleis der alten Nahverkehrsstrecke der Eisenbahnlinie Limburg – Siershahn und Industrie- und Gewerbebrachen von der Stadt getrennt. Ohne Überwindung dieser Zäsuren hätte der ICE-Bahnhof als Solitär mitten in einer Auenlandschaft keine Zukunftschance gehabt. Deshalb war es das primäre Ziel der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, eine



Verbindung zwischen der zusammenhängenden Siedlung und dem ICE-Bahnhof herzustellen. Es wurde erwartet, dass durch den ICE-Bahnhof ein erheblicher Entwicklungsimpuls für die Stadt Montabaur und die benachbarten Gemeinden entsteht.



Rahmenplanung ICE-Park Montabaur



Zwischen dem ICE-Bahnhof Montabaur und der Innenstadt ist in den letzten 20 Jahren auf einem ca. 30 ha großen Gelände ein neuer Stadtteil entstanden. Rund 2.150 Arbeitsplätze in 80 Unternehmen - das ist die positive Bilanz der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ICE-Bahnhof Montabaur. Der ICE-Bahnhof und die zu seiner dauerhaften Etablierung erforderliche Entwicklung im Bahnhofsumfeld haben zu einem beachtlichen Wirtschaftswachstum in der Region um Montabaur geführt.

Um die öffentlichen und privaten Investitionen zu ermöglichen, mussten die erforderlichen Flächen erworben werden. Mit mehr als 55 Grundstückseigentümern wurde über den Erwerb von Grundstücken verhandelt. Einen Großteil der Flächen musste die Stadt Montabaur von Privaten erwerben, um eine Bodenordnung vornehmen zu können. Bei der Freilegung von Grundstücken wurden rund 20 Objekte abgebrochen. Hierzu mussten 16 Bewohner umziehen. Die Grundstücke im Bereich der Industriebrachen waren zum Teil belastet. Ein umfangreiches Bodenmanagement war notwendig, um die Grundstücke bebaubar zu machen.

Insgesamt wurden öffentliche Verkehrsflächen (Straßen, Wege und Plätze) von rund 41.000 qm hergestellt bzw. geändert. Die Haupt-Erschließungsstraße ist die Bahnallee zwischen der Eschelbacher Straße und Allmannshausen.

Durch die Entwicklungsmaßnahme konnten private Investitionen von rund 205 Mio. € initiiert werden. Entstanden sind so neun Bürogebäude und zwei private Parkhäuser, ein zehntes Bürogebäude befindet sich aktuell in Planung. Im Aubachviertel sind rund 20 private Bauvorhaben realisiert worden. Im Fashion Outlet Montabaur wurden auf einer Verkaufsfläche von 10.000 qm über 80 Marken sowie drei Gastronomiebereiche angesiedelt. Entlang der Eschelbacher Straße / Bahnallee sind weitere Handwerksbetriebe sowie ein Nahversorgungszentrum entstanden.

III. Zahlen – Daten – Fakten

1. Zeitschiene

1989

- Beschluss der Bundesregierung zum Bau der ICE Strecke Köln – Frankfurt

1992

- Beschluss der Stadt zur Durchführung der vorbereitenden Untersuchung zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

1994

- Beschluss über zukünftigen Stadtteil ICE-Bahnhof Montabaur (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme mit zunächst 50 ha)

2001

- Fertigstellung des kombinierten ICE-Bahnhofs / Regionalbahnhofs

2002

- Eröffnung des ICE-Bahnhofs Montabaur und Inbetriebnahme der Strecke Köln-Frankfurt
- Baubeginn 1. Bauabschnitt Büro- und Dienstleistungszentrum

2003

- Eröffnung des Zentralen Busbahnhofs am ICE-Bahnhof
- Eröffnung des Büro- und Dienstleistungszentrums (1. Bauabschnitt) mit 4.500 qm Fläche
- Über 1.400 Fahrgäste nutzen den ICE täglich ab Montabaur

2004

- Beginn 2. Bauabschnitt des Dienstleistungszentrums am ICE-Bahnhof
- Über 1.800 Fahrgäste nutzten den ICE täglich ab Montabaur

2005

- Eröffnung des Büro- und Dienstleistungszentrums (2. Bauabschnitt) mit 4.500 qm Fläche
- Bau und Fertigstellung des Fußweges zur Innenstadt
- Fertigstellung des Aubachsees
- Über 2.100 Fahrgäste nutzen den ICE täglich ab Montabaur

2006

- Zielabweichungsverfahren für das FOC Montabaur wird positiv abgeschlossen
- Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord schließt Raumordnungsentscheid für das FOC Montabaur positiv ab
- 2.000.000 Fahrgäste seit Eröffnung des ICE-Bahnhofs Montabaur

2007

- Flächennutzungsplanänderung und Bebauungsplanänderung für das FOC Montabaur werden begonnen



2008

- Eröffnung 3. Bürogebäude mit weiteren 2.000 qm Fläche
- Beginn des 4. Bauabschnittes des Büro- und Dienstleistungszentrums mit 3.400 qm Fläche sowie Baubeginn des dazugehörigen Parkhauses mit 400 Stellplätzen
- Angebot zum Erwerb der Grundstücke für den Bau eines FOCs an die Ralph Dommermuth Grundbesitz GmbH & Co. KG

2009

- Satzungsbeschluss Bebauungsplan FOC
- Vertragsabschluss Grundstücksverkauf FOC
- Baugenehmigung FOC
- Eröffnung privates Parkhaus mit 400 Stellplätzen an der Bahnallee
- Aufstellung Bebauungsplan Aubachviertel

2010

- Eröffnung Firma Premio Reifen- und Autoservice - RHW Reifenhaus Westerwald GmbH in der Bahnallee
- Beginn Erschließungsmaßnahmen Aubachviertel
- Realisierung 450 neue Parkplätze auf der Nordseite des ICE-Bahnhofs
- Eröffnung 4. Bürogebäude im Büro- und Dienstleistungszentrum mit 3.400 qm Fläche mit einer Kantine für "jedermann"
- Erweiterung Fahrzeugtechnik Montabaur GmbH FTM
- Oberverwaltungsgericht (OVG) Rheinland-Pfalz bestätigt Wirksamkeit des Bebauungsplans FOC

2011

- Rechtsstreit im Zusammenhang mit dem Factory-Outlet-Center wird beendet
- Baubeginn Parkhaus 2 und Bürogebäude 7

2012

- Eröffnung Bürogebäude 5 + 6 (voll vermietet) und Parkhaus 2
- 10 Jahre ICE-Bahnhof Montabaur

2013

- Eröffnung Bürogebäude 7 an der Bahnallee
- Baubeginn Bürogebäude 8 am Kreisel Bahnallee
- Fertigstellung Platz vor dem Alten Bahnhof
- Baubeginn Fashion Outlet Montabaur

2014

- Eröffnung Bürogebäude 8 am Kreisel Bahnallee

2015

- Eröffnung Fashion Outlet Montabaur

2016

- Baubeginn Bürogebäude 9 Ecke Bahnallee/Am Aubachsee mit 2.400 qm Fläche
- Fertigstellung Ausbau Aubachstraße
- Fertigstellung südlicher Geh- und Radweg Bahnallee

2017

- Abschluss städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „ICE-Bahnhof Montabaur“



2. Politische Meilensteine

- **1989**
Bundesregierung beschließt den Bau der ICE-Strecke zwischen Köln und Frankfurt
- **10.12.1992**
Beschluss des Stadtrates zur Durchführung der vorbereitenden Untersuchung zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme
- **31.05.1994**
Beschluss der Satzung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches „ICE-Bahnhof Montabaur“
- **September 1995**
Einigung zwischen Bund, Land und Deutsche Bahn über einen richtigen Bahnhof in Montabaur / Vertragsunterzeichnung zwischen Land und Bahn
- **Juli 1999**
Beschluss des Stadtrates über die vorzeitige Anschüttung der Bahnallee
- **2001**
Beschluss über die Veräußerung von Flächen am ICE-Bahnhof an den Investor Ralph Dommermuth
- **01.07.2003**
Beschluss über die Verlagerung des Standortes eines Factory-Outlet-Centers vom Alten Bahnhof auf die Südseite des ICE-Bahnhofs und Erstellung eines Antrages auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens
- **14.12.2016**
Beschluss über die Aufhebung der Entwicklungssatzung

3. Finanzierung

Finanzvolumen der Entwicklungsmaßnahme:

Gesamtvolumen: 36 Mio. €

- Anteil der Stadt: 9 Mio. €
- Anteil Förderung Bund und Land: 10 Mio. €
 - Städtebauförderungsmittel: 7,7 Mio. €
 - GVFG-Fördermittel: 2,3 Mio. €
- Anteil Privater (Grundstückserlöse etc.): 17 Mio. €

Die Gesamtausgaben der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in Höhe von rund 36 Mio. € wurden durch Fördermittel des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz (Städtebauförderungsmittel und GVFG-Fördermittel), Mittel der Stadt Montabaur (Eigenanteile bezogen auf die Städtebauförderung sowie Deckung nicht förderfähiger Kosten) und Grundstückserlöse finanziert.

Bis zur vollständigen Erzielung der Grundstückserlöse mussten die Ausgaben durch die Stadt Montabaur vorfinanziert werden. Aufgrund dessen hatte die Stadt im Jahr 2003 beschlossen den Kreditrahmen des Treuhandkontos auf insgesamt 10 Mio. € zu erhöhen. Im Jahr 2006 wurde der Kreditrahmen fast vollständig ausgeschöpft. Durch die erfolgreiche Grundstücksvermarktung konnten die Kredite bis zum Jahr 2014 abgebaut werden.

Im Jahr 2017 wurde die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme mit einem städtebaulich sowie finanziell positiven Ergebnis abgeschlossen. Aufgrund des Überschusses durch die erfolgreiche Grundstücksvermarktung wurden Städtebaufördermittel zurückgezahlt und der Anteil der Stadt Montabaur konnte sich dadurch ebenfalls reduzieren.

IV. Besondere Bausteine im ICE-Park Montabaur

1. Büro- und Dienstleistungszentrum

Das Büro- und Dienstleistungszentrum im ICE-Park Montabaur mit über 26.000 qm Büroflächen setzt architektonische und städtebauliche Maßstäbe. Direkt am ICE-Bahnhof gelegen betont das gelungene Ensemble den Platz mit der modernen Stahl-Glas Architektur sowie das Umfeld.

Der 32 m hohe ellipsenförmige Büroturm (3. Bauabschnitt) ist ein besonderes städtebauliches Highlight. Die modernen Parkhäuser bieten im unmittelbaren Umfeld Stellplätze für die Nutzer. Die Bürogebäude 4-9 führen die moderne Struktur entlang der Bahnallee fort. Eine Vielzahl von Unternehmen nutzen die Vorteile am Standort und so ist das Areal zum Zentrum für Dienstleistungen in der Region herangewachsen.



2. Aubachviertel – Wohnen und Arbeiten

Durch die Fertigstellung der Erschließungsanlagen im Aubachviertel und der fast vollständigen Bebauung wurde der letzte Lückenschluss zwischen ICE-Bahnhof und Innenstadt vollzogen. Rund 20 private Bauvorhaben sind im Aubachviertel realisiert worden. Wohnen und Arbeiten steht hier im Vordergrund. In der Vergangenheit stand die Industrialisierung für eine klare Trennung zwischen Arbeitsplatz und Privatleben. Im Dienstleistungszeitalter rückt diese scharfe Abgrenzung in den Hintergrund: Wohnen und Arbeiten unter einem Dach zu vereinen ist das städtebauliche Ziel.

Der Weg dahin war jedoch steinig. Historisch war die ca. 6 ha große Fläche rund um den ehemaligen Bahnhof durch weniger attraktive Nutzer besetzt. Auf der Fläche befanden sich ehemals Eisengießereien, ein Schrotthändler, ein Land- und Ölhandel, eine bruchfällige Güterhalle sowie das ehemalige Gleisbett.

Städtebaulich ist das Aubachviertel für die Umsetzung in der Gesamtmaßnahme von großer Bedeutung gewesen. Es ist das Bindeglied zwischen dem gewachsenen Stadtgefüge und der Entwicklung des Dienstleistungsbereichs / FOC an der Bahnallee. Doch zu Beginn der Maßnahme hatte dieser Bereich eher Hinterhofcharakter. Der erste Entwicklungsschritt war der Ankauf aller Flächen. Die Verhandlungen mit den privaten Eigentümern sowie der Deutschen Bahn gestalteten sich teils schwierig, letztendlich konnten jedoch Einigkeit über den Erwerb aller Grundstücke erzielt werden. Die Wege zu der Einigung waren höchst unterschiedliche, so wurden beispielsweise Ersatzobjekte gefunden und Entschädigungsverfahren bei der SGD Nord durchgeführt. In einem Fall musste der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte des Landes Rheinland-Pfalz einbezogen werden.

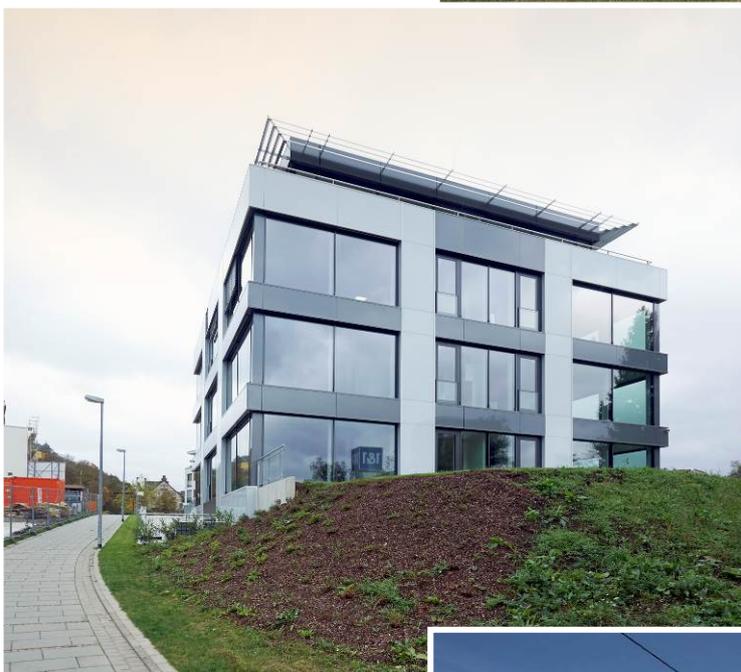
Bedingt durch die Vornutzungen war nahezu die gesamte Fläche mit unterschiedlichsten Altlasten kontaminiert. So musste nach dem Erwerb der Flächen zunächst ein umfangreiches Sanierungskonzept erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei wurde in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ein Teil der Kontaminationen auf einer später gewerblichen entwickelten Fläche eingebracht und versiegelt. Dieser Teil gilt heute als gesicherte Altlast. Die restlichen Flächen wurden komplett freigemessen, sodass hier auch eine wohnwirtschaftliche Nutzung möglich wurde.

Das Aubachviertel stellt bewusst eine andere Baustruktur dar als die Entwicklung der Bürogebäude an der Bahnallee. Mit dem Aubachviertel ist es gelungen eine Vielzahl lokaler und regionaler Investoren zu gewinnen. Die Flächen wurden von der Stadt erst nach Vorlage eines Baukonzeptes veräußert, zu dessen Umsetzung sich die Erwerber verpflichten mussten.

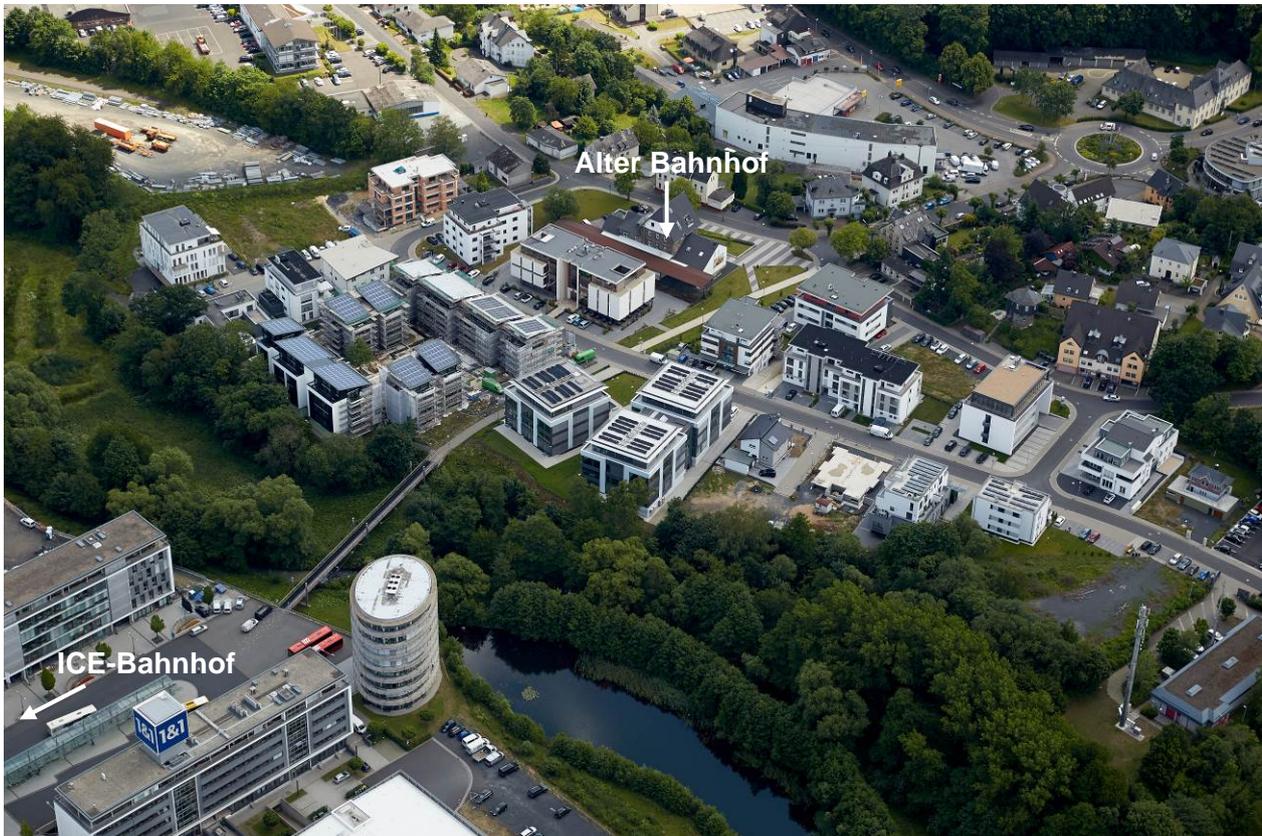
Herzstück des Viertels und *genius loci* sind das Gebäude des Alten Bahnhofs selbst sowie des ehemaligen Stellwerkes. Beide wurden veräußert und von privaten Käufern in Stand gesetzt. Sie erinnern auch heute noch an die frühere Nutzung des Bereichs als ehemaliger Bahnhofstandort.



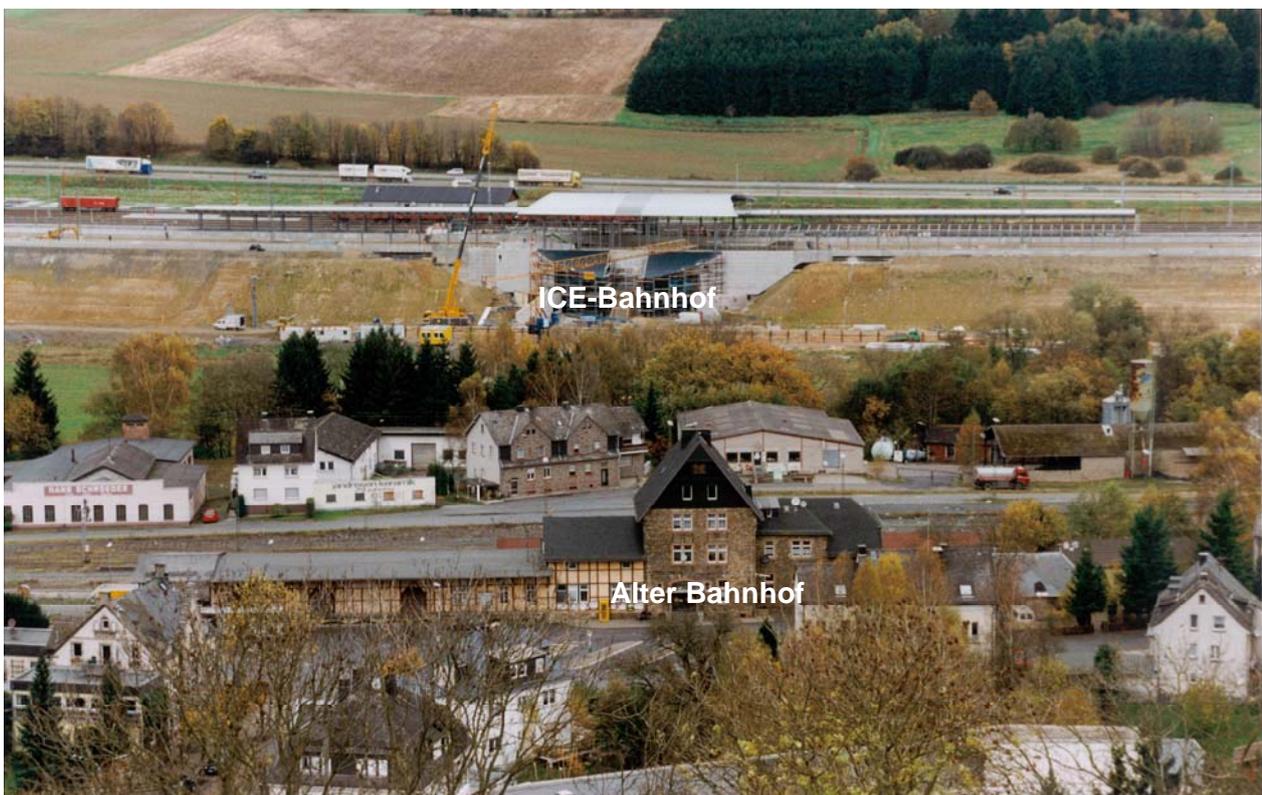
Neben diesen beiden Gebäuden erinnert heute nichts mehr an die frühere Stadtrandlage dieses Bereiches. Heute durchquert man auf dem Weg vom ICE-Bahnhof in die Innenstadt auf direktem fußläufigem Weg diesen modernen Stadtteil.



Aubachviertel 2015



Aubachviertel im Jahr 2000



3. Factory-Outlet-Center

Im Jahr 2001 wird erstmals über ein mögliches Factory-Outlet-Center (FOC) am Alten Bahnhof in Montabaur diskutiert. Auf der Grundlage der Ergebnisse aus einem Workshop im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes beschließen die städtischen Gremien im Juli 2003 die Verlagerung des Standortes des FOC auf die Südseite des ICE-Bahnhofs und den Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Nach Erstellung mehrerer Gutachten wurde im Jahr 2004 der erforderliche Antrag auf raumordnungsrechtliche Zulassung beim Land Rheinland-Pfalz gestellt. Grünes Licht für ein FOC am Montabaur an der Bahnallee erteilt das Land im Jahr 2006. Die raumordnungsrechtliche Zulassung für ein FOC mit genau festgelegten Sortimenten und einer maximalen Verkaufsfläche von 10.000 qm wurde erreicht.

Aufgrund der anschließenden Klagen verzögerte sich die Realisierung des FOC. Am 12.02.2009 beschloss der Stadtrat den Bebauungsplan als Satzung. Auch hier gegen wurden Klagen erhoben. Nach Beendigung der Klageverfahren im Jahr 2011 konnten die Planungen für die Errichtung des Fashion Outlet Montabaur konkretisiert werden. Im Dezember 2013 erfolgte der Baubeginn. Nach fast 15 Jahren nach den ersten Planungen konnte am 30.07.2015 die Eröffnung gefeiert werden.

- rund 65 Läden auf einer Verkaufsfläche von 10.000 qm.
- nur FOC-typische Waren sind zulässig (Vorsaison, 2. Wahl, Überproduktion etc.)
- Sortimentsstruktur:

▪ Bekleidung:	66%
▪ Schuhe, Lederwaren:	14%
▪ Sportartikel:	8%
▪ Glas/Porzellan/Keramik:	4%
▪ Heim-/Haustextilien:	6%
▪ Uhren/Schmuck:	2%
- Besucheraufkommen geschätzt: 1,3 – 2 Mio.
- Investitionskosten: ca. 72 Mio. €
- Gesamtumsatz geschätzt: 53 – 59 Mio. €
- Arbeitsplätze im FOM: ca. 350
- Kunden-Verkehrsaufkommen: <3.800 KFZ/Verkaufstag
- Betreiber: Fashion Outlet Montabaur Betreibergesellschaft mbH,
Bahnallee 9, 56410 Montabaur
- Baubeginn Oktober 2013 / Eröffnung Juli 2015



V. Projektmanagement

Ein Projekt dieser Größenordnung war und ist im Westerwald ohne Vorbild. Die Stadt Montabaur als verbandsangehörige Gemeinde hat keine eigene Verwaltung. Bis 2001 war der Bürgermeister der Stadt zugleich Bürgermeister der Verbandsgemeinde (Personalunion). Die Verbandsgemeindeverwaltung war durch die Begleitung der Planfeststellungsverfahren für die ICE-Neubaustrecke sehr stark belastet, verfügte aber auch nicht über das erforderliche Fachpersonal für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Deshalb wurde die Deutsche Bau- und Grundstücks AG aus Bonn (BauGrund) als Entwicklungsträger beschäftigt. Bis Ende 2001 lag die Projektsteuerung weitgehend bei der BauGrund. Die Kosten (in der Spitze 350.000 €/pro Jahr) wurden mit zwei Dritteln aus Städtebauförderungsmitteln bezuschusst.

Im Jahr 2001 teilte das Land Rheinland-Pfalz mit, dass eine Förderung der Aufwendungen für die Tätigkeit des Entwicklungsträgers nicht mehr möglich sei. Man stand vor der Frage, ob die Stadt Montabaur die weitere Tätigkeit des Entwicklungsträgers selbst finanziert oder die Verbandsgemeindeverwaltung diese Aufgabe übernimmt. Der Verbandsgemeinderat stimmte der Einstellung einer Diplom-Ingenieurin für Stadtplanung und der entsprechenden Ausweitung des Stellenplanes zu. Die Tätigkeit des Entwicklungsträgers wurde ab dem Jahr 2002 sukzessive zurückgeführt. Die Verbandsgemeindeverwaltung Montabaur übernahm seit dem Jahr 2005 weitestgehend die Projektsteuerung.



Die Rechtsberatung insbesondere in den Verfahren zur Schaffung der Voraussetzungen für den Bau des FOC (Bebauungsplanverfahren, Begleitung im Zielabweichungs- und Raumordnungsverfahren) einschließlich der Vertretung der Stadt Montabaur in den gerichtlichen Verfahren lag in den Händen von Rechtsanwalt Professor Dr. Hans-Jörg Birk, Kanzlei Eisenmann, Wahle, Birk, Weidner (Stuttgart).

VI. Impressionen

- ICE-Park Montabaur – ca. 1997



- ICE-Park Montabaur – 2015



▪ **Bauarbeiten ICE-Neubaustrecke/ICE-Bahnhof (1999-2000)**

Fotoquelle: Wilfried Schardt



- Eröffnung ICE-Bahnhof Juli 2002



- **Bauarbeiten Erschließung: Bahnallee / Tiefgarage / Busbahnhof**



**Bauarbeiten Bahnallee
Juli 2000**



**Spatenstich Bau Tiefgarage
Busbahnhof 14.08.2000**



**Bauarbeiten Westtangente
April 2002**



**Bauarbeiten Zufahrt
Tiefgarage - April 2002**



**Eröffnung Bahnallee
15.10.2002**



**Bauarbeiten Fußgänger-
brücke über den Aubach**

- **Bauarbeiten und Eröffnung 1. Bauabschnitt Büro- und Dienstleistungszentrum 2002-2003**



- **2.000.000 Fahrgast am ICE-Bahnhof Montabaur – Juni 2006**



- **Messe Connection im Aubachviertel – Juni 2007**



- Entwicklung Bahl Zentral und kleinteiliges Gewerbe an der Eschelbacher Straße



- 10 Jahre ICE-Bahnhof Montabaur – Juli 2012



- Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme 2017

