2009

KANTON GLARUS

Departemente: Volkswirtschaft und Inneres
Bau und Umwelt

R-O-K

RAUMORDNUNGSKONZEPT
Flugplatz Mollis
> März 2009 <

flugplatz mollis
sport · business · rettung · gastronomie

BÄCHTOLD & MOOR AG
Ingenieure Planer

Berichtsverfasser

Bächtold & Moor AG, Ingenieure Planer ETH sia usic
Giacomettistrasse 15
Postfach 630
3000 Bern 31

Peter Jaberg	Dipl. Bauingenieur FH Dipl. Betriebswirtschafts-ingenieur FH/NDS	Projektverantwortlicher
Stefan Gerber	Dipl. Ing. FH Raum- und Verkehrsplaner	Projektleiter Berichtverfasser
Thomas Heierle	Umweltingenieur ETH	Fluglärm
Adrian Müller	Dipl. Bauingenieur FH	Luftfahrttechnik

QM-Vermerke	
Berichtablage	P:\2174.02 Mollis ROK\09 Berichte\Überarbeitung 2009\
1. Fassung Bericht	02.04.2008
Datum der aktuellen Version	02.04.2009
Änderungen:	Datum, Verfasser:
Anpassen nach Vernehmlassung	02.04.2009, gs

Inhaltsverzeichnis

1 Raumordnungskonzept 5

1.1 Zielsetzungen 5

1.2 Wichtige Grundlagen 5

1.3 UVP-Pflicht 6

1.4 Bearbeitungsperimeter 6

2 Geschichte Flugplatz Mollis 7

3 AS0 Bestandsaufnahme 10

3.1 Nutzungsplanung 10

3.2 Bauten und Anlagen 12

3.3 Natur- und Landschaftswerte 14

3.4 Eigentums- und Pachtverhältnisse 16

3.5 Verkehrsanbindung landseitig 17

4 AS1 Bestehende Nutzungen 18

4.1 Aviatische Nutzungen 18

4.2 Terrestrische Nutzungen 20

5 AS2 Bestehende Konflikte 22

5.1 Sicherheit 22

5.2 Natur- und Landschaft 22

5.3 Weitere Nutzungskonflikte 23

6 AS3 Entwicklungsszenario, Vorhaben 24

6.1 Flugbetrieb 24

6.2 Aviatik-Unternehmen 25

6.3 Taxiway zur Piste 25

6.4 Hightech-Unternehmen 25

6.5 Kantonsstrasse 25

7 AS4 Entwicklungsszenario aggregierte Konflikte 26

7.1 Verschärfung von Konflikten 26

7.2 Neue Konflikte 26

8 AS5 Entwicklungsszenario, Massnahmen 27

8.1 Beschreibung der Massnahmen 27

8.2 Zusammenstellung der Massnahmen 32

9 AS 6 Raumordnungskonzept 34

9.1 Bestimmungen zu den einzelnen Inhalten 34

Pläne

A3 Pläne im Plananhang:

AS0 Pl. 1.1	Bestandsaufnahmen, Empfindlichkeitsstufen gem. Lärmschutzverordnung
AS0 Pl. 1.2	Bestandsaufnahmen, Zonenplan
AS0 Pl. 2	Bestandsaufnahmen, Bauten und Anlagen
AS0 Pl. 3	Bestandsaufnahmen, Natur und Landschaftswerte
AS0 Pl. 4	Bestandsaufnahmen, Eigentums- und Pachtverhältnisse
AS1 Pl. 5	Bestandsaufnahmen, Nutzungen
AA2 Pl. 6	Bestandsaufnahmen, Konflikte
AS3 Pl. 7	Entwicklungsszenario, bekannte Vorhaben
AS4 Pl. 8	Entwicklungsszenario, aggregierte Konflikte
AS5 Pl. 9	Entwicklungsszenario, Massnahmen
AS6 Pl. 10	Raumordnungskonzept
AS6 Pl. 10-A	VISION langfristig

Eigenständiges Dokument als Beilage zum Bericht:

AS6 Pl. 11	Raumordnungskonzept, Situation 1:2‘000

1 Raumordnungskonzept

1.1 Zielsetzungen

Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung festlegen

Das Raumordnungskonzept soll als Grundlagenpapier die verschiedenen Nutzungen im Flugplatzperimeter aufeinander abstimmen und Leitlinien für die künftigen Handlungen definieren. Es soll gewährleisten, dass bei den einzelnen Tätigkeiten alle Nutzungs- und Schutzansprüche gebührend beachtet werden. Das Raumordnungskonzept wird dem Regierungsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Das Raumordnungskonzept verfeinert den vom Kanton vorgesehenen Rahmen für die zukünftige Nutzung des Flugplatzes und des Flugplatzumfelds. Es dient als massgebliche Grundlage für die Erarbeitung des Objektblattes im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie als Konzept zur Konkretisierung der Inhalte im Kantonalen Richtplan und in den kommunalen Nutzungsplänen.

BÄCHTOLD & MOOR AG Ingenieure Planer

Das Konzept definiert Räume für Nutzungen und Bauzonen unter Berücksichtigung der verschiedenen Rahmenbedingungen und macht raumplanerische Aussagen zum Betrieb des Flugplatzes sowohl für die aviatischen als auch für die terrestrischen Nutzungen.

Das ROK hat keine rechtliche Verbindlichkeit im Sinne des Raumplanungsgesetztes (RPG). Es stellt vielmehr eine Pflichtgrundlage (Handlungsgrundlage) im Sinne einer Planungsvereinbarung für die beteiligten Stellen (insbesondere Behörden) für den weiteren Planungs- und Koordinationsprozess und die ordentlichen Verfahren (SIL-Objektblatt, Richtplan, Nutzungsplanungen) dar.

1.2 Wichtige Grundlagen

Zonenpläne und Baureglemente der Gem. Mollis, Netstal und Näfels

Richtpläne des Kantons Glarus, 2004

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt; Objektblatt Flugplatz Mollis

Sachplan Militär; 08.31 Militärflugplatz Mollis

Betriebsreglement und Flugfeldordnung, Flugplatzverein Glarnerland

Konzept Natur, Landschaft Armee, BABLW 2000

Empfehlung ökologischer Ausgleich auf Flugplätzen BAZL / BAFU 2004

Hindernisbegrenzungskataster VBS, 2000

1.3 UVP-Pflicht

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19.10.1988 (Stand 01.12.2008) unterstellt zivile Flugfelder als Anlage 14.2 dann der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht, wenn jährlich mehr als 15‘000 Flugbewegungen stattfinden. Im vorliegenden Konzept wird von einer künftigen Obergrenze von jährlich 18‘000 Flugbewegungen ausgegangen. Das Vorhaben untersteht somit der Verordnung und muss einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Diese erfolgt im Rahmen des Umnutzungsverfahrens für den Weiterbetrieb ehemaliger Militärflugplätze als Zivilflugplatz.

1.4 Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Fläche um den Flugplatz (Allmeind), im Westen begrenzt durch die Linth, Im Osten durch die Kantonsstrasse, Im Norden durch den Siedlungsrand von Mollis und im Süden durch die Brücke der Kantonsstrasse über die Linth. Der Bearbeitungsperimeter wird jedoch bei Themen, welche grössere räumliche Auswirkungen haben erweitert.

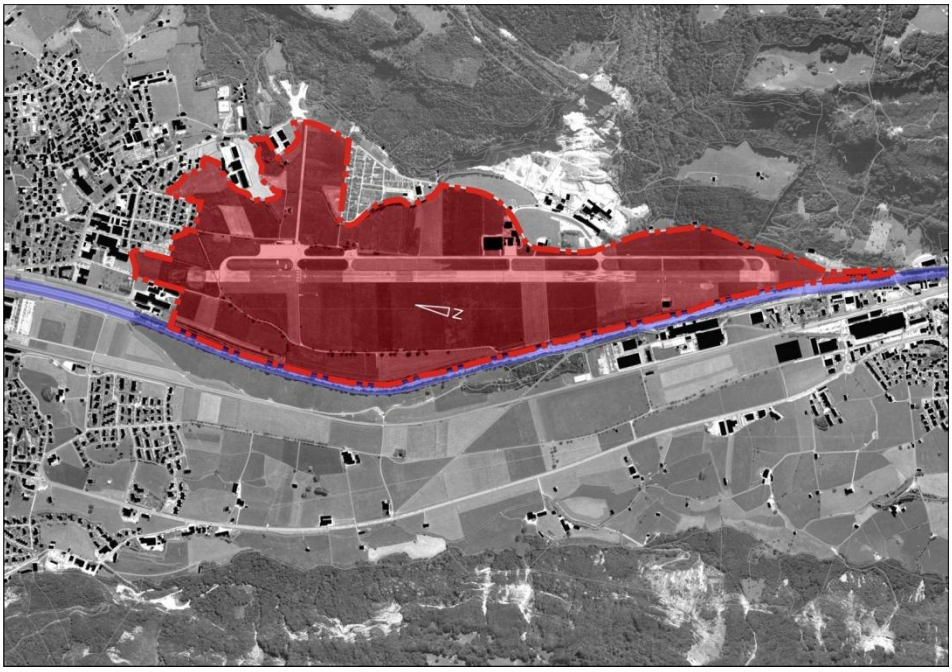

Abbildung 1.4-1: Bearbeitungsperimeter

2 Geschichte Flugplatz Mollis

Abbildung 2-1: Historisches Bild von Mollis

Im Folgenden zeigt ein kurzer geschichtlicher Abriss die Entstehungsgeschichte des Flugplatzes Mollis auf.

1910
Gemäss den „Glarner Nachrichten“ vom 20.Sept.1946 landete im Jahre 1916 bereits das erste Flugzeug auf der damals noch welligen Allmeind. Es war ein Ungetüm und brachte zu allem auch noch Ärger zwischen den jüngern Anwohnern aus Mollis und Näfels, da jede „Partei“ das Flugzeug für sich behalten wollte.
1920
Der 1.Flugtag auf dem Flugplatz Mollis fand bereits am 3.April 1923 statt. Mit dem bekannten Piloten Walter Mittelholzer, der am 29.März 1922 mit seinem Flugzeug gegen die Felswand des Risetenhorn prallte, wurden damals 3‘950 Besucher angelockt und 47 Passagiere wurden in das Reich der Lüfte geführt. Anlässlich der Molliser Kilbi von 1929 fand ein weiterer Flugtag statt.
1930
1935 war Baubeginn der Piste, die am 30.4.1936 abgeschlossen werden konnte. Im Jahre 1936 fand dann der 1.WK der Fliegertruppe statt, eingesetzt wurden damals D-27 Dewoitine die bis in das Jahr 1939 geflogen wurden. 1937 war dann die offizielle Inbetriebnahme der Graspiste, die eine Länge von 900 m aufwies. Zur gleichen Zeit wurde der erste Hangar gebaut. Ab dem 2.Sept.1939 war die Fl Kp 20 mit C-35 Flugzeugen in Mollis stationiert. In der Folge blieb die Fl Kp 20 ganze 60 Jahre, bis 1999, in Mollis stationiert. Am 14.Juli 1939 versuchte eine Me 109 wegen eines Motorschadens, von Dübendorf her kommend notzulanden, was aber missglückte. In der Folge stürzte das Flugzeug in ein Nebengebäude der Papierfabrik und wurde total zerstört. Der Pilot konnte schwer verletzt geborgen werden.

1940
Von 1940 – 1948 waren Morane D-3800 auf dem Flugplatz Mollis im Einsatz. 1942 wurde die 900m lange Graspiste auf 1‘100m verlängert. 1943 genügte die Graspiste den zukünftigen Flugzeugen nicht mehr und man baute eine Hartbelagspiste von 900m Länge und 40m Breite. 1943 wurden denn auch die ersten 3 Flugzeugunterstände gebaut, die heute noch in Betrieb sind. Am 20.Sept.1946 fand der 3.Flugtag statt. Für einen stündigen Rundflug mit der damaligen Swissair, bezahlte man Fr.60.--. Am 13./ 14.9.1948 fand ein weiterer Flugtag statt. Damals landeten Wasserflugzeuge auf dem Klöntalersee.
1950
Von 1949 – 1955 gastierten Mustang P-51 mit der Fl Kp 20 1957 wurde dann auch in Mollis das Jet-Zeitalter eingeläutet; die Einführung der DH-112 Venom stand bevor. Ganze 20 Jahre wurden diese Jet’s in Mollis mit der Fl St 20 geflogen.
1960
Mit dem Jet-Zeitalter reichte die bestehende Pistenlänge von 900m nicht mehr, sie wurde auf 1900m verlängert.
1970
Am 28.August 1971 fand ein weiterer Flugtag statt. 1972: Gründung der Heli-Linth AG als kommerzielles Flugtransport-Unternehmen in Mollis / GL. Erster Helikopter ist eine Maschine des Typs Hughes 300 mit einer Nutzlast von 200 Kilogramm. Vom 21.9. – 13.10.1979 fand der erste WK mit dem legendären Flugzeug Hunter statt.
1980
1988: Die Heli-Linth baut einen zweiten Hangar. Sie besitzt nun einen Flugbetriebshangar und einen Unterhaltshangar.
1990
Die Hunter blieben Mollis bis 1994 mit der Fl St 20 erhalten. Am Donnerstag 11.Mai 1995 überflog Maj Koni Brändli, übrigens ein ehemaliger Klosterschüler von Näfels, den so genanten „Graffity-Hunter“, welcher heute noch im Besitz des Hunterverein Mollis ist. Vom 1.9. – 23.9.1994 fand dann der erste WK der Fl St 19 mit F-5 Tiger statt. Die Fl St 19 mit den „Tigern“ war bis 1999 im Einsatz. Der WK vom 13.10. – 29.10.1999 war denn auch der letzte solche WK im Glarnerland, verschwanden doch die Militärjet’s für immer aus dem Kanton Glarus. 1996 fand die internationale Air Show Mollis statt, die Segelfluggruppe Glarnerland feierte 50 jähriges Bestehen. Am 18.9.1998 fand im Rahmen der „Jubila“ ein militärischer Flugtag statt; das Flpl Rgt 3 feierte 50 Jahre, das Fl Rgt 2 feierte 60 Jahre und die Fl St 19 ebenfalls 60 Jahre Bestehen.

BÄCHTOLD & MOOR AG
Ingenieure Planer

2000
Ab dem Jahre 2000 wurde der Flugplatz Mollis durch die LT St 3 + 4 mit Helikopter Super Puma und Alouette III belegt. Am 11./12.August 2001 fand anlässlich 50 Jahre Motorfluggruppe Mollis die „Flüüger-chilbi“ statt. Am 24.August 2002 fand anlässlich des Bestehens 10 Jahre Patrouille Suisse Fanclub der „Flüügertag“ statt. 2003 Gründung der Wartungsfirma Linth Air Service AG im neuen Hangar unmittelbar neben der Heli Linth AG. Am 12.08.2003 fand der schweizweit erste Segelflugschlepp mit einem Ecolight-Flugzeug durch die Segelfluggruppe Glarnerland statt. Am 7.Mai 2004 feierte unsere Kunstflugstaffel Patrouille Suisse 40 Jahre mit einer Flugshow und mit einer Feier auf dem Flugplatz Mollis. Zum 10-jährigen Bestehen des Hunterverein Mollis fand am 12./13.August 2006 die „Air Mollis 06“ statt. Vom 10. Januar bis 3. Februar 2007 fand der letzte WK des LT Bat 3 mit Allouette III und SP/Cougar statt. So wurde am 31.1.2007 das nur 4-jährige Flugplatzkdo 3 wieder aufgehoben. Dies war denn auch der letzte WK der Fliegertruppe auf dem Flugplatz Mollis. Im Rahmen der Hunterpassagierflüge vom 27.-30.Juni 2007 landete am 30.Juni 2007 erstmals die legendäre Super-Constellation HB-RSC in Mollis.

BÄCHTOLD & MOOR AG
Ingenieure Planer

3 AS0 Bestandsaufnahme

3.1 Nutzungsplanung

Die Empfindlichkeitsstufen gem. Lärmschutzverordnung sind im Plan AS0-Plan 1.1 im Plananhang dargestellt.

Ein Ausschnitt aus dem Zonenplan ist im Plan AS0-Plan 1.2 im Plananhang dargestellt.

Empfindlichkeitsstufen nach LSV

Im Nahbereich des Flugplatzes befinden sich Industrie- und Gewerbezonen mit den Empfindlichkeitsstufen III und IV. Wohnzonen mit der Empfindlichkeitsstufe II finden sich erst in weiterer Entfernung zum Flugplatz.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erachten eine Aufstockung der Flugbewegungen auf 18‘000 pro Jahr als zulässig (gem. Besprechung vom Jan. 2008). Im Konzept wird somit von einem Flugbewegungskorsett von 18‘000 Flugbewegungen pro Jahr ausgegangen (vgl. Kap. 6.1). Gemäss BAZL und BAFU muss das Vorhaben als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage beurteilt werden. Somit sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) gem. Lärmschutzverordnung (LSV) Anhang 5 einzuhalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die gesetzlichen Grenzwerte für den Gesamtverkehr von Klein- und Grossluftfahrzeugen (Tageswerte):

Empfindlichkeitsstufe	Planungswert	Immissionsgrenzwert	Alarmwert
	Lrt in dB(A)	Lrt in dB(A)	Lrt in dB(A)
I	53	55	60
II	57	60	65
III	60	65	70
IV	65	70	75

Tabelle 3.1-1: Lärmgrenzwerte gem. LSV

Zur Information wurde die Karte AS0-Plan 1.1 im Plananhang mit den Lärmbelastungskurven aus der Berechnung mit 18‘000 Flugbewegung überlagert. Ersichtlich ist, dass die Immissionsgrenzwerte insbesondere in den Wohnzonen deutlich unterschritten werden.

Landwirtschaft

Piste und Rollweg liegen in der **Zone mit beschränkter landwirtschaftlicher Nutzung*. Diese Nutzungszone dominiert auch die gesamte Ebene von der Linth bis zum Waldrand im Osten.

*) Zonenbezeichnungen gem. gültigem Baureglement und Zonenplan der Gemeinde Mollis

Arbeitszonen

Die Hangars der Linth Air Service AG und der Heli Linth AG sowie die Militärbaracken liegen in der **Gewerbe- und Industriezone mit erhöhten Immissionen*. Weitere solche Zonen bestehen weiter östlich bei der Baumschule und südöstlich bei den Betriebsgebäuden des Steinbruchs. Freie Kapazitäten in der **Gewerbe- und Industriezone mit erhöhten Immissionen* finden sich im Gebiet Bodenwald neben dem Linth Air Service AG Hangar.

Gewerbe- und Industriezonen finden sich im Nordosten, in den Gebieten Grüt, Feldbach sowie im Nordwesten, in Inseli und Zinggen. Freie Kapazitäten in der *Gewerbe- und Industriezone* bestehen im Gebiet Inseli. Hier sind verschiedene Nutzungsabsichten für eine Fischzucht und für einen Reithof bekannt.

Wohnzonen

Wohnzonen bestehen im Norden des Flugplatzes am Siedlungsrand von Mollis im Gebiet Moos. Vorhanden sind die **Wohnzone mit hohem Bonus* und die **Wohnzone mit kleinem Bonus*. Freie Kapazitäten finden sich in der **Wohnzone mit hohem Bonus* im Gebiet Moos.

Schutzzonen

Im Gebiet Rüti besteht eine Grundwasserfassung mit den umliegenden Schutzzonen S1, S2 und S3. Im vorwiegend westlichen Teil der Ebene besteht ein grosses Grundwasserschutzareal.

*) Zonenbezeichnungen gem. gültigem Baureglement und Zonenplan der Gemeinde Mollis

3.2 Bauten und Anlagen

Die best. Bauten und Anlagen sind im Plan AS0-Plan 2 im Plananhang dargestellt.

Abbildung 3.2-1: Flugaufnahme Flugplatz Mollis

Flugplatzinfrastruktur

Die Flugplatzinfrastruktur umfasst eine Hartbelagspiste von 1‘800 m Länge und 40 m Breite. Östlich der Piste verläuft ein Rollweg mit diversen Verbindungen (Intersections) zur Piste. Vom Militär her bestehen zwei Rollwege welche aus den Kavernen zur Piste führen. Einer dieser Rollwege verläuft nördlich der Baumschule. Dieser ist mittels Hindernis für den motorisierten Verkehr gesperrt. Der andere Rollweg führt vom Steinbruchareal über die Kantonsstrasse auf den parallel zur Piste verlaufenden Rollweg. Dieser Rollweg wird heute als Flugplatzzufahrt ab der Kantonsstrasse genutzt.

Im Nordosten der Piste besteht der „Swissair-Platz“. Auf diesem Platz wurden früher vom Militär Flugzeuge abgestellt und Standläufe durchgeführt.

Entlang dem Rollweg bestehen die folgenden Gebäude welche zur Flugplatzinfrastruktur gehören:

im Nordosten bestehen zwei Unterstände (U2 und U3) welche mit Grasland überwachsen sind. Beide Unterstände stehen künftig nicht mehr zur Verfügung. In der Mitte des Rollwegs liegen der Hangar der Linth Air

Service AG sowie die Militärbaracken. Östlich der Baracken besteht der Hangar der Heli-Linth. Ein weiteres Gebäude welches zur Flugplatzinfrastruktur zählt ist der Segelflughangar. Dieser liegt westlich der Piste auf der Südseite der Ebene.

Weitere Bauten

Am Rollweg, südlich der Militärbaracken, besteht ein Restaurant.

Im Norden des Areals bildet der Siedlungsrand von Mollis (Moos, Allmeind) den Abschluss der Ebene. Hier bestehen Wohn-, Industrie- und Gewerbebauten. Weiter befinden sich östlich der Piste an der Kantonsstrasse zwei Einzelgebäude mit Wohnnutzung welche relativ nahe am Flugplatz gelegen sind.

Südöstlich der Rollwegmitte besteht der Steinbruch mit dazugehörenden Betriebsgebäuden.

Strassenverkehr

Im Osten der Ebene verläuft die Kantonsstrasse (Netstalerstrasse) von Netstal nach Mollis. Der Flugplatz wird über diese Strasse erschlossen.

BÄCHTOLD & MOOR AG Ingenieure Planer

Langsamverkehr

Im Westen der Ebene führt ein Fussweg entlang der Linth. Auf Höhe des Restaurants besteht eine pistenquerende Fusswegverbindung vom Linth-Fussweg über die Piste auf den Rollweg. Im Süden besteht ein Fussgängersteg über die Linth. Im Norden verzweigt sich der Fussweg in einen Ast in Richtung Industriezone und einen Ast in Richtung Wohnzone.

Östlich der Piste verläuft unter der Benützung des Rollwegs ein signalisierter Radweg von Norden nach Süden.

3.3 Natur- und Landschaftswerte

Die Natur- und Landschaftswerte sind im Plan AS0-Plan 3 im Plananhang dargestellt.

Abbildung 3.3-1: Büsche und Bäume auf Unterstand

Ufervegetation und Hecken

Wertvolle Ufervegetation und Heckenbestand findet man entlang der Linth und dem Bodenwaldbach.

Bachläufe mit **gut ausgestalteter Ufervegetation** finden sich im Fliessgewässernetz am nordöstlichen Rand der Ebene.

Extensiv genutzte Wiesen

Wertvolle Magerwiesen und wenig fette Wiesen, welche nicht intensiv genutzt werden finden sich auf der Ostseite der Ebene. Grosse zusammenhängende Flächen bestehen innerhalb der Gewässerschutzzonen. Kleinere Flächen liegen auf den gedeckten Unterständen der Armee sowie nördlich und östlich der Baumschule.

Wildwechsel

Im Konzept Natur, Landschaft, Armee (NLA) werden zwei Übergangsstellen des Rotwilds über die Linth bezeichnet.

Daneben besteht ein weiterer bedeutender Wildwechselkorridor von der westlichen- auf die östliche Talseite welcher vor allem durch das Rot- und Rehwild genutzt wird (Wildwechselkorridor Nr. 4 von überregionaler Bedeutung). Aufgrund von Fährten im Schnee, Verkehrsunfällen und Beobachtungen der Wildhüter kann davon ausgegangen werden, dass

die ganze unbebaute Ebene für die Querung genutzt wird. Dieser Wildwechselkorridor ist im kantonalen Richtplan bezeichnet. Der Wildwechsel wird hier als beeinträchtigt eingestuft, es sind also Aufwertungsmassnahmen angezeigt.

Landschaftsprägende Obstbäume, Einzelbäume, Baumgruppen

Die Ebene ist weitestgehend ausgeräumt. Die noch bestehenden Bäume und Baumgruppen wirken daher sehr prägend auf das Landschaftsbild.

Strukturen aus Einzelbäumen und Baugruppen finden sich entlang der Linth, entlang des Fussweges sowie bei und auf den gedeckten Unterständen.

Grundwasserfassung und Grundwasserschutzzonen

Östlich der Pistenschwelle 19 bestehen Grundwasserschutzzonen S1, S2 und S3 um eine eingezäunte Grundwasserfassung. Weiter besteht ein grosses Grundwasserschutzareal, vorwiegend auf der westlichen Seite der Ebene (vgl. Zonenplan: AS0-Plan 1.2).

BÄCHTOLD & MOOR AG Ingenieure Planer

Fauna

Auf der Ebene sind verschiedene Tierarten heimisch. Viele davon sind rote Liste Arten, einige sind von sehr gefährdet bis gefährdet eingestuft und daher besonders schützenswert. Im Folgenden wird ein Auszug der wichtigsten beobachteten Tiere wiedergegeben.

Fledermaus

Auf dem Flugplatzareal im Bereich Feldbach wurden 11 verschiedene Fledermausarten beobachtet. Besonders schützenswert sind: die grosses Mausohr Fledermaus und die Breitflügelfledermaus. Wo sich die Nist- und Schlafplätze befinden ist nicht bekannt. Fledermäuse gelten gem. Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) als geschützte Tierarten.

Tagfalter

Auf der Ebene sind 42 verschiedene Tagfalter Arten heimisch. Davon sind 11 Arten als gefährdet eingestuft. Zu diesen gehören Schachbrettfalter, Waldteufel, Natterwurzperlmutterfalter, Märzveilchenfalter, Silbergrüner Bläuling u.A.

Amphibien

Amphibien finden sich vor allem im Gebiet Feldbach. Ausser dem Grasfrosch, welcher als nicht gefährdet eingestuft ist, gelten die folgenden ansässigen Arten als gefährdet: Bergmolch, Fadenmolch, Gelbbauchun-

ke und Erdkröte. Amphibien gelten gem. Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) als geschützte Tierarten.

Reptilien

Auf der Ebene kommt die Schlingnatter vor. Diese ist ebenfalls als gefährdet eingestuft. Reptilien gelten gem. Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) als geschützte Tierarten.

Rehe

Rehe werden auf dem ganzen Flugplatzgelände beobachtet. Sie nutzen das Gelände unter Anderem zum Queren der Talseite.

Fuchs

Füchse werden vor allem im Bereich der Baumschule beobachtet.

Hirsch

Der Rothirsch, resp. Rotwild wird auf dem ganzen Flugplatzgelände beobachtet. Die Tiere nutzen das Gelände unter Anderem zum Queren der Talseite.

Vögel

Auf der Ebene sowie im Steinbruch werden viele verschiedene Arten von Vögeln beobachtet. Rote Liste Arten wurden nicht beobachtet. Manche Vögel sind während des ganzen Jahres anwesend (Uhu, Schwarz- und Rotmilan, Felsenschwalbe), andere sind vor allem zur Brutzeit anwesend (Bussard, Turmfalke, Feldsperling Neuntöter u.A.) und manche lassen sich als Durchzügler nur während kurzer Zeit beobachten (Wiedehopf). Viele der aufgezählten Vögel gehören zu den rote Liste Arten.

3.4 Eigentums- und Pachtverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse sind Im Plan AS0-Plan 4 im Plananhang dargestellt.

Die Parzelle mit Piste und Rollweg sowie die weiteren Parzellen auf denen befestigte Flächen bestehen, welche ehemals militärisch genutzt worden sind, befinden sich im Eigentum des VBS. Die parzelle mit dem Segelflughangar befindet sich im Besitz des Vereins Segelfluggruppe Glarnerland. Der Grossteil der übrigen Flächen der Ebene „Allmeind“ sind im Eigentum der Gemeinde Mollis. Im südlichen Teil der Ebene befinden sich aber noch Flächen westlich und östlich der Piste im Eigentum der Gemeinde Netstal. Alle landwirtschaftlich nutzbaren Flächen wurden vom VBS und den Gemeinden Mollis und Netstal an Landwirte verpachtet. Es findet eine intensive landwirtschaftliche Nutzung statt. Die landwirtschaftliche Nutzung ist jedoch aufgrund der Grundwasserschutzzonen bzw. des Grundwasserschutzareals auf der ganzen Ebene mit Einschränkungen verbunden.

3.5 Verkehrsanbindung landseitig

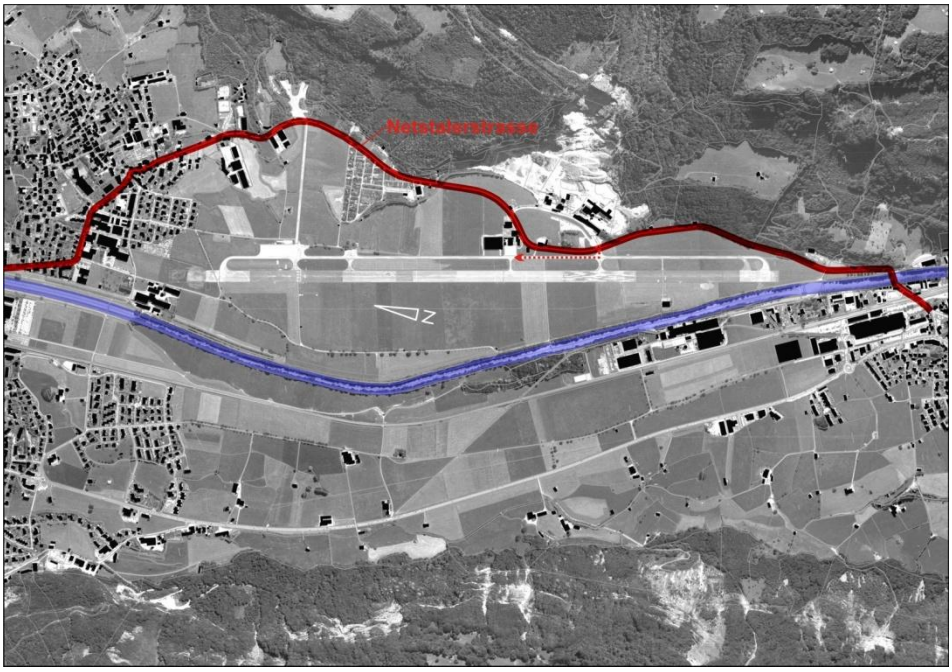

Abbildung 3.5-1: Verkehrsanbindung Flugplatz

Der Flugplatz ist an die Kantonsstrasse (Netstalerstrasse) angebunden. Der Heli-Linth Hangar verfügt über eine eigene Zufahrt ab der Kantonsstrasse. Der Air-Service Hangar, die Militärbaracken und das Restaurant werden über einen Rollwegabschnitt ab der Kantonsstrasse erschlossen. Über diesen Strassen- und Rollwegabschnitt findet auch die Anlieferung insbesondere für den Air-Service statt (u.A. Schwertransporte).

Parkplätze bestehen bei den Hangars Air-Service und Heli-Linth, auf dem Rollweg südlich des Restaurants sowie beim Restaurant selber.

4 AS1 Bestehende Nutzungen

Die Nutzungen sind im Plan AS1-Plan 5 im Plananhang dargestellt.

Da der Flugplatz, mit Ausnahme von einigen wenigen Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Verkehr, frei zugänglich ist, finden auf dem Flugplatzareal eine Vielfallt von Nutzungen neben der Aviatik statt. Ausserdem finden auch regelmässig diverse mehr oder weniger grosse Anlässe statt.

4.1 Aviatische Nutzungen

Abbildung 4.1-1: Flugzeuge und Helikopter im Hangar Linth Air Service

Die aviatischen Nutzungen beschränken sich neben der Piste vor allem auf den mittleren Rollwegabschnitt.

Piste

Auf der Piste finden Starts und Landungen von Jet-Flugzeugen, Segelflugzeugen, Kleinluftfahrzeugen sowie von Militärhelikoptern statt. Der Weg zum Startpunkt wird nicht auf dem Rollweg zurückgelegt, sondern auf der Piste (back track).

Linth Air Service AG

Im Hangar der Linth Air Service AG finden Unterhaltsarbeiten an verschiedenen Flugzeugen und Helikoptern statt. Zudem werden Einstellplätze für Flugzeuge angeboten. Vor dem Hangar besteht ein Abstellplatz (Tarmac), auf welchem Flugzeuge abgestellt und manövriert werden. Ab dem Tarmac finden auch Starts und Landungen von Helikoptern statt. Als Verbindung zur Piste wird der Rollweg Mitte und die bei den Militärbaracken gelegene Intersection benutzt.

Beim Hangar besteht ein grosser Parkplatz.

Heli-Linth

Heli-Linth bietet div. Heli-Flüge an. Die Rega-Flüge werden ebenfalls durch Heli-Linth durchgeführt. Im Hangar finden Unterhaltsarbeiten statt. Westlich und östlich des Hangars besteht jeweils eine Tarmacfläche. Diese dienen zum Abstellen von Helikoptern sowie zum starten und landen.

Hangar Segelfluggruppe

Im Hangar der Segelfluggruppe werden zwei Schleppflugzeuge sowie Segelflugzeuge eingestellt. Ab dem Rollweg wird der Hangar mittels einer Intersection erschlossen. Die Intersection darf ausschliesslich von befugten Personen der Segelfluggruppe befahren werden.

Holzhangar ecoflight gmbh

Die ecoflight gmbh bietet Pilotenausbildung und Flugzeugvermietung an. Die Firmenzentrale und die Flugzeuge befinden sich im Holzhangar neben dem Hangar der Linth Air Service AG

Hangar Graffity-Hunter

Im südlichen, gedeckten Unterstand wird der Graffity-Hunter des Huntervereins eingestellt und gewartet. Der Hunter ist nicht mehr flugtauglich und dient ausschliesslich für statische Displays bei Anlässen.

Der Tarmac vor dem Hangar wird regelmässig von der Modellfluggruppe benutzt.

4.2 Terrestrische Nutzungen

Abbildung 4.2-1: Beispiel für eine terrestrische Veranstaltung auf dem Swissairplatz

BÄCHTOLD & MOOR AG Ingenieure Planer

Swissairplatz

Auf dem Swissairplatz finden vielfältige terrestrische Nutzungen statt. Zum einen werden hier kleinere und grössere Events durchgeführt, welche meist nur jährlich während ein paar Tagen stattfinden. Dies sind Anlässe wie eine Braunviehausstellung, eine Springkonkurrenz, ein Olditreff, ein US Car Classic Treffen, ein British Car Meeting und weitere ähnliche Veranstaltungen. Diese Anlässe finden schon seit langem regelmässig auf dem Flugplatz statt und sind in der Bevölkerung gut akzeptiert. Im Weiteren finden Veranstaltungen statt, die regelmässig über das ganze Jahr verteilt stattfinden. Solch ein Anlass ist die vom Verkehrszentrum Glarnerland durchgeführte 2-Phasenausbildung für Neulenkende, welche jeweils am Dienstag und Mittwoch mit Fahrtrainings auf dem Swissairplatz und Theorie im Air-Service Hangar durchgeführt wird. Eine weitere solche Veranstaltung sind die Fahrtrainings der Motorradschule Glarnerland, welche jeweils am Freitag und Samstag entsprechende Kurse anbietet.

Landwirtschaft

Westlich der Piste findet intensive Landwirtschaft mit grösseren Geräten und Fahrzeugen statt. Als Flurweg wird der Fussweg benutzt. Die Bestellung der Felder erfolgt vom Fussweg in Pistenrichtung wobei die Piste oftmals für Wendemanöver benutzt wird. Auf den übrigen landwirt-

schaftlich nutzbaren Flächen der Ebene finden weniger Intensive Landwirtschaft und Graswirtschaft statt.

Östlich der gedeckten Unterstände besteht eine grosse Baumschule.

Freizeitnutzungen

Auf dem Flugplatzgelände finden diverse Freizeitnutzungen statt. So wird der Rollweg rege von Fussgängern, Radfahrern, Skatern, Reitern und Joggern in Anspruch genommen. Fussgänger, Jogger und Reiter findet man aber auch auf dem Fussweg entlang der Linth (inkl. auf der Pistenquerung). Nördlich und südlich an den Rollweg anschliessend (bzw. nördlich an den Swissairplatz) besteht ein signalisierter Radweg.

Restaurant

Südlich der Militärbaracken besteht ein Restaurant. Dieses hat am Mittwochnachmittag und an Wochenenden geöffnet. Zum Restaurant gehört ein Spielplatz.

5 AS2 Bestehende Konflikte

Die Konflikte sind Im Plan AS2-Plan 6 im Plananhang dargestellt.

Auf dem Flugplatz bestehen verschiedene Konflikte. Die potentiell gefährlichsten sind die Konflikte zwischen der aviatischen Nutzung mit der Freizeitnutzung und der Landwirtschaft. Bei einem geringen Flugverkehr sind sich die Benutzer oft der Gefahren durch den Flugplatzbetrieb nicht bewusst und rechnen nicht mit landenden oder startenden Flugzeugen.

5.1 Sicherheit

Der gravierendste Konflikt zwischen der aviatischen Nutzung (Starten und Landen von Flugzeugen) und der Freizeitnutzung (Fussgänger, Jogger) besteht beim pistenquerenden Fussweg ungefähr auf der Höhe Restaurant.

Weitere Konfliktstellen zwischen startenden und landenden Flugzeugen (Tieffliegend und Winddruck) und Fussgängern/Joggern bestehen am südlichen und nördlichen Pistenende, im Bereich wo der Fussweg sehr nahe an der Piste verläuft. Zudem besteht keine Abgrenzung zur Piste welche ein unbefugtes Betreten der Piste verhindert. Am nördlichen Pistenende wird der Fussweg ebenfalls durch landwirtschaftliche Fahrzeuge benutzt, was den Konflikt aufgrund des hohen Lichtraumprofils dieser Fahrzeuge noch verstärkt.

In einem schmalen Streifen entlang der westlichen Pistenseite besteht ein Konflikt zwischen startenden und landenden Flugzeuge und der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Zum einen besteht der Konflikt im operieren mit grossen Fahrzeugen unmittelbar neben der Piste - oder teilweise sogar auf der Piste. Zum anderen werden durch die intensive Nutzung (Ackerflächen, regelmässiger Grasschnitt) Vögel angelockt, was zu einer erhöhten Gefahr von Vogelschlägen führen kann.

Einen Konfliktbereich stellt auch der Rollweg Mitte dar. Hier finden die meisten Freizeitnutzungen (Fussgänger, Jogger, Radfahrer, Skater) statt. Gleichzeitig dient der Rollwegabschnitt als Zufahrt für Personenwagen, Anlieferungsfahrzeuge (bis hin zum Schwertransporter) und als Rollweg und Manövrierfläche für Flugzeuge.

5.2 Natur- und Landschaft

Der Wildwechsel von den beiden Talseiten über die Ebene ist durch Bahn, Strassen, Linth, Piste und Rollweg teilweise beeinträchtigt.

Ein weiterer Konflikt mit Natur- und Landschaftswerten besteht mit der eingezonten Industriezone nördlich der Baumschule. Die Industriezone steht in einem potentiellen Konflikt mit den vorhandenen Fliessgewässern mit naturnahen Uferlebensräumen und mit der Grundwasserschutzzone S3. Die Zone wurde aber bereits erschlossen und es beste-

hen Bauabsichten. Bauten sind in der S3 unter Berücksichtigung verschärfter Grundwasserschutzauflagen zulässig.

5.3 Weitere Nutzungskonflikte

Ein grundsätzlicher Konflikt besteht durch die Lärmimmissionen des Flugplatzes in den Wohngebieten am Siedlungsrand von Mollis bzw. allgemein der Wohnnutzungen der Gemeinden Mollis, Näfels und Netstal).

6 AS3 Entwicklungsszenario, Vorhaben

Die Vorhaben sind Im Plan AS3-Plan 7 im Plananhang dargestellt.

6.1 Flugbetrieb

Gemäss Statistik des Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL fanden auf dem Flugplatz im Schnitt der Jahre 1999 – 2008 pro Jahr 6‘890 Flugbewegungen mit motorisierten Luftfahrzeugen statt. Im Jahr 2008 wurden 9‘918 Flugbewegungen mit motorisierten Luftfahrzeugen gezählt. Diese heute vorhandene Anzahl Flugbewegungen gilt als von Bevölkerung, Politik und den Umweltverbänden akzeptiert. Absicht des Regierungsrats ist es, dass der Flugplatz nach dem Rückzug des Militärs weiterhin fliegerisch genutzt werden soll. Der Flugplatz soll sich mit einer qualitativen Dynamik entwickeln. Angestrebt wird eine Verdrei- bis Verfünffachung der Arbeitsplätze. Qualitative Dynamik bedeutet aber auch, dass die Wohn- und Erholungsqualität der Standortgemeinde Mollis und ihrer Nachbargemeinden nicht beeinträchtigt werden darf.

Die Rahmenbedingungen für den Flugplatz müssen so gestaltet werden, dass der Betrieb wirtschaftlich langfristig erfolgreich ist. Dazu müssen die Flugbewegungen im Vergleich zu heute erhöht werden können. Bei einer Plafonierung der Flugbewegungen auf dem Ist-Zustand gingen die wirtschaftlich notwendigen, wertschöpfungsintensiveren neuen Flugbewegungen wohl zu Lasten der Freizeitfliegerei.

Um die Auswirkungen zu kennen, wurden die Lärmbelastungen verschiedener Flugverkehrsszenarien mit 10‘000, 16‘000, 18‘000, 24‘000 und 30‘000 Flugbewegungen pro Jahr berechnet. Als Planungswert wurden 18‘000 Flugbewegungen festgelegt.

Die Berechnungen zeigen, das mit der Aufstockung auf 18‘000 Flugbewegungen die Bestimmungen des Eidgenössischen Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung in allen Zonen eingehalten werden können.

6.2 Aviatik-Unternehmen

Auf dem Flugplatz werden Flächen für die Ansiedlung von Aviatik-Unternehmungen (Geschäftsreiseverkehr, Maintenance) ausgeschieden. Flächen für diese Nutzung bieten sich nördlich des bestehenden Hangars der Linth Air Service AG an.

6.3 Taxiway zur Piste

Die Aviatik-Unternehmen benötigen einen Zugang zur Piste. Der Zugang kann über den bestehenden Rollweg und ab diesem über die Intersection beim Hangar Linth Air Service AG erfolgen. Aufgrund der Sicherheitsvorschriften muss ev. eine neue, zentrale Intersection erstellt werden.

6.4 Hightech-Unternehmen

Hightech-Unternehmen sind interessiert an einem möglichst nahe gelegenen Aviatik-Geschäftsreiseverkehrsangebot. Darum sollen auch direkt auf dem Flugplatz Flächen für High-Tech Unternehmen angeboten werden können. Flächen dafür sind östlich der vorgesehenen Flächen für Aviatik-Unternehmen vorgesehen.

BÄCHTOLD & MOOR AG Ingenieure Planer

6.5 Kantonsstrasse

Der Kanton plant auf der Südseite des Flugplatzes eine Netzspange welche das Ortszentrum von Netstal entlasten soll. Die Netzspange ist nicht Gegenstand des vorliegenden Raumordnungskonzeptes. Das Vorhaben muss aber als Rahmenbedingung für die künftige Entwicklung des Flugplatzes, insbesondere hinsichtlich der aviatischen Hindernisbegrenzungs- und Sicherheitsabstandsvorschriften, berücksichtigt werden.

6.6 Verlust Unterstände U2 und U3

Die Mietverträge für die beiden Unterstände wurden von der armasuisse auf Frühjahr 2009 gekündigt. Der Grund dafür ist, dass die Bauten ihr Lebensalter erreicht haben und aus Sicherheitsgründen abgebrochen werden sollen.

7 AS4 Entwicklungsszenario aggregierte Konflikte

Die Konflikte sind Im Plan AS4-Plan 8 im Plananhang dargestellt.

Neben den bereits bekannten Konflikten aus dem Ist-Zustand (vgl. Kap. 5 „AS2 bestehende Konflikte“) sind neue Konflikte oder Verschärfungen der bestehenden Konflikte durch die geplanten Vorhaben zu erwarten.

7.1 Verschärfung von Konflikten

Die bisherigen Konflikte bei denen der Flugbetrieb (Pistenbenutzung, Rollverkehr) massgebend ist werden sich aufgrund der Aufstockung auf 18‘000 Flugbewegungen noch verschärfen. Der Konflikt auf dem Rollweg dehnt sich nach Norden hin aus und umfasst den ganzen Rollwegabschnitt, welcher als Taxiway vorgesehen ist. Durch die Neueinzonungen wird der Konflikt mit den Grundwasserschutzzonen weiter verstärkt.

Durch die Neueinzonungen inkl. der neuen Erschliessungsstrasse sowie durch die partiellen Umzäunungen wird der Konflikt mit dem Wildwechsel weiter verstärkt.

7.2 Neue Konflikte

Ein neuer Konflikt entsteht in einem Teilbereich der neu eingezonten Flächen, welche innerhalb der Grundwasserschutzzone S3 liegen. Bauten sind aber in der S3 mit Berücksichtigung verschärfter Grundwasserschutzauflagen zulässig.

Weitere potentielle neue Konflikte, verursacht durch das Vorhaben, konnten im Verlaufe der Arbeit am Raumordnungskonzept aufgehoben werden. So konnte zum Beispiel die Linienführung der Kantonsstrasse soweit angepasst werden, dass der vorher bestehende Konflikt mit dem Flugverkehr (Hindernisbegrenzung, Freihalteflächen) aufgehoben wird.

8 AS5 Entwicklungsszenario, Massnahmen

Die Massnahmen sind Im Plan AS5-Plan 9 im Plananhang dargestellt.

Aufgrund der in den vorhergehenden Arbeitsschritten definierten Nutzungen, Vorhaben und Konflikte soll nun aufgezeigt werden, mit welchen Massnahmen die Konflikte beseitigt werden können, damit alle Nutzungen auf dem Flugplatz nebeneinander funktionieren können.

Zu den einzelnen Massnahmen werden am Schluss des Kapitels die dafür zuständigen Stellen sowie die Bewilligungsstellen bezeichnet sowie die Grobkosten für die Umsetzung angegeben. Die Kostenangaben beruhen auf Schätzungen aufgrund von Erfahrungen mit ähnlichen Vorhaben und sind als Richtwerte zu betrachten. Detailliertere und genauere Kostangaben mit einer grösseren Kostensicherheit können erst in einer späteren Projektphase erstellt werden.

8.1 Beschreibung der Massnahmen

Ein Teil der vorgesehenen Massnahmen wurden aufgrund der bestehenden Konflikte und der bekannten Vorhaben getroffen. Sie dienen dazu, die Konflikte zu beseitigen und die Vorhaben umzusetzen. Weitere Massnahmen wurden aufgrund von raumplanerischen Überlegungen und aufgrund von Sicherheitsbestimmungen der Luftfahrt getroffen. Die Unterteilung der Massnahmen in diese beiden Kategorien ist auf dem Plan AS5-Plan 9 im Plananhang sowie in der tabellarischen Zusammenstellung am Schluss des Kapitels ersichtlich.

Neueinzonung Gewerbe- und Industriezone

(mit erhöhten Immissionen)

GI-Z 1, GI-Z 2

Die Neueinzonungen umfassen das Gebiet für die Aviatik-Unternehmen im Umfang von 31‘300 m2 (GI-Z 1) und das Gebiet für die High-Tech Unternehmen in einem Umfang von 18‘000 m2 (GI-Z 2). Die endgültigen einzuzonenden Flächen sowie die Parzellierung werden erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Als Grundlage dazu wird eine Marktstudie erarbeitet.

Da die bestehenden Parkplätze beim Hangar Linth Air Service AG nicht mehr genutzt werden können, steht weiter eine Fläche von 4‘600 m2 für Parkierungsanlagen und für einen neuen Heliport zur Verfügung.

Die Neueinzonungen bedingen eine Fortschreibung des Kantonalen Richtplanes, da die Flächen hier als landwirtschaftliche Vorranggebiete ausgeschieden sind. Weiter besteht bei den GI-Z 1 Einzonungen in einem kleinen Teilbereich (Tarmac-Flächen) eine Überschneidung mit dem Grundwasserschutzareal. Dieser Konflikt kann ebenfalls mit einer

Fortschreibung des Richtplans (geringfügige Redimensionierung GWS-Areal) aufgehoben werden.

Ein Teilbereich der Einzonungen liegt zudem in der Grundwasserschutzzone S3. Hier gelten für Bauten verschärfte Auflagen bezüglich Grundwasserschutz.

Die Einzonungen müssen im Nutzungsplan der Gemeinde Mollis eingetragen werden. Es wird empfohlen, für das Gebiet Flugplatz eine Sondernutzungsplanungspflicht vorzusehen. In den Bauvorschriften sind Auflagen bezüglich Gewässerschutz festzuschreiben.

Extensivierung (ökologische Ausgleichsflächen)

öA

In den zur Extensivierung vorgesehenen Flächen soll nur noch eine sehr beschränkte Bewirtschaftung erfolgen. Es ist vorgesehen, die Flächen als ökologische Ausgleichsflächen gemäss Landschaftskonzept Schweiz zu nutzen. Bei einer zivilen Umnutzung des Flugplatzes muss nachgewiesen werden, dass die im Landschaftskonzept Schweiz definierte Forderung, min. 12% des Flugplatzperimeters als ökologische Ausgleichsflächen auszuscheiden, erfüllt ist.

Für diese Nutzung werden Flächen empfohlen, welche innerhalb der Sicherheitsbereiche von Piste und Rollwegen liegen (öA), in welchen keine festen Hindernisse bestehen dürfen und welche für die Landwirtschaft ohnehin nur noch beschränkt nutzbar sind. Die genaue Definition der Flächen muss noch vertieft betrachtet werden. Die verbindliche Definition der Ausgleichsflächen wird erst im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Mitwirkung der betroffenen Grundeigentümer und Pächter erfolgen. Mit dem Instrument der Pachtlandmelioration müssen die Lasten für die Pächter ausgeglichen werden. Zu prüfen ist, ob der Perimeter für die Melioration sinnvollerweise auf ein erweitertes Gebiet ausgedehnt werden kann, damit die Lasten möglichst gerecht und in kleinerem Umfang verteilt werden können.

Ökologische Aufwertung (ökologische Ersatzmassnahmen)

öE

Durch den vorgesehenen Anstieg der Flugbewegungen sowie durch die vorgesehenen Neubauten wird die Umwelt stärker als bisher belastet. Um einen Ausgleich zu schaffen, sollen Flächen im Flugplatznahbereich ökologisch aufgewertet werden. Empfohlen wird dafür je ein Streifen beidseitig entlang dem Linth-Uferraum auszuscheiden. Eine weitere Möglichkeit für Aufwertungen wären Uferbestockungen an den verschiedenen Bächen. Die verbindliche Definition der Ersatzflächen wird erst im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, resp. im Rahmen der Plangenehmigungen für die vorgesehenen Bauten, unter Mitwirkung der be-

troffenen Grundeigentümer und Pächter erfolgen. Mit dem Instrument der Pachtlandmelioration müssen die Lasten für die Pächter ausgeglichen werden (vgl. Extensivierung).

Die Massnahmen sollen möglichst im Rahmen eines Kantonalen Vernetzungsprojektes, welches sich auf die ganze Talebene bezieht, geplant und umgesetzt werden (allenfalls mittels Geldzahlungen an Planung und Umsetzung).

Rückbauten

Rb 1, Rb 2, Rb 3, Rb 4, Rb 5, Rb 6, Rb 7, Rb 8

Die zum Rückbau vorgesehenen Objekte umfassen einerseits Flur- und Fusswege welche zu nahe an der Piste vorbei oder über diese führen und andererseits Intersections vom Rollweg zur Piste welche für den Flugbetrieb nicht benötigt werden und aus Sicherheitsgründen rückgebaut werden sollen. Der pistenquerende Fussweg im Norden (RB 2) wurde bereits aufgehoben und rückgebaut.

Terrestrische Nutzungen

tN 1

Die Fläche für diese Nutzung umfasst den Swissairplatz und den Rollweg bis und mit Vorplatz beim südlichen überdeckten Unterstand. Zur Errichtung von Festzelten oder anderen temporären Infrastrukturen ist ausserdem ein Bereich innerhalb des Wiesland definiert. Auf den befestigten Flächen können terrestrische Aktivitäten wie die 2-Phasenausbildung, das Motorradtraining sowie Feste und Ausstellungen durchgeführt werden. Um den Konflikt bezüglich Emissionen zu mindern sollen Schwellenwerte definiert werden, nach welchen Bewilligungen für Anlässe entweder autonom durch die Flugplatzleitung oder nur mit Genehmigung durch die Gemeinden ausgestellt werden dürfen. Bei Bedarf können aber auch Flächen ausserhalb dieser definierten Bereiche, insbesondere Flugplatzinfrastrukturen oder weitere Grünflächen für terrestrische Nutzungen zur Verfügung gestellt werden (z.B. Springkonkurrenz, Flugshows u.Ä.).

Neue Strassen

NbS 1

Eine neue Strasse zur Erschliessung der Neueinzonungen führt östlich des Rollweges von der Kantonsstrasse zum Kavernen-Rollweg.

Neue Intersection

nI1

Um die Rollwege für die Flugzeuge möglichst kurz und konfliktfrei zu halten, ist in der Mitte der neuen Zone für Aviatik-Unternehmen eine zentrale Intersection vorgesehen.

Verbreiterung Intersection

vI 1

Die bestehende Intersection vor den Militärbaracken soll verbreitert werden, damit diese den Sicherheitsvorschriften genügt. Die Intersection soll weiterhin angeboten werden, damit das Flugzeug welches im Bereich der Militärbaracken stationiert ist, nicht am Hangar Linth Air Service AG vorbei rollen muss um auf die Piste zu gelangen. Die Sicherheitsvorschriften würden sonst das Abstellen von Flugzeugen auf dem Vorplatz des Linth Air Service AG Hangars stark einschränken. Die Verbreiterung der Intersection wurde bereits umgesetzt.

Neuer Flurweg

FW 1, FW 2

Im Norden des Pistenkopfes soll ein neuer Flurweg erstellt werden. Dieser ersetzt den Flurweg, welcher aufgrund der Sicherheitsvorschriften rückgebaut werden muss (Rb 1). An diesen Flurweg anschliessend ist eine kurze Flurwegverbindung zum Rollwegende vorgesehen.

Wild-Leitstrukturen

W-Ls

Auf dem Gelände sollen neue Leitstrukturen für Wildtiere erstellt werden. Diese sollen einerseits den Wildwechsel von der einen auf die andere Talseite aufwerten und fördern und andererseits die Tiere (auch Kleintiere) um den eingezäunten Teilbereich herum leiten. Die genauen Standorte und die Ausgestaltung der Leitstrukturen sowie allfällige weitergehende Massnahmen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Einbezug von Fachpersonen definiert.

Anpassung Markierungen

M

Die Markierungen auf der Piste und dem aviatisch genutzten Rollwegabschnitt müssen angepasst werden, damit diese den zivilen Anforderungen genügen.

Neuer Zaun

nZ 1, nZ 2

Der aviatisch genutzte Teil des Flugplatzgeländes muss von den übrigen Bereichen klar abgetrennt werden. Deshalb soll der Aviatk-Teibereich inkl. Rollweg partiell eingezäunt werden. Ein weiterer Zaun soll beim südlichen Pistenkopf entlang des Rad- und Fussweges erstellt werden. Dieser soll verhindern, dass Radfahrer oder Fussgänger auf die Piste gelangen können.

Neue Zugangstore

nT 1, nT 2, nT 3, nT 4

Zwei neue Zugangstoren werden am Anfang und Ende des aviatisch genutzten Rollwegabschnitts erstellt. Je ein weiteres Zugangstor soll bei der Zufahrt zu den Parkplätzen hinter dem Hangar Linth Air Service sowie bei der Pistenquerenden Zufahrt zum Hangar der Segelfluggruppe erstellt werden. Bei den Zufahrten für Autos und Lastwagen sind automatische Tore mit einer Breite von 4 Meter vorgesehen. Die Tore, welche ebenfalls durch Flugzeuge passiert werden, müssen von Hand geöffnet werden und erhalten eine Breite von 25 bis 40 Metern.

Damit der Rollweg grundsätzlich weiterhin für Freizeitnutzungen und Arbeitsweg zur Verfügung steht, werden die Tore auf dem Rollweg grundsätzlich offen gehalten. Sie dürfen nur geschlossen werden, wenn tatsächlich Rollbewegungen von Flugzeugen auf dem Rollweg stattfinden, exkl. Starten und Landen auf der Piste (vgl. Betriebskonzept).

Aufstellflächen Segelflugzeuge

AfS 1

Die Segelflugzeuge dürfen aus Sicherheitsgründen nicht weiter wie bis anhin auf der Piste aufgestellt werden. Vor dem Hangar sind daher links und rechts der Zufahrt Abstellflächen notwendig. Diese Abstellflächen wurden bereits realisiert.

Neue Langsamverkehrsverbindung

nL 1, nL 2

Eine Verbindung (nL 1) führt vom Rollweg zur neuen Erschliessungsstrasse. Die andere Verbindung (nL 2) führt vom Knoten Kantonsstrasse / neue Erschliessungsstrasse entlang der Kantonsstrasse und im Bereich Aviatico wieder auf den Rollweg. Beide Verbindungen ermöglichen dem Langsamverkehr ein Umfahren des aviatisch genutzten Rollwegabschnitts in den Sperrzeiten (bei Rollbewegungen von Flugzeugen auf dem Rollweg).

8.2 Zusammenstellung der Massnahmen

Die nachfolgende Tabelle bietet eine Übersicht über die Massnahmen, Angaben zu deren Realisierung sowie eine erste grobe Kostenschätzung. Die Kosten beruhen auf Erfahrungswerten und sind als Grössenordnung zu verstehen. Genauere Kostenangaben sind erst mit einer Konkretisierung der Massnahmen möglich.

Die Orange hinterlegten Massnahmen entsprechen solchen, welche direkt aus den Konflikten und bekannten Vorhaben abgeleitet wurden. Die Blau hinterlegten sind weitere Massnahmen welche aus raumplanerischen Überlegungen und aufgrund von Sicherheitsbestimmungen der Zivilluftfahrt getroffen werden müssen.

Tabelle 8.2-1: tabellarische Zusammenstellung Massnahmen

Massnahmen Nr.	**Umsetzung**	**Kosten** (ohne MwSt.)	**Bewilligung**
GI-Z1	Im Rahmen der Nutzungsplanung der Gemeinde Mollis. Sinnvoll ist die Erarbeitung eines Sondernutzungsplanes Flugplatz.	20‘000. --	Kanton
GI-Z 2	Im Rahmen der Nutzungsplanung der Gemeinde Mollis. Sinnvoll ist die Erarbeitung eines Sondernutzungsplanes Flugplatz.	20‘000. --	Kanton
öA	Konkretisierung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur zivilen Umnutzung	-	BAZL
öE	Konkretisierung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur zivilen Umnutzung. Resp. im Rahmen Kant. Plangenehmigungen.	-	BAZL Kanton
Rb 1	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	10‘000. --	Kanton
Rb 2	Rückbau bereits erfolgt	-	-
Rb 3	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	10‘000. --	Kanton
Rb 4	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	15‘000. --	Kanton
Rb 5	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	15‘000. --	Kanton
Rb 6	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	15‘000. --	Kanton
Rb 7	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	15‘000. --	Kanton
Rb 8	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	15‘000. --	Kanton
tN 1	Festlegung der Regelung im Bodennutzungs- und Betriebskonzept.	-	BAZL
NbS 1	Im Rahmen der Nutzungsplanung Mollis: Sondernutzungsplan Flugplatz	1.5 Mio. --	Kanton

nI 1	Die Massnahme muss umgesetzt werden, sobald Parzellen nördlich der Linth Air Service AG überbaut werden.	120‘000. --	BAZL
vI 1	Bereits realisiert.	-	BAZL
FW 1	Die Massnahme wird vom Flugplatzhalter und der Gemeinde Mollis umgesetzt. Als Instrument bietet sich ein Sondernutzungsplan Flugplatz an.	65‘000. --	Kanton
FW 2	Die Massnahme wird vom Flugplatzhalter und der Gemeinde Mollis umgesetzt. Als Instrument bietet sich ein Sondernutzungsplan Flugplatz an.	15‘000.--	Kanton
W-Ls	Konkretisierung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur zivilen Umnutzung	-	BAZL
M	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	20‘000. --	BAZL
nZ 1	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	115‘000. --	Kanton
nZ 2	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	25‘000. --	Kanton
nT 1	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	30‘000. --	BAZL
nT 2	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	30‘000. --	BAZL
nT 3	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	30‘000. --	BAZL
nT 4	Die Massnahme wird im Rahmen der Betriebsbewilligung umgesetzt	35‘000. --	BAZL
AfS 1	Bereits realisiert	-	BAZL
nL 1	Die Massnahme muss gleichzeitig wie die Umzäunung umgesetzt werden.	75‘000.--	Kanton
nL 2	Die Massnahme muss gleichzeitig wie die Umzäunung umgesetzt werden.	200‘000.--	Kanton

Tabelle 8.2-1: tabellarische Zusammenstellung Massnahmen

Insgesamt sind Kosten von ungefähr 2‘400‘000 SFR zu erwarten. In den Kosten nicht mit eingerechnet sind die Planungskosten für die Bauten sowie Kosten für ökologische Aufwertungen und Extensivierungen sowie für Massnahmen zur Aufwertung des Wildwechsels. Die Festlegung von Kostenteilern oder Kostenbetwiligungen zu den einzelnen Massnahmen sind im weiteren Planungsprozess festzulegen.

Bei den Massnahmen welche durch das BAZL genehmigt werden müssen, holt dieses vorgängig Mitberichte bei den betroffenen Kantonalen Fachstellen sowie den Bundesämtern ein.

9 AS 6 Raumordnungskonzept

Das Raumordnungskonzept ist Im Plan AS6-Plan 10 im Plananhang und in kleinerem Massstab im AS6-Plan 11 dargestellt.

9.1 Bestimmungen zu den einzelnen Inhalten

Gewerbe- und Industriezone (mit erhöhten Immissionen)

Die Zonen können nach den Bestimmungen des Baureglements der Gemeinde Mollis bebaut werden. Abweichungen von der gängigen Bauordnung können in einem Sondernutzungsplan definiert werden (empfohlen). Für Bauten welche im Teilbereich entstehen, welcher in der Grundwasserschutzzone S3 liegt, gelten verschärfte Grundwasserschutzauflagen.

Gewerbe- und Industriezone

Die Zonen können nach den Bestimmungen des Baureglements der Gemeinde Mollis bebaut werden. Abweichungen von der gängigen Bauordnung können in einem Sondernutzungsplan definiert werden (empfohlen). Für Bauten welche im Teilbereich entstehen, welcher in der Grundwasserschutzzone S3 liegt, gelten verschärfte Grundwasserschutzauflagen. Wenn ein Sondernutzungsplan erarbeitet wird, so wird empfohlen dieser Bauzone die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III zuzuweisen.

Bereich für terrestrische Nutzungen

In diesem Bereich können terrestrische Nutzungen aller Art durchgeführt werden. Mit Genehmigung des Flugplatzhalters können auch Aktivitäten auf den aviatisch genutzten Flächen oder in den Infrastrukturen stattfinden. Ein Entwurf für die Genehmigungspraxis für terrestrische Anlässe wird im Folgenden skizziert:

die Genehmigung der Anlässe erfolgt nach den nachfolgenden Kategorien entweder autonom duch den Flugplatzhalter oder mit Bewilligung der Gemeinden. Die Kategorien C und D können vom Flugplatzhalter selbständig bewilligt werden. Für Anlässe der Kategorien A und B müssen die Genehmigungen von den Gemeinden Mollis, Netstal und Näfels eingeholt werden.

Kategorie	Lärm- Verkehrsaufkommen	Charakter	Anlässe pro Jahr
A	mittel bis hoch	National	An max. 2 Wochenenden
B	mittel bis hoch	Regional	An max. 5 Wochenenden
C	gering bis mittel	Lokal / Privat	An max. 7 Wochenenden
D	gering	Lokal / Privat	Vor allem an Werktagen

Tabelle 9.1-1: Schwellenwerte für die Genehmigung terrestrischer Veranstaltungen

Die Schwellenwerte sind vom künftigen Flugplatzhalter mit den Gemeinden auszuhandeln und vertraglich festzuhalten.

Intensive Landwirtschaft

In diesen Flächen findet eine landwirtschaftliche Nutzung gemäss der in den Pachtverträgen vereinbarten Form, bzw. unter Berücksichtigung der im Zonenplan und Baureglement der Gemeinde Mollis definierten Einschränkungen (Grundwasserschutzzone) statt.

Extensive Nutzung

Es wird empfohlen die Flächen innerhalb des Sicherheitsbereichs um Piste und Rollwege als Ausgleichsflächen zu definieren. Die Flächen dürfen dann nur noch extensiv bewirtschaftet werden. Es dürfen pro Jahr maximal 2 Grasschnitte durchgeführt werden. Artenarme Wiesen müssten mittels geeigneter Ansaat aufgewertet werden.

Die Flächen innerhalb der Sicherheitsbereiche um die Piste und Rollwege können aber grundsätzlich auch weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden und andere Flächen als Ausgleichsflächen definiert werden. Die landwirtschaftliche Nutzung unterliegt innerhalb der Sicherheitsbereiche jedoch Einschränkungen:

a) Arbeiten innerhalb der Flächen dürfen nur nach Absprache und Genehmigung des Flugplatzhalters erfolgen (nur wenn kein Flugbetrieb stattfindet)
b) Die Fläche darf nicht als Weideland genutzt werden.
c) Es dürfen keine hohen Gewächse (z.B. Mais) angebaut werden.
d) Auf intensive Düngung der Flächen ist zu verzichten (Vogelschlag-Problematik)
e) Piste und Rollwege dürfen nicht verschmutzt werden bzw. müssen vor Aufnahme des Flugbetriebs gereinigt werden.

BÄCHTOLD & MOOR AG
Ingenieure Planer

Baumschule

Die bestehende Baumschule kann ohne Einschränkungen weiterbetrieben werden.

Erschliessungsstrasse

Die Erschliessungsstrasse wird asphaltiert mit einer Breite min. 6.00 Meter erstellt. Die Strasse darf durch Fussgänger und Velofahrer benutzt werden. Aufgrund der geringen, zu erwartenden Verkehrsmenge kann auf die Anordnung von Trottoirs verzichtet werden.

Fusswege

Die bestehenden Fusswege entlang der Linth dienen der Freizeitnutzung und Naherholung.

Fuss- und Flurwege

Die Fuss- und Flurwege dienen neben der Funktion zur Freizeitnutzung und Naherholung als Erschliessungswege für die landwirtschaftliche Nutzung. Neue Wegverbindungen sind mit einem Mergelbelag und in einer dafür angemessenen Breite zu erstellen.

Ökologische Aufwertung

Die Massnahme dient der ökologischen Aufwertung des Flugplatzareals im Sinne eines Ersatzes für die zu erwartenden Lebensraumverluste und negativen Umweltauswirkungen durch die Neubauten und den Flugverkehr.

Aviatisch genutzte Infrastruktur

Die Infrastrukturen sind der aviatischen Nutzung vorbehalten. der Zugang für Unbefugte ist verboten.

Zaun und Tor

Mittels Umzäunung wird der aviatisch genutzte Bereich des Flugplatzes für Unbefugte unzugänglich. Dies ist gem. BAZL zwingend notwendig. Die Zugangstore dürfen nur durch befugte Personen bedient werden. Damit der Rollweg grundsätzlich weiterhin für Freizeitnutzungen und Arbeitsweg zur Verfügung steht, werden die Tore auf dem Rollweg grundsätzlich offen gehalten. Sie dürfen nur geschlossen werden, wenn tatsächlich Rollbewegungen von Flugzeugen auf dem Rollweg stattfinden. Bei Starts und Landungen können die Tore offen bleiben.

BÄCHTOLD & MOOR AG Ingenieure Planer

Wildwechsel

Die dargestellten Wildwechselkorridore sind möglichst von Hindernissen für Wildtiere freizuhalten. Mit Leitstrukturen aus Büschen und Sträuchern wird der Wildwechsel über die Ebene verbessert. Die Konkretisierung der Standorte, der Art der Leitstrukturen sowie allfällige weitergehende Massnahmen sind im Umweltverträglichkeitsbericht zur zivilen Umnutzung zu konkretisieren.

Langsamverkehrsverbindungen

Die Langsamverkehrsverbindungen sind kombinierte Fuss- und Radwege. Sie sind asphaltiert mit einer Breite von min. 4.0 Meter auszuführen.

Die Verbindungen dienen zur Umfahrung des aviatisch genutzten Rollwegabschnitts, zu den Zeiten in denen dieser gesperrt werden muss (bei Rollbewegungen von Flugzeugen auf dem Rollweg).

9.2 Vision langfristig

Das langfristige Vision ist Im Plan AS6-Plan 11-A im Plananhang dargestellt.

Die langfristige Vision für die Entwicklung des Flugplatzes zeigt eine mögliche, künftige Überbauung des Gebiets auf:

nicht mehr benötigte Intersections sowie die pistenquerenden Fusswege wurden zurückgebaut.

Im Bereich der aviatischen Bauten wird eine Entflechtung zwischen den verschiedenen Sparten vorgenommen. So sind die gewerblichen Aviatik-Bauten in der Mitte angeordnet. Am südlichen Rand werden die alten Militärbaracken abgebrochen und durch einen neuen Hangar für die Kleinaviatik inkl. eigenen Heliports ersetzt.

Die Heli Linth AG hat ihren heute ungünstigen Standort aufgegeben und ist an den nördlichen Rand der Aviatik-Überbauung direkt an den Rollwegrand umgezogen. Die ungünstige Situation bez. Helikopter An- und Abflüge kann damit vollständig entschärft werden. Es wäre auch denkbar, dass sich die Kleinaviatik auf der Nordseite ansiedelt und Heli-Linth sich am südlichen Ende, nahe ihrem heutigen Hangar-Standorts niederlässt.

Das Restaurant Aviatico hat seinen Standort ebenfalls verlegt und befindet sich nun ausserhalb des konfliktträchtigen Aviatik-Bereichs.