



glarusnord 

# libligg

DAS MAGAZIN DER GEMEINDE GLARUS NORD

2022 | Nr. 2



**Fokus:**  
Flugplatz Mollis –  
die Geschichte wird  
weitergeschrieben

Glarnerland



# Inhalt

## Titelbild

Luftaufnahme  
des Flugplatzgebietes –  
gänzlich in Glarus Nord  
gelegen

## Rückseite

Die Patrouille Suisse –  
Sinnbild für die vielfältige  
Nutzung des Flugplatzes



Ursprünge der  
Schweizer Luftfahrt und  
des Flugplatzes Mollis

4–7



Der Flugplatz  
im Laufe der Zeit

8–9



Das zivile Flugfeld  
in Mollis – Sicherung  
aller Interessen

10–13



Flugplatz Mollis –  
Entwicklungsschwerpunkt  
der Gemeinde  
Glarus Nord

14–15

## Impressum

### Herausgeber

Gemeinde Glarus Nord  
Kommunikation  
Schulstrasse 2  
8867 Niederurnen  
kommunikation@glarus-nord.ch  
www.glarus-nord.ch

### Redaktion

Andreas Neumann

### Fotos Copyright

- Ecoflight
- Gemeinde Glarus Nord
- Kopter Group
- Mollis Airport AG / Thomas Walt
- Pankraz Hauser
- Samuel Trümpy Fotografie
- Schweizerische Rettungsflugwacht

### Gestaltung/Grafik

prepressum, Mollis

### Druck

R+A Print GmbH, Näfels

### Auflage

9800 Exemplare



# Editorial



Liebe Leserinnen und Leser

Nur ganz wenige Gemeinden in der Schweiz können von sich behaupten, Eigentümerin eines eigenen Flugplatzes zu sein. Genau dies trifft aber auf die Gemeinde Glarus Nord zu, seit im vergangenen Herbst 2021 der Flugplatz Mollis von der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf die Gemeinde Glarus Nord übergegangen ist. Diese Tatsache mag daher auf den ersten Blick bisweilen erstaunen.

Beim zweiten Hinschauen macht dieser Schritt aber Sinn: Seit 100 Jahren wird das Gebiet am und um den Flugplatz Mollis von zahlreichen Beteiligten auf unterschiedlichste Art und Weise genutzt: Seien es während Jahrzehnten das Militär, die Freizeitfliegerei, Events von Privaten oder zivile Flugbetriebe, die dem Flugplatz auch eine Bedeutung in wirtschaftlicher Hinsicht verleihen. Last – but not least – ist das gesamte Flugplatzgebiet ein sehr wichtiger Naherholungsraum für die gesamte Bevölkerung. All diese Gruppen eint, dass sie an diesem Gebiet ein unmittelbares Interesse haben. Diese Interessen müssen folglich aufeinander abgestimmt, berücksichtigt und koordiniert werden.

Es war daher wichtig und richtig, dass die Gemeinde Glarus Nord im Jahr 2012 an einer denkwürdigen Gemeindeversammlung im Garten des Freulerpalastes entschieden hat, aktiv die Geschicke dieses bedeutenden Gebiets zu bestimmen und den Flugplatz Mollis in ihr Eigentum zu übernehmen. Dies geschah in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Glarus sowie der Nachbargemeinde Glarus, deren wohlwollende Bereitschaft Voraussetzung dafür war, dass die Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes in ein zivil genutztes Flugfeld überhaupt in Angriff genommen werden konnte.

Die erfolgreiche Umsetzung dieses komplexen Projektes war im Folgenden wiederum ein ambitioniertes Gemeinschaftswerk zahlreicher Beteiligten. So trug auch die Bevölkerung mit entsprechenden Beschlüssen an den jeweiligen Gemeindeversammlungen ihren Anteil bei, den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen. Allen beteiligten Parteien dankt der Gemeinderat an dieser Stelle herzlich.

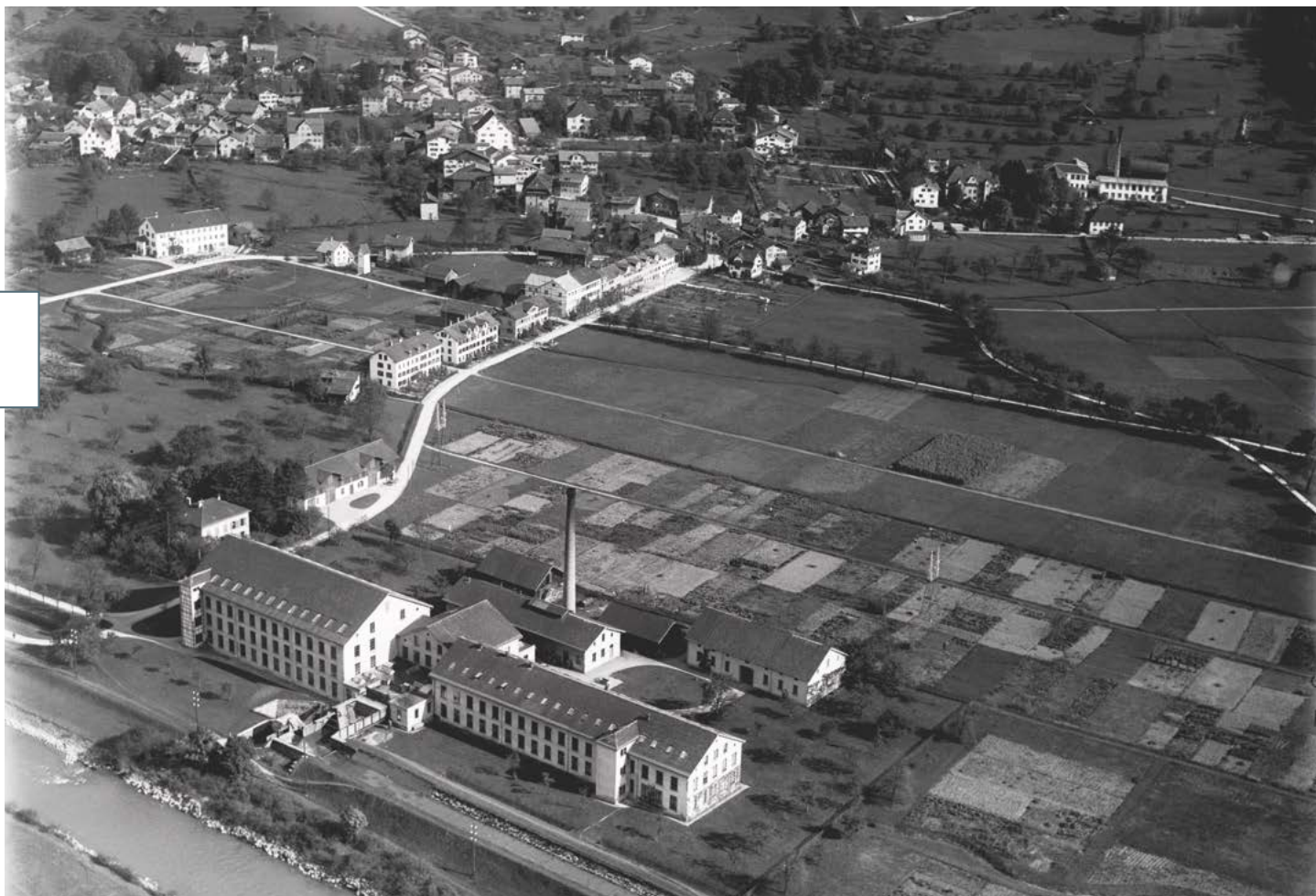
Wir freuen uns, Ihnen mit der zweiten „iibligg“-Ausgabe des Jahres 2022 einen Einblick in die Entstehung, die Entwicklung und die Zukunft des Flugplatzes Mollis geben zu dürfen.

Im Namen des Gemeinderates wünschen wir Ihnen frohe Sommertage und bei der Lektüre des vorliegenden „iibligg“ viel Vergnügen.

Ihr  
Thomas Kistler  
Gemeindepäsident

# Ursprünge der Schweizer Luftfahrt und des Flugplatzes Mollis

4



**Der Flugplatz Mollis blickt auf eine über 100-jährige Geschichte zurück. Dieser Geschichte wurde mit dem erfolgreichen Eigentumsübergang auf die Gemeinde Glarus Nord im vergangenen Jahr 2021 ein weiteres bedeutsames Kapitel hinzugefügt. Ein Blick zurück auf die Vergangenheit des Flugplatzes Mollis – und damit auf über 100 Jahre eidgenössische Luftfahrttradition.**

Das Dorf Mollis im Jahr 1919 mit der gelben Fabrik im Vordergrund – vom Flugplatz ist noch nichts zu sehen. Die Fotografie stammt vom legendären Schweizer Luftfahrtpionier Walter Mittelholzer.

Das erste Kapitel der vielseitigen Geschichte des Flugplatzes wird 1916 von einem Flugzeug geschrieben, welches im Gebiet der Allmeind in Mollis zur Landung ansetzte – dies noch auf einer buckligen Wiese, was für die Landung freilich einen holprigen Untergrund darstellen musste. Sieben Jahre später, im Jahr 1923, fand erstmals ein Flugtag statt, an welchem der legendäre Walter

Mittelholzer in Mollis landete und insgesamt 47 Passagiere auf Rundflüge in die Lüfte entführte. Dies erwies sich als Publikumsmagnet, an welchem nicht weniger als 4000 flugbegeisterte Zuschauerinnen und Zuschauer beiwohnten und dafür sogar Eintritt bezahlten. Anlässlich der Molliser Chilbi des Jahres 1929 fand ein weiterer Flugtag statt.

Diese aviatischen Tätigkeiten führten dazu, dass zunehmend auch das Schweizerische Militär auf die Ebene im südlichen Mollis aufmerksam wurde: Dienten Flugzeuge im Verlauf des 1. Weltkrieges hauptsächlich noch zu Erkundungszwecken, spielten sie in der weiteren militärischen Entwicklung zunehmend eine bedeutende Rolle: Mit dem Einsatz von Flugzeugen liess sich der militä-





Walter Mittelholzer flog 1930 unter anderem als Erster über den Kilimandscharo.

## Walter Mittelholzer Schweizer Luftfahrtpionier und Multitalent

Walter Mittelholzer (1894 – 1937) war nicht nur Schweizer Luftfahrtpionier mit zahlreichen internationalen aviatischen Erfolgen, sondern auch bekannter Fotograf: So knipste Mittelholzer auf über 9000 Flügen rund 100'000 Luftaufnahmen. Diese Aufnahmen weisen heute einen grossen historischen Wert auf und werden im Bildarchiv der ETH gelagert. So fotografierte Mittelholzer aus der Luft auch die meisten Glarner Dörfer, welche als Zeugen ihrer Zeit Aufschlüsse über die Siedlungen vor über 100 Jahren geben. 1922 kollidierte Mittelholzer mit seinem Flugzeug auf dem Weg von Mailand nach Zürich mit dem Risetenhorn im Kleintal. Er überlebte schwer verletzt und konnte sich mit letzten Kräften bis ins Dorf Matt retten.

Mittelholzer war auch Reiseschriftsteller und einer der ersten Luftfahrt-Unternehmer. So ging aus seiner Firma Mittelholzer und Co., Luftbildverlagsanstalt und Passagierflüge nach erfolgter Fusion mit einer anderen Aviatikfirma die spätere Swissair hervor.

Walter Mittelholzer starb im Jahr 1937 im Alter von erst 43 Jahren, als er auf einer Klettertour in der Steiermark tödlich verunglückte.

rische Kampf bis weit hinter die gegnerische Front hineinbringen. So beschaffte die Schweizerische Eidgenossenschaft mit Parlamentsbeschluss 1919 erstmalig 60 Jagdflugzeuge des Typs Dewoitine D 27. Die zunehmende Aufrüstung des nördlichen Nachbarn Deutschland ab den frühen dreissiger Jahren blieb auch in der Schweiz nicht unbemerkt. Dies mündete in der Beschaffung von C-35-Doppeldeckern und dem Erwerb von Lizenzen zum Bau des Flugzeugtyps Morane.

Dies hatte auch für Mollis Auswirkungen: So schloss die Armee im Jahr 1935 mit der Gemeinde einen Benützungsvertrag für 16.5 Hektaren Pachtland in der Allmeind ab. Gleichzeitig begann man mit Planierungsarbeiten, die bis zum 30. April 1936 abgeschlossen waren. Im selben Jahr fanden in Mollis mit dem WK einer Flieger-Kompanie die ersten militärischen Aktivitäten statt. 1937 errichtete der Bund einen Hangar und eine Tankanlage. Ab dem 2. September 1939, ein Tag nach dem Überfall des nationalsozialistischen Deutschlands auf das benachbarte Polen, nahm die 1938 gegründete Fliegerstaffel 20 in

5

Flugtage erwiesen sich Ende der zwanziger und anfangs der dreissiger Jahre als populäre Zuschauermagnete. Davon profitierten – offensichtlich – auch die einheimischen Gastronomiebetriebe.



Seite 16 „Glarner Nachrichten“

# Flugtag Mollis 1930

**Passagierflüge** mit zwei 3-motorigen Fokker-Flugzeugen. Passagier-Flügen beistehen will, ist höflich gebeten, sich Plätze für die Morgenstunden reservieren zu lassen.

**Flugpreise:** 12 Minuten Fr. 15.— 30 Minuten Fr. 30.— 50 Minuten Fr. 50.—

**Flugrouten:** Hirzli-Speer-Walensee-Schilt-Mollis  
Glarntschette-Hausstock-Linthal-Mollis  
Tödi-Scheerhorn-Glarntsch-Mollis

**Eintritt frei** Für den Anflug von Dübendorf nach Mollis sind alle Karzti Plätze vorhanden; die Flugtagen werden wie folgt berechnet: Dübendorf-Mollis Fr. 25.—, Dübendorf-Mollis und zurück Fr. 40.— Anmeldefrist für den Flug sechs Wochen vorher: Telefon Nr. 21 Dübendorf und Herr P. Seann in Glarus. Bei zweifelhafter Witterung Auskunft über Abhaltung von 7 Uhr morgens an bei Tel. 12 Mollis.

**Sonntag, 12. Oktober** morgens von 9 Uhr an der Allmeind. **Difol v. Mittelholzer II** Wer sich Vorbestellungen für die Passagierflüge bei Tel. 12 Mollis (Herr Seann) lassen werden. Anmeldefrist für den Flugtag: 6. Oktober um 12 Uhr an der Allmeind. Festwirts

**„Eidgenossen“ Mollis**  
Anlässlich des Flugtages  
Sauser im Stadium. Gute Küche. Reelle Getränke  
**Festwirtschaft**  
Kalte und warme Speisen und Getränke  
**Sauser auf dem Flugplatz**  
Mit höflicher Empfehlung Familie Laager-Schaub.

**„Löwen“ Mollis**  
Bei Abhaltung des Flugtages  
**Mittag- u. Abendessen**  
Spezialplättli:  
Forellen, Poulets, Munggenlidi, Rebhühner etc.  
ff. Weine.  
Mit höflicher Empfehlung Frau Kradolfer-Leuzinger.

**„Bären“ Mollis**  
in nächster Nähe des Flugplatzes  
**Mittagessen**  
Von 12 Uhr an  
à 3 Fr.  
Prima Neuenburger-Sauser  
Höflich empfiehlt sich E. Dietli-Müller

**Gasthaus zur „Wies“**  
Anlässlich des Flugtages  
**Schweinsrippli und Frankfurterli mit Kraut etc.**  
Tiroler-Sauser im Stadium  
Süsser Most über die Gasse.  
Mit höflicher Empfehlung Ludwig Landolt

**„Schweizerbund“**  
nächst dem Flugplatz  
**Prächtige Terrassen**  
mit direkter Aussicht auf Flugplatz.  
Rippil mit Kraut, etc.  
Sauser im Stadium  
Prima Weine  
Mit höflicher Empfehlung



Drei Jagdflugzeuge Dewoitine D27 III zwischen 1932 und 1944 auf dem Flugplatz Mollis.

Mollis ihre Basis – es sollte der Beginn einer fast sechzigjährigen erfolgreichen Partnerschaft werden. Die militärischen Bautätigkeiten nahmen in dieser Zeit im gesamten Glarner Unter- und Mittelland massiv zu, lag das Glarnerland seit 1940 doch im Rückzugsgebiet des Schweizer Réduits, dem System militärischer Verteidigungsanlagen und damit bedeutender Bestandteil des militärischen Widerstands gegen eine allfällige deutsche Invasion.

Im Jahr 1942 wurde die ursprünglich 900 Meter lange Graspiste auf 1100 Meter verlängert. Im Jahr darauf baute man eine Hartbelagspiste von 900 Metern Länge und 40 Metern Breite, drei Flugzeug- und vier Replazierungsunterstände sowie eine Rollstrasse. 1944 erstellte man zwei Kommandobaracken sowie 1945, im Jahr der bedingungslosen deutschen Kapitulation gegenüber den Alliierten, eine weitere Kommando- und eine Funkbaracke.

Die deutsche Kapitulation vom Mai 1945 war für den Militärflugplatz Mollis etwa nicht der Abschluss, sondern vielmehr der Auftakt für die weitere militärische Verwendung und Entwicklung. So richtete sich der westeuropäische Fokus relativ schnell auf den Osten, wo der Eisernen Vorhang die Welt mitten in Europa in zwei gegenüberstehende Lager mit völlig unterschiedlichen Ideologien spalten sollte. Der Bund baute die militärischen Anlagen am Flugplatz Mollis über die Jahre daher kontinuierlich aus, so beispiels-



Das Wappen der Fliegerstaffel 20 zeigte die Seitenansicht eines schwarzen Bisons auf einem gelben, runden Hintergrund.





weise 1958 mit zwei Flugzeug-Auffangnetz-Anlagen oder 1959 mit einem Treibstofflager in einer Felskaverne. Mit dem Aufkommen des Jet-Zeitalters reichte die Piste von ursprünglich 900 Metern nicht mehr aus, sodass sie im Jahr 1960 auf 1900 Meter – die heutige Länge – erweitert wurde. 1964 bezog die

Truppe den Kompanie-Stollen. Zwischen 1969 und 1979 wurden mehrere Unterstände gebaut. 1980 stand die unterirdische Truppenunterkunft im Wydeli bereit.

1979 folgte der erste Wiederholungskurs der Fliegerstaffel 20 mit dem legendären Flugzeug Hawker Hunter.

Der Hunter blieb dem Flugplatz Mollis bis ins Jahr 1994 erhalten. Ab 1994 gastierte auf dem Flugplatz Mollis zudem die Fliegerstaffel 19 mit ihrem F-5 Tiger, ehe 1999 der letzte Wiederholungskurs der Fliegertruppen im Glarnerland stattfand.



Der C-35-Doppeldecker – heute in Dübendorf ausgestellt, in den dreissiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts mit der Fliegerstaffel 20 in Mollis stationiert.



Mission accomplished – ein Exemplar des legendären Hawker Hunter landet sicher auf dem Flugplatz.

## Eine Ära ging zu Ende

Die Sicherheitslage hatte sich mit der Öffnung des Eisernen Vorhangs und dem Auseinanderfallen der Sowjetunion seit 1990 grundlegend verändert. Im Jahr 2004 wurde bekannt, dass sich das Militär – nach fast 100 Jahren fliegerischer Tätigkeit – ganz vom Flugplatz Mollis zurückziehen gedenke. ■



# Der Flugplatz im Laufe der Zeit

8



Neben der militärischen Nutzung etablierten sich auf dem Flugplatz Mollis schon früh zivil-aviatische Aktivitäten: Im Jahr 1951 wurde die Motorfluggruppe Mollis gegründet, 1959 wurde die damalige Segelfluggruppe Churfürsten (heute Segelfluggruppe Glarnerland) auf dem Flugplatz Mollis ansässig. Die Segelfluggruppe konnte für die folgenden Jahre ausserhalb der Militärunutzung einen Fliegerunterstand als Hangar nutzen.

## Von der Heli Linth und der Linth Air Service...

1972 siedelte sich mit der Heli Linth ein kommerzielles Flugtransport-Unternehmen beim Flugplatz Mollis an. Die Heli Linth diente ab 1974

während langen Jahren auch als Basis für die Rettungsflugwacht REGA.

Die breite Palette von Angeboten der Heli Linth reicht vom Transport für Holzfirmen über die Versorgung von Alp- und SAC-Hütten bis hin zu Montage- und touristischen Rundflügen. Am Flugplatz wurde 2003 auch die Linth Air Service gegründet, deren Hangar direkt neben demjenigen der Heli Linth zu liegen kam. In den Nullerjahren erfuhr der Flugplatz Mollis weiteren wirtschaftlichen Aufschwung, so beispielsweise durch die Firma Ecoflight. Die Ecoflight ist eine Flugschule mit einer umweltfreundlichen, schadstoff- und geräuscharmen Flugzeugflotte.

Die Linth Air Service bietet am Flugplatz heute verschiedenste Aviatik-Dienstleistungen wie Transporting, Hangaring und Unterhaltsarbeiten an.

Schon seit 1938 existiert der Verein Modellfluggruppe Glarnerland, der Teile des Flugplatzes für ihre ferngesteuerten Modelle nutzt. Eine weitere am Flugplatz beteiligte Partei ist der Hunterverein. Er besitzt seit 1995 den so genannten „Graffiti-Hunter“ und unterhält diesen als Zeugen einer traditionsbewussten, weltweit anerkannten Schweizer Luftfahrtgeschichte für die Nachwelt.

## ...bis zur Kopter Group

Seit mehreren Jahren erfolgt am Flugplatz Mollis auch die Entwicklung des ersten Schweizer Helikopters der



Der Prototyp SH09 P3 der Kopter Group auf dem Flugplatz Mollis in Aktion.



Das weitläufige Flugplatzgebiet bietet verschiedensten Anspruchsgruppen Nutzen.



Firma Kopter Group (früher Marenco). Die Kopter Group beschäftigt am Flugplatz derzeit rund 150 Personen. Die Ambitionen der Kopter Group waren zwischenzeitlich noch grösser, sollte doch die industrielle Fertigung des Helikopters ebenfalls am Flugplatz Mollis erfolgen. Dazu bewilligte die Gemeindeversammlung die Umzonung von 18'000 Quadratmeter Bauland zwischen Flugfeld und Netstalerstrasse und deren Abgabe an die Kopter Group. Diese Pläne haben sich mit der Übernahme der Kopter Group durch den italienischen Aviatik-Giganten Leonardo mittlerweile geändert: So wird die industrielle Fertigung in bestehenden Werken in anderen europäischen Ländern erfolgen, während Teile der Forschung und Entwicklung der Kopter Group weiterhin in der Schweiz verbleiben.

### Der Flugplatz als Ort für Grossanlässe

Nebst zunehmenden zivil-aviatischen und wirtschaftlichen Tätigkeiten entwickelte sich der Flugplatz und das umliegende Gebiet allmählich auch zu einem Raum für Freizeit- und Eventaktivitäten. Letztere wurden durch die Nutzung des Flugplatzes begünstigt, beispielsweise mit wiederkehrenden Flugtagen mit mehreren tausend Zuschauerinnen und Zuschauern ab dem Jahr 1948. In den Nullerjahren häuften sich die Events auf dem Flugplatz. Dies teilweise mit Publikumszahlen in fünfstelliger Höhe wie am „Zigermeet“. Gleichzeitig wurde das Flugplatzgebiet zu einem

## Die Rega-Station 12 in Mollis



9

Jährlich kommt die Molliser Rega-Station 12 auf rund 700 Einsätze. Dies nicht nur per Luft: Seit 2019 ist auf der Basis Mollis ein Notarzt-einsatzfahrzeug stationiert. Damit kann der diensthabende Rega-Notarzt auch dann ausrücken, wenn ein Einsatz mit dem Rettungshelikopter beispielsweise aufgrund schlechten Wetters nicht möglich oder sinnvoll ist.

beliebten Naherholungsraum für die Bevölkerung samt Flugplatzrestaurant, dem „Aviatico“. Für die Landwirtschaft stellen die zahlreichen Grünflächen rund um die Flugpiste zudem seit jeher attraktives Kulturland dar.

Diese vielfältige Entwicklung führte dazu, dass rund um das Flugplatzgebiet verschiedene Interessen und unterschiedliche Bedürfnisse bestan-

den. Der Entscheid des Eidgenössischen Departements für Bevölkerungsschutz und Sport im Juli 2008, dass sich das Militär definitiv aus Mollis zurückzieht, trug erheblich dazu bei, dass über die weitere Zukunft des Flugplatzes – und damit des gesamten Gebiets – bei den unterschiedlichen Anspruchsgruppen erhebliche Unsicherheiten entstanden und die Meinungen bisweilen auch auseinandergingen. ■



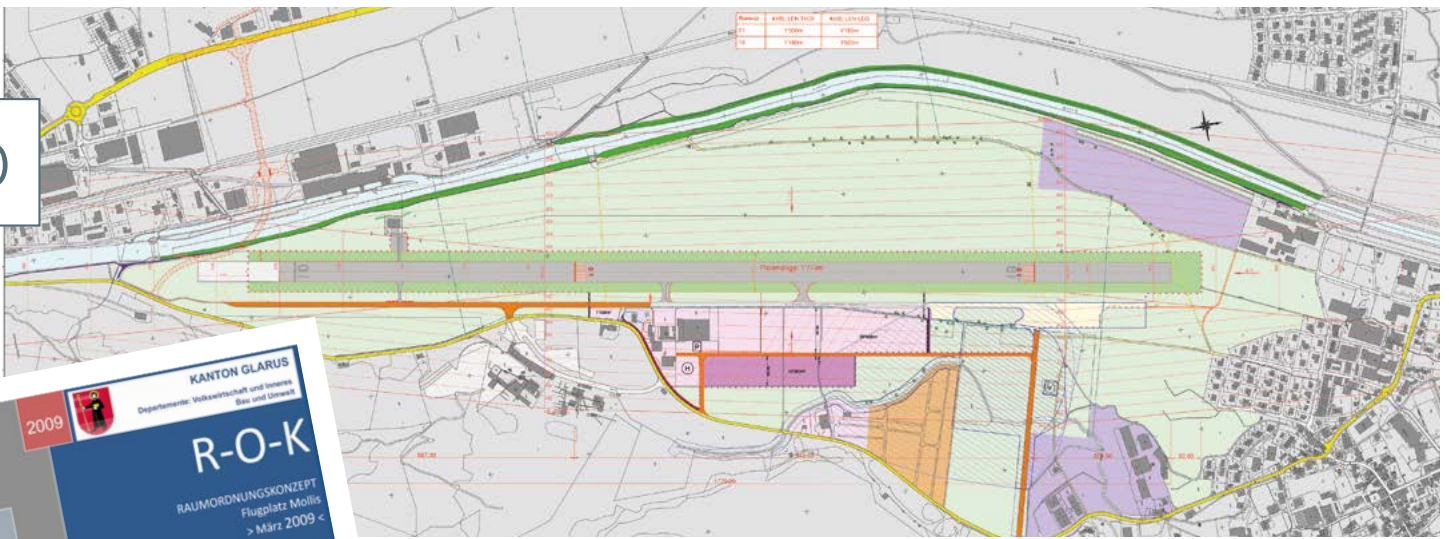
Die legendäre Breitling Super Constellation – ein an Flugevents gern gesehener Gast.



Beeindruckende Show vor einmaliger Kulisse: Die Patrouille Suisse vor dem Glärnisch-Massiv.

# Das zivile Flugfeld in Mollis – Sicherung aller Interessen

10



Das Szenario ROK skizzierte erstmalig die Zukunft des Flugplatzes – inklusive Erschliessungsprojekt über die Ortschaft Netstal.

**Die Bedeutung des Flugplatzes Mollis und die Wichtigkeit dieses Gebiets waren schon vor dem definitiven Rückzug der Luftwaffe im Jahr 2008 gemeinhin bekannt: So hielt bereits der Kantonale Richtplan des Jahres 2004 die grosse wirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes als wichtiger Standortfaktor für den Kanton Glarus fest.**

Das kantonale Departement Volkswirtschaft und Inneres lancierte unter der Federführung der damaligen Regierungsrätin Marianne Dürst Benedetti eine Projektarbeitsgruppe mit verschiedenen Exponenten, welche sich mit der Zukunft des Flugplatzes nach dem Rückzug der Armee auseinandersetzen sollte. Diese Arbeitsgruppe definierte für die Zukunft des Flugplatzes drei Szenarien:

1. Breiter Nutzungsmix mit ungekürztem Flugplatz
2. Freizeitfliegerei mit Pistenkürzung
3. Alternative Nutzung ohne Flächenflugbetrieb

Die Projektarbeitsgruppe war sich einig, dass für den Flugplatz Mollis einzig das 1. Szenario, namentlich die Weiterentwicklung der bereits be-

stehenden Ausgangslage, in Frage kam. So zog man folgenden Schluss: „Im Zentrum soll eine dynamische zivil-aviatische Nutzung mit der Erwartung an eine Aufwertung der Erreichbarkeit und der Standortqualität des Kantons Glarus stehen. Zusätzliche hochqualifizierte Arbeitsplätze sollen durch den Ausbau bestehender auf dem Flugplatz bereits angesiedelter Firmen sowie durch die Ansiedelung neuer flugaffiner Firmen angestrebt werden.“

Im Folgenden erarbeitete das auf Flugplatz-Umnutzungen spezialisierte Ingenieurbüro Bächtold & Moor im Auftrag des Kantons Glarus für den Flugplatz Mollis ein Raumordnungskonzept. Das Raumordnungskonzept (ROK) enthielt die Grundlagen für die zukünftige Nutzung des Flugplatzes.

## Die drei Szenarien in Kurzform

- 1. Breiter Nutzungsmix mit ungekürztem Flugplatz**
  - Bestehende Aktivitäten werden weiterentwickelt
  - Piste bleibt gleich lang
  - Massnahmen und Investitionen für Gewährleistung der Sicherheit notwendig
- 2. Freizeitfliegerei mit Pistenkürzung**
  - Begrenzung der Fliegerei auf Freizeit- und Sportflugbetrieb und Helikopter
  - Kürzung der Piste auf 700 Meter
  - Verlust der wirtschaftlichen Attraktivität, keine wirtschaftlichen Tätigkeiten mehr
  - Rückbau-Investitionen notwendig
- 3. Alternative Nutzung ohne Flächenflugbetrieb**
  - Nur noch Helikopterbetrieb
  - Rückbau der Piste und Nutzung des Raums für Wohnen, Arbeiten und Erholen
  - Beträchtliche Rückbau-Investitionen notwendig



# Projektorganisation



**Hinweis:** Die abgebildeten Organisationen wurden durch jeweilige Exponenten vertreten.



Die Projektorganisation für die Umnutzung des Flugplatzes Mollis zeugt von der Komplexität dieses Projektes.

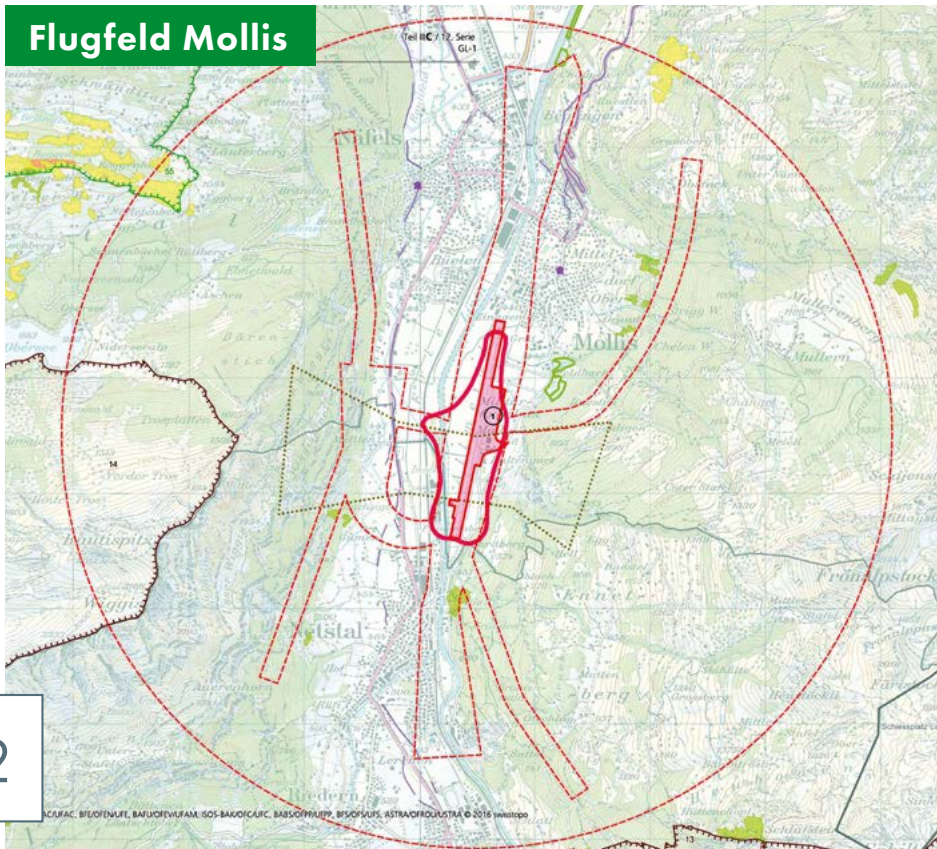
eine neue Dynamik überholt, welche für das gesamte Projekt massgebliche Folgen haben sollte: Die Glarner Gemeindestrukturereform veränderte die Ausgangslage auch am Flugplatz Mollis. Waren es in den alten Strukturen noch mehrere Gemeinden, welche am Flugplatz unterschiedliche Interessen verfolgten und mit dem Kanton in Kontakt standen, sassen in der neuen Glarner Gemeindeflandschaft bei der Flugplatz-Thematik nur noch die Ge-

So wurde gewährleistet, dass die verschiedenen Nutzungen im Gebiet des Flugplatzes aufeinander abgestimmt werden. Das ROK verfeinerte die Stossrichtung des Kantons und bildete die Grundlage für die weiteren Projektschritte zur Überführung

des nach wie vor als Militärflugplatz klassierten Flugplatz Mollis in ein zivil genutztes Flugfeld. Das „Szenario ROK“ war geboren.

Ende der Nullerjahre wurden die weiteren Projektschritte jedoch durch

## Flugfeld Mollis



Das SIL-Objektblatt hält verschiedene Bestimmungen fest, so beispielsweise den Flugplatzperimeter, aber auch Gebiete mit Hindernisbegrenzungen und Lärmbelastungen.

Gemeinde über die Zukunft dieses grossen, sich gänzlich auf eigenen Huben befindlichen Gebietes selbst bestimmen zu können.

Das weitere Verfahren gestaltete sich zweigleisig: Einerseits ging es um so genannten Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt Verfahren (SIL-Verfahren) darum, den Zweck der zukünftigen Anlage, die Rahmenbedingungen für den Betrieb, den Flugplatzperimeter, die Lärmbelastung, den Natur- und Landschaftsschutz sowie die Hindernisbegrenzung festzulegen. Diese Bestimmungen wurden in einem so genannten Objektblatt festgehalten und letztlich vom Bundesrat genehmigt. In diesem Prozess waren der Bund, der Kanton sowie die beiden Gemeinden Glarus Nord und Glarus Süd sowie der zukünftige Flugplatzbetreiber beteiligt, während die Bevölkerung ihre Anliegen in einem Mitwirkungsverfahren einbringen konnte. Dieses Verfahren war sehr komplex, sodass die ursprünglich veranschlagten zwei Jahre nicht ausreichten: Erst 2017, knapp fünf Jahre nach dem Entscheid der Gemeindeversammlung, gab der Bundesrat mit der Verabschiedung des SIL-Objektblattes grünes Licht für den zivilen Betrieb.

Im Jahr 2020 war schliesslich noch einmal eine Anpassung des SIL-Objektblattes notwendig. Neue gesetzliche Rahmenbedingungen führten dazu, dass der Lärmschutz auf allen Schweizer Flugplätzen neu berechnet

meinden Glarus Nord und Glarus Süd mit dem Kanton am Tisch. So beschäftigte sich die Gemeinde Glarus Nord unter der Führung des obersten kommunalen Wirtschaftsförderers, dem damaligen Gemeindepräsidenten Martin Laupper, schon früh mit dem ambitionierten Flugplatz-Dossier. Der Schlüssel zur Wiederbelebung des Prozesses lag hierbei in der Entscheidung der Gemeinde Glarus Nord, das Rückkaufsrecht auf die ihr eigentlich zustehende Flugplatz-Teilfläche nicht auszuüben und im Sinne einer Entwicklung des gesamten Flugplatzgebietes nach „Szenario ROK“ mit ihren Ansprüchen zugunsten der Gemeinde Glarus Nord zurückzustehen.

Im Folgenden übernahm die Gemeinde Glarus Nord vom Kanton den Lead: Sowohl der Gemeinderat als auch die Gemeindeversammlung stimmten 2011 und 2012 dem Kauf der gesamten Flugplatzfläche von knapp 400 000 Quadratmetern (dies entspricht fast 60 Fussballfeldern) für den Preis von CHF 1.4 Mio. zu. Dieser eher niedrige Preis war seitens der Verkäuferin, der bundeseigenen armasuisse Immobilien, an Bedingungen geknüpft: So verpflichtete sich die Gemeinde zur Umnutzung nach Szenario ROK und zum Weiterbe-

trieb dieses Gebiets für die kommenden 25 Jahre. Der Übergang des Eigentums vom Bund auf die Gemeinde sollte dann erfolgen, wenn die Umnutzung erfolgreich abgeschlossen ist. Die Gemeinde Glarus Nord verfolgte mit diesem mutigen Schritt hehre Ziele: Durch die erfolgreiche Umnutzung sollte dieses Gebiet langfristig als Ganzes gesichert werden und der heutigen und künftigen Generation weiterhin der Naherholung dienen. Zugleich bieten sich dank der Flugplatz-Infrastruktur grosse volkswirtschaftliche Chancen für wertschöpfende Aktivitäten, namentlich in der Ansiedlung weiterer Aviatikfirmen und damit verbundenen attraktiven Arbeitsplätzen. Ebenso ging es auch darum, als

## Die Aufgaben der Mollis Airport AG

- Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes
- Bereitstellung und Unterhaltung der notwendigen Infrastruktur
- Förderung bestehender und neuer Arbeitsplätze
- Umsetzung der Auflagen aus dem Sachplan- und Umnutzungsverfahren
- Bewilligung und Überwachung von Veranstaltungen auf dem Flugplatz
- Förderung umweltschonender Projekte und Fluggeräte



werden musste, so auch in Mollis. Da der Flugplatz Mollis – im Unterschied zu vielen anderen zivilen Flugfeldern – noch in der Umnutzungsphase stand, kam er bei der Berechnung nach den verschärften gesetzlichen Bestimmungen erst am Schluss an die Reihe.

Zweiter Bestandteil des Prozesses bildete das so genannte Umnutzungsverfahren, in welchem die Übertragung des Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld erfolgen sollte. Hierbei musste für den Flugplatz Mollis zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) der rechtskonforme Zustand für den Betrieb als ziviles Flugfeld hergestellt werden.



Die Gemeinde hatte während des Umnutzungsverfahrens für die Sicherstellung des ökologischen Lastenausgleichs sowie der Gewährleistung des Wildtierkorridors verschiedene bauliche Massnahmen zu leisten.

Hierbei gab es sehr technische Fragen zu klären, beispielsweise, wie der An- und Abflug erfolgen muss oder welche Massnahmen hinsichtlich Lärm- oder Umweltbelastung zu erfüllen sind. Die Gemeinde hatte für das Umnutzungsverfahren mit der zukünftigen Flugplatzbetreiberin zusammen zu arbeiten.

Damit diese Verfahren überhaupt in Angriff genommen werden konnten, bedurfte es also zunächst einmal einer Betreiberin für das zivile Flugfeld. Zum Zeitpunkt des Beginns der Umnutzung stand der Betrieb des Militärflugplatzes im Zuständigkeitsbereich des Flugplatzvereins, eine Lösung, welche bei einem zivilen Flugfeld ins-

## Beteiligte Firmen Mollis Airport AG

(Stand: Juni 2022)

- Heli Linth
- Linth Air Service
- Kopter Group
- REGA
- Verkehrszentrum Glarnerland
- Motorfluggruppe Glarnerland
- Ecoflight
- Segelfluggruppe Glarnerland
- Fluggruppe Mollis
- Modellfluggruppe Glarnerland

13

künftig kaum mehr in Frage kam. Folglich wurde der Betrieb nach wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen europaweit öffentlich ausgeschrieben. Auf diese Ausschreibung meldete sich eine Bewerberin: die Mollis Airport AG. Die Mollis Airport AG besteht aus sämtlichen am Flugplatz tätigen Firmen, Vereinen und Interessengruppen. Entsprechend wurde die Mollis Airport AG durch das damalige Gemeindeparlament zur Betreiberin erkoren und bildete fortan Partnerin bei den weiteren auszulösenden Schritten.

In der Folge wurde zwischen der Gemeinde Glarus Nord und der Mollis Airport AG ein Baurechtsvertrag ausgehandelt, welcher durch die Gemeindeversammlung genehmigt wurde. Ebenso wurde eine Nutzungsvereinbarung unterzeichnet. Am 3. September 2020 verschickte das BAZL die lang erwartete Verfügung zusammen mit der neuen Betriebsbewilligung und schloss die Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes in ein zivil genutztes Flugfeld nach mehr als achtjährigem Umnutzungsprozess auch in formeller Hinsicht ab. Die rechtskräftige Übertragung der Halterschaft vom Flugplatzverein auf die Mollis Airport AG erfolgte am 4. Oktober 2021 mit der Eintragung des Flugplatz-Kaufvertrages im Grundbuch. ■



# Flugplatz Mollis – Entwicklungsschwerpunkt der Gemeinde Glarus Nord



Die verkehrstechnische Erschliessung des Glarner Unterlandes – die 1. Etappe ist mit der Stichstrasse bereits umgesetzt. In rund zwei Jahren beginnt die Erstellung der Spange Netstal, ehe die Umfahrungsstrasse – als Projekt des Bundes – Näfels entlasten und den Flugplatz erschliessen wird.



Ausschnitt des Flugplatzgebiets im Zonenplan Glarus Nord: Mit der entsprechenden Zonierung wurde die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung des Flugplatzes Mollis geschaffen.

**Parallel zu den geschilderten Tätigkeiten schuf die Gemeinde Glarus Nord fortwährend die Voraussetzungen, damit die Mollis Airport AG nach Abschluss des Umnutzungsverfahrens des ehemaligen Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld die Entwicklung unmittelbar in Angriff nehmen kann.**

So legte die Gemeindeversammlung Glarus Nord im behördenverbindlichen Gemeinderichtplan von 2014 fest, dass der Flugplatz Mollis als einer von verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) definiert ist. Diese Areale sind für die Entwicklung der Gemeinde Glarus Nord von grosser Bedeutung. So besitzt der Flugplatz Mollis ein grosses Wirt-

schaftsentwicklungspotenzial. Entsprechend wurde der ESP Flugplatz Glarus Nord auch im kantonalen Richtplan von 2018 festgehalten.

Gleichzeitig hielt der kantonale Richtplan von 2018 auch den Auftrag fest, dass der Kanton und die Gemeinde zusammen Projekte für die Verbesserung der verkehrstechnischen

Anbindung des Flugplatzes erarbeiten müssen. So muss von kantonalen Seite her die Basiserschliessung des ESP Flugplatzes verbessert werden: Konkret geschieht dies durch die Erstellung der Querspange Netstal und die Verbreiterung der Molliserstrasse ab Netstal. Dereinst soll der Flugplatz über die Umfahrungsstrasse Näfels via Netstal mit der Spange Netstal erschlossen werden. Diesbezüglich sichern die Gemeinden den vom Kanton benötigten Raum in den kommunalen Nutzungsplanungen. Gleichzeitig dient die Spange Netstal auch der Entlastung des Dorfes Netstal vom Verkehr der in diesem Bereich bereits ansässigen Unternehmen.

Die Gemeinde Glarus Nord hat beim Flugplatz mit der Erstellung der neuen Erschliessungsstrasse ab der Netstalerstrasse die Groberschliessung mit Wasser, Abwasser und Gas bereits sichergestellt.

Eine zeitgemässe Erschliessung des Flugplatzes ist mittelfristig zwingend: Die verschiedenen am Flugplatz domizilierten Unternehmen möchten sich weiterentwickeln, was zu neuen Bauprojekten unmittelbar an der Piste, zu mehr Arbeitsplätzen und

## Entwicklungsschwerpunkt – und 2025 Austragungsstätte des grössten Schweizer Sportanlasses

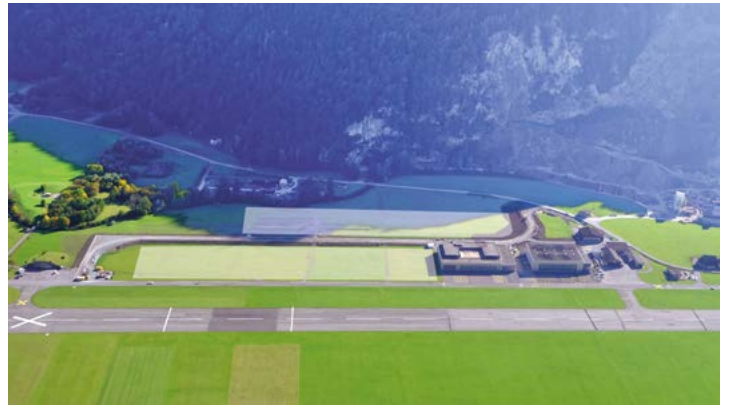
Gross war die Freude, als das Glarnerland ausgerechnet am Fridolinstag 2021 (der 6. März ist dem Glarner Kantonsheiligen Fridolin gewidmet) den Zuschlag für den grössten Sportanlass erhielt, der je im Kanton Glarus ausgetragen wurde:

**ESAF 2025**  
Glarnerland+



**G**  
**S**





Nördlich und östlich der bereits bestehenden Gebäude der Linth Air Service und der Kopter Group sowie der Flugplatz-Erschliessungsstrasse sollen weitere Bauprojekte – und damit verbundene zusätzliche Arbeitsplätze – realisiert werden. Ebenso ist eine wirtschaftliche Entwicklung östlich der neuen Zubringerstrasse geplant.

Der Flugplatz – wie man ihn seit über 100 Jahren kennt.

meindeversammlung genehmigte im Herbst 2018 hierzu die Einzonung von 18'000 Quadratmetern Bauland zwischen dem Flugplatzperimeter und der Netstalerstrasse. Dies soll die Ansiedlung von weiteren Unternehmen, vorzugsweise in der Aviatik- oder aviatiknahen Branche, ermöglichen.

Die Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes in ein zivil genutztes Flugfeld dient als bestes Beispiel dafür, wie äusserst komplexe, teilweise auch festgefahrene Projekte, in den vergangenen Jahren erfolgreich ins Ziel geführt werden konnten. Dies ist, wie an der jüngeren Geschichte ersichtlich ist, zu wesentlichen Teilen ein Verdienst der Glarner Gemeindestrukturreform. So ist zu hoffen, dass das gesamte Flugplatzgebiet – 116 Jahre, nachdem zum ersten Mal ein Flugobjekt in der Molliser Allmeind gelandet ist – für die unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer noch lange erhalten bleiben mag. ■

Anlässlich einer Dezentralisationsübung wurde der Flugplatz Mollis im vergangenen Jahr für einmal wieder von Militärjets angeflogen.

Das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest wird im Spätsommer 2025 im Glarnerland durchgeführt.

Hierbei kommt dem Flugplatz Mollis eine zentrale Bedeutung zu, ist im nordwestlichen Bereich nicht nur die Festarena mit rund 50'000 Sitzplätzen geplant. Vielmehr wird auch das restliche Flugplatzgelände für die erwarteten 150'000 bis 200'000 Gäste benötigt.

**GLARNERLAND.  
SCHWINGERLAND.**

damit verbunden auch zunehmendem Verkehr führen wird. So muss der Flugplatz auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wieder unmittelbar erschlossen werden.

Gleichzeitig soll auch das Gebiet östlich des Flugplatz-Perimeters wirtschaftlich entwickelt werden. Die Ge-







**Glarus Nord –**  
Ihre Gemeinde zum Leben,  
Arbeiten und Wohnen.

[www.glarus-nord.ch](http://www.glarus-nord.ch)