

Black Forest Business Park Lahr

Direkt am Flughafen:
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Immobilien

Wachstum und Militarismus

In Stadt und Land

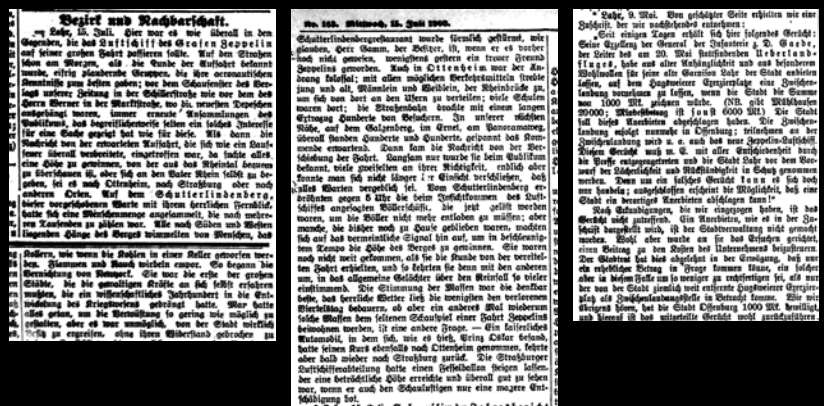
Hintergrund der Lahrer Garnisonspolitik war eine anhaltende Wachstumsschwäche der Stadt am Ende des 19. Jahrhunderts. Garnisonen sollten Lahr neue Impulse, Menschen und Kaufkraft geben. Zu diesem Zweck war man zu Investitionen in Höhe von fast neun Millionen Reichsmark bereit, das Vielfache des städtischen Haushalts. Solange die Kasernen



fest (und mit etwa vier bis fünf Prozent verzinst) an den Staat verpachtet werden konnten, war dies finanziell kein Risiko. Tatsächlich ging die Rechnung der Stadt auf: Lahr erhielt um 1900 nicht nur einen Zuwachs durch knapp 2.000 Soldaten, sondern auch zahlreiche Handwerker und Kaufleute zogen in die Stadt. Noch heute zeugen die vielen Sandsteinhäuser entlang der Lotzbeckstraße, Tiergartenstraße und Kaiserstraße von diesem Bauboom.

Schon kurz nach der Thronbesteigung durch Kaiser Wilhelm II. zeigte sich, dass das deutsche Kaiserreich innenpolitische Schwäche durch außenpolitische Stärke zu kompensieren suchte. Die Heeresvermehrung von 1893 brachte endlich auch Lahr die lang ersehnten Garnisonen. Diplomatische „Muskelspiele“ Wilhelm II. führten Europa mehrmals dicht an den Rand eines Krieges, die innenpolitische Militarisierung der deutschen Gesellschaft bis in den Alltag hinein (Matrosenzüge für Kinder, Militärparaden) zeigten ein Land, in dem der Mensch, wie ein geflügeltes Wort lautete, erst beim Reservoffizier begann. Heinrich Manns Roman „Der Untertan“, aber auch die Ereignisse um den „Hauptmann von Köpenick“ bildeten treffend den Zustand des deutschen Reichs vor dem Ersten Weltkrieg ab.

Damals in der Presse



Einen Zeppelinflugplatz für Lahr

Bereits seit 1898 war Lahr Standort klassischer militärischer Garnisonen der Infanterie und Artillerie. Noch vor dem Ersten Weltkrieg beschloss die kaiserliche Armee die Aufstellung von Kriegsluftschifferbataillonen. Lahr wurde 1913 zum Standort der 3. Kompanie des Luftschifferbataillons IV bestimmt. Lahr stellte dazu Gelände unmittelbar neben dem Artillerieexerzierplatz westlich von Dinglingen zur Verfügung. Die militärischen Anlagen einschließlich der Luftschifferkaserne wurden vom Staat gebaut. Im Hinterkopf hatte man seitens der Stadt dabei auch Vorstellungen von einem möglichen zivilen Luftschiffhafen, wie er seit 1910 in Baden-Baden (Oos) bestand.



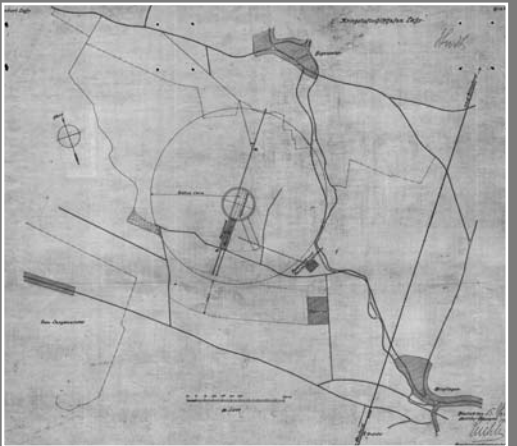
Ein Zeppelin schwebt 1909 über Hugsweier. Der Wald im Hintergrund wird nach 1945 dem französischen Flugplatz zum Opfer fallen.



Wenn ein Luftschiff über Lahr schwebte, war das allemal Grund für einen Straßenauflauf – hier 1913 in der Schillerstraße.



Militär gehörte mit Umzügen und Stadtparkmusik vor 1914 zur begeistert gefeierten Kultur der Stadt Lahr.



Übersichtskarte des Kriegsluftschiffhafens mit geplanter, aber nicht gebauter Schleusenhalle.



Krieg und Revolution

In Stadt und Land

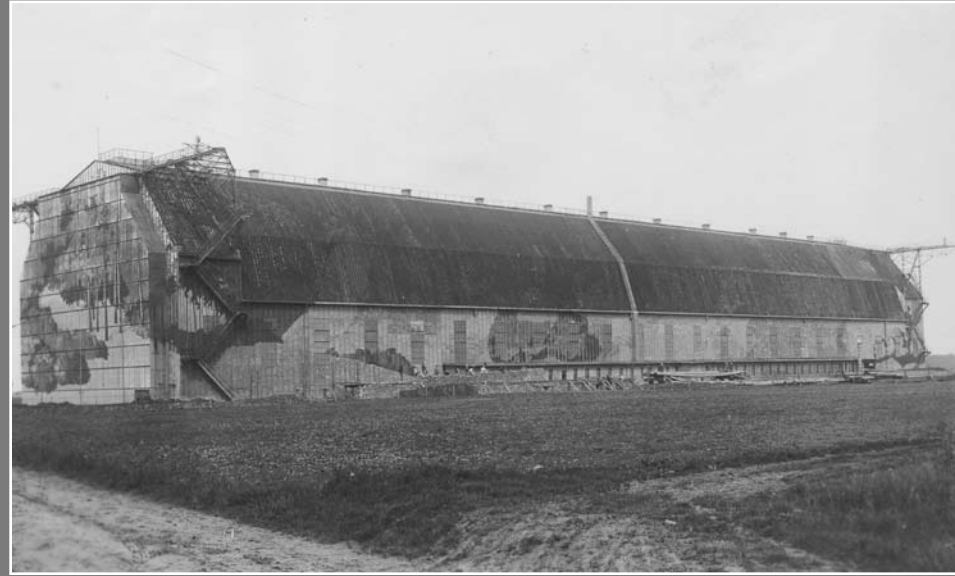
581 Lahrer Männer fielen in den Kämpfen des Ersten Weltkrieges. Hinzu kamen noch zahlreiche Frauen und Männer, die zivil aufgrund von Mangelkrankheiten in Lahr ums Leben kamen. Die Stadt veränderte sich in den Jahren 1914 bis 1920 rapide: Mehr als ein



Fünftel der Bevölkerung wurde „ausgewechselt“, ausgemusterte Soldaten und ihre Familien, Flüchtlinge aus dem Elsass und im Krieg zugewanderte Arbeitskräfte veränderten die Stadt. Nach 1918 war es vorbei mit der paternalistischen „Herr-im-Hause-Politik“ der Lahrer Industriellen. Aber auch der Mittelstand blickte voller Ungewissheit und Angst in eine unbestimmte Zukunft. Die Revolution im November 1918 zeigte ihnen, dass sie fortan mit einer neuen politischen Kraft rechnen müssen: der organisierten Arbeiterschaft.

Selbstüberschätzung, eine hohe Risikobereitschaft und aggressive Außenpolitik führten dazu, dass der Schlüssel zum Kriegsausbruch im August 1914 letztlich beim deutschen Kaiserreich lag. Über vier Jahre dauerten die blutigen Schlachten an der festgefahrenen Westfront und in Osteuropa, doch letztlich hatte Deutschland kaum ausreichende Ressourcen, um diesen Mehrfrontenkrieg zu gewinnen. Mit dem Kriegsende im November 1918 erschütterte eine Revolution Deutschland. Die Bestimmungen im Friedensschluss (Versailler Vertrag) legten nicht nur eine entmilitarisierte Zone östlich des Rheins fest, sondern auch den Grund für einen fatalen politischen Mythos („Versailler Diktat“), der besonders von der politischen Rechten gepflegt und ausgebeutet wurde. In seiner eigenen Wahrnehmung wurde Baden nun „Grenzland“.

Ein Flugplatz auf Abruf



Die Luftschiffhalle mit Tarnanstrich im Ersten Weltkrieg. Sie wurde nie von „Zeppelinen“ genutzt.

Mit dem Bau der Zeppelinhalle wurde noch nach Kriegsbeginn 1914 begonnen, nach ihrer Fertigstellung 1915 bekam sie einen Tarnanstrich. Ein Luftschiff hat sie nie beherbergt, da sich die „Zeppeline“ schnell als kriegsuntauglich herausstellten. 1918 beherbergte sie – noch vor Kriegsende – Kampfeinsitzer der 3. Kompanie des 4. Fliegerbataillons aus Freiburg. Nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages musste sie nach dem Friedensschluss demontiert werden. Der Unternehmer Hermann Honnef besorgte den Abbruch und verkaufte die Hallenteile. Lediglich Seitenmauern blieben stehen.



Bei Luftkämpfen 1918 wurde ein englisches Flugzeug mit zwei kanadischen Piloten bei Nonnenweiher von der in Lahr stationierten Staffel abgeschossen. Die beiden Piloten kamen dabei ums Leben und wurden auf dem Lahrer Bergfriedhof beigesetzt.



Im Ersten Weltkrieg war auf dem Schutterlindenberg eine Luftabweereinheit stationiert, um den Flugplatz zu schützen.



Albatros D.V Doppeldecker im Ersten Weltkrieg vor der Luftschiffhalle.



Die geplante Kaserne für die Luftschiffer auf einer Luftaufnahme von 1935.

Damals in der Presse



Die erste Lahrer Konversion

In Stadt ...

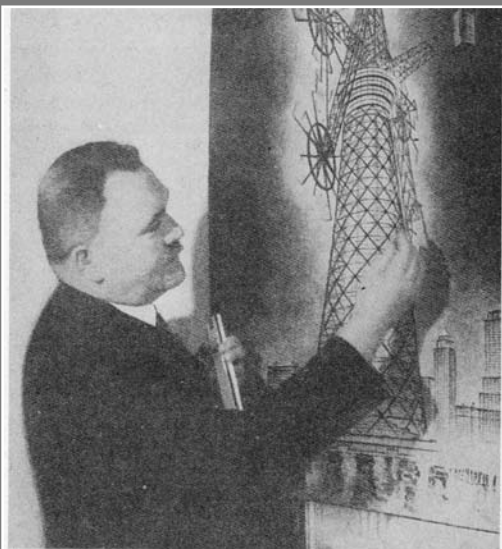
Die freiwerdenden Kasernen und das Flugplatzareal boten für Lahr Chancen: Endlich konnte der lange überfällige Strukturwandel eingeleitet werden. Neue Industrien zogen, die Inflationskonjunktur nutzend, in die Stadt: Skrebba, Roth-Händle oder Nestler Wellpappe lösten die alten Manufakturindustrien der Schnupftabak- und Zichorienbranchen ab. Lahr sah einer zivilen Zukunft entgegen, doch der Zeitgeist trauerte dem Militär hinterher. Innenpolitisch war die Stadt alles andere als befriedet. Die Arbeiterunruhen vom Herbst 1923 zeigten dies ebenso wie die bösartigen Angriffe der Nationalsozialisten ab der zweiten Hälfte der 20er Jahre.



... und Land

Die Weimarer Republik (1918 – 1933) begann krisenhaft und sie endete in einer großen Krise. Inflation (bis 1923) und Weltwirtschaftskrise (ab 1929) bestimmten die Wahrnehmung von Millionen von Menschen, die den neuen politischen Verhältnissen kaum etwas abzugewinnen mochten. Und doch sind die 20er Jahre auch von einer neuen technischen und kulturellen Kühnheit bestimmt, für die in Lahr Felix Wankel oder Hermann Honnef stehen. Harsche Klassenkämpfe dominieren das Verhältnis zwischen Unternehmern und Arbeitern, aber auch der moderne Sozialstaat zeichnet sich ab.

Hermann Honnef



Hermann Honnef, der Konstrukteur der nach ihm benannten (nie gebauten) Höhenwind-Kraftwerke. Auf dem Bild ein 500-m-Turm mit den Windrotoren zur Stromerzeugung; im Hintergrund spielerhaft scheinende Wolkenkratzer.

Hermann Honnef und eines seiner geplanten, aber nie verwirklichten Windkraftwerke.



Blick in das Innere der Fabrikationshalle von Hermann Honnef, die an Stelle der Luftschiffhalle erbaut wurde.



Modell von Kreiders Turbo-Flugzeug in der Halle.



Blick auf die ehemalige Luftschiffkaserne sowie die Honnefwerke.

Hermann Honnef (geboren am 19. Juli 1878, gestorben am 30. Juni 1961) kam 1919 nach seiner Ausweisung aus dem nun wieder französischen Elsass nach Lahr. Der Ingenieur und Unternehmer erwarb 1920 Teile des Flugplatzgeländes für seine eigenen Unternehmungen und leitete damit die erste Konversion des Flugplatzes ein. Er erbaute eine große Stahlgitterhalle und beschäftigte sich mit der Herstellung von Stahlbrücken und Funktürmen. 1931, während der Weltwirtschaftskrise, ging das Unternehmen in Konkurs und Hermann Honnef siedelte nach Berlin über. Hier wurde er ein heute wieder zunehmend interessanter Publizist und Propagandist der Windenergietechnik. In seine Produktionsstätten zog 1933 kurzzeitig der Ingenieur Alfons Kreider ein, der an einem selbst entwickelten Turboflugzeug arbeitete.



Entwurf eines Turbo-Flugzeugs (Hubschrauber) von Alfons Kreider.



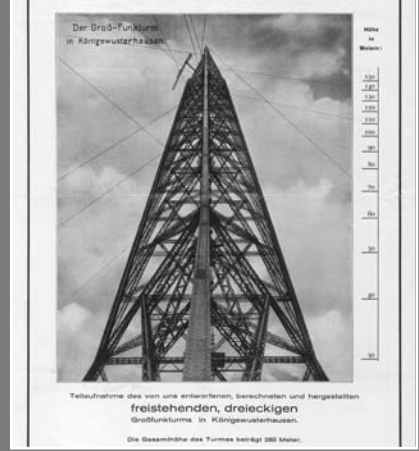
Arbeiter Honnefs an einer Stanzmaschine.



Das Flugplatzareal als Konversionsareal der 20er Jahre mit der Graslandebahn von 1926.



Artikel in der „Everyday Science and Mechanics“ von 1932 über Honnefs Windturbinen.



Der Mittelurm von Königs Wusterhausen war lange das höchste Bauwerk Deutschlands (243 Meter).

Damals in der Presse

Three columns of newspaper text from the 'Südwestdeutsche Zeitung' dated 10. Nov. 1921. The text discusses industrial developments and the conversion of military facilities in Lahr.

Strukturwandel und erneute Militarisierung

In Stadt ...

Die schwere Krise nach 1929, besonders aber der zögerliche Aufschwung nach 1933, ließen wieder die Stimmen nach Militär laut werden. 1936 bekam Lahr erneut eine Garnison, wieder wurden Kasernen gebaut – diesmal im Osten der Stadt (Serre-Kaserne). Der Strukturwandel in der Stadt setzte sich fort, doch andererseits wurde militärische Infrastruktur geschaffen, die nach dem Zweiten Weltkrieg erneut Folgen



hatte. Zwischenzeitlich (1933) war Dinglingen eingemeindet worden, große Gebiete westlich der Stadt standen Lahr nun für großzügige Industrieansiedlungs- und Stadtentwicklungspläne zur Verfügung. Doch ausgeführt wurden sie nicht mehr, nur der Bau der Stadthalle direkt an der ehemaligen Lahr-Dinglinger-Gemarkungsgrenze deutete an, dass sich der Entwicklungsschwerpunkt der Stadt nach Westen verschob. Der Zweite Weltkrieg unterbrach alle weitergehenden Pläne.

Damals in der Presse

Archival newspaper clipping from 'Lahrer Stadtzeitung' dated 1935. The main headline is 'Wetungspol Lahr in Hochbetrieb' (Lahr's aircraft factory in high production). Other headlines include 'Reichstagswahlkampf 1935' and 'Die Siegerliste der Hitler-Jugend'. The clipping contains several columns of text and small advertisements at the bottom for 'Chlorodont' and 'Apollo-Sprudel'.

... und Land

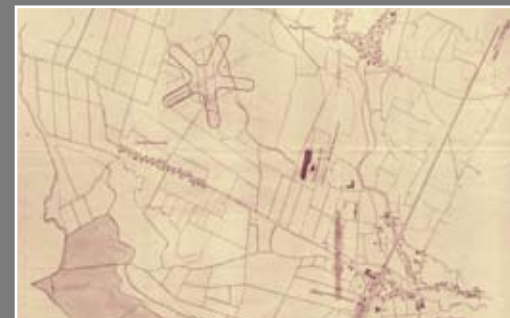
Der Nationalsozialismus setzte völlig andere Prioritäten als die Weimarer Republik. Im Mittelpunkt stand die Aufrüstungspolitik, der alle anderen volkswirtschaftlichen und sozialen Belange untergeordnet wurden. Der Ausbau der Wehrmacht, der Bau von Kasernen, Kriegsschiffen und einer Luftflotte verschlang Unmengen an Rohstoffen und Devisen. Die Wirtschaft teilte weitgehend dieses Ziel, finanziell freilich nicht zu ihrem Schaden. Baden allerdings war als „Grenzland“ zunächst weitgehend ausgeschlossen von dem Rüstungsboom und konnte seine Arbeitslosen nur langsam abbauen. Erst im Zweiten Weltkrieg wurde auch hier die Wirtschaft auf Rüstungsproduktion umgestellt.

Industrie und Grasflugplatz



Flugzeuge vor der Segelflughalle auf dem Lahrer Flugplatz im Rahmen des Deutschlandfluges 1938.

1928 versuchte die Stadt noch einmal, den Grasflugplatz fliegerisch zu entwickeln und bewarb sich bei der Zeppelin-Gesellschaft in Friedrichshafen um einen „Zeppelin-Weltflughafen“. Doch die Zeiten der Luftschiffe waren schon vorbei, ehe sie richtig begonnen hatten. Die Fabrikationsstätten Hermann Honnefs wurden 1935 von den Eisenwerken Beutler (heute: Zehnder GmbH) übernommen, die hier im Krieg mit mehreren hundert Beschäftigten (darunter zahlreichen Zwangsarbeitern) Rüstungsgüter herstellten. Beutler produzierte Benzinkanister, Munitionskarren und Tiefenruder für U-Bote. Der ehemalige Artillerieexerzierplatz und Teile des alten Flugfeldes waren nach 1918 zum Teil wieder landwirtschaftliche Fläche, zum Teil Notlande(gras)platz der Luftthansa geworden. Hier fanden immer mal wieder Flugaktionen – etwa im Rahmen der sog. „Deutschlandflüge“ – statt.



Entwurf eines windunabhängigen Luftschiffhafens von Hermann Honnef um 1929.

A yellow poster for a 'FLUGTAG' (Flight Day) on Sunday, May 4th in Lahr. The poster features an illustration of a biplane at the top. Below the title, it lists the program: 'auf dem ehemaligen Hugenwelterer Exerzierplatz verbunden mit großem Konzert der Stadtkapelle Lahr'. It includes details about prizes, ticket prices, and contact information for 'Autotaxi Karl Schmidt - Lahr'.

Prospekt eines Flugtages auf dem Grasflugplatz in Dinglingen im Jahre 1930.

Allerorten Sieger

In Stadt ...

Lahr schließt seinen wirtschaftlichen Strukturwandel ab und wird endgültig zur „Werkbank der Ortenau“. Mit den Industrierwerken Schaeffler (INA) und der Firma Grohe stellt die Metallindustrie nun die großen Arbeitgeber neben der Zigarettenherstellung bei der Roth-Händle. Den Weg aus der starken Belastung durch die Besatzungsmacht weisen neue Wohngebiete besonders entlang der Schwarzwaldstraße, die Stadt wächst und fängt an, die Vorzüge der Truppenstationierung zu begreifen. Die im Krieg zerstörte Serre-Kaserne wird von den Franzosen wieder aufgebaut und nach Commandant Menard benannt. In der Stadt entsteht nach und nach eine zweite Infrastruktur für die Soldaten, doch auch Lahr entwickelt sich: Neue Schulen, neue Straßen und eine neue Altstadt entstehen.

... und Land

Die Aufteilung des besiegten Deutschlands in Besatzungszonen führte zur dauerhaften Stationierung von Militär der Siegermächte in Deutschland. Doch aus den Siegern wurden Partner – im Rahmen der NATO, zu der die Bundesrepublik nach 1955 gehörte. Ein Schwergewicht der deutschen Außenpolitik Adenauers war die dauerhafte Aussöhnung mit Frankreich. Sie hielt auch an, als Frankreich 1966 aus der NATO ausschied, um eine eigenständigere Außenpolitik entwickeln zu können. Daran ist in Deutschland nicht zu denken. Das Land – mental traumatisiert und politisch nur beschränkt souverän – richtet sich im Wirtschaftswunder ein. Die Vergangenheit bleibt verdrängt, die Zukunft scheint eine Frage des technischen Fortschritts zu sein.

Die Franzosen



Blick auf den französischen Militärflugplatz während eines Tages der offenen Tür in den Fünfziger Jahren.



Tag der offenen Tür auf dem Militärflugplatz.



Bei Langenwinkel 1961 abgestürzter Düsenjäger der französischen Luftwaffe.

Ende 1946 wurde der Stab der 1. französischen Luftwaffendivision nach Lahr verlegt. Die französische Armee baute 1952 den Lahrer Feldflugplatz aus und legte eine Betonlandebahn für Transport- und Verbindungsflugzeuge an. Hierfür wurde das Areal des Flugplatzes stark erweitert und unter anderem der Hugsweierer Wald eingeebnet. Lahr wurde Standort des 1. Commandement Aérien Tactiques, welches bald zahlreiche Düsenmaschinen auf dem Flugplatz „Base Aérienne 139“ stationierte. Dies führte zu starken Belastungen besonders für das Dorf Langenwinkel, welches unmittelbar vor der Start- und Landebahn lag. Gegen heftigen Widerstand der Bewohner wurde das ganze Dorf 1968/71 schließlich umgesiedelt.



General Paul Stehlin, Kommandeur der französischen Luftstreitkräfte und später Vizepräsident der französischen Nationalversammlung, auf dem Militärflugplatz.

Damals in der Presse



Die Kanadier

Parallelkultur und Systemwechsel

In Stadt ...

Weit stärker noch als die Franzosen errichteten die Kanadier zahlreiche Einrichtungen für ihre Soldaten: Schulen, Einkaufszentren, Kinos, eine Eishockeyhalle und ein Krankenhaus (das neue Krankenhaus wurde noch am 19. Mai 1991 eröffnet) bildeten eine kanadische Welt für sich. Rund 10.000 kanadische Soldaten samt Familienangehörigen lebten schließlich in Lahr und Umgebung, die kanadischen Streitkräfte sollen jährlich umgerechnet 150 bis 250 Millionen Euro in die Region gebracht haben. Lahr wird's nicht ungern gesehen haben. Die Wachstumsimpulse der Stadt hatten sich erschöpft, die Bevölkerung wuchs kaum noch. Obgleich in Deutschland seit langem ein Rückgang der Industriearbeitsplätze zu beobachten war, blieb Lahr eine klassische „Fabrikstadt“. Und schließlich änderte sie sogar ihren Namen: Seit 1978 heißt sie Lahr/Schwarzwald. Und unbestritten war das Militär in Lahr auch nicht mehr: Mit der Friedensbewegung der achtziger Jahre wurde der Flugplatz auch in Lahr Ziel von Protestdemonstrationen.

... und Land

Ende der 60er Jahre wurde der Kalte Krieg abgelöst von einer Periode der Entspannung. In die Militärüberlegungen spielten nun Kostenfragen eine immer größere Rolle, auch weil die weltweite Nachkriegskonjunktur nun dem Ende entgegen ging. Mitte der siebziger Jahre sah es einmal so aus, als könnte der Rüstungs- und Systemwettbewerb politisch reguliert werden (KSZE), doch schon Ende der siebziger Jahre verschärfte sich das Klima wieder. Ab Mitte der 80er Jahre zeichnete sich ab, dass die Länder des Warschauer Pakts dem forcierten Wettbewerb der Systeme nicht standhalten konnten. Innerhalb kürzester Zeit brach der Ostblock zusammen, 1989 fiel die Berliner Mauer, 1991 löste sich die UdSSR auf.



Prinzessin Anne zu Besuch bei den kanadischen Streitkräften in Lahr 1978.

Als Ersatz für ihr europäisches Hauptquartier in Metz und die Flugbasis in Marville bot Frankreich den kanadischen Truppen, die Frankreich verlassen mussten, Lahr an. Im Frühjahr 1967 richteten sich die ersten kanadischen Einheiten auf dem Flugplatz ein, die offizielle Übergabe geschah im September. Doch schon 1970 änderte sich die kanadische Militärstrategie: Die Kampfflugzeuge wurden abgezogen, Lahr wurde zum Zentrum der kanadischen Landstreitkräfte in Europa, die aus Norddeutschland verlegt wurden. Von hier starteten nun auch die großen Transportmaschinen quer über den Ozean. Flugplatz und Kaserne wurden nun permanent ausgebaut und erweitert, die Landebahn noch 1989 verstärkt und verlängert. Im September 1991 gab das kanadische Verteidigungsministerium offiziell den Rückzug aus Europa bekannt.



Oberbürgermeister Dr. Philipp Brucker bei einem Besuch auf dem kanadischen Flugplatz.



Nach 1970 wurden die meisten Düsenjäger durch großräumige Transportmaschinen ersetzt.



Abschiedsparade des kanadischen Militärs in der Schillerstraße 1993.

Damals in der Presse

Ein Personalchef der kanadischen Streitkräfte, John Scott, der die Wehmut nicht zu überwinden im Bus, als er beim „Tag der offenen Tür“ den deutschen Besuchern zur Sightseeing-Tour über den Flugplatz begleitete. „In 21 Tagen bin ich 25 Jahre in Lahr“, sagte mit sichtlichem Stolz und in gutem Deutsch der am Jubiläumstag als „Reiseleiter“ fungierende Personalchef. „Das ist eben die Politik“, einschaltete sich Scott, der als einer der wenigen das Vierteljahrhundert kanadischer Truppen in Lahr miterlebt hat. „Es ist so traurig, dass wir in einem Jahr alle weg sind“, meinte der Vertreter der Streit-

Eine Flugplatzrundfahrt mit John Scott:

„Es ist traurig, aber das ist eben auch Politik“
Ein bisschen Wehmut über die letzten Monate in Lahr, aber auch Stolz auf friedenserhaltende Mission in 25 Jahren

kräfte, der bei der mehr als halbtägigen Besichtigungstour den deutschen und auch französischen Teilnehmergruppen einen umfassenden Eindruck von der Westläufigkeit des Geländes und dessen Ausstattung vermitteln wollte. „Das ist eben die Politik“, einschaltete sich Scott, der als einer der wenigen das Vierteljahrhundert kanadischer Truppen in Lahr miterlebt hat. „Es ist so traurig, dass wir in einem Jahr alle weg sind“, meinte der Vertreter der Streit-

kräften. Der Trauer auf der einen Seite stand dem Personalchef der kanadischen Streitkräfte die Genugtuung im Gesicht geschrieben, dass man einen Beitrag für den Frieden geleistet habe und nun eben die Mission erfüllt sei. Doch auch das Geld bei dem Rückzug der Kanadier eine nicht unbedeutende Rolle gespielt hat, betonte Scott zu Zahlen: So würde die Unterhaltung des Flugplatzes in Lahr pro Tag eine Million Dollar kosten, auf das Jahr verteilt kämen 364 Millionen Dollar zusammen. Verständnisvolles Nicken bei den Passagieren im Bus, die den Erklärungen von Scott aufmerksam zuhörten, zuwei-

gen. Zwischenfragen stellten und sich wunderten, wie weitläufig das Gelände überhaupt ist. „Beim Vorbeifahren werden Wert gelegt hätte. So hätten die Bäume keinen Schaden genommen, wovon sich jeder am Samstag selbst überzeugen konnte. Die „Johly“ wurde vollständig durch einige Hasen, die bei der Sightseeing-Tour zwischen aufgereihten Leopard-Fanaren hindurchhoppelten, und Fasanen, die sich vor deutschen Bauern auf Traktoren in Sicherheit brachten, die gerade das Heu ernteten. „Wir machen keine Jagd auf Kaninchen“, scherzte Scott, wurde aber gleich wieder ernst, als der Bus die vielen unterirdischen Bunkeranlagen passierte. „Wir Scott erklärte, würde dem Streitkräften einige unterirdische Bunker (Kosten für einen Bunker rund 48 Millionen Dollar) Schutz vor ABC-Waffen bieten, andere dazu dienen, das Flug-



Die Friedensbewegung der 80er Jahre ging auch am Lahrer Flugplatz nicht vorbei. Bei einem Tag der offenen Tür 1989 wurde protestiert.

IMPACT OF CANADIAN FORCE'S LAHR EXPENDITURE ON GERMAN ECONOMY IN MILLIONS OF DM		
	FY 84/85	FY 85/86
MILITARY SPENDING		
Lahr Net Payroll	120,0	150,0
Total Military Payroll	120,0	150,0
CIVILIAN SPENDING - PUBLIC		
Locally Engaged (600) Net Payroll	15,0	16,0
German National (730) Gross Payroll	22,0	24,0
Total Public Civilian Payroll	37,0	40,0
CIVILIAN SPENDING - NON PUBLIC		
Locally Engaged (1000) Net Payroll	14,0	16,0
German National (100) Gross Payroll	2,5	3,0
Total Non Public Civilian Payroll	16,5	19,0
IND. SCHOOL		
Net Payroll (220)	10,0	11,0
OTHER EXPENDITURES		
CFR Lahr Operations and Maintenance	50,0	56,0
Other Lahr Units Operations and Maintenance	20,0	21,0

Kanadische Übersicht über die Geldbeträge, die aufgrund der Stationierung jährlich nach Deutschland flossen.



Verlängerung der Landebahn 1989.

Die zweite Lahrer Konversion

Fliegen in einer globalisierten Welt

In Stadt und Land

Noch 1991 bemüht sich die IHK Südlicher Oberrhein um die Gründung einer Flugplatz Lahr GmbH, um ein Erlöschen der Fluglizenz zu verhindern. Fünf Jahre später werden auch die Städte Lahr, Offenburg und Freiburg Gesellschafter des Unternehmens. Ende 1995 hatte ein Bürgerentscheid eine überwiegende Zustimmung in Lahr für eine fliegerische Nutzung des Flugplatzes erbracht. Als Ergebnis der Diskussionen um die Auflösung des Konsens' von 1993 wird der Flughafen im Jahr 2001 vollends privatisiert (Wiggins Group/PlaneStation), und 2005 von Babcock & Brown übernommen.

Mit der Auflösung der weltpolitischen Blöcke intensiviert sich der Globalisierungsprozess noch einmal deutlich. Der internationale Personenflugverkehr von und nach Deutschland steigt zwischen 1995 und 2005 um 60 % (Personenkilometer), die Zahl der kontrollierten Flüge insgesamt stieg in Deutschland um 41 %. Zahlreiche Regionalflughäfen werden in Deutschland – meist als Ergebnis von Konversionen ehemaliger Militärfelder – gegründet. Als Konkurrenz für Lahr erweist sich dabei der Flughafen Sölingen bei Baden-Baden, der systematisch zum Regionalflughafen der mittelbadischen Region ausgebaut wird.



Protest gegen die fliegerische Nutzung des Flugplatzes 1995.



Die 90er Jahre waren die Zeit zahlreicher Events auf dem Flugplatz: Flugoldtimer ...



... und Motorradfans (Daytonafestival 1997) gaben sich ein Stelldichein.



Der Bürgerentscheid 1995 brachte die politische Klärung der fliegerischen Nutzung.

Nach einem zweijährigen intensiven Diskussionsprozess unter zahlreichen Beteiligten wird 1993 ein Masterplan für das Flugplatzgelände verabschiedet. Er sieht ein Gewerbe- und Industriegebiet mit logistikintensiven Betrieben sowie als Nebennutzung den Betrieb eines Verkehrslandeplatzes vor. Bereits 1995 zeichnet sich ab, dass der Verkehrsflugplatz mit seiner Tonnagebeschränkung wirtschaftlich nicht existieren kann. In nunmehr heftigen Auseinandersetzungen wird ein neuer lokaler und regionaler Konsens gesucht. Im Ergebnis wird der Flughafen 2001 privatisiert. 2002 erhält er endgültig eine Frachtgenehmigung, 2006 eine eingeschränkte Passagierfluglizenz. Der Grundstein für die Weiterentwicklung ist somit gelegt.



Der große Moment: Schlüsselübergabe auf dem Lahrer Flugplatz 1997.

Damals in der Presse

Zum Bürgerentscheid: Pro & Contra

Nr. 235 BADISCHE ZEITUNG
LA 3 Mittwoch, 11. Oktober 1995

Mit dem Flugplatz neue Arbeitsplätze schaffen

Mit dem vollständigen Abzug der Bundeswehr vom Rhein bei der Stadt Lahr wird die Bedeutung des Militärfeldes für die Region ernsthaft in Frage gestellt. Die Region stellt 100 Millionen Mark jährlicher Militäraufwendungen und 1000 Arbeitsplätze. Durch den Abzug der Bundeswehr sind mindestens 2000 Arbeitsplätze in Lahr und der Region gefährdet. Die Lahrer Konventionskommission geht davon aus, dass die entstehenden Arbeitsplätze in anderen Branchen zu finden sind. In der Stadt Lahr sind 1000 Arbeitsplätze zu finden, in der Region 1000. Die Lahrer Konventionskommission geht davon aus, dass die entstehenden Arbeitsplätze in anderen Branchen zu finden sind. In der Stadt Lahr sind 1000 Arbeitsplätze zu finden, in der Region 1000.

Pro & Contra

Alle haben Lahr, alle wollen Arbeitsplätze. Die Ziele von Gegnern wie Befürwortern klingen äußerst ähnlich. Einen hat die öffentliche Debatte schon vor der Abstimmung angedeutet: Es geht um die Zukunft der Stadt Lahr. Die Gegner des Bürgerentscheides sind sich einig: Die Stadt Lahr ist ein Ort, der sich nicht als militärischer Standort erweisen kann. Die Befürworter des Bürgerentscheides sind sich einig: Die Stadt Lahr ist ein Ort, der sich als ziviler Standort erweisen kann.

Für die Bürgerinitiative gegen einen Flugplatz Lahr gilt: Arbeitsplätze statt Landeplätze

Alle haben Lahr, alle wollen Arbeitsplätze. Die Ziele von Gegnern wie Befürwortern klingen äußerst ähnlich. Einen hat die öffentliche Debatte schon vor der Abstimmung angedeutet: Es geht um die Zukunft der Stadt Lahr. Die Gegner des Bürgerentscheides sind sich einig: Die Stadt Lahr ist ein Ort, der sich nicht als militärischer Standort erweisen kann. Die Befürworter des Bürgerentscheides sind sich einig: Die Stadt Lahr ist ein Ort, der sich als ziviler Standort erweisen kann.

Der Kommentar

Mehr Mut für die Zukunft
Die Klärung eines Verkehrslandeplatzes für die ganze Region ist ein Ziel, das sich nicht verwirklichen lässt. Die Klärung eines Verkehrslandeplatzes für die ganze Region ist ein Ziel, das sich nicht verwirklichen lässt. Die Klärung eines Verkehrslandeplatzes für die ganze Region ist ein Ziel, das sich nicht verwirklichen lässt.

Der Kommentar

Warum so willfährig?
Es stimmt, beim Bürgerentscheid geht es nicht um die Frage, ob Lahr ein Verkehrslandeplatz werden soll. Es geht um die Frage, ob Lahr ein ziviler Standort werden soll. Es geht um die Frage, ob Lahr ein ziviler Standort werden soll.

Der Kommentar

Warum so willfährig?
Es stimmt, beim Bürgerentscheid geht es nicht um die Frage, ob Lahr ein Verkehrslandeplatz werden soll. Es geht um die Frage, ob Lahr ein ziviler Standort werden soll. Es geht um die Frage, ob Lahr ein ziviler Standort werden soll.



Direkt am Flughafen:

Gewerbeflächen

Industrieflächen

Immobilien

Neue Lahrer – neues Europa

In Stadt ...

Der Abzug der kanadischen Streitkräfte verschärft die Krise der Lahrer Innenstadt, so dass in den 1990er Jahren und danach erhebliche Anstrengungen in die Entwicklung der Stadt investiert werden (Innenstadtmarketing, Chrysanthema, Stadtplanung). Die Konversion des östlichen Kasernenareals



beginnt mit der AKAD und dem Lahrer Herzzentrum – beide in ehemaligen Militärgebäuden – sehr erfolgreich, doch die Entwicklung der gesamten ehemaligen Kaserne lässt mehr als zehn Jahre nach Abzug der Kanadier auf sich warten. Der Wechsel in der Bevölkerung ist zwar historisch nicht einmalig, aber gravierend: Fast 10.000 Spätaussiedler nehmen im Laufe der Jahre die Plätze der Soldaten ein. Lahr, das sich lange als Industrie- und Garnisonsstadt verstand, ist auf der Suche nach einer neuen Identität.

... und Land

Im Laufe der 90er Jahre fließen erhebliche Bundesmittel in die Entwicklung Ostdeutschlands, was eine dramatische Situation in einer Reihe von Kommunen aber nicht verhindern kann (sog. „schrumpfende Städte“). Die Wiedervereinigung und später die Osterweiterung führen aber auch zu einer Verlagerung der EU-Fördermittel. Auch im Westen geraten Bund, Länder und Kommunen unter erheblichen Finanzdruck, der eine Reihe von Reformen und Reformversuchen auf allen Ebenen auslöst (Verwaltung, Bildung, Sozialwesen, Gesundheit). Der Strukturwandel der deutschen Wirtschaft hin zu dienstleistungsorientierten Gewerben setzt sich fort, ihr Anteil an den Erwerbstätigen (sog. tertiärer Sektor) steigt von etwa 60 % (1990) auf über 72 % (2007).

Das Industrie- und Gewerbegebiet



Zur Entwicklung der weitläufigen Flächen des Lahrer Flughafens wurde das Gelände in zwei Gebiete geteilt: Die Stadt Lahr wurde Eigentümer des Ostareals, während für den Westteil 1997 ein Zweckverband „IGP Raum Lahr“ gegründet wurde, an dem neben Lahr und Friesenheim zahlreiche Umlandgemeinden Teil haben. Seit 1995 wird die Vermarktung, Entwicklung und Bewirtschaftung im Black Forest Business Park von der Industrie- und Gewerbezentrum Raum Lahr GmbH (IGZ GmbH) durchgeführt. Im Westen haben sich inzwischen zahlreiche logistikintensive Betriebe angesiedelt, im Osten ist ein kleinteiliges Gewerbegebiet entstanden. Insgesamt werden auf dem Areal 2.700 Arbeitsplätze angeboten (Stand 6/2008).



Mehr unter www.igz-lahr.de

Vermietung – Vermarktung – Beratung