



3003 Bern, 3. September 2020

Flugfeld Mollis

Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes Mollis in ein ziviles Flugfeld

Bestehend aus:

- **Erteilung einer Betriebsbewilligung;**
 - **Genehmigung des Betriebsreglements;**
 - **Plangenehmigung für:**
 - die Umnutzung der bestehenden militärischen Bauten und Anlagen für zivile Zwecke;
 - den Rückbau von Rollwegabschnitten, Flurwegen, Militärbaracken etc.;
 - die Erschliessungsstrasse inkl. Werkleitungen;
 - die Verbindung Langsamverkehr;
 - die neue Flurwegverbindung im Norden;
 - die Umbauten im Hangar Kleinflugzeuge;
 - die Massnahmen des generellen Entwässerungsplan (GEP).
 - **Genehmigung des Konzepts für den ökologischen Ausgleich;**
 - **Festsetzen der zulässigen Lärmimmissionen;**
 - **Freigabe des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK).**
-

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 Gesuchseinreichung

Mit Schreiben vom 21. November 2017 reichte die Mollis Airport AG (MAAG) als zukünftige Flugplatzhalterin ein Gesuch zur Umnutzung des Militärflugplatzes Mollis in ein ziviles Flugfeld beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein.

1.2 Beschreibung

Mit dem vorliegenden Gesuch soll der ehemalige Militärflugplatz Mollis in ein ziviles Flugfeld umgenutzt werden. Dazu müssen die bestehende Betriebsbewilligung vom 5. Juni 1974 sowie das Betriebsreglement ersetzt, bestehende militärische Bauten und Anlagen im Rahmen einer Plangenehmigung umgenutzt sowie weitere Bauvorhaben genehmigt werden.

Elemente des Umnutzungsgesuchs sind:

- Betriebsreglement;
- Umnutzung der bestehenden militärischen Hoch- und Tiefbauten, welche für zivile Zwecke weiterhin verwendet werden;
- Rückbau von Rollwegabschnitten, Flurwegen, Militärbaracken und Trafostation;
- Neubau:
 - Erschliessungsstrasse inkl. Werkleitungen;
 - Verbindung für Langsamverkehr entlang der Hauptstrasse;
 - Flurwegverbindung im Norden;
- Umbauten im Hangar Kleinflugzeuge;
- GEP-Massnahmen (genereller Entwässerungsplan);
- Konzept für den ökologischen Ausgleich;
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK).

Ein Teil der Bauten auf dem Flugplatz ist zu einem früheren Zeitpunkt vom BAZL oder der Gemeinde in einem zivilen Verfahren genehmigt worden. Diese Bauten sind nicht Gegenstand des Umnutzungsverfahrens.

Aus formellen Gründen sind sämtliche Gesuche von der zukünftigen Flugplatzhalterin eingereicht worden (vgl. Art. 26 Abs. 3 VIL¹). Zum Teil werden sie aber durch andere Stellen ausgeführt. Dies betrifft insbesondere die Erschliessungsstrasse und die Verbindung Langsamverkehr.

¹ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1)

1.3 *Begründung*

Der ehemalige Militärflugplatz Mollis wird seit dem Jahr 1974 zivil mitbenutzt. Er wurde im Zuge der Armeereform 95 vom Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) nicht mehr benötigt und soll nun als ziviles Flugfeld weitergenutzt werden. Im Jahr 2012 hat die Gemeinde Glarus Nord das Flugplatzgelände vom VBS erworben und mit der MAAG Verträge für die aviatische Nutzung des Platzes abgeschlossen. Für die zivile Weiternutzung sieht der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)² die Durchführung eines Umnutzungsverfahrens nach den Bestimmungen des LFG³ vor.

Das Gesuch bezweckt folglich, der Vorgabe im SIL nachzukommen.

1.4 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch beinhaltet die nachfolgend aufgeführten Dokumente:

- Projektbeschrieb, Bächtold & Moor AG, 02.11.2017; Gesuchsschreiben der Mollis Airport AG, 21.11.2017;
- Betriebsreglement, Mollis Airport AG, 16.12.2016;
- Übersichtsplan Umnutzung, Situation 1:2000, Bächtold & Moor AG, 16.05.2017 (10'346-10B);
- Liste der Bauten und Anlagen im Umnutzungsgesuch, 18.07.2017;
- Rückbauten Ersatz Flurwege, Dossier November 2017 mit Plan Erschliessung Umlegung Flurweg, Rückbau Pistenelemente Situation 1:2'000/1:50, 15.11.2017 (2031.3511-113);
- Hangar für Kleinflugzeuge; Protokoll vom 17.02.2015;
- Betriebskonzept, Bächtold & Moor AG, 02.11.2017;
- Sicherheitsbericht Operationen Helikopter, Bächtold & Moor AG, 02.11.2017;
- Markierungsplan Piste, Situation 1:1000, Bächtold & Moor AG, 19.07.2017 (10'346-11);
- Erschliessung Strasse, Wasser, Abwasser, EW, Dossier November 2017 mit Plänen:
 - Strasse, Abwasser, Wasser, EW, Situation 1:1'000, 15.11.2017 (2031.3511-112);
 - Strasse, Abwasser, Längsprofil 1:1'000/1:100, 15.11.2017 (2031.3511-151);
 - Strasse, Normalprofile 1 und 2, Querprofile 1:2'000, 15.11.2017 (2031.3511-140);
 - Regenwasser, Längsprofile 1:500, Normalprofil 1:50, 15.11.2017 (2031.3511-150);
- Umweltverträglichkeitsbericht, Bächtold & Moor AG, 28.11.2017;

² SIL-Objektblatt zum Flugfeld Mollis vom 27. Juni 2017 und Änderungen vom 2. September 2020

³ Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0)

- Ist-Zustand der Fluglärmbelastung für den Gesamtverkehr von Kleinlufffahrzeugen und Grossflugzeugen, Betriebsjahr 2014, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 3.07.2015 (10'346-211);
- Ist-Zustand der Fluglärmbelastung des Verkehrs von Kleinflugzeugen, Betriebsjahr 2014, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 03.07.2015 (10'346-212);
- Fluglärmbelastung für den Gesamtverkehr von Kleinlufffahrzeugen und Grossflugzeugen, Projektprognose, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 3.07.2015 (10'346-213);
- Fluglärmbelastung des Verkehrs von Kleinlufffahrzeugen, Projektprognose, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 03.07.2015 (10'346-214);
- Gewerbe- und Industrielärm, Ist-Zustand, Situation 1:2'000, Bächtold & Moor AG 08.08.2016 (10'346-220);
- Gewerbe- und Industrielärm, Projektprognose, Situation 1:2'000, Bächtold & Moor AG 08.08.2016 (10'346-221);
- Ökologischer Ausgleich und Wildtierkorridor, Situation 1:2000, Bächtold & Moor AG 02.08.2016 (10'346-08C);
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK), Bächtold & Moor AG, 07.07.2017.

Im Laufe des Verfahrens ist das Gesuch mit folgenden Unterlagen ergänzt worden:

- Betriebsreglement Ausgabe 01.12.2019;
- Erschliessung Strasse, Technischer Kurzbericht 16.12.2019;
- Plan projektierte Erschliessungsstrasse, Situation 1:500, 13.12.2019 (1153-058);
- SIL-Prognose 2019, technische Dokumentation der Fluglärmrechnung mit Helikopter Air-Taxi gerechnet (29.11.2019, Stand 20.02.2020);
- Fluglärmbelastung für den Gesamtverkehr von Kleinlufffahrzeugen und Grossflugzeugen, SIL 2019, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 20.02.2019 (10'346-215B);
- Fluglärmbelastung des Verkehrs von Kleinlufffahrzeugen, Projektprognose SIL, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 20.02.2020 (10'346-216B);
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK), Bächtold & Moor AG, 11.12.2019.

Zudem sind dem BAZL sämtliche vom VBS erarbeiteten Unterlagen betreffend den Generellen Entwässerungsplan 2008 (GEP) in elektronischer Form zugestellt worden.

1.5 Standort

Flugplatz Mollis, Flugplatzperimeter gemäss SIL-Objektblatt vom 17. Juni 2017 und Änderungen vom 2. September 2020 und Nachbarparzellen.

1.6 *Eigentum*

Die Gemeinde Glarus Nord hat den ehemaligen Militärflugplatz Mollis mit Immobilien von der Schweizerischen Eidgenossenschaft mit Kaufvertrag vom 20. April 2012 erworben. Der Besitzantritt mit Übergang von Nutzen, Lasten und Gefahren sowie Rechten und Pflichten erfolgte per 1. Januar 2013. Der Eigentumsübergang auf die Gemeinde vollzieht sich gemäss Vertrag mit dem Eintrag im Grundbuch. Dieser erfolgt, sobald die Umnutzung rechtskräftig erfolgt ist. Die Gemeinde Glarus Nord hat mit der MAAG einen 60-jährigen Baurechts- und Nutzungsvertrag für das Flugplatzareal abgeschlossen.

1.7 *Koordination von Bau und Betrieb*

Im Rahmen des vorliegenden Umnutzungsverfahrens, welches die Erteilung einer Betriebsbewilligung, die Genehmigung eines Betriebsreglements sowie die Plangenehmigung für die Umnutzung der militärischen Bauten und Anlagen, die Erschliessung des Flugplatzes sowie Rückbauten und Anpassungen an bestehende Bauten und Anlagen zum Gegenstand hat, werden die einzelnen Bestandteile aufgrund der gleichzeitigen Behandlung in einer einzigen Verfügung materiell wie formell koordiniert (vgl. Art. 27c Abs. 2 VIL).

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Am 10. Januar 2018 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde im Amtsblatt des Kantons Glarus Nr. 3-18 vom 18. Januar 2018 sowie im Bundesblatt vom 23. Januar 2018 (BBI 2018 237) publiziert. Die Gesuchsunterlagen lagen vom 24. Januar bis 22. Februar 2018 bei den Gemeinden Glarus Nord und Glarus zur Einsichtnahme auf.

Im Übrigen hörte das BAZL mit Schreiben 10. Januar 2018 das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und mit Brief vom 21. Februar 2019 das Generalsekretariat VBS (GS-VBS) an.

2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL die folgenden Einsprachen ein:

- WWF Glarus, 8852 Altendorf und Pro Natura Glarus, 8755 Ennenda, 22.02.2018;
- Grüne Glarus Nord, 8867 Niederurnen, 22.02.2018;
- Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Glarus, 8750 Glarus, 02.02.2018;

- A. _____ AG und B. _____ AG 8753 Mollis, vertreten durch RA W. Marti, 16.02.2018;
- C. _____ AG, 8750 Glarus, vertreten durch RA. W. Marti, 22.02.2018;
- D. _____, 8753 Mollis und E. _____ AG, 8762 Schwanden, vertreten durch RA. W. Marti, 20.02.2018;
- F. _____, 8753 Mollis und Mitunterzeichnende, 15.02.2018;
- G. _____, 8752 Näfels, 20.02.2018;
- H. _____, 8752 Näfels und Mitunterzeichnende, 21.02.2018;
- I. _____, 8867 Niederurnen, 22.02.2018;
- J. _____, 8750 Glarus, 22.02.2018;
- K. _____, 8754 Netstal, 22.02.2018.

2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Fachberichte und Stellungnahmen vor:

- BAZL: Sektion Flugbetrieb Helikopter (SBHE) vom 11.02.2018, Sektion Flugplätze und Luftfahrthindernisse (SIAP) vom 13.04.2018, Fachstellen Flugbetrieb (SBFF) vom 19.03.2019 und 17.02.2020;
- BAFU vom 24.10.2018, 21.03.2019 und 03.03.2020;
- GS VBS vom 25.03.2019 und 14.04.2019;
- Kanton Glarus, Bau und Umwelt vom 13.04.2018, 30.07.2018, 25.02.2019 und 19.12.2019;
- Gemeinde Glarus Nord vom 27.09.2018;
- Mollis Airport AG vom 06.03.2019, 03.04.2019, 03.06.2019 und Betriebsreglement Ausgabe 01.12.2019.

2.4 *Abschluss der Instruktion*

Am 6. März 2019 nahm die MAAG Stellung zu den Einsprachen und den eingegangenen Fachberichten soweit diese damals vorlagen. Der Stellungnahme lag eine überarbeitete Version des Betriebsreglements bei (Ausgabe 06.03.2019). Um den Sicherheitsanforderungen zu genügen, mussten die Flugverfahren für die Flugzeuge mit einer Kurvengeschwindigkeit grösser als 110 Knoten überarbeitet werden. Die MAAG hat sie mit dem Betriebsreglement Ausgabe 01.12.2019 dem BAZL gestellt.

Die Stellungnahmen und überarbeiteten Dokumente sind den Einsprechenden und der Gesuchstellerin am 5. März 2020 für Schlussbemerkungen zugestellt worden. Die MAAG, der Verkehrsclub der Schweiz, die Grünen Glarus Nord, J. _____ sowie F. _____ und Mitunterzeichnende haben eine Stellungnahme eingereicht. Die A. _____ AG und die B. _____ AG teilen mit, dass sie sich mit der Gemeinde Glarus Nord geeinigt haben. Die Instruktion konnte am 4. Mai 2020 abgeschlossen werden.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Art. 31 der VIL bestimmt, dass für die Nutzung der Anlagen eines ehemaligen Militärflugplatzes oder eines Teils davon als ziviler Flugplatz eine Betriebsbewilligung oder eine Betriebskonzession erforderlich ist. Für allfällige bauliche Änderungen oder Umnutzungen von Bauten sind ausserdem Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.

Weiter ist für die Erteilung einer Betriebsbewilligung die Bestätigung des VBS erforderlich, wonach keine Konflikte zwischen den Interessen der Landesverteidigung und dem zivilen Flugplatzbetrieb bestehen. Das GS-VBS hat am 25. März 2019 zum Vorhaben Stellung genommen und keine Konflikte geltend gemacht.

Vorliegend geht es um die Erteilung einer Betriebsbewilligung, welche nach Art. 36b LFG in der Zuständigkeit des BAZL liegt. Gleiches gilt für die Umnutzung der militärischen Bauten und Anlagen sowie die Plangenehmigungen für den Abbruch oder die Erstellung von neuen Bauten (Art. 37 Abs. 2 lit. b LFG).

Im Rahmen eines Betriebsbewilligungsverfahrens ist gemäss Art. 18 lit. c VIL gleichzeitig ein Entwurf eines Betriebsreglements einzureichen. Die Betriebsbewilligung wird nach Art. 19 VIL erteilt, wenn unter anderem das Betriebsreglement genehmigt werden kann. Es ist folglich auch ein Verfahren für eine Genehmigung des Betriebsreglements durchzuführen, für welches ebenfalls das BAZL zuständig ist (Art 36c LFG).

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

1.2.1 Betriebsbewilligung

Für das Betriebsbewilligungsverfahren sind Art. 36b LFG sowie Art. 17 ff VIL einschlägig. Wer eine Betriebsbewilligung erlangen will, hat nach Art. 18 VIL beim BAZL ein entsprechendes Gesuch einzureichen, welches folgende Elemente enthalten muss (Stand VIL 1. Dezember 2015⁴):

- a. die Angabe, wer für die Anlage und den Betrieb des Flugfeldes die Verantwortung trägt;
- b. eine Begründung, in der darzulegen ist, dass der Gesuchsteller über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt, um ein Flugfeld unter Einhaltung der

⁴ Art. 18 VIL ist am 1. Januar 2019 geändert worden. Massgebend für die einzureichenden Gesuchunterlagen sind die zum Zeitpunkt der Gesuchseinreichung massgeblichen Regeln. Die Beurteilung des Gesuchs erfolgt gestützt auf die zum Zeitpunkt des Entscheides geltenden Regeln (vgl. VIL Art. 74a Abs. 1)

- Pflichten aus Bewilligung, Betriebsreglement und Gesetz zu betreiben;
- c. Angaben über vorgesehene Bauvorhaben;
 - d. einen Entwurf des Betriebsreglements.

1.2.2 Betriebsreglement

Die Bestimmungen zur Genehmigung des Betriebsreglements finden sich in Art. 36c LFG sowie Art. 23 ff VIL. Im Betriebsreglement sind nach Art. 36c LFG die im SIL, in der Betriebsbewilligung sowie in der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten. Insbesondere festzuhalten sind:

- a. die Organisation des Flugplatzes;
- b. die An- und Abflugverfahren sowie die besonderen Vorschriften für die Benützung des Flugplatzes.

1.2.3 Plangenehmigung

Die umgenutzten Anlageteile, die Abbrüche sowie die Erschliessungsanlagen dienen dem Betrieb des Flugplatzes und sind somit Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 2 lit. e VIL. Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.3 Verfahren

Über eine Umnutzung kann aufgrund des engen Sachzusammenhangs und der gegenseitigen Verknüpfung von Betriebsbewilligung, Betriebsreglement und Plangenehmigung nur gemeinsam in sinnvoller Weise entschieden werden. Dies gilt auch für die Erschliessungsstrasse inkl. Werkleitungen, die Verbindung Langsamverkehr und GEP-Massnahmen. Ein Teil der baulichen Massnahmen wird nicht durch die Flugplatzhalterin, sondern durch die Gemeinde Glarus Nord realisiert werden.

Nach Art. 9 USG⁵ und Art. 2 Abs. 1 lit. a UVPV⁶ unterliegen Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang 4 zur UVPV aufgeführt sind, der Prüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft. Der Flugplatz Mollis fällt mit einem Potential von 18'000 jährlichen Flugbewegungen unter den im Anhang aufgeführten Anlagetyp; beim vorliegenden Vorhaben handelt es sich um eine wesentliche Betriebsänderung. Folglich unterliegt das Vorhaben der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

⁵ Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz; SR 814.01)

⁶ Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (SR 814.011)

Die massgeblichen Verfahren sind das Genehmigungsverfahren gemäss Art. 36d und 37d LFG. Zuständige Behörde für die Betriebsbewilligung, die Änderung des Betriebsreglements und die Plangenehmigungen ist das BAZL. Die zuständige Umweltschutzfachstelle gemäss Art. 12 UVPV ist das BAFU. Gestützt auf Art. 36d Abs. 2 und Art. 37d Abs. 2 LFG und Art. 15 UVPV erfolgten die amtliche Publikation im Bundesblatt und den kantonalen Publikationsorganen sowie die öffentliche Auflage während 30 Tagen.

1.4 *Zulässigkeit der Einsprachen*

Nach Art. 36d Abs. 4 und Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des VwVG⁷ Partei ist. Erforderlich ist somit gestützt auf Art. 6 i. V. m. Art. 48 VwVG, dass Einsprecher über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung, Änderung oder einer negativen Verfügung ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können⁸.

Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen kann gemäss gefestigter Praxis sehr weit sein, ohne dass bereits von einer Popularbeschwerde zu sprechen wäre. «Bezogen auf den Lärm kommt allen Personen Beschwerdelegitimation zu, die den Lärm deutlich hören können und dadurch in ihrer Ruhe gestört werden.»⁹

Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

Sämtliche Einsprachen sind fristgerecht eingegangen. Keiner der Einsprechenden ist offensichtlich nicht zur Beschwerde berechtigt, weshalb auf alle Einsprachen einzutreten ist.

1.5 *Vollständigkeit des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB)*

WWF/Pro Natura erachtet die Genauigkeit und Aktualität der Aufnahmen im Bereich Flora/Fauna/Lebensräume als ungenügend und verlangt im UVB detaillierter Auskunft über die Methodik der Kartierung der Flora, eine aktuelle Zusammenstellung der Naturwerte und Kartierung der vorkommenden faunistischen Arten.

Das BAFU als zuständige Stelle des Bundes beanstandet den UVB nicht. Das Umweltamt des Kantons Glarus äussert sich in seiner Stellungnahme vom 30. Juli 2019 konkret zur Kartierung und Zusammenstellung der Naturwerte und hält fest, dass das Gebiet sehr intensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Es erachtet die Angaben im

⁷ Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVG; SR 172.021)

⁸ BGE 133 II 249, E. 1.3.1

⁹ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E 3.1

UVB als hinreichend für eine Beurteilung. Das BAZL stützt sich auf die Fachmeinung ab; der Antrag zur Ergänzung des UVB wird abgewiesen.

1.6 *Verzicht auf eine erneute Auflage der Fluglärmbelastung*

Im Laufe der Instruktion sind aus Sicherheitsgründen Flugwege für Flugzeuge mit einer Geschwindigkeit grösser als 110 Knoten auf der Südseite der Piste definiert und in das Betriebsreglement integriert worden. Durch die Vorgabe des Anflugweges werden die Flugbesatzungen entlastet: Sie sind beim Eindrehen im engen Tal nicht mehr auf sich selber gestellt, sondern können einer sicheren, vorgegebenen Flugroute folgen. Damit wird die Sicherheit erhöht.

Zudem musste die im Nordosten verlaufende Helikopterroute ebenfalls aus Sicherheitsgründen angepasst werden. Gleichzeitig wurde die FATO¹⁰ um 60 m nach Norden verschoben, damit sie näher beim Schwerpunkt der zukünftigen Helikopteraktivitäten liegt. Damit kann die Dauer der Schwebeflüge verringert werden.

Gegenüber der ursprünglichen Lärmberechnung verändern sich die Lärmbelastungskurven in der Längsrichtung nicht. Sie werden lediglich im nördlichen Teil breiter, wirken sich jedoch nicht auf bewohnte Gebiete aus und führen nicht zu neuen Betroffenen. Die Wahrnehmung der vereinzelt Anflüge mit Flugzeugen mit mehr als 110 Knoten (gemäss den Annahmen in der Lärmberechnung ist deren Anzahl kleiner als 20 pro Jahr) verändert sich durch die verbindliche Vorgabe des Flugwegs im Raum Glarus kaum, denn die Flugzeuge müssen ohnehin im engen Tal wenden, um den Flugplatz anzufliiegen. Angesichts der geringen Auswirkungen und der Tatsache, dass keine neue Betroffenheit geschaffen worden ist, hat das BAZL auf eine erneute Auflage des Gesuchsdossier verzichtet. Die am Verfahren beteiligten Stellen und Einsprecher haben sich im Rahmen der Schlussbemerkungen zu den Änderungen äussern können.

2. Materielles zur Plangenehmigung der Infrastruktur

2.1 *Umfang der Prüfung*

Für die umgenutzten Anlageteile sind nach Art. 31 VIL Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Desgleichen unterstehen Abbrüche, Neubauten sowie mit dem Betrieb der Anlage zusammenhängende Erschliessungsanlagen der Plangenehmigung (vgl. Art. 37 Abs. 1 LFG). Nach Art. 27d VIL muss bei den Vorhaben geprüft werden, ob sie die Festlegungen des SIL einhalten, die Anforderungen nach Bundesrecht, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllen. Auf

¹⁰ FATO: Final Approach and Take-off Area; Endanflug- und Startfläche bei Helikopterlandeplätzen

kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

2.2 Festlegungen im SIL

Das SIL-Objektblatt Mollis wurde im Rahmen der 12. Objektblattserie erarbeitet und am 28. Juni 2017¹¹ vom Bundesrat verabschiedet. Damit wurden die raumplanerischen Voraussetzungen für die vorliegende Umnutzung geschaffen.

Als Vorgaben, welche direkten Einfluss auf die Infrastruktur haben, nennt das Objektblatt:

- die Verpflichtung zur Durchführung eines Umnutzungsverfahrens für die Überführung der militärischen Anlageteile in eine zivile Infrastruktur;
- die Verkürzung der Piste auf der Südseite;
- die Errichtung von Pistenend-Sicherheitsflächen (RESA¹²) an beiden Pistenenden;
- den Rückbau oder die Sperrung nicht mehr benutzter Rollwegabschnitte;
- die Aufhebung der bestehenden Rad- und Fusswegverbindung innerhalb des Flugplatzareals sowie von pistenquerenden Flurwegen;
- die ökologische Aufwertung luftfahrtseitig nicht benutzter Flächen;
- die Sicherstellung und Aufwertung der Funktion des überregionalen Wildtierkorridors und
- die Erschliessung des Flugplatzareals mittels einer Zufahrtstrasse entlang des Flugplatzperimeters.

Mit ihrem Gesuch beantragt die MAAG:

- die Umnutzung der bestehenden militärischen Bauten und Anlagen, welche für zivile Zwecke weiterbenutzt werden;
- den Rückbau von Rollwegabschnitten, eines Flurwegs sowie obsoleter Militärbaracken;
- die Realisierung von Pistenend-Sicherheitsflächen (RESA)
- eine Erschliessungsstrasse inkl. Werkleitungen;
- eine Verbindung für den Langsamverkehr;
- eine neue Flurwegverbindung im Norden als Ersatz für die Bestehende;
- geringfügige Umbauten im Hangar Kleinflugzeuge.

Zudem werden konkrete Massnahmen für den ökologischen Ausgleich sowie für die Erhaltung und Aufwertung des Wildtierkorridors vorgeschlagen.

Mit der Verwirklichung der beantragten Vorhaben und Massnahmen können die infrastrukturelevanten Festsetzungen aus dem SIL erfüllt werden. In der Folge werden

¹¹ Die Änderung in der revidierten Fassung vom 2. September 2020 betreffen nur die Lärmbelastungskurven

¹² RESA: Runway End Safety Area

die verschiedenen Vorhaben einzeln auf ihre Realisierbarkeit geprüft.

2.3 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] bei Starts und Landungen sowie bei An- und Abflügen stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebsbewilligung hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Bewilligungsinhaber (Art. 17 Abs. 1 VIL).

2.4 *Luftfahrtspezifische Anforderungen bei der Umnutzung der militärischen Infrastruktur*

Gemäss Art. 3 Abs. 2 VIL sind die Normen und Empfehlungen der ICAO¹³ in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann. Diese Prüfung hat ergeben, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, sofern die nachstehenden Auflagen gemäss den Stellungnahmen des BAZL, Abteilungen Sicherheit Flugbetrieb (SB) sowie Infrastruktur (SI), umgesetzt werden.

2.4.1 *Piste und Rollwege*

Die bestehende Piste, der Teil des Rollweges, der parallel zur Piste verläuft und sich innerhalb des Flugplatzperimeters befindet, sowie die quer verlaufenden Rollwegabschnitte beim Segelflughangar, beim Hangar Kleinluftfahrzeuge und beim sogenannten Swissairplatz werden in zivile Anlagen umgenutzt.

Gemäss Betriebskonzept weist das bestehende Wiesland eine ausreichende Tragfähigkeit auf. Nicht mehr erforderliche Fundamente und Schächte werden zurückgebaut und weiterbestehende Objekte werden sofern erforderlich zusätzlich angebracht. Diese Massnahmen sind gemäss Gesuch vorgesehen und folglich umzusetzen.

Die zukünftig verfügbare Pistenlänge wird im Betriebskonzept mit 1'740 m angegeben, was mit der im Plan referenzierten Länge des Pistenstreifens von 1'860 m (verfügbare Pistenlänge plus beidseitig 60 m Pistenstreifen) korrespondiert. Am südlichen Pistenende ist eine sogenannte *Starter extension* von 30 m Länge vorgesehen, um im Bedarfsfall eine längere Startstrecke zu ermöglichen. Da in den aktuellen ICAO-Regularien solche *Starter extensions* nicht vorgesehen sind, kann auf diesen Antrag nicht eingetreten werden.

¹³ ICAO: International Civil Aviation Organization; Internationale zivile Luftfahrtorganisation

Die vorgesehene *Starter extension* von 30 m im Süden der Piste kann folglich mangels Rechtsgrundlage nicht bewilligt werden und darf demzufolge in der beantragten Form nicht betrieben und in den Ausführungsplänen nicht dargestellt werden.

2.4.2 Pistenend-Sicherheitsstreifen (RESA)

Die Piste wird auf der Südseite wie auf den Plänen angegeben operationell verkürzt. Wo kein Hartbelag besteht, ist die RESA so zu ertüchtigen, dass sie den Anforderungen gemäss Kapitel 3.5 des ICAO Annex 14, VOL. I genügt.

Im Bereich der RESA auf der Nordseite besteht ein Bachlauf. Die Bestimmungen der ICAO lassen keine Hindernisse – als solche gelten auch Vertiefungen – innerhalb des Pistenstreifens und der RESA zu. Das GSchG¹⁴ seinerseits verbietet die Überdeckung von Fliessgewässern. Dies führt dazu, dass die RESA nur bis an den Bachlauf (Zinggenbächli) gebaut werden darf und sich somit die operationell verwendbare Piste um die entsprechende Strecke verkürzt. Ein Rückbau der Hartbelagpiste wird nicht verlangt, da der bestehende Hartbelag die Sicherheit im Ereignisfall verbessert.

Die RESA 19 (Nordseite) ist entsprechend den Vorgaben gemäss Kapitel 3.5 des ICAO Annex 14, VOL. I Piste auszuführen.

2.4.3 Markierungen

Die im massstäblichen Markierungsplan dargestellten Markierungen sind korrekt und können wie vorgesehen ausgeführt werden. Sie sind mit folgenden Angaben zu ergänzen und dem BAZL 6 Wochen vor der Ausführung zur Prüfung und Freigabe zu unterbreiten:

- a) erforderliche Markierung *Aiming point* für Helikopter, welche das Zentrum der FATO¹⁵ gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) definiert;
- b) die *Chevron*-Markierung soll auf die nicht bewilligte *Starter Extension* 01 sowie den noch befestigten Teil südlich der RESA 19 angebracht werden;
- c) Die mittlerweile bewilligten Markierungen vor dem Hangar der Kopter Group AG sowie der Linth Air Service sind in den Markierungsplan insofern zu integrieren, dass die Anforderungen bezüglich Mindestabstände auf dem Vorfeld eingehalten werden können.

Die Markierungsarbeiten sind mit der Inkraftsetzung der Luftfahrtpublikation zeitlich abzustimmen.

¹⁴ Gewässerschutzgesetz (GSchG, SR 814.20)

¹⁵ FATO: Final Approach and Take-off Area; Endanflug- und Startfläche bei Helikopterlandeplätzen

2.4.4 Neigungsverhältnisse der Flugbetriebsflächen

In den Plangrundlagen sind keine Angaben zu den bestehenden Neigungen auf den Vorfeldflächen ersichtlich. Gemäss Artikel 3.13.5 des *ICAO Annex 14, Vol. I* ist das Maximalgefälle auf einem Vorfeld mit 1% definiert.

Die Neigungen des Vorfeldes sind zu erfassen und zu dokumentieren. Sollten die bestehenden Neigungen auf den Flugbetriebsflächen die Anforderungen massiv übersteigen, sind entsprechende Massnahmen zu definieren, welche vom BAZL geprüft und freigegeben werden müssen.

2.4.5 Beleuchtung

Um die Benutzung einzelner Helikopterstandplätze auch in der Dunkelheit zu ermöglichen, soll zumindest ein Helikopterstandplatz gemäss den Anforderungen von Artikel 5.3.9.23 des *ICAO Annex 14, Vol. II* ausgeleuchtet werden, wonach eine durchschnittliche Beleuchtungsstärke von 10 lux unter Berücksichtigung eines Verhältnisses von maximal 1:8 gewährleistet werden muss.

Es ist zumindest ein Helikopterstandplatz gemäss den Anforderungen aus Artikel 5.3.9.23 des *ICAO Annex 14, Vol. II* auszuleuchten. Nach Installation der Flutlichtscheinwerfer, jedoch vor Inbetriebnahme der Standplätze bei Dunkelheit, ist dem BAZL nachzuweisen, dass die erforderliche Lichtverteilung erreicht wird.

2.4.6 Signalplatz

In den eingereichten Plangrundlagen finden sich keine Angaben über die Dimension des Signalplatzes sowie der darauf vorgesehenen Signale gemäss den Kapiteln 5.1.2 und 5.1.4 des *ICAO Annex 14, Vol. I*.

Dem BAZL ist spätestens 6 Wochen nach Rechtskraft der Umnutzung eine Plangrundlage bezüglich der Ausgestaltung des Signalplatzes zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

2.4.7 Rettung und Brandbekämpfung (RFF¹⁶)

Gemäss dem eingereichten Betriebskonzept liegt der Notfall- und Rettungsdienst in der Verantwortung der Feuerwehr Mollis-Näfels, welche aufgrund ihrer Verantwortung für einen Abschnitt der Autobahn über ausreichend Know-how und Gerätschaften für den Einsatz auf dem Flugplatz verfüge.

¹⁶ RFF: Rescue Fire Fighting

Es ist sicherzustellen, dass die zuständige Feuerwehr über einen aktuellen Plan der verfügbaren Zufahrten verfügt. Gemeinsame Einsatzübungen werden vom BAZL empfohlen.

2.4.8 Helikopterbetrieb Heli Linth AG und REGA

Gemäss Betriebskonzept sollen in einer Übergangsphase die beiden bestehenden Hangars der Heli Linth AG sowie der REGA in Betrieb bleiben. Im Projektbeschrieb werden die drei erforderlichen Etappen für den Umzug des Helikopterbetriebs ausführlich beschrieben.

Sofern die Nutzung der beiden bestehenden Hangars für den Helikopterbetrieb andauern sollte, sind die entsprechenden Landstellen luftfahrttechnisch zu ertüchtigen. Dabei sind folgende Massnahmen zu treffen:

- a) Neben der nördlichen Landestelle ist auch die südlich des Hangars Heli Linth gelegene Landestelle gemäss den Anforderungen des ICAO Annex 14, Vol. II zu markieren.
- b) Für die beiden Landstellen ist eine gemeinsame (virtuelle) FATO zu definieren, an welcher die erforderlichen Hindernisbegrenzungsflächen anknüpfen.

2.5 *Bauliche Anforderungen bei der Umnutzung der militärischen Infrastruktur*

2.5.1 Umnutzung des Holzhangars (Ecoflight)

Als einziges militärisches Gebäude wird der Holzhangar, welcher zur Hangarierung von Kleinflugzeugen dient, für zivile Zwecke umgenutzt. Im Hangar werden weder heute noch nach der Umnutzung Unterhaltsarbeiten durchgeführt. Die Gesuchstellerin beantragt den Einbau eines Theoriesaals auf der Galerie. Um die Sicherheitsvorschriften einzuhalten, werden die Fluchtwege durch den Einbau einer neuen Aussentüre im nordöstliche Hallenbereich verkürzt. Die Fluchtwege werden neu gekennzeichnet.

Der Holzhangar kann nach der Umnutzung als ziviler Hangar weitergenutzt werden. Im Zusammenhang mit dem Einbau des Theoriesaals muss auch die Fluchttüre erstellt werden.

2.5.2 Rückbauten

a) Militärbaracken und Trafostation

Es werden drei obsoletere Militärbauten (ehemaliger Theorieraum, östliches Magazin, Trafostation) zurückgebaut und entsorgt. Diese Grundflächen werden chaussiert oder mit Belag abgedeckt.

b) Rollwegabschnitte und Flurwege

Damit die Piste nicht von Unbefugten betreten wird, werden fünf Verbindungen zwischen Rollweg und Piste (sogenannte Intersections) sowie ein Flurweg innerhalb des Pistenstreifens und ein Flurweg am nördlichen Pistenkopf zurückgebaut und rekultiviert.

Die Gesuchstellerin verpflichtet sich im Zusammenhang mit den Rückbauten die im UVB enthaltenen verschiedenen Massnahmen (B-BO-1 bis 15 sowie B-AS-1 bis 8) umzusetzen.

Das BAFU erachtet die beantragten Massnahmen als zweckmässig, weist aber darauf hin, dass das Entsorgungskonzept (B-AS-1) nicht vom kantonalen Amt, sondern von der zuständigen Behörde – vorliegend das BAZL – zu genehmigen ist und stellt den nachstehenden Antrag:

Es ist ein Entsorgungskonzept gemäss „Wegleitung Abfall- und Materialbewirtschaftung bei UVP-pflichtigen und nicht UVP-pflichtigen Projekten“ BUWAL (2003), vor Baubeginn zu erstellen und dem BAZL zuhanden des BAFU zur Prüfung und der kantonalen Fachstelle zur Kenntnis zuzustellen. Die Auflage wird im Dispositiv übernommen.

2.5.3 Ersatz Flurweg am Pistenkopf Nord

Der bestehende Flurweg beim Pistenkopf Nord wird als Landwirtschafts-, Rad- und Gehweg genutzt. Er liegt innerhalb des Sicherheitsstreifens des Flugplatzes und muss umgelegt werden (vgl. 2.5.2b).

Es ist ein bekiester Flurweg mit 3 m Fahrbahn und beidseitigem Bankett von je 0.5 m geplant. Es ist eine Kies-Fundation von ca. 55 cm Tiefe vorgesehen und diese wird mit einer ca. 5 cm starken Feinkiesschlämme abgedeckt.

Der neue Flurweg quert das sogenannte Zinggenbächli und sieht dafür eine Eindolung vor. In seiner Stellungnahme vom 30. Juli 2018 stellt der Kanton fest, dass sich die erwünschte natürliche Sohle in einem Rohr nicht bilden kann und verlangt aus gewässerökologischer Sicht, dass die Bachquerung mittels einer Brücke sichergestellt werde. Gemäss Art. 38 GSchG sind Eindolungen und Überdeckungen von Fliessgewässern nur in Ausnahmefällen zulässig. Das BAZL folgt der Haltung des Kantons und bewilligt den Übergang des Zinggenbächli nur mittels einer kleinen Brücke. Das Projekt ist vor der Ausführung dem BAZL zur Prüfung und Freigabe zu unterbreiten. Falls für den Bau der Brücke Eingriffe in das Gewässer notwendig werden, ist eine ergänzende Bewilligung nach Art. 8 BGF¹⁷ erforderlich. Die frei liegenden Betonrohrelemente sind zu entfernen.

¹⁷ Bundesgesetz über die Fischerei (BGF; SR 923.0)

Falls Eingriffe in das Zinggenbächli für den Bau der Brücke vorgesehen sind, so ist der kantonale Fischereiaufseher frühzeitig beizuziehen und die Bauarbeiten sind ausserhalb der Fischschonzeit auszuführen (Fischschonzeit: 1. Oktober bis 31. März).

2.6 *Strassenseitige Erschliessungen und Werkleitungen*

Zur Erschliessung der neuen Flugplatzzone und der angrenzenden zukünftigen Arbeitszone sind hinreichende Werk- und Strassenerschliessungen notwendig. Der bestehende Fuss- und Radweg, welcher über den Rollweg zwischen Piste und Flugzeugbetriebsflächen führt, wird vom BAZL schon seit längerem aus Sicherheitsgründen beanstandet und muss – insbesondere angesichts der vorgesehenen Entwicklung des Flugplatzes – aufgehoben und durch eine andere Erschliessung ersetzt werden. Die Gemeinde Glarus Nord, die für die Erschliessung der Bauzonen zuständig ist, hat ein entsprechendes Gesuch für die Zufahrt, sowie die Wasser-, Energie- und Abwasserleitungen erarbeitet. Dieses umfasst auch einen Fuss- und Radweg als Ersatz für die aufzuhebende Verbindung über den Rollweg. Grundsätzlich fallen Erschliessungsanlagen in die Zuständigkeit der Gemeinde, weil aber das Vorhaben auch dem Flugplatz und seinem Betrieb dient, wird es in Anwendung von Art. 37 Abs. 1 LFG in einem luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren bewilligt. Auch wenn sich Auflagen an die MAAG als Gesuchstellerin richten, müssen sie in der Folge auch von anderen ausführenden Instanzen in gleichem Masse berücksichtigt werden.

Das Erschliessungsprojekt umfasst folgende Elemente:

- Strassenerschliessung mit einer Fahrbahnbreite von zwei Mal 3.5 m mit Anschluss an die Netstalstrasse (Gesamtlänge inkl. Wendeplatz 546 m);
- Fussweg von 2 m Breite parallel zur Strassenerschliessung;
- Kombiniertes Fuss- und Radweg von 4 m Breite entlang der Netstalstrasse mit Anschluss an den Rollweg ausserhalb des Flugplatzareals;
- Die bestehende Hydrantenleitung (NW 200 mm) ab Mollis wird in der Erschliessungsstrasse fortgesetzt und bis zum Grundwasserpumpwerk Erlen verlängert;
- Für das Schmutzwasser wird die bestehende Hauptpumpstation (KS A60) nordöstlich des alten Hangars durch eine weitere Pumpstation (KS A70) mit Druckleitung im nördlichen Teil ergänzt;
- Das Meteorwasser wird grundsätzlich über die Schultern im Boden versickern. Weil davon ausgegangen wird, dass ca. 50% der Bauzonenfläche durch Strassen und Plätze versiegelt wird, muss ein Teil des Regenwassers sowie jenes der halben Rollpiste in die Linth abgeleitet werden;
- Die Leitungen für Elektrizität, Telekommunikation und Gas werden an das bestehende Netz angeschlossen und in die Strasse verlegt;
- Für den elektrischen Anschluss sind zwei neue Trafostationen vorgesehen, zudem ist der Ersatz der störungsanfälligen Freileitung vorgesehen.

2.6.1 Übergeordnete Erschliessung der Gewerbezone und Erschliessungsstrasse

In seiner ersten Stellungnahme vom 13. April 2018 hat der Kanton Auflagen beantragt, die sich auf die Nutzung der von der Gemeinde geplanten Erweiterung der Gewerbezone beziehen und folglich den Rahmen der vorliegenden Umnutzung sprengen und ausserhalb des Einflussbereichs der MAAG als Gesuchstellerin liegen. Nach Klärung des Sachverhalts ist der Kanton teilweise auf seine Anträge zurückgekommen und er hat diese auf die Elemente, die in einem direkten Zusammenhang mit der Umnutzung des Flugplatzes stehen, beschränkt (vgl. Stellungnahme vom 30. Juli 2018).

Er hält fest, dass die bestehende Erschliessung des Flugplatzareals über die Kantonsstrasse ohne Ansiedlung neuer Betriebe genügend sei. Allerdings könnten zusätzliche Nutzungen erst bewilligt werden, wenn die grossräumige Erschliessung sichergestellt sei.

Weiter stellt der Kanton in seiner Stellungnahme vom 30. Juli 2018 fest, dass die Einmündung der neuen Erschliessungsstrasse in die Kantonsstrasse nicht vollständig den Normen entspricht und überarbeitet werden muss. Dies ist in der Zwischenzeit geschehen (vgl. technischer Kurzbericht vom 16.12.2019 und Plan Erschliessungsstrasse vom 13.12.2019). Mit Stellungnahme vom 19. Dezember 2019 hat der Kanton Glarus bestätigt, dass die kritisierten Mängel des Projekts vom November 2017 behoben worden sind.

Verschiedene Einsprecher bemerken, dass die Umnutzung erst erfolgen kann, wenn die Erschliessung des Flugplatzes als Entwicklungsschwerpunkt sichergestellt sei. Zudem würden mit einer Umnutzung vor Verabschiedung des Nutzungsplanes der Gemeinde Fakten geschaffen, die im Rahmen der Nutzungsplanung zum Nachteil der Einsprechenden nicht mehr revidiert werden können.

Wie oben dargelegt, genügt die Erschliessung des Flugplatzareals für die bestehenden Nutzer, da die Umnutzung zum jetzigen Zeitpunkt zu keiner Ansiedlung neuer Betriebe führt. Entgegen den Annahmen der Einsprecher werden durch die Umnutzung keine neuen Fakten geschaffen. Die raumplanerisch relevanten Fakten wurden – wenn überhaupt massgeblich – mit der Genehmigung des SIL-Objektblatts bzw. mit der in der Zwischenzeit genehmigten Teilrevision der Ortsplanung Flugplatz Mollis geschaffen. Die Einsprachen werden abgewiesen.

2.6.2 Fuss- und Radweg

Aus Gründen der Sicherheit ist eine Sperrung und Umlegung des Fuss- und Radweges im Bereich der Flugzeugverkehrsflächen unumgänglich. Die vorgeschlagene Linienführung führt zu einem Umweg und ist gewiss weniger attraktiv als die bestehende.

Aus den Akten (Antwort der Gemeinde vom 27.09.2019) geht hervor, dass die vorgeschlagene Radwegverbindung lediglich eine Übergangslösung darstellt, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der Netstalstrasse optimiert werden soll. Mittelfristig wird alternativ ein durchgängiger, attraktiver Radweg entlang der Linth angestrebt. Dieser wird aber voraussichtlich erst in einigen Jahren realisiert werden können, so dass zumindest in einer ersten Phase das beantragte Vorhaben umgesetzt werden muss.

In seiner Stellungnahme vom 13. April 2018 weist der Kanton auf Verbesserungsmöglichkeiten bei den Kreuzungsstellen des Rad- und Fussweges mit der Zufahrt zum Restaurant Aviatico, zum Parkplatz der Heli Linth AG sowie der neuen Erschliessungsstrasse hin. Er beantragt den kombinierten Rad- und Fussweg nicht direkt als Gehweg bei der Erschliessungsstrasse weiterzuführen, sondern diesen beim Knoten bei der Kantonsstrasse etwas zurückversetzt als separate Einmündung auszubilden. Weiter beantragt das kantonale Tiefbauamt die Erstellung eines Banketts für eine sichere Abgrenzung zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr. Diese Anträge dienen der Sicherheit des Langsamverkehrs und werden angenommen.

Mehrere Einsprecher wehren sich gegen die Schliessung der Rad- und Fussverbindung innerhalb des Flugplatzperimeters und beantragen eine Lösung mit Barrieren, welche nur kurz und nur bei Bedarf geschlossen werden (analog zu Bahnschranken).

Das BAZL kann einer solchen Lösung aus Sicherheitsgründen nicht zustimmen, denn:

- durch die Entwicklung des Flugbetriebs führt die Rad- und Fusswegverbindung innerhalb des Flugplatzperimeters bereits heute zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit sowohl des Flugbetriebs als auch der Passanten;
- die Risiken und gegenseitigen Behinderungen werden mit der Verlagerung der Flugaktivitäten auf den Bereich parallel zur Piste und mit dem Bau neuer Hangars zunehmen;
- eine Lösung mit Barrieren ist angesichts der Distanzen von mehreren 100 m nicht praktikabel, denn die Barrieren würden den Flugbetrieb deutlich einschränken, aber auch den Passanten lange Wartezeiten bescheren. Damit sich die Fussgänger in Sicherheit bringen können, müssten die Barrieren bereits mehrere Minuten vor der Beanspruchung der Flugverkehrsflächen geschlossen werden. Die unvermeidbaren Manöver auf den Flugverkehrsflächen (Vorfeld) würden damit zu unzumutbar langen Sperrzeiten für die Passanten führen.

Unter den gegebenen Umständen kann der Fuss- und Radweg mit folgenden Auflagen genehmigt werden:

- Die Kreuzungsstelle beim Restaurant Aviatico ist im Sinne der kantonalen Stellungnahme zu überarbeiten;

- Der Radweg ist entlang der Netstalstrasse mit einem Bankett zu versehen;
- Die überarbeiteten Unterlagen sind dem BAZL innerhalb von 4 Monaten nach der Umnutzung zur Prüfung und Freigabe einzureichen.

Der Bau der Erschliessungsstrasse und des Radweges werden einige Zeit beanspruchen, so dass diese nicht gleich nach der Umnutzung zur Verfügung stehen werden. Durch die Entwicklung der aviatischen Tätigkeiten werden die Sicherheitsrisiken auf dem Rollweg für den Flugbetrieb und die Passanten zunehmen. Um diesem Umstand bis zum Vorliegen der Umgehungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen, wird die Flugplatzhalterin verpflichtet, innerhalb von 4 Monaten nach Rechtskraft der Umnutzung dem BAZL ein Sicherheitskonzept für die Querung des Flugplatzes durch Passanten einzureichen. Nach seiner Freigabe ist es umzusetzen.

2.7 *Umweltbereiche*

2.7.1 Allgemeine Umweltschutzmassnahmen

Für eine umweltschutzkonforme Umsetzung der Baumassnahmen werden im UVB verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, welche bei der Realisierung der Bauvorhaben zu berücksichtigen bzw. umzusetzen sind (UVB S. 120 ff.). Diese sind Bestandteil des Gesuchs und bei den Bauarbeiten zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit den Bauvorhaben beantragt der Kanton, dass zum Schutz der Gewässer während der Bauphase ein Baustellenentwässerungskonzept zu erarbeiten sei, das dem BAZL vor Baubeginn zur Prüfung und Freigabe einzureichen sei. Bei der Prüfung werden, wie vom Kanton beantragt, die kantonalen Stellen angehört.

Diese Massnahmen werden als Auflagen im Dispositiv übernommen.

2.7.2 Ökologische Ausgleichsmassnahmen und Wildkorridor (Natur und Landschaft)

Im Zusammenhang mit der Umnutzung sind gemäss SIL-Objektblatt die konkreten Massnahmen für die ökologische Aufwertung aufzuzeigen sowie die Funktion des überregionalen Wildtierkorridors sicherzustellen und durch Leitstrukturen aufzuwerten.

Das Gesuch enthält im UVB einen Massnahmenplan für die ökologische Aufwertung und zur Sanierung und Sicherstellung des Wildtierkorridors.

Die geplante Entwicklung auf dem Flugplatz führt zu einer Beeinträchtigung des bereits vorbelasteten Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung. Aus diesem Grund ist neben der Erstellung der als ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehenen Leitstrukturen die Freihaltung des Gebietes im Bereich «Rüti» und des sogenannten «Swissairplatzes» von zentraler Bedeutung. Die Gemeinde Glarus Nord

plant in diesem Bereich eine Änderung der Nutzungsplanung. Deren Ausdehnung und Auswirkung auf die Funktionstüchtigkeit des Wildtierkorridors bleibt offen. Das BAFU macht deshalb seine Zustimmung von ergänzenden Abklärungen und Massnahmen abhängig, welche die Funktionsfähigkeit des Wildtierkorridors sicherstellen.

In seinem Schreiben vom 25. Februar 2019, das auch den Bericht «Wildtierkorridore Kanton Glarus; Inputs für die Umsetzung aus Sicht Wildsäuger», PiU, A. Righetti, Wabern vom 10.2.2019 enthält, bestätigt der Kanton Glarus, dass die Funktionstüchtigkeit des Wildtierkorridors mit nutzungsplanerischen Vorgaben grundeigentümerverbindlich gesichert werden muss und er dies im Rahmen der Nutzungsplanung der Gemeinde Glarus Nord einfordern werde.

Mit Bezug auf die Zusicherung des Kantons stimmt das BAFU mit Schreiben vom 21. März 2019 der Umnutzung mit den nachstehenden Auflagen zu:

- Die im Konzept für den ökologischen Ausgleich vorgesehenen Massnahmen, die u. a. als Leitstrukturen für den Wildtierkorridor dienen, sind umzusetzen.
- Im Bereich nördlich der Flugplatzzone A mit den geplanten aviatiknahen Bauten und Anlagen darf keine für Wildtiere unpassierbare oder die Durchlässigkeit des Wildtierkorridors anderweitig einschränkende Abzäunung des Flugplatzareals erfolgen.

Die Anträge werden im Dispositiv als Auflagen übernommen.

Im Zusammenhang mit dem Wildtierkorridor und dem ökologischen Ausgleich stellen WWF und Pro Natura die nachstehenden Anträge:

- Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sind rechtlich zu sichern;
- Die Ausgleichsmassnahmen sind zu bilanzieren. Dabei ist zu beachten, dass die Wiederherstellung des Wildtierkorridors eine Aufgabe der Gemeinde ist und somit nicht angerechnet werden darf;
- Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen müssen innerhalb von 2 Jahren realisiert werden, danach soll während 5 Jahren die Verpflichtung zur Nachbesserung bestehen;
- Die Ausgestaltung der Hecken ist in einem Ausführungsplan darzustellen. Zudem ist die nachhaltige Pflege der Hecken und Ausgleichsflächen in einem Pflegeplan/Bewirtschaftungsplan festzulegen.

Die Grundstücke für die ökologische Ausgleichsmassnahme werden sich nach der Umnutzung vollständig im Besitz der Gemeinde befinden. Mit der Mitunterzeichnung der Gesuchsunterlagen hat sie sich verpflichtet sämtliche Massnahmen, die in ihren Kompetenzbereich fallen, umzusetzen. Sie bestätigt diesen Entschluss im Schreiben vom 27. September 2018. Aus rechtlichen Gründen kann das Umnutzungsgesuch nur durch die MAAG eingereicht werden (Art. 27a^{bis} Abs. 3 VIL) und die Auflagen können folglich nur dieser auferlegt werden. Die Gemeinde und die Gesuchstellerin haben am 11. März 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, mit welcher sich die

Gemeinde verpflichtet, die ökologischen Massnahmen in ihrem Einflussbereich umzusetzen.

Gemäss UVB sollen die ökologischen Ausgleichsmassnahmen und diejenigen betreffend Wildtierkorridor innerhalb von zwei Jahren (FFL-2, FEL-3) umgesetzt werden. Für den Betrieb sind Verträge mit den Bewirtschaftern abzuschliessen (FEL-2), die Planung und der Unterhalt des Wildtierkorridors muss von einer Fachperson begleitet werden (FEL-4), zudem sind Erfolgskontrollen (FEL-6) vorgesehen. Mit der Einreichung des Gesuchs hat sich die MAAG – und indirekt auch die Gemeinde Glarus Nord – verpflichtet, die im UVB enthaltenen Massnahmen umzusetzen. Die Ausgestaltung und nachhaltige Pflege der Hecken und Ausgleichsflächen ist mit der Massnahme FEL-2 nur ansatzweise erfüllt und wird im Sinne der Einsprechenden präzisiert. Die Massnahmen FEL-4 und FEL-6, welche den Einbezug einer Fachperson verlangen, beziehen sich streng genommen ausschliesslich auf den Wildtierkorridor. Da die übrigen ökologischen Ausgleichsmassnahmen eng mit der Realisierung des Wildtierkorridors zusammenhängen, wird präzisiert, dass die Fachperson auch für die korrekte Realisierung der übrigen ökologischen Ausgleichsmassnahmen beizuziehen ist. Auf die Anordnung von weitergehenden Sicherungsmassnahmen, die im Übrigen weder vom BAFU noch vom Kanton beantragt werden, wird verzichtet.

Die von der MAAG vorgeschlagenen ökologischen Ausgleichsmassnahmen dienen der Aufwertung sowie dem Erhalt der Funktion des Wildtierkorridors. Als Ganzes werden sie dem Umnutzungsprojekt und der damit zusammenhängenden Entwicklung innerhalb des Flugplatzareals zugerechnet. Weitergehende Massnahmen zur Sicherung des Wildtierkorridors betreffen die momentan laufende Gesamtrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Glarus Nord. Im Zusammenhang mit der Teilrevision der Ortsplanung Flugplatz Mollis hat der Kanton Glarus verfügt, dass «die notwendigen ökologischen Ausgleichsflächen und die Vernetzungselemente gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht über die Umnutzung des Militärflugplatzes Mollis in ein ziviles Flugfeld über privatrechtliche Vereinbarungen oder Dienstbarkeiten zu sichern» seien¹⁸. Auf eine Bilanzierung wird im vorliegenden Verfahren verzichtet.

Das Konzept für die ökologischen Ausgleichsmassnahmen kann mit Auflagen und unter Einhaltung der im UVB vorgesehenen Massnahmen genehmigt werden.

Das Glarnerland kandidiert für das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest 2025 (ESAF). Der Anlass ist auf dem Gelände westlich des Flugplatzes vorgesehen. Falls der Anlass 2025 in Mollis stattfinden sollte, so hätte dies Auswirkungen auf einen Teil der vorgesehenen ökologischen Massnahmen. In diesem Fall könnte die MAAG eine Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Massnahmen, welche vom ESAF betroffen sind, beantragen. Das Gesuch müsste im ersten Halbjahr 2021 eingereicht werden und ein konkretes Konzept mit Terminangaben enthalten.

¹⁸ Genehmigung nach Art. 28 des Raumentwicklungs- und Baugesetzes (RBG), Verfügung des Kantons Glarus vom 3. April 2019

2.7.3 Grundwasser, Entwässerung und Genereller Entwässerungsplan (GEP)

Gemäss UVB sind keine Arbeiten geplant, welche den mittleren Grundwasserspiegel tangieren. Die Grundwasserschutzzone für das Grundwasserpumpwerk Grüt/Allmeind soll aufgehoben werden. Das BAFU und der Kanton weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass solange Wasserschutzzonen rechtskräftig sind, keine baulichen Massnahmen getroffen werden dürfen, welche in diesen Zonen nicht zulässig sind. Auf diesen Umstand wird im Dispositiv hingewiesen.

Für die Entwässerung sämtlicher militärischer Anlagen innerhalb und ausserhalb des Flugplatzareals hat die armasuisse 2008 einen GEP erstellt. Die entsprechenden Massnahmen 1 bis 15 sind jedoch bis heute nicht umgesetzt worden. Im Zusammenhang mit der Umnutzung sollen gemäss UVB die GEP Massnahmen 5, 7, 8, 14 und 15 (entspricht den Massnahmen GEW-1 bis GEW-5 im UVB Seite 121) umgesetzt werden. Die übrigen GEP-Massnahmen betreffen Anlagen, die sich ausserhalb des Flugplatzes befinden und keinen Bezug zum Flugbetrieb haben. Dies gilt auch für die Massnahme 5 (GEW-1), die fälschlicherweise dem Umnutzungsvorhaben zugewiesen wird.

Ein GEP ist als rollende Planung zu verstehen und muss folglich à jour gehalten werden. Dies ist vorliegend nicht gemacht worden, wie das BAFU in seiner Stellungnahme beanstandet. Im Einklang damit beantragt es, dass die im GEP 2008 aufgelisteten Massnahmen zeitnah ausgeführt werden. Die Massnahmen müssten gemäss BAFU sofort – d.h. noch vor der Umnutzung – ausgeführt werden. Weiter soll der GEP des Flugplatzes Mollis als Planungsinstrument etabliert und à jour gehalten werden.

Die Flugplatzhalterin wird verpflichtet die GEP-Massnahmen 7, 8, 14 und 15 zeitnah – spätestens innerhalb von einem Jahr – nach Rechtskraft der Umnutzung umzusetzen. Eine vorgängige Realisierung ist mangels der dafür erforderlichen Bewilligung nicht möglich.

Das Nachführen des GEP fällt in die Zuständigkeit der Gemeinde Glarus Nord. Mit der Genehmigung der Teilrevision Ortsplanung Flugplatz Mollis hat der Kanton die Gemeinde verpflichtet den GEP «innert einem Jahr nach Rechtskraft der (...) Teilrevision an die geänderten Verhältnisse anzupassen». Damit ist sichergestellt, dass der GEP durch die zuständige Stelle als rollendes Planungsinstrument eingesetzt wird. Der Antrag des BAFU ist damit bereits erfüllt.

2.7.4 Wasserrechtliche Spezialbewilligung

Gemäss den Plänen Nr. 2031.3511-112 und 2031.3511-150 wird der Neubaubereich entlang der bisherigen Rollpiste inkl. Vorplätze teilweise über eine Meteorwasserleitung in die Linth entwässert. Die kantonalen Stellen unterstützten die entsprechende

Ableitung in die Linth. Das BAFU macht dazu keine Angaben. Die Genehmigung gemäss Art. 7 Abs. 2 GSchG für die Einleitung von nicht verschmutztem Abwasser in die Linth wird erteilt. Die möglichen Rückhaltmassnahmen sind zu treffen.

2.8 *Behandlung weiterer Anträge und Einsprachen betreffend die Infrastruktur*

Im Folgenden wird – soweit dies nicht bereits geschehen ist – auf die Einsprachen eingegangen, welche sich auf die Genehmigung der Infrastruktur beziehen.

2.8.1 Umwelt

a. Umweltbaubegleitung mit Weisungsbefugnissen

Der Kanton beantragt, dass die Bauvorhaben, welche im Rahmen der Umnutzung realisiert werden, durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) mit Weisungsbefugnissen und periodischer Berichterstattung begleitet werde. Das Pflichtenheft sei von der zuständigen Behörde zu genehmigen.

Aus den Aussagen im UVB geht hervor, dass die Vorhaben durch eine UBB begleitet werden. Damit die Aufgaben und Kompetenzen der UBB überprüft werden können, wird die MAAG verpflichtet, jeweils das Pflichtenheft dem BAZL zur Prüfung und Freigabe einzureichen.

b. Baulärm

Der Kanton beantragt verschiedene Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Baulärm. Diese erscheinen angesichts der Grösse der Bauvorhaben (insbesondere Erschliessungsstrasse) gerechtfertigt und verhältnismässig. Sie werden im Dispositiv aufgenommen.

c. Amphibienlaichgebiet

WWF und Pro Natura beantragen, dass

- das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung während der Bauphase vor Einträgen jeglicher Art geschützt werde und
- die auffälligen Amphibienleitstrukturen entlang der Strasse saniert und wo nötig aufgewertet werden.

Soweit ersichtlich tangieren die Bauvorhaben keine Amphibienlaichgebiete. Falls dies wider Erwarten der Fall sein sollte, dann sind diese vor Einträgen zu schützen. Ein entsprechender Hinweis wird im Dispositiv aufgenommen. Die Sanierung der Amphibienleitstrukturen, die in keinem Bezug zum Flugbetrieb und zur Umnutzung steht, kann hingegen nicht der MAAG aufgebürdet werden. Die Einsprache wird insoweit abgewiesen.

d. Neophyten

WWF und Pro Natura verlangen, dass die Baustellen während und nach der Bauphase regelmässig auf Neophyten kontrolliert und diese bei einem Befall sofort bekämpft werden. Ein entsprechendes Monitoring ist im Bewirtschaftungsplan des gesamten Areals einzuplanen und Massnahmen für allfällige Vorkommen von Neophyten sollen Teil des Bewirtschaftungsplans sein.

Gemäss UVB gibt es im Projektperimeter mit Ausnahme der Baumschule, wo die Realisierung eines Teils des ökologischen Ausgleichs vorgesehen ist, keine gebietsfremden Organismen. Für die Bauphase sind mehrere Massnahmen gegen die Verbreitung von Neophyten vorgeschrieben (B-UO-1, B-UO-3 und B-FFL-5). Zudem soll die Detailplanung und die Umsetzung der ökologischen Massnahmen von einer Fachperson begleitet werden (vgl. UVB S. 107 und 112, FFL-4) und es ist eine Erfolgskontrolle vorgesehen (FEL-6). Damit ist hinreichend sichergestellt, dass invasive gebietsfremde Organismen erkannt und ggf. sachgerecht entfernt werden. Der Antrag wird teilweise erfüllt, die weitergehenden Forderungen werden abgewiesen.

e. Altlasten

Das BAFU macht Anträge, damit die gesetzlichen Vorgaben bei baulichen Massnahmen an belasteten Standorten eingehalten werden. Es befindet sich jedoch keines der beantragten Bauvorhaben auf einem belasteten Standort. Aus diesem Grund werden die Anträge nach Rücksprache mit dem BAFU nicht übernommen.

2.8.2 Verkürzung der Piste

Einsprechende verlangen die Verkürzung und den Rückbau der Piste an deren Südseite um mindestens 500 m und verweisen auf die entsprechende Festsetzung im SIL.

Wie im SIL dargelegt, wird die nutzbare Länge der Pisten verkürzt, damit die geplante Umfahrungsstrasse (Spange Netstal) realisiert werden kann. Bereits diese Verkürzung schränkt den Flugbetrieb in Mollis ein. Der SIL-Perimeter ist im raumplanerischen Verfahren entsprechend angepasst worden. Einen Rückbau der nicht mehr beanspruchten Pistenteile wird im SIL jedoch nicht verlangt. Ein solcher wäre mit hohen Kosten verbunden jedoch ohne jeglichen Nutzen für den Flugplatzbetrieb. Wie der Kanton in seiner Stellungnahme vom 30. Juni 2018 festhält, ist der Rückbau der nicht mehr verwendeten Pistenflächen ausserhalb des Umnutzungsverfahrens zwischen Kanton und Gemeinde Glarus Nord als Eigentümerin der Grundstücke zu regeln. Die Einsprachen werden abgewiesen.

2.8.3 Nutzung U2 für Privatflugzeuge

In einer Einsprache wird verlangt, dass der Unterstand 2 weiterhin für die Hangarierung von Flugzeugen genutzt werden könne.

Der Hangar liegt ausserhalb des Flugplatzareals und kann folglich nicht für den ordentlichen Betrieb des Flugplatzes beansprucht werden. Die Einsprache wird abgewiesen.

2.9 *Fazit Umnutzung der militärischen Infrastruktur für zivile Zwecke*

Mit den hier unter B. 2. gemachten Erwägungen und Auflagen ist aufgezeigt worden, dass die Festlegungen im SIL, die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes, welche mit der Erstellung und Änderung der Infrastruktur zusammenhängen, erfüllt sind und folglich die Umnutzung in baulicher Hinsicht genehmigt werden kann.

2.10 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Die kantonalen und kommunalen Stellen sind befugt, die von ihnen beantragten Auflagen sowie die Ausführung der Vorhaben zu kontrollieren. Im Fall von Uneinigkeit zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen. Dieses entscheidet.

3. **Materielles zur Genehmigung des Betriebsreglements**

3.1 *Umfang der Prüfung*

Art. 25 VIL regelt die Genehmigungsvoraussetzungen für das Betriebsreglement. Die Ziele und Vorgaben im SIL – hier bezogen auf den Betrieb des Flugplatzes – sind wiederum zu berücksichtigen. Daneben müssen die Vorgaben aus der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung umgesetzt und die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sein. Schliesslich muss der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) festgesetzt werden können.

3.2 *SIL-Festlegungen betrieblicher Art*

Das SIL-Objektblatt Mollis enthält folgende betrieblich relevante Festsetzungen:

- das Betriebsreglement ist im Umnutzungsverfahren zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen;
- Start- und Landestelle der Helikopter sind auf die Piste zu verlegen;
- Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips;
- die zulässigen Lärmimmissionen sind festzulegen und im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden.

Die MAAG hat ein neues, vollständig überarbeitetes Betriebsreglement eingereicht. Dieses ist in der Folge gestützt auf die Eingaben und Einsprachen überarbeitet und angepasst worden. Die Flugoperationen mit Helikopter erfolgen ab einer FATO auf der Piste. Dem Gesuch liegen die erforderlichen Angaben für die Erstellung des LBK bei.

Damit sind die formalen Erfordernisse aus dem SIL erfüllt. Die weitere Prüfung wird zeigen, ob diese auch in materieller Hinsicht erfüllt sind.

3.3 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

3.3.1 Inhalt der Betriebsreglements

Das Betriebsreglement enthält die Organisation des Flugplatzes, die Betriebszeiten, die An- und Abflugverfahren mit Flächenflugzeugen und Helikopter sowie spezifische Vorschriften für die Benutzung des Flugplatzes wie Benutzungsbeschränkungen, Lärmschutzmassnahmen und Vorschriften für die temporäre Schliessung des Platzes. Auf dem Platz hat es keine Bodenabfertigungsdienste, folglich sind entsprechende Regelungen nicht erforderlich. In formaler Hinsicht ist das Betriebsreglement somit vollständig.

3.3.2 Organisation des Flugplatzes

Die Organisation des Flugplatzes ist geregelt und ermöglicht den zuständigen Stellen die Leitung des Betriebs auf dem Flugplatz.

3.3.3 An- und Abflugverfahren für Flugzeuge und Helikopter

a. Flugverfahren für Helikopter

Im Einklang mit den im SIL-Objektblatt enthaltenen Festsetzungen schlägt die Gesuchstellerin eine FATO auf der Piste vor. Von da aus operieren die Helikopter jeweils in einem rechten Winkel zur Piste. Weil in Richtung Osten in diesem Bereich in Zukunft Bauten vorgesehen sind und aus deshalb die Flugoperationen nicht alle Normen einhalten können, liegt dem Gesuch ein «Sicherheitsbericht Operationen Helikopter» bei. Mit der Studie will die Gesuchstellerin nachweisen, dass die Flugoperationen trotz Abweichungen von den Normen sicher durchgeführt werden können. Die Experten des BAZL können sich den Schlüssen in der Studie nicht anschliessen und verlangen eine Änderung der vorgesehenen Flugverfahren für Helikopter Richtung Osten. Die Gesuchstellerin hat in der Folge die Flugverfahren angepasst. In der überarbeiteten und im Betriebsreglement (Ausgabe 1.12.2019) dargestellten Form können sie genehmigt werden. Für das Flugverfahren aus Richtung Osten ist im Betriebsreglement sowie bei der Publikation im AIP darauf hinzuweisen, dass bei einem Anflug mit 10° die Distanz zur FATO auf der Piste soweit verlängert werden darf, wie dies für einen sicheren Anflug erforderlich ist.

b. Flugverfahren Flächenflugzeuge

Das BAZL hat die im Betriebsreglement enthaltenen An- und Abflugkarten (Ausgabe 31.8.2017) geprüft und aus Sicherheitsgründen deren Anpassung für schnelle Flugzeuge (Jet, zweimotorige oder Turbo-Prop Flugzeuge) verlangt. Die von der Gesuchstellerin überarbeiteten Flugverfahren sind im Betriebsreglement Ausgabe 1.12.2019 dargestellt.

Die Flugverfahren für Kurvengeschwindigkeiten grösser als 110 Knoten werden von den Experten wegen der Topographie als anspruchsvoll beurteilt. Um die Sicherheit zu verbessern, wird verlangt, dass diese Flugverfahren nur nach einer gründlichen Flugvorbereitung mittels einer Einführung (mandatory Airportbriefing), mit welcher auf die spezifischen Risiken hingewiesen wird, verwendet werden dürfen. Zudem ist für den Abflug IAS (Indicated Airspeed) 120 Knoten auf die Gefahr eines Starts in einem geschlossenen Kessel hinzuweisen. Mit diesen Ergänzungen können die im Betriebsreglement vom 1.12.2019 dargestellten Flugverfahren genehmigt werden.

c. Einsprachen zu den Flurouten

In zwei Einsprachen wird verlangt, dass Jet- und Turbopropflugzeuge ausschliesslich von Norden an- und in Richtung Norden abfliegen. Zudem sei die Anflugroute S zu streichen und die Helikopterroute HS ausschliesslich für Polizei und Rettungsflüge zu verwenden.

Diesen Anträgen kann nicht stattgegeben werden, denn diese würden, angesichts der Tatsache, dass Flugzeuge grundsätzlich gegen den Wind starten und landen müssen, einen geordneten und sicheren Flugbetrieb in Mollis verunmöglichen. Eine eingeschränkte Nutzung der Helikopterflüge auf der HS-Route würde dazu führen, dass die Mehrheit der Helikopterflüge aus bzw. nach Süden grosse, zeitraubende Umwege fliegen müsste, was zusätzliche Immissionen und finanzielle Nachteile zur Folge hätte.

3.3.4 Spezifische Vorschriften für die Benutzung des Flugplatzes

Das bis anhin gültige Betriebsreglement des Flugplatzvereins Glarnerland (Stand 2007) enthält nur wenige Regelungen, welche den Flugbetrieb einschränken. Mit wenigen Ausnahmen an Sonn- und Feiertagen sind Flüge zwischen der morgendlichen und der abendlichen Tag- Nachtgrenze (HR*) zugelassen. Die MAAG hat dem Gesuch ein vollständig überarbeitetes Betriebsreglement (Ausgabe 16.12.2016) beigelegt.

Viele Einsprachen und auch Schlussbemerkungen beziehen sich auf die Regelungen im neuen Betriebsreglement. Auch das BAFU weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass der Lärm trotz Einhaltung der Grenzwerte soweit begrenzt werden muss, als dies technisch und betrieblich machbar und wirtschaftlich tragbar ist. Dies hat die MAAG bewogen die Regelungen zu überprüfen und teilweise im Sinne der

Einsprachen anzupassen. Sie hat namentlich folgende Änderungen vorgenommen:

- Die generellen Betriebszeiten beginnen frühestens mit der Tag- Nachtgrenze (HR*) jedoch mit Ausnahme von Starts mit Helikopter für Arbeitsflüge nicht vor 07.00 Uhr (06.00 Uhr)¹⁹;
- Betriebszeit an Sonn- und Feiertagen neu ab 10.00 Uhr (09.00 Uhr);
- Früheste Landung am Morgen eingeschränkt auf HR* frühestens 07.00 Uhr (am Sonntag 10.00 Uhr);
- Späteste Startzeit eingeschränkt (nach 20 Uhr nur noch Landungen möglich - bisher keine Einschränkungen von Starts am Abend);
- Beschränkung von Starts zwischen 12.00 und 13.00 (in dieser Zeit sind nur Windenstarts zulässig - bisher keine Beschränkung am Mittag);
- Beschränkung von Platzrundenflügen: neu maximal fünf Platzrundenflüge pro Flugzeug hintereinander (ausser Elektroflugzeuge) und eine zeitliche Beschränkung bis spätestens 18.30 Uhr (19.00);
- Testflüge und Standläufe neu nur noch bis 17.00 (18.30, dafür ab 13.00 Uhr statt ab 13.30 Uhr);
- Flüge bei Dunkelheit nur von Montag bis Freitag, bis spätestens 2 Stunden nach HR* zur Aufrechterhaltung der Nachtflugberechtigung von auf dem Flugplatz operierenden Firmen und Organisationen;
- Einschränkungen beim Einsatz der Schubumkehr.

Bei den nachstehenden Regelungen folgt die MAAG den Anträgen der Einsprechenden nicht und begründet es wie folgt:

a. Betriebszeiten an Sonn- und Feiertagen

Die Betriebszeiten werden an Sonn- und Feiertagen gegenüber heute um eine Stunde (neu 10.00 bis 12.00 Uhr) verlängert. Damit soll die Sicherheit verbessert werden, indem eine unerwünschte Anhäufung von Flugbewegungen kurz vor Mittag vermieden wird. Die MAAG ist der Meinung, dass dem Ruhebedürfnis mit dem Verbot von Platzrundenflügen an Sonn- und Feiertagen und den Einschränkungen bei den Arbeitsflügen Rechnung getragen wird.

b. Helikopterflüge

Für die ortsansässigen Helikopterbetriebe ist es wichtig, dass sie während der Arbeitssaison frühzeitig starten können, um den Baustellenbetrieb, der normalerweise bereits um 07.00 Uhr anfängt, bedienen zu können.

c. Flüge bei Dunkelheit

Damit Flugbesatzungen, welche über eine Nachtflugberechtigung verfügen, diese nicht verlieren, müssen sie wiederkehrend den Nachweis erbringen, dass sie Flüge bei Dunkelheit durchgeführt bzw. trainiert haben. Damit die Flugbesatzungen von auf dem Platz ansässigen Helikopterfirmen und Organisationen die erforderlichen Flüge

¹⁹ In Klammer Regelung gemäss Betriebsreglement (Stand 16.12.2016) im Gesuch vom 21.11.2017

durchführen können, sollen sie für das Training auch bei Dunkelheit ab Mollis starten und landen dürfen. Solche Flüge sind nur von Montag bis Freitag bis spätestens zwei Stunden nach der Tag- Nachtgrenze zugelassen. Platzrundenflüge sind ausgeschlossen.

3.3.5 Weitere Anträge aus den Stellungnahmen, Einsprachen und Schlussbemerkungen

a. Aufsicht vor Ort und lückenlose Erfassung der Flugbewegungen

Einsprechende beantragen, dass im Betriebsreglement eine Aufsicht vor Ort vorgesehen werde. Zudem wird eine lückenlose Erfassung der Flugbewegungen sowie die Unterbindung allfälliger Umgehungsmöglichkeiten verlangt.

Eine entsprechende Regelung im Betriebsreglement ist nicht erforderlich, denn die Flugplatzhalterin ist verpflichtet, einen Flugplatzleiter oder eine Flugplatzleiterin zu ernennen. Diese Person, die vom BAZL genehmigt werden muss, ist von Gesetzes wegen (vgl. u. a. Art. 5 Flugplatzleiterverordnung; SR 748.131.121.8) zur Aufsicht über die Einhaltung der Vorschriften verpflichtet. Art. 12 Flugplatzleiterverordnung verpflichtet sie zudem zur Erhebung der statistischen Unterlagen nach den Vorgaben des BAZL. Weitergehende Regelungen sind somit im Betriebsreglement nicht erforderlich. Die Anträge werden abgewiesen.

b. Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen

In verschiedenen Einsprachen wird verlangt, dass die Gesamtzahl der Flugbewegungen von 18'000 auf 16'000 reduziert bzw. eine maximale Anzahl Helikopterflüge festgelegt werde, die nicht überschritten werden darf.

Der zulässige Betrieb des Flugplatzes wird nicht mittels einer maximalen Anzahl Flugbewegungen limitiert. Die Begrenzung erfolgt zum einen über das im SIL-Objektblatt festgelegte Gebiet mit Lärmbelastung und zum andern mit der Festsetzung der zulässigen Lärmimmissionen (vgl. Ziffer 3.7 unten). Mit der Festsetzung des zulässigen Lärms wird die Gesuchstellerin verpflichtet, einen Betrieb sicherzustellen, der diese Vorgabe einhält. Die Anzahl Flugbewegungen und deren Aufteilung in die verschiedenen Kategorien dienen lediglich zur Berechnung der massgeblichen Lärmbelastungskurven. Die Anträge werden abgewiesen.

c. Verbot von Test-, Schulungs- und Schwebeflügen über Talgebiete der Gemeinden

Von Einsprechenden wird verlangt, dass die Ziffer 6 Lärmschutz im Anhang 2 wie folgt ergänzt werde: Über dem Talgebiet der Gemeinden Glarus Nord und Glarus dürfen keine Werk-Testflugvolten, keine Schulungsvolten und keine Schwebeflugtrainings mit Helikoptern durchgeführt werden.

Im Gegensatz zu Flächenflugzeugen sind Helikopter nicht an Volten gebunden, weshalb solche für Helikopteroperationen nicht definiert werden. Die Schulungsvolten für

Flächenflugzeuge führen gezwungenermassen über das Gebiet der Gemeinde Glarus und Glarus Nord. Deren Verbot käme einem Verbot der Schulung mit Flächenflugzeugen gleich, was angesichts der Bedeutung dieser Aktivität für den Flugplatz finanziell nicht verkraftbar wäre. Die Einschränkung geht zu weit, um sie mit dem Vorsorgeprinzip begründen zu können.

Obwohl die Helikopter, die Werk-, Arbeits- oder Schulungsflüge durchführen, zum überwiegenden Teil ab dem Flugplatz Mollis operieren, können solche Flüge nicht über das Betriebsreglement des Flugplatzes geregelt werden. Ausserhalb der Flugvolten und der An- und Abflugwege gelten unabhängig vom Start- und Zielort der Fluggeräte die allgemeinen Regeln der Luftfahrt. Diese können nicht durch Regelungen, welche auf dem nächstgelegenen Flugplatz erlassen werden, ergänzt werden. Die Anträge werden abgewiesen.

d. Lärm- und zeitabhängige Landetaxe

Einsprecher verlangen die Einführung von lärm- und zeitabhängigen Landegebüren. Die MAAG weist darauf hin, dass die Nutzungsvereinbarung mit der Gemeinde Glarus Nord die Erhebung der Landegebüren nach ökologischen Grundsätzen verlangt. Sie teilt mit, dass die Erhebung der Landetaxen zurzeit abgestuft nach dem maximalen Startgewicht erfolgt. Das aktuelle Lärmklassensystem erachtet sie für die Steuerung eines Flugfeldes als nur bedingt geeignet.

Die vom BAZL definierten lärmabhängigen Gebührenklassen sind nicht für die Gebührenerhebung auf kleinen Flugfeldern ausgelegt, sondern entfalten ihre Wirkung erst bei einem grösseren Verkehrsaufkommen. Lärmabhängige Landetaxen nach absoluten Schallpegeln eignen sich für Flugplätze mit einem homogenen Flugbetrieb. Für Mollis, wo die verschiedensten Luftfahrzeuge vom Ecolight Flugzeug über Helikopter bis Businessjets operieren, erweist sich eine Taxierung nach dem maximalen Abfluggewicht – wie dies in Mollis praktiziert wird – als zweckmässig.

Der Steuerungseffekt über abgestufte Landetaxen ist bei Flugfeldern erwiesenermassen gering, hingegen könnten zeitabhängige Landetaxen insbesondere bei nichtkommerziellen Flügen und zu Randzeiten eine Lenkungswirkung entfalten. Allerdings ist die Ausgestaltung der Landegebüren nicht Gegenstand des Betriebsreglements.

Gemäss Nutzungsvereinbarung mit der Gemeinde ist die MAAG verpflichtet Landegebüren nach ökologischen Grundsätzen zu gestalten. Die MAAG wird folglich das bestehende Gebührenregime überprüfen und anpassen müssen. Dabei soll sie auch die Einführung zeitabhängiger Elemente prüfen und ggf. berücksichtigen.

- e. Verbot von Flugzeugen der Lärmklasse A bzw. der Lärmklassen I bis III
Es wird in Einsprachen verlangt, dass Propellerflugzeuge der Lärmklasse A und Grossflugzeuge der Lärmklassen I bis III verboten werden.
Ein gänzlich Verbot macht auf einem Platz wie Mollis wenig Sinn, denn Flugzeuge der erwähnten Klassen sind Einzelfälle und werden Mollis nur äusserst selten anfliegen. Zu beachten ist zudem, dass auch historische Flugzeuge ohne Lärmzertifizierung in diese Klasse fallen. Hingegen sollen solche Flugzeuge einer vorgängigen Genehmigung unterstellt werden und es sollen keine Flugzeuge dieser Lärmklassen neu in Mollis stationiert werden dürfen. Eine entsprechende Regelung ist im Betriebsreglement aufzunehmen.
- f. Regelung der terrestrischen Nutzungen (Events) im Reglement
In den Einsprachen wird die Regelung der terrestrischen Nutzung (Anzahl und Art) im Betriebsreglement beantragt.

Das Betriebsreglement regelt den Flugbetrieb. Die Verwendung des Flugplatzareals für terrestrische, luftfahrtfremde Nutzungen kann nicht Gegenstand des Betriebsreglements sein. Falls Events auf dem Flugplatzgelände oder in unmittelbarer Nähe stattfinden, muss der Flugplatzhalter mit geeigneten Massnahmen sicherstellen, dass ein sicherer und geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist. Andernfalls ist der Flugbetrieb einzustellen.

Allfällige Regelungen für Events auf dem Flugplatzgelände müssten von der Gemeinde erlassen werden. Der Antrag wird abgewiesen.

3.3.6 Luftfahrtspezifische Anforderungen für Flüge bei Dunkelheit

Für Flüge bei Dunkelheit (zwischen der abendlichen bzw. der morgendlichen Tag-Nachtgrenze) verlangen die Luftfahrtnormen zusätzliche beleuchtete Kennzeichnungen der Flugbewegungsflächen. Der Flugplatz Mollis verfügt über keine solche Einrichtungen, weshalb der Betrieb bei Dunkelheit heute nur im Ausnahmefall (beispielsweise Such- und Rettungsdienst) zulässig ist.

Aus diesem Grunde wird verfügt, dass Flüge bei Dunkelheit gemäss Ziffer 1.8 Anhang II Betriebsreglement Ausgabe 01.12.2019 erst durchgeführt werden dürfen, wenn die Position des *Aiming point* als Zielpunkt innerhalb der FATO (zusätzlich zur erforderlichen Markierung) befeuert und vom BAZL freigegeben worden ist.

3.3.7 Luftfahrtpublikationen

Der Flugplatz Mollis ist zurzeit nicht im VFR-Handbuch publiziert. Mit dem Umnutzungsverfahren ist daher ein entsprechendes neues Dossier mit Flugplatzkarte, Tabellen und Beschreibungen sowie einer Sichtanflugkarte (VAC²⁰; die Flugrouten müssen dem Anhang III des Betriebsreglements sowie dem HBK entsprechen) der BAZL LIFS-Stelle einzureichen.

Die Erstellung der Publikationen ist umgehend nach Rechtskraft der Umnutzung zu veranlassen, so dass zwischen der Umnutzung und dem Publikationsdatum eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine (*Originator deadline*) der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen. Die Inkraftsetzung der Luftfahrtpublikationen ist mit den Markierungsarbeiten zeitlich abzustimmen, so dass eine möglichst kleine zeitliche Differenz resultiert.

Sämtliche temporären Betriebsänderungen oder -einschränkungen z. B. aufgrund von Bau- oder Markierungsarbeiten sind frühzeitig per NOTAM zu publizieren.

3.4 Anforderungen des Umweltschutzes - Fluglärm

3.4.1 Lärmbelastungskurven

Der Lärm für den Flugbetrieb auf zivilen Flugplätzen wird nach den Bestimmungen im Anhang 5 der LSV²¹ berechnet.

Nach der Gesucheinreichung haben das BAFU und das BAZL die korrekte Anwendung der Lärmberechnungsmethode überprüft und verbindlich festgelegt. Gemäss der nun festgelegten Praxis müssen sowohl die Aufwärmphase als auch die Schwebeflüge der Helikopter über dem Flugplatzgelände, die im Zusammenhang mit An- oder Wegflügen stehen, dem Fluglärm zugerechnet werden.

Wie dargelegt mussten die Flugverfahren für Helikopter in Richtung Osten und für die Flächenflugzeuge mit einer Kurvengeschwindigkeit von mehr als 110 Knoten aus Sicherheitsgründen geändert werden.

Dies hatte zur Folge, dass die Lärmbelastungskurven neu berechnet werden mussten. Die geänderten Routen für die grossen Flugzeuge haben keine Auswirkungen auf den Verlauf der Lärmbelastungskurven. Die Änderung bei den Helikopter Routen und den Schwebeflügen hingegen schon.

Bei der Neuberechnung des Lärms wurde die FATO um ca. 60 m nach Norden ver-

²⁰ VAC: Visual Approach Chart

²¹ Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41)

schoben. Damit liegt sie näher beim Schwerpunkt der zukünftigen Helikopteraktivitäten, wodurch die Dauer der Schwebeflüge reduziert werden kann.

Die Änderungen haben keinen Einfluss auf die Ausdehnung der Lärmbelastungskurven in der Pistenrichtung. Auf der Ostseite verschieben sich die Kurven im Bereich zwischen dem nördlichen Pistenende und der Heli Linth in Richtung Osten. An der breitesten Stelle rutscht die 55-dB(A)-Kurve (entspricht IGW für die ES I) um ca. 150 m in Richtung Eurocoles Suisse. Auf der Westseite verschieben sich die Lärmbelastungskurven nach Norden.

Gesamthaft kann festgehalten werden, dass sich das Kurvenbild im Osten etwas verbreitert und im Westen etwas nach Norden verschiebt. Die Immissionsgrenzwerte für die Empfindlichkeitsstufen II (Wohnen) und Empfindlichkeitsstufe III (Wohnen und Gewerbe) werden überall eingehalten.

3.4.2 Monitoring

In seiner Stellungnahme beantragt der Kanton, dass die Lärmbelastung mittels Messungen an einigen Standorten in Netstal, Näfels und Mollis periodisch überprüft werden. Allfällige Abweichungen zu den berechneten Werten seien den relevanten Flugzeugkategorien zuzuordnen und in den Berechnungsprogrammen zu berücksichtigen.

Die Lärmbelastungskurven bilden die jährliche, zulässige Gesamtlärmbelastung ab. Dies wird gemäss Anhang 5 zur LSV gestützt auf einer prognostizierten Flottenzusammensetzung (Flottenmix), einer zeitlichen Verteilung und anhand der akustischen Quellendaten der einzelnen Flugzeuge mit einem vom BAFU empfohlenen Berechnungsprogramm ermittelt. Bei der Berechnung der Lärmbelastung wird die Ausbreitung über die Distanz, die Luftdämpfung, Topographie (inkl. Abschirmung durchs Gelände) und auch der Bodeneffekt (Bodenbeschaffenheit, Vegetation) berücksichtigt. Die akustischen Quellendaten stammen mit wenigen Ausnahmen aus Messungen bei der Flugzeugzertifizierung. Die dabei erfassten Werte sind per Definition (ICAO-Normen) als schlechtesten möglichen Fall zu verstehen, die im täglichen Betrieb nur selten erreicht werden.

Um die Lärmbelastung um einen Flugplatz messtechnisch korrekt zu erfassen, müssten pro Jahr mehrere längere Messkampagnen bei saisonal unterschiedlichen Bedingungen durchgeführt werden. Die Messstandorte müssten dabei so gewählt werden, dass möglichst hohe Schallpegel (mehr als 10 dB über dem Umgebungslärm) in möglichst störungsfreier Umgebung gemessen werden können. Sowohl die Messung wie auch die Aufbereitung der Messergebnisse sind mit hohem Personalaufwand verbunden. Die dabei gewonnenen Ergebnisse würden angesichts der absehbaren Abweichungen vom prognostizierten Flottenmix keine brauchbaren Erkenntnisse bringen.

Mit der Festsetzung der zulässigen Lärmimmissionen und der Anwendung der Regelungen der LSV (Art. 36 ff.) ist jedoch sichergestellt, dass die vom Flugplatz ausgehenden Lärmimmissionen den genehmigten Rahmen einhalten. Das BAZL als Vollzugsbehörde ist verpflichtet, die Lärmimmissionen zu überprüfen. Sollte dabei festgestellt werden, dass Überschreitungen zu erwarten sind, müssten Massnahmen getroffen werden. Aus diesen Überlegungen wird der Antrag des Kantons nicht übernommen.

3.4.3 Lärmvorsorge

Wie oben unter Ziffer 3.3.4 und 3.3.5 dargelegt hat die Flugplatzhalterin die Anträge aus den Einsprachen geprüft und teilweise berücksichtigt. Wo sie den Anträgen nicht folgt, begründet sie dies in nachvollziehbarer Weise. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde wird mit den im Betriebsreglement enthaltenen Regelungen und Auflagen dem Vorsorgeprinzip entsprochen.

3.5 *Jagdbanngebiete*

In den Schlussbemerkungen weist ein Einsprecher auf mögliche Auswirkungen der Flugrouten für Flugzeuge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 110 Knoten auf die eidg. Jagdbanngebiete Schilt, Kärfp und Rauti Tros hin.

Das BAFU äussert sich in seinen Stellungnahmen nicht ausdrücklich zu den Jagdbanngebieten. Es kann daraus geschlossen werden, dass diese durch den vorgesehenen Flugbetrieb nicht in einem besonderen Mass beeinträchtigt werden. Die neu im Betriebsreglement (Stand 1. Dezember 2019) eingeführten Flugrouten für Flugzeuge grösser 110 Knoten führen zu keinem Mehrverkehr im Bereich der Jagdbanngebiete, sondern lenken die Flugbesatzungen nur auf die sicherste Flugroute. Wie bereits dargelegt betrifft dies nur wenige Anflüge.

3.6 *Raumplanung und SIL*

Das Gebiet mit Lärmbelastung ist im SIL-Objektblatt vom 28. Juni 2017 aufgrund der damals geltenden Praxis für die Fluglärmrechnung festgelegt worden. Gestützt auf die neue Praxis und die geänderten Flugverfahren ist das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL-Objektblatt angepasst und vom Bundesrat am 2. September 2020 genehmigt worden. Die Lärmbelastungskurven sind deckungsgleich mit der Festsetzung im SIL-Objektblatt und erfüllen damit die Vorgaben.

3.7 *Zulässige Lärmimmissionen und Lärmbelastungskataster*

Nach Art. 37a LSV hält die Vollzugsbehörde in ihrem Entscheid über die Erstellung, Änderung oder Sanierung einer Anlage die zulässigen Lärmimmissionen fest. Für den Flugplatz Mollis sind die Lärmberechnungen gemäss den nachgereichten Unterlagen (Technische Dokumentation 29.11.2019 sowie Pläne 10'346-215B und 10'346-216B alle Stand 20.02.2020) massgebend. Die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV werden auf dieser Basis festgesetzt. Das BAZL wird gestützt auf diese Angaben den LBK erstellen.

3.8 *Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK)*

Die Gesuchstellerin hat den HBK überarbeitet, so dass er die Änderungen der Flugwege berücksichtigt. Er entspricht den Vorgaben und kann genehmigt werden.

3.9 *Fazit*

Aus den Plangenehmigungen oder aus Natur- und Heimatschutz ergeben sich keine besonderen Anforderungen für das Betriebsreglement. Da gemäss Art. 17 Abs. 2 VIL die Ausgestaltung des Betriebs nicht Gegenstand der Betriebsbewilligung sein darf, können sich daraus auch keine Vorgaben für das Betriebsreglement ergeben. Die überarbeitete Fassung des Betriebsreglements vom 1. Dezember 2019 entspricht der Regelungsdichte, wie sie von einem Flugfeld erwartet werden kann. Die relevanten Belange werden behandelt und hinreichend geregelt. Durch betriebliche Massnahmen werden die Immissionen der Anlage unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragbarkeit und des technisch und betrieblich Machbaren im Sinne der Vorsorge begrenzt. Die Vorgaben aus dem SIL-Objektblatt (Stand 2020) sind in materieller Hinsicht erfüllt. Damit entspricht das Betriebsreglement den gesetzlichen Anforderungen und wird genehmigt.

4. **Betriebsbewilligung**

4.1 *Umfang der Prüfung*

Nach Art. 19 VIL ist für die Erteilung einer Betriebsbewilligung zu prüfen, ob die Anlage den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht, der Gesuchsteller über die erforderlichen Fähigkeiten, Kenntnisse und Mittel verfügt, um einen rechtmässigen Betrieb aufrechtzuerhalten und ein genehmigungsfähiges Betriebsreglement vorliegt.

4.2 *Fähigkeiten, Kenntnisse und Mittel*

Der Militärflugplatz Mollis wird seit 1974 zivil mitbenutzt. Halter ist der Flugplatzverein Glarnerland. Mit der Umnutzung soll die Halterschaft über das zivile Flugfeld an

die Mollis Airport AG (MAAG) übertragen werden. In der MAAG sind mehrere Firmen vertreten, die bereits heute auf dem Flugplatz operieren und mit dem Platz bestens vertraut sind. Der Verwaltungsrat ist mit mehreren Personen mit einer langjährigen Erfahrung im Luftfahrtbereich besetzt und auch der designierte Geschäftsführer, Jakob Seitz, verfügt über die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse, um einen sicheren und geordneten Flugplatzbetrieb zu gewährleisten.

4.3 *Betriebsreglement*

Es liegt ein genehmigungsfähiges Betriebsreglement vor. Damit sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung an die MAAG erfüllt.

5. **Umnutzung**

5.1 *Fazit*

Die MAAG erfüllt die Anforderungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung. Das Betriebsreglement sowie die Bauvorhaben können mit Auflagen genehmigt werden. Damit sind die Voraussetzungen für die Umnutzung des ehemaligen militärischen Flugplatzes Mollis in ein ziviles Flugfeld gegeben.

6. **Entzug der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde für das Teilprojekt Erschliessungsstrasse**

Die MAAG hat als formelle Gesuchstellerin am 3. März 2020 im Auftrag der Gemeinde Glarus Nord einen vorzeitigen Baubeginn für die Erschliessungsstrasse beantragt.

Am 3. April 2019 ist die an das Flugplatzareal angrenzende Gewerbe- und Industriezone rechtskräftig ausgeschieden worden. Für dieses Areal bestehen bereits ein konkretes und dringendes Bauvorhaben, das aber nur realisiert und genutzt werden kann, wenn das Areal rechtzeitig erschlossen wird. Die Planungsarbeiten sind weit fortgeschritten, so dass umgehend mit dem Bau der Strasse begonnen werden kann.

Für die Erschliessungen der Areale sind in der Regel die Gemeinden zuständig. Weil aber zum Zeitpunkt der Einreichung des Umnutzungsgesuchs die Gewerbe- und Industriezone noch nicht genehmigt war und die Erschliessungsstrasse zu diesem Zeitpunkt ausschliesslich mit der Erschliessung des Flugplatzareals begründet werden konnte, wurde die Bewilligung im Rahmen des Umnutzungsverfahrens beim BAZL beantragt. In der Zwischenzeit haben sich die Umstände geändert und die

Strasse ist unabhängig vom Ausgang der Umnutzung für die Erschliessung der Gewerbe- und Industriezone erforderlich.

Ein vorgezogener Baubeginn ist grundsätzlich möglich, weil er keine präjudizierende Wirkung auf den Umnutzungsentscheid hat, die Realisierung der Erschliessung der Gewerbe- und Industriezone dringend und unabhängig vom Ausgang des Umnutzungsverfahrens erforderlich ist und weil im Genehmigungsverfahren keine Einsprachen gegen die Erschliessungsstrasse erhoben worden sind.

Gegen eine Verfügung des BAZL oder Teile davon kann Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht werden. Gemäss Artikel 55 Absatz 1 VwVG hat die Beschwerde aufschiebende Wirkung. Hat die Verfügung keine Geldleistung zum Gegenstand, so kann die Vorinstanz darin einer allfälligen Beschwerde die aufschiebende Wirkung entziehen (Artikel 55 Absatz 2 VwVG). Dies kann sie immer dann tun, wenn eine Interessenabwägung ergibt, dass die durch die Behörde zu wahren den öffentlichen Interessen höher einzustufen sind, als das Interesse des Verfügungsadressaten, die Wirkungen der Verfügung erst nach einer Überprüfung durch die zuständige Instanz eintreten zu lassen.

Die Erschliessungsstrasse ist ein Element, das seit Inkrafttreten der Gewerbe- und Industriezone unabhängig von der Umnutzung des Flugplatzes erforderlich ist und genehmigt werden kann. Beschwerden gegen die Umnutzung würden die Realisierung der dringend benötigten Strasse um Monate oder gar Jahre verzögern. Weil gegen die Erschliessungsstrasse keine Einsprachen erhoben worden sind, die Gesuchstellerin im Namen der Gemeinde den Antrag für einen vorzeitigen Baubeginn gestellt hat, die Dringlichkeit der Realisierung nachgewiesen ist und keine öffentliche Interessen ersichtlich sind, die gegen den Entzug der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde sprechen, wird für das Teilprojekt Erschliessungsstrasse inkl. Werkleitungen einer allfälligen Beschwerde gegen die Umnutzung die aufschiebende Wirkung entzogen.

7. Gebühren

Die Gebühren für die Umnutzung richtet sich nach Gebührenverordnung des BAZL (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. b, c und d. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL nach Zeitaufwand mit einer separaten Gebührenverfügung zusammen mit der Gebühr des BAFU von CHF 2000.- der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung eröffnet.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

8. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechenden eröffnet. Den kantonalen Fachstellen, der Gemeinde Glarus Nord, dem BAFU und dem GS VBS sowie der Glarner Sach und dem Flugplatzverein Glarnerland wird sie zur Kenntnis zugestellt.

C. Verfügung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt,

- gestützt auf das Gesuch der Airport Mollis AG (MAAG) vom 21. November 2017,
- in Anwendung von Art. 36b - d sowie Art. 37 - 37h LFG i. V. m. Art. 31 VIL,

verfügt:

I. Betriebsbewilligung

Der Airport Mollis AG (MAAG) wird eine Bewilligung für den zivilen Betrieb des ehemaligen Militärflugplatzes Mollis erteilt (Anhang A).

II. Betriebsreglement

Das Betriebsreglement (Ausgabe 1.12.2019, Anhang B) wird unter Berücksichtigung der Auflagen unter Ziffer VIII genehmigt.

III. Plangenehmigungen

a. Gegenstand

Die Umnutzung, der Rückbau und die Änderungen der nachstehenden militärischen Bauten und Anlagen für zivile Zwecke wird unter Berücksichtigung der aufgeführten Auflagen genehmigt:

- Piste sowie Rollweg und Tarmac;
- Hangar Kleinluftfahrzeuge inkl. Einbauten;
- Rückbau Militärbaracken und Trafostation;
- Rückbau Verbindungen zu Rollwegen (Intersections);
- Rückbau Flugweg südlich Hangar (Höhe Pistenschwelle 01);
- Realisierung von Pistenend-Sicherheitsflächen (RESA)
- Rückbau und Ersatz Flurweg am nördlichen Pistenkopf.

Der Bau folgender Anlagen wird unter Berücksichtigung der aufgeführten Auflagen genehmigt:

- Neubau Erschliessungsstrasse inkl. Werkleitungen;
- Bau Verbindung für den Langsamverkehr.

b. Standort

Flugplatz Mollis, Flugplatzperimeter gemäss SIL-Objektblatt vom 2. September 2020 und angrenzende Parzellen.

c. Massgebende Unterlagen

- Übersichtsplan Umnutzung, Situation 1:2000, Bächtold & Moor AG, 16.05.2017 (10'346-10B);
- Liste der Bauten und Anlagen im Umnutzungsgesuch, 18.07.2017;
- Rückbauten Ersatz Flurwege, Dossier November 2017 mit Plan Erschliessung Umlegung Flurweg, Rückbau Pistenelemente Situation 1:2'000/1:50, 15.11.2017 (2031.3511-113);
- Hangar für Kleinflugzeuge; Protokoll vom 17.02.2015;
- Markierungsplan Piste, Situation 1:1000, Bächtold & Moor AG, 19.07.2017 (10'346-11);
- Erschliessung Strasse, Wasser, Abwasser, EW, Dossier November 2017 mit Plänen:
 - Strasse, Abwasser, Wasser, EW, Situation 1:1'000, 15.11.2017 (2031.3511-112);
 - Strasse, Abwasser, Längsprofil 1:1'000/1:100, 15.11.2017 (2031.3511-151);
 - Strasse, Normalprofile 1 und 2, Querprofile 1:2'000, 15.11.2017 (2031.3511-140);
 - Regenwasser, Längsprofile 1:500, Normalprofil 1:50, 15.11.2017 (2031.3511-150);
 - Erschliessung Strasse, Technischer Kurzbericht 16.12.2019;
 - Plan Projektierte Erschliessungsstrasse, Situation 1:500, 13.12.2019 (1153-058);
- Umweltverträglichkeitsbericht, Bächtold & Moor AG, 28.11.2017;
- Ökologischer Ausgleich und Wildtierkorridor, Situation 1:2000, Bächtold & Moor AG 02:08.2016 (10'346-08C).

IV. Ökologischer Ausgleich

Das Konzept für den ökologischen Ausgleich wird mit Auflagen genehmigt.

V. Festsetzung des zulässigen Lärms

Die zulässigen Fluglärmimmissionen für den Flugplatz Mollis werden in Anwendung von Art. 37a Abs. 1 LSV gestützt auf die Berechnungen und Unterlagen der Bächtold & Moor AG festgelegt:

- SIL-Prognose 2019, technische Dokumentation der Fluglärmrechnung mit Helikopter Air-Taxi gerechnet (29.11.2019, Stand 20.02.2020);
- Fluglärmbelastung für den Gesamtverkehr von Kleinluftfahrzeugen und Grossflugzeugen, SIL 2019, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 20.02.2019 (10'346-215B);
- Fluglärmbelastung des Verkehrs von Kleinluftfahrzeugen, Projektprognose SIL, Situation 1:5'000, Bächtold & Moor AG 20.02.2020 (10'346-216B).

VI. Wasserrechtliche Genehmigung

Die Bewilligung gemäss Art. 7 Abs. 2 Gewässerschutzgesetz (GSchG SR 814.20) für die Einleitung von nicht verschmutztem Abwasser in die Linth wird erteilt. Die möglichen Rückhaltmassnahmen sind zu treffen.

VII. Entzug der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde für Teilprojekt Erschliessungsstrasse

Allfälligen Beschwerden gegen die Umnutzung des Flugplatzes wird für das Teilprojekt Erschliessungsstrasse inkl. Werkleitungen die aufschiebende Wirkung entzogen.

VIII. Auflagen

1.1 Allgemeine Auflagen

- 1.1.1 Für den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 1.1.2 Der Abbruch und der Neubau haben nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind dem BAZL zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.
- 1.1.3 Für Bauarbeiten innerhalb des Pistenstreifens sind dem BAZL jeweils drei Wochen vor Baubeginn ein Baubeschrieb zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.
- 1.1.4 Beginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils innerhalb von zehn Tagen vor Beginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich mitzuteilen (lesa@bazl.admin.ch).
- 1.1.5 Sofern nichts Anderes verfügt wird, sind die «Massnahmen Projekt und Bauphase» mit Ausnahme der Massnahme GEW-1 wie im Umweltverträglichkeitsbericht vom November 2017 auf den Seiten 120 ff. aufgeführt, umzusetzen.

1.2 Luftfahrtspezifische Auflagen

1.2.1 Flugverfahren Flächenflugzeuge

- a) Die Flugverfahren mit einer Kurvengeschwindigkeit grösser als 110 Knoten dürfen nur nach einer vorgängigen Einführung (*Airportbriefing*) geflogen werden.
- b) Die Flugplatzhalterin ist für die Durchführung des Briefings verantwortlich. Sie unterbreitet dem BAZL die Modalitäten für die Durchführung des Briefings sowie das Briefing dem BAZL zur Prüfung und Freigabe.

1.2.2 Flugverfahren Helikopter

- a) Flüge mit Helikoptern haben ab der FATO zu erfolgen.
- b) Für das Flugverfahren aus Richtung Osten ist im Betriebsreglement sowie bei der Publikation im AIP darauf hinzuweisen, dass bei einem Anflug mit 10° die Distanz zur FATO auf der Piste soweit verlängert werden kann, wie dies für einen sicheren Anflug erforderlich ist.
- c) Flüge bei Dunkelheit dürfen erst durchgeführt werden, wenn die Position des *Aiming point* als Zielpunkt innerhalb der FATO befeuert und vom BAZL freigegeben worden ist.

1.2.3 Flugzeuge der Lärmklassen A bzw. I bis III

Das Betriebsreglement ist innerhalb von 2 Monaten nach Rechtskraft dieser Verfügung mit Regelungen zu ergänzen, welche sicherstellen, dass Propellerflugzeuge der Lärmklasse A und Grossflugzeuge der Lärmklassen I bis III:

- nur mit vorgängiger Genehmigung des Flugplatzleiters in Mollis operieren dürfen;
- nicht auf dem Flugplatz Mollis stationiert werden.

1.2.4 Landegeühren

Bei der Festlegung des Gebührenregimes des Flugplatzes sind insbesondere zeitabhängige Elemente zu prüfen.

1.2.5 Piste und Rollwege

- a) Nicht mehr erforderliche Fundamente und Schächte sind zurückzubauen und weiterbestehende Objekte sind sofern erforderlich zusätzlich anzurampen.

- b) Die vorgesehene *Starter extension* von 30 m im Süden der Piste darf in der beantragten Form nicht betrieben und in den Ausführungsplänen nicht dargestellt werden.

1.2.6 Pistenend-Sicherheitsflächen (RESA)

- a) Die RESA darf auf der Nordseite nur bis an den Bachlauf (Zinggenbächli) gebaut werden.
- b) Wo kein Hartbelag besteht, ist die RESA sowohl im Norden als auch im Süden so zu ertüchtigen, dass sie den Anforderungen gemäss Kapitel 3.5 des *ICAO Annex 14, VOL. I* genügt.

1.2.7 Markierungen

- a) Die im massstäblichen Markierungsplan dargestellten Markierungen sind korrekt und können wie vorgesehen ausgeführt werden. Sie sind mit folgenden Angaben zu ergänzen und dem BAZL 6 Wochen vor der Ausführung zur Prüfung und Freigabe zu unterbreiten:
 - die Markierung *Aiming point* für Helikopter, welche das Zentrum der FATO gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) definiert;
 - die *Chevron*-Markierung soll auf der nicht bewilligten *Starter Extension 01* sowie dem noch befestigten Teil südlich der RESA 19 angebracht werden;
 - Die mittlerweile bewilligten Markierungen vor dem Hangar der Kopter Group AG sowie der Linth Air Service sind in den Markierungsplan insofern zu integrieren, als dass die Anforderungen bezüglich Mindestabstände auf dem Vorfeld eingehalten werden können.
- b) Die Markierungsarbeiten sind mit der Inkraftsetzung der Luftfahrtpublikation zeitlich abzustimmen.

1.2.8 Neigungsverhältnisse der Flugbetriebsflächen

Die Neigungen des Vorfeldes sind zu erfassen und zu dokumentieren. Sollten die bestehenden Neigungen auf den Flugbetriebsflächen die Anforderungen massiv übersteigen, sind entsprechende Massnahmen zu definieren, welche vom BAZL geprüft und freigegeben werden müssen.

1.2.9 Beleuchtung

Es ist zumindest ein Helikopterstandplatz gemäss den Anforderungen aus Artikel 5.3.9.23 des *ICAO Annex 14, Vol. II* auszuleuchten. Nach Installation der Flutlichtscheinwerfer, jedoch vor Inbetriebnahme der Standplätze bei Dunkelheit, ist dem BAZL nachzuweisen, dass die erforderliche Lichtverteilung erreicht wird.

1.2.10 Signalplatz

Dem BAZL ist spätestens 6 Wochen nach Rechtskraft dieser Verfügung eine Plangrundlage bezüglich der Ausgestaltung des Signalplatzes zur Prüfung vorzulegen.

1.2.11 Helikopterbetrieb Heli Linth AG und REGA

Sofern die Nutzung der beiden bestehenden Hangars der Heli Linth AG sowie der REGA für den Helikopterbetrieb andauern sollte, sind die entsprechenden Landstellen luftfahrttechnisch wie folgt zu ertüchtigen.

- Neben der nördlichen Landestelle ist auch die südlich des Hangars Heli Linth gelegene Landestelle gemäss den Anforderungen des ICAO Annex 14, Vol. II zu markieren.
- Für die beiden Landstellen ist eine gemeinsame (virtuelle) FATO zu definieren, an welcher die erforderlichen Hindernisbegrenzungsflächen anknüpfen.

1.2.12 Sperrung der Fuss- und Radwegverbindung

Die Flugplatzhalterin wird verpflichtet innerhalb von 4 Monaten nach Rechtskraft der Umnutzung dem BAZL ein Sicherheitskonzept für die Querung des Flugplatzes durch Fussgängerinnen und Radfahrer einzureichen. Nach seiner Freigabe ist es umzusetzen.

1.2.13 Luftfahrtpublikationen

- a) Die Erstellung der Publikationen ist umgehend nach Rechtskraft dieser Verfügung zu veranlassen. Die Inkraftsetzung der Luftfahrtpublikationen ist mit den Markierungsarbeiten zeitlich abzustimmen, so dass eine möglichst kleine zeitliche Differenz resultiert.
- b) Zudem ist für den Abflug IAS (Indicated Airspeed) 120 Knoten in der Publikation auf die Gefahr eines Starts in einem geschlossenen Kessel hinzuweisen.
- c) Sämtliche temporäre Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund von z. B. Bau- oder Markierungsarbeiten sind frühzeitig per NOTAM zu publizieren.

1.3 Umweltbereiche

1.3.1 Massnahmen gemäss UVB

Die im UVB unter Ziffer 19 (S. 120 ff.) vorgeschlagenen Massnahmen (Anhang C) sind integrierter Bestandteil des Gesuchs und mit Ausnahme der Massnahme GEW-1 bei der Realisierung zu berücksichtigen.

1.3.2 Ökologische Ausgleichsmassnahmen und Wildkorridor (Natur und Landschaft)

- a) Die im Konzept für den ökologischen Ausgleich vorgesehenen Massnahmen, die u. a. als Leitstrukturen für den Wildtierkorridor dienen, sind innerhalb von zwei Jahren nach Rechtskraft dieser Verfügung umzusetzen, während fünf Jahren zu begleiten und nötigenfalls nachzubessern.
- b) Die Ausgestaltung der Hecken ist in einem Ausführungsplan darzustellen und die nachhaltige Pflege der Hecken und Ausgleichsflächen mit der Umweltbaubegleitung (UBB) sicherzustellen.
- c) Im Bereich nördlich der Flugplatzzone A darf mit den geplanten Bauten und Anlagen keine für Wildtiere unpassierbare oder die Durchlässigkeit des Wildtierkorridors anderweitig einschränkende Abzäunung des Flugplatzareals erfolgen.

1.3.3 Grundwasser, Entwässerung und Genereller Entwässerungsplan (GEP)

- a) Die Flugplatzhalterin wird verpflichtet die GEP Massnahmen 7, 8, 14 und 15 zeitnah – spätestens innerhalb von einem Jahr ab Rechtskraft dieser Verfügung – umzusetzen.
- b) Solange Wasserschutzzonen rechtskräftig sind, dürfen keine baulichen Massnahmen getroffen werden, welche in diesen Zonen nicht zulässig sind.
- c) Für die Bauvorhaben ist ein Baustellenentwässerungskonzept zu erarbeiten, das dem BAZL zur Prüfung und Freigabe einzureichen ist. Bei der Prüfung werden die kantonalen Stellen angehört.

1.3.4 Umweltbaubegleitung

Die Bauvorhaben, die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sowie die Massnahmen zur Sicherung des Wildtierkorridors sind durch eine Umweltbaubegleitung mit Weisungsbefugnis zu begleiten. Das Pflichtenheft ist dem BAZL spätestens 6 Wochen vor Baubeginn zur Prüfung und Freigabe einzureichen.

1.3.5 Baulärm

- a) Die Bauarbeiten sind, wenn immer möglich während den üblichen Arbeitszeiten zwischen 07:00 und 12:00 Uhr und zwischen 13:00 und 19:00 Uhr durchzuführen.
- b) Die Bestimmungen der eidgenössischen Baulärm-Richtlinie sind strikte einzuhalten.
- c) Für Arbeiten ausserhalb dieser Zeiten oder an Sonn- und allgemeinen Feiertagen ist die nächst höhere Massnahmenstufe gemäss Baulärm-Richtlinie anzuwenden.
- d) Folgende Massnahmen zur Begrenzung von Baulärm sind bei den lärmintensiven Bauarbeiten umzusetzen:
 - Es ist eine Anlaufstelle für Beschwerden aus der Nachbarschaft zu schaffen und bekanntzugeben;
 - Die betroffene Nachbarschaft ist laufend über die Bauarbeiten sowie die zu treffenden Massnahmen zur Emissionsbegrenzung zu informieren;
 - Arbeiten mit hohen Lärmemissionen sind gleichzeitig durchzuführen;
 - Vorbereitungs- und Servicearbeiten sind an lärmunempfindlichen Orten auszuführen;
 - Stationär eingesetzte Maschinen sind an Tieflagen (Baugrube) aufzustellen.

1.3.6 Amphibienlaichgebiet

Das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung ist während der Bauphase vor Einträgen jeglicher Art zu schützen.

1.4 Spezifische Bauvorhaben

1.4.1 Umnutzung des Holzhangars (Ecoflight)

Im Zusammenhang mit dem Einbau des Theoriesaals muss auch die Fluchttüre erstellt werden.

1.4.2 Rückbauten (Rollwegabschnitte, Flurwege, Militärbaracken und Trafostation)

- a) Die Massnahmen B-BO-1 bis 15 sowie B-AS-1 bis 8 gemäss UVB sind umzusetzen.
- b) Es ist ein Entsorgungskonzept gemäss „Wegleitung Abfall- und Materialbewirtschaftung bei UVP-pflichtigen und nicht UVP-pflichtigen Projekten“ BUWAL (2003), zu erstellen und dem BAZL 6 Wochen vor Baubeginn zuhanden des BAFU zur Prüfung und der kantonalen Fachstelle zur Kenntnis zuzustellen.

1.4.3 Ersatz Flurweg am Pistenkopf Nord

- a) Das Zinggenbächli darf nur mittels einer kleinen Brücke passiert werden. Das Projekt ist vor der Ausführung dem BAZL zur Prüfung und Freigabe zu unterbreiten.
- b) Falls für den Bau der Brücke Eingriffe in das Gewässer notwendig werden, ist eine ergänzende Bewilligung nach Art. 8 Bundesgesetz über die Fischerei (BGF; SR 923.0) zu beantragen.
- c) Die frei liegenden Betonrohrelemente sind zu entfernen.

1.4.4 Übergeordnete Erschliessung der Gewerbezone und Erschliessungsstrasse

Die bestehende Erschliessung genügt für das Flugplatzareal solange keine neuen Betriebe angesiedelt werden. Zusätzliche Nutzungen können erst bewilligt werden, wenn die grossräumige Erschliessung sichergestellt ist.

1.4.5 Fuss- und Radweg

Der eingereichte Fuss- und Radweg wird mit folgenden Auflagen genehmigt:

- Die Kreuzungsstellen beim Restaurant Aviatico und zum Parkplatz Heli Linth AG sind zu verbessern;
- Der Radweg ist entlang der Netstalstrasse mit einem Bankett zu versehen;
- Die überarbeiteten Unterlagen sind dem BAZL innerhalb von 4 Monaten nach der Umnutzung zur Prüfung und Freigabe einzureichen.

IX. Vollzug

Die kantonalen und kommunalen Stellen sind befugt, die von ihnen beantragten Auflagen sowie die Ausführung des Vorhabens zu kontrollieren. Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

X. Einsprachen

Der Antrag betreffend die Ergänzung des UVB wird abgewiesen.

Die Einsprachen werden, soweit sie im Betriebsreglement und den verfügbaren Auflagen nicht berücksichtigt sind, abgewiesen.

XI. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin zusammen mit der Gebühr des BAFU von CHF 2000.- auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

XII. Eröffnung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):

- Mollis Airport AG, Flugplatz, 8753 Mollis
- WWF Glarus, 8852 Altendorf und Pro Natura Glarus, 8755 Ennenda;
- Grüne Glarus Nord, 8867 Niederurnen;
- Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Glarus, 8750 Glarus;
- A. _____ AG und B: _____ AG 8753 Mollis, vertreten durch RA W. Marti;
- C. _____ AG, 8750 Glarus, vertreten durch RA. W. Marti;
- D. _____, 8753 Mollis und E. _____ AG, 8762 Schwanden, vertreten durch RA. W. Marti;
- F. _____, 8753 Mollis und Mitunterzeichnende;
- G. _____, 8752 Näfels;
- H. _____, 8752 Näfels und Mitunterzeichner;
- I. _____, 8867 Niederurnen;
- J. _____, 8750 Glarus;
- K. _____, 8754 Netstal.

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit A-Post):

- Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Generalsekretariat, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Kanton Glarus, Kirchstrasse 2, 8750 Glarus
- Gemeinde Glarus Nord, Schulstrasse 2, 8867 Niederurnen
- Glarner Sach, Zwinglistrasse 6, Postfach, 8750 Glarus
- Flugplatzverein Glarnerland, c/o Beat Oswald, Moosstrasse 23, 8872 Wesen

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Marcel Zuckschwerdt
Stv. Direktor

Pascal Feldmann
Sektion Sachplan und Anlagen

Anhänge

- Anhang A: Bewilligung zum Betrieb des Flugfeldes Mollis
Anhang B: Betriebsreglement Flugplatz Mollis Ausgabe 1.12.2019
Anhang C: Zusammenstellung der Massnahmen aus dem UVB

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder gegen Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.