

Aufzüge, die überwiegend nicht anrechenbare Räume erschliessen, von der Anrechnung ausgenommen. Zu den Treppen besteht eine klare Rechtsprechung (vgl. AGVE 1999, S. 240); die erwähnte Ausnahmearzählung wird bei den Treppen geschossweise (nicht bezogen auf das ganze Gebäude) verstanden. Es erscheint deshalb aus systematischen und sachlogischen Gründen sinnvoll, dies bei den Aufzügen genauso zu handhaben. Im Vordergrund steht weniger die physisch vorhandene und nutzbare Fläche, sondern die dienende Funktion (vgl. § 9 Abs. 2 lit. a erster Satz). Jede Liftebene, die dazu dient, ein Geschoss mit überwiegend anrechenbaren Räumen zu erschliessen, ist anzurechnen. In Analogie zu den Treppen ist dabei für die Verbindung von zwei anrechenbaren Geschossen die Grundfläche nur einmal als Bruttogeschossfläche anzurechnen. Dadurch wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass das unterste anrechenbare Geschoss, das Erdgeschoss, i.d.R. nicht auf einen Lift angewiesen ist. Somit sind Lifte gleich wie Treppen bzw. Treppenhäuser zu handhaben. Im Wesentlichen stimmt diese Berechnung mit der Praxis im Kanton Zürich überein (Christoph Fritsche/Peter Bösch, Zürcher Planungs- und Baurecht, 2. Aufl., Zürich 2000, S. 279; vgl. § 255 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht des Kantons Zürich vom 7. September 1975 [Planungs- und Baugesetz, PBG], LS 700.1).

Vorliegend wäre also die Fläche im so genannten Erdgeschoss sicher nicht dazu zu zählen, weil das Erdgeschoss bei beiden Häusern nur Garagen und Korridore enthält. Für die vier Obergeschosse wäre die Fläche des Liftschachts jeweils dreimal zu rechnen.

120 Bewilligung eines Modellflugplatzes in der Landwirtschaftszone, angrenzend an Wald.

- **Der Modellflugplatz ist ausserhalb der Bauzonen negativ standortgebunden (Erw. 3b).**
- **Beurteilung der entgegenstehenden Interessen (Landwirtschaft, Landschaftsschutz, Forstwirtschaft, Jagd, Naturschutz, insbesondere Schutz des Lebensraumes wildlebender Tiere; Erw. 3c - 3e).**

Entscheid des Regierungsrates vom 21. Mai 2003 in Sachen Modellflugverein E.-S. gegen Baudepartement und Gemeinderat S.

Aus den Erwägungen

1. Beschreibung des Modellflugvereins und des Baugesuches

Bei der Modellfluggruppe E.-S., welche im Verlaufe des Verfahrens ihren Namen in Modellflugverein E.-S. geändert hat, handelt es sich um einen Verein mit Sitz am Wohnort des jeweiligen Präsidenten. Derzeit ist T. L., R., Präsident. Der Verein hat rund 70 Mitglieder, welche vorwiegend im Raum E.-S. wohnen. Seit Aufnahme des Modellflugbetriebes im Raum südlich von F., Gemeinde S., sind auch Personen aus S. und Umgebung Vereinsmitglieder geworden. Von den rund 70 Vereinsmitgliedern sind etwa ein Drittel aktiv. Viele davon widmen sich aber dem Segelflug, welcher in F. mangels Hanglage nur möglich ist, wenn ein Motorflugzeug die Segelflugzeuge in die Höhe zieht. Auf dem Modellflugplatz F. halten sich deshalb durchschnittlich etwa vier bis acht Modellflugzeugbetreiber gleichzeitig auf, allenfalls in Begleitung von einzelnen Familienangehörigen. Das relativ abgelegene Fluggelände erreichen sie mit dem Auto. Da ausser den verwendeten Flugzeugmodellen und Fernsteuerungen auch Werkzeuge für die Vorbereitung und allfällige Reparatur der Modelle mitgeführt werden, ist pro aktives Vereinsmitglied mit einem Auto, total also mit vier bis acht Fahrzeugen zu rechnen. Nach dem geltenden, vom Modellflugverein selbst aufgestellten "Flugplatzreglement F." vom Sommer 1999 dürfen Modelle mit Verbrennungsmotor werktags von 09.00 bis 12.00 Uhr und von 13.00 bis 20.00 Uhr sowie sonntags von 14.00 bis 19.00 Uhr fliegen. Für lautlose Modellflugzeugkategorien (inkl. Elektroflug) gelten keine zeitlichen Einschränkungen, vorbehalten sind allerdings Feiertage, an welchen gar nicht geflogen wird.

Für den im Herbst 1999 aufgenommenen Modellflugbetrieb mussten die Betreiber keinerlei Terrainveränderungen oder anderweitigen baulichen Massnahmen treffen. Als Start- und Landebahn dient ein in der Landwirtschaftszone gelegener Grünstreifen von

rund 15 m x 90 m, auf welchem das Gras kürzer geschnitten wird. Der Grünstreifen verläuft etwa in Nord-Südrichtung und hält unter Berücksichtigung des Waldsaumes einen Abstand von 10-15 m zum östlich angrenzenden E.-Wald ein. Da die Flugzeugmodelle mittels Fernsteuerung auf Sicht geflogen werden und die Fernsteuerung eine beschränkte Reichweite hat, ergibt sich ein an den E.-Wald angelehnter halbkreisförmiger Flugraum mit einem Radius von rund 300 m. Der Wald selbst wird nicht überflogen. Aufgrund des verfügbaren Flugraumes und der Fernsteuerfrequenzen können gleichzeitig maximal 4 Modelle fliegen. Die Autos werden an der Südwestecke des E.-Waldes auf der waldabgewandten Seite des dem Wald entlang führenden Feldweges ins Wiesland gestellt. Für die Benutzung des Feldweges zum Flugplatzareal, der Start- und Landebahn sowie der Parkierfläche hat der Modellflugverein mit den Grundeigentümern Verträge abgeschlossen. Die Gesamtkosten für die Platzmiete belaufen sich auf rund Fr. 1'600.– pro Jahr (vgl. ...).

2. Legitimation der Beschwerdegegner

(...)

3. Voraussetzungen für die Erteilung einer Baubewilligung

a) Im Allgemeinen

(...)

Gemäss Art. 22 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 ist Voraussetzung einer Baubewilligung, dass die Bauten und Anlagen dem Zweck der Nutzungszone entsprechen (lit. a) und das Land erschlossen ist (lit. b). Eine technisch ausreichende Erschliessung des Modellfluggeländes ist über einen mit leichten Motorfahrzeugen befahrbaren, teilweise geteerten Feldweg gegeben und das Benützungsrecht ist mit privatrechtlichem Vertrag sichergestellt (vgl. ...). Zwar wird für die Bejahung der Baureife eines Grundstückes gestützt auf § 32 Abs. 1 des Gesetzes über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 in der Regel eine dauerhafte Erschliessung verlangt, weshalb eine über fremden Grund verlaufende Erschliessung grundsätzlich mittels im Grundbuch eingetragener Dienstbarkeit sichergestellt sein muss. Vorliegend wird aber gar nichts gebaut und der Flugbetrieb könnte auch weitergeführt

werden, wenn die Modellflugbetreiber ihre Motorfahrzeuge – wie vom Beschwerdeführer als Variante angeboten – auf öffentlichem Grund im Raum F. parkieren und die Modellflugzeuge mangels Fahrwegrecht mühsam zu Fuss auf das Modellfluggelände transportieren (vgl. Art. 699 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907, ZGB). Insofern genügt die Erschliessung des Modellfluggeländes dem Zweck der Anlage. Ob die Zufahrt über einen Feldweg bzw. eine Waldstrasse aus Umweltschutz-, forstlichen- oder anderen Gründen beschränkt oder ganz ausgeschlossen werden soll, ist in den nachstehenden Erwägungen zu den entgegenstehenden Interessen bzw. zu den Bedingungen und Auflagen einer allfälligen Baubewilligung näher zu prüfen. Immerhin ist an dieser Stelle bereits festzuhalten, dass anlässlich der Augenscheinsverhandlung auch die Beschwerdegegner die Auffassung vertraten, die Zufahrt und das Abstellen der Fahrzeuge sei nicht das eigentliche Problem; wenn der Modellflugbetrieb als solcher bewilligt werde, sei auch eine angemessene Zufahrt zu gestatten (vgl. ...).

Dass der Modellflugplatz nicht im Sinne von Art. 22 Abs. 2 lit. a RPG dem Zweck der Landwirtschaftszone entspricht, ist offensichtlich und von allen Verfahrensbeteiligten anerkannt. Die Koordinationsstelle Baugesuche bejahte jedoch in ihrer Abweisungsverfügung vom 13. April 2000 (S. 3, act. 87) im Sinne der kantonalen Praxis die sogenannt negative Standortgebundenheit der Anlage im Sinne von Art. 24 lit. a RPG.

b) Negative Standortgebundenheit

Nach Art. 24 RPG können abweichend von Art. 22 Abs. 2 lit. a RPG Bewilligungen erteilt werden, wenn der Zweck der Bauten und Anlagen einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordert (lit. a) und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (lit. b).

Standortgebunden im Sinne von Art. 24 lit. a RPG sind Bauten oder Anlagen dann, wenn sie aus technischen oder betriebswirtschaftlichen Gründen oder wegen der Bodenbeschaffenheit auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen sind (positive Standortgebundenheit) oder wenn eine Nutzung aus besonderen Gründen in Bauzonen ausgeschlossen ist (negative Standortgebundenheit). Dabei beurteilen sich die Voraussetzungen nach objektiven Massstä-

ben. Auf subjektive Vorstellungen und Wünsche kann es ebenso wenig ankommen wie auf die persönliche Zweckmässigkeit und Bequemlichkeit (BGE 123 II 261, 121 II 68 ff. und 310 f., 119 Ib 442, 118 Ib 17 und 340; AGVE 1996 S. 346 f., 1993 S. 363 f.; RRB Nr. ...).

Der Modellflugbetrieb ist erfahrungsgemäss – namentlich beim Einsatz von Verbrennungsmotoren – mit einer erheblichen Lärmbelastung verbunden, welche in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet unerwünscht ist. In Industrie- und Gewerbezonon sind zwar höhere Lärmbelastungen zulässig, indessen fehlt es hier in der Regel an den für den Modellflug erforderlichen grossen unüberbauten Flächen. Es kommt hinzu, dass vom Modellflugbetrieb Gefahren ausgehen, wenn Flugzeugmodelle durch technische Defekte oder Fehlbedienungen ausser Kontrolle geraten und abstürzen. Diese Gefahren sind in Bauzonon prinzipiell nicht tragbar, weshalb dem Modellflugbetrieb ausserhalb der Bauzonon praxisgemäss die negative Standortgebundenheit zugestanden wird. Ob sich für das Vorhaben besser geeignete Alternativstandorte ausserhalb der Bauzonon anbieten als der derzeitige Standort, ist grundsätzlich im Rahmen der Interessenabwägung nach Art. 24 lit. b RPG zu berücksichtigen (ZBI 2000 414 ff., insbes. 419; vgl. auch BGE 118 Ib 17 mit Hinweisen).

c) Entgegenstehende Interessen

aa) Beurteilung durch die Vorinstanz

In ihrer das Baugesuch abweisenden neunseitigen Verfügung vom 13. April 2000 nahm die Koordinationsstelle Baugesuche gestützt auf diverse verwaltungsinterne Stellungnahmen der interessierten kantonalen Fachstellen eine ausführliche Interessenabwägung gemäss Art. 24 lit. b RPG vor, welche sich wie folgt zusammenfassen lässt: Aus landwirtschaftlicher Sicht werden keine entgegenstehenden Interessen geltend gemacht. Forstliche Interessen sind durch das Flugfeld bzw. den Flugbetrieb ebenfalls nicht betroffen. Bei dem im Baugesuchsplan vom 26. Januar 2000 vorgesehenen Parkieren auf einer bestehenden Kiesfläche am Waldrand wird der praxisgemäss verlangte Waldabstand von 2 m zur Waldgrenze nicht eingehalten. Das vom Modellflugplatz betroffene Gebiet ist im kantonalen Richtplan zwar als "Landschaft von kantonalen Bedeutung" qualifi-

ziert, weshalb in diesem Raum eine Landschaftsschutzzone geplant ist. Derzeit sind aber keine Inventarobjekte, Schutzzone oder Schutzobjekte betroffen und es ist nicht erkennbar, inwiefern der keine Bauten erfordernde Modellflugbetrieb die Landschaft optisch beeinträchtigen könnte. Sofern die künftige kommunale Nutzungsordnung störende Nutzungen ausschliessen will, würde sich allenfalls der Erlass einer Planungszone durch den Gemeinderat aufdrängen. Das beim E.-Wald gelegene Gebiet "Allmend" ist allerdings ein heute noch relativ ungestörter Lebensraum mit vereinzelt Feldgehölzen und Wäldchen. In diesem Raum brüteten 1986 noch zwei Kiebitzpaare. Bis heute nachgewiesen sind Wachteln und Feldlerchen als geschützte und regional stark gefährdete Vogelarten. Auch der gefährdete Feldhase ist hier noch heimisch. Die Verlärmung ("giftiges" Flugmotorengeräusch, Autolärm usw.) und die Zunahme der ungewohnten, nicht kalkulierbaren Störungen auf dem Boden und in der Luft (Fahrzeugverkehr, Menschen im Freien, Flugzeugbewegungen usw.) stehen dem Erhalt und einer möglichen Aufwertung der Landschaft und des Lebensraumes seltener, stark gefährdeter Tierarten entgegen. Punktuell und gebietsweise sollte das Wild, insbesondere das Schalenwild (u.a. Rehwild), mehr Ruhe und Sicherheit verspüren können. Extreme durch den Menschen verursachte Beunruhigungen ihres Lebensraumes können beim Wild zu temporärem Futtermangel bzw. zu Unregelmässigkeiten in der Futtermaufnahme führen. Die Folgen einer auf diese Weise entstandenen Unterernährung werden dadurch verschärft, dass vor allem der Energiestoffwechsel der Wildtiere durch die Beunruhigung bis auf das Dreifache des Normalwertes ansteigt. Alle bekannten wildbiologischen Fakten sprechen damit gegen den Betrieb einer Modellflugganlage in Waldesnähe im betroffenen Gebiet. Die Summe der entgegenstehenden Interessen wird als derart gewichtig erachtet, dass diese die privaten Interessen am vorgesehenen Standort klar überwiegen. Damit ist die Voraussetzung für die Erteilung der erforderlichen Ausnahmegewilligung gemäss Art. 24 lit. b RPG nicht erfüllt.

bb) Einholung eines wildbiologischen Gutachtens

(...)

In Ihrer Offerte vom 7. Oktober 2002 für ein wildtierökologisches Gutachten hat Dr. H. M. zu insgesamt sieben durch das Gutachten zu beantwortenden Fragen die Beantwortungsmöglichkeit aufgezeigt. Die entsprechenden Angaben relativieren die Aussagekraft des offerierten Gutachtens für die rechtliche Beurteilung des Modellflugbetriebes durch den Regierungsrat in erheblichem Masse: So wird z.B. zur Frage "Welchen Einfluss hat der Flugplatz auf das hier lebende Wild?" die Beantwortungsmöglichkeit wie folgt aufgezeigt: "Fachlich kompetente Einschätzung anhand genereller wissenschaftlicher Erkenntnisse möglich mit Prognosen, aber keine gesicherten Fakten im streng naturwissenschaftlichen Sinn". Zur Frage "Besteht eine Kausalität zwischen Flugbetrieb und Bestandesrückgang?" gibt die Expertin die Beantwortungsmöglichkeit u.a. wie folgt an: "Eine endgültige Kausalitätsklärung im streng naturwissenschaftlichen Sinn wäre nur durch umfangreiche wissenschaftliche Experimente möglich". Diese notwendigen Experimente wären auch in der Vollvariante des Gutachtens nicht enthalten. Entsprechende Relativierungen der Beantwortungsmöglichkeit finden sich auch bei den übrigen interessierenden Fragen, z.B. "generelle Aussagen möglich" oder "bis vor kurzem war keine wissenschaftliche Klärung des konkreten Einflusses der Modellflugzeuge verfügbar".

Zusammenfassend ist daher davon auszugehen, dass die in der ablehnenden Verfügung der Koordinationsstelle Baugesuche vom 13. April 2000 vorgenommenen Einschätzungen der kantonalen Fachstellen, dass der Modellflugbetrieb dem Lebensraum wildlebender Tiere abträglich sein könnte, allenfalls als grundsätzlich berechtigte Befürchtungen bestätigt werden könnten. Der rechtsgenügende Nachweis, dass die wild lebenden Tiere tatsächlich beeinträchtigt werden und gegebenenfalls in welchen Mass, liesse sich jedoch nicht erbringen. Nachdem die vorgeschlagene Gutachterin selbst ausführt, dass gewisse Fragen nur "in einer relativ allgemeinen Form ... bzw. in Form einer Prognose, die - wie alle Prognosen - mit einer Restunsicherheit behaftet sein wird" beantwortet werden können, macht der Anwalt des Beschwerdeführers zu Recht geltend, das Gutachten könne keine wesentlichen neuen Tatsachen liefern und seine Einholung sei angesichts der von den Parteien angebotenen Beweismittel

unverhältnismässig. Weitergehende Erkenntnisse, ob der Modellflugbetrieb für den geltend gemachten Bestandsrückgang beim Wildkausal ist, wären kaum zu erwarten und die Frage der Verhältnismässigkeit der Kosten bliebe problematisch. Die von den kantonalen Fachstellen und den Verfahrensbeteiligten beigebrachten Beweismittel und Erkenntnisse bilden - wie die nachfolgenden Erwägungen zeigen werden - eine genügende Entscheidungsgrundlage. Auf die Einholung eines wildbiologischen Gutachtens ist daher zu verzichten.

cc) Entgegenstehende Interessen im Einzelnen

aaa) Landwirtschaftliche Interessen

(...)

Gesamthaft ist demnach davon auszugehen, dass die Interessen der Landwirtschaft dem Modellflugbetrieb nicht entgegen stehen.

bbb) Landschaftsschutz

(...)

Der Landschaftsschutz steht dem Modellflugbetrieb somit derzeit nicht entgegen.

ccc) Forstwirtschaft

(...)

Interessen der Forstwirtschaft stehen dem Modellflugplatz also nicht entgegen.

ddd) Interessen der Jägerschaft (exklusive Interessen des Wildes)

Dass die Modellflugzeuge den eigentlichen Jagdbetrieb, z.B. die Treibjagd oder die Möglichkeit zum Ansitzen einzelner Jäger beeinträchtigen, kann ausgeschlossen werden. (...)

eee) Naturschutz, insbesondere Schutz des Lebensraumes wildlebender Tiere

aaaa) Vögel

Die Koordinationsstelle Baugesuche hat geltend gemacht, das südwestlich vom E.-Wald gelegene Gebiet "Allmend" stelle einen heute noch relativ ungestörten Lebensraum mit vereinzelter Feldgehölzen und Wäldchen dar, der für gefährdete Tiere zu erhalten und nach Möglichkeit aufzuwerten sei. In diesem Gebiet hätten bis 1986 noch zwei Kiebitzpaare gebrütet und bis heute nachgewiesen seien Wachtel und Feldlerche als ebenfalls geschützte und regional stark

gefährdete Vogelarten. Die Verlärmung ("giftiges" Flugmotorengeräusch, Autolärm usw.) und die Zunahme der ungewohnten, nicht kalkulierbaren Störungen auf dem Boden und in der Luft (Fahrzeugverkehr, Menschen im Freien, Flugzeugbewegungen usw.) seien mit den Zielen des Naturschutzes nicht vereinbar.

Die Mitglieder der Modellfluggruppe halten dem entgegen, die verursachten Störungen seien in Relation zu setzen zu den von Spazierenden (mit und ohne Hund), Joggern, Orientierungsläufern, Bikern und anderen Erholung Suchenden verursachten Beeinträchtigungen des Wildes. Dieser Einwand mag an anderen Standorten berechtigt sein. Hinsichtlich des Standortes F. ist allerdings festzustellen, dass es sich um eine relativ abgelegene Gegend handelt, welche nicht im Naherholungsgebiet einer grösseren Gemeinde liegt. Auch wenn unmittelbar bei der Landebahn eine Hütte mit Feuerstelle vorhanden ist, welche wohl die in der näheren Umgebung wohnhafte Bevölkerung als Grillplatz nutzt, dürften hier doch vergleichsweise wenige Personen ihre Freizeit verbringen, was mit dem Vorteil verbunden ist, dass wenige Menschen durch den Modellflugbetrieb gestört werden. Andererseits hat der Modellflugplatz aber zur Folge, dass vermehrt Menschen in ein Gebiet vordringen, wo die Tiere bisher noch relativ wenigen Störungen ausgesetzt waren. Wenn man allerdings die negative Standortgebundenheit der Modellfliegerei wegen des Störungspotentials für Menschen bejaht, darf man diese nicht in der Nähe von menschlichen Siedlungen, d.h. in ausgeprägten Naherholungsgebieten realisieren wollen. Die Suche nach alternativen Standorten (vgl. Erw. 3d hienach) hat denn auch gezeigt, dass dem Modellflugbetrieb dann am wenigsten Opposition erwächst, d.h. die Realisierungschancen dann am grössten sind, wenn dafür ein möglichst abgelegener Ort gewählt wird, der zwangsweise in einem von Menschen noch wenig genutzten Gebiet liegen muss. Insofern kann ein abgelegener Standort nicht grundsätzlich unter dem Titel entgegenstehende Interessen abgelehnt werden, weil er prinzipiell vor dem Eindringen von Menschen zu schützen ist. Es ist zusätzlich nachzuweisen, dass das Eindringen von Menschen für die Natur, z.B. die Vögel, tatsächlich erheblich nachteilig ist.

Dass die Vögel vom Modellflugbetrieb beeinträchtigt würden, begründen die Vorinstanz und die Jägerschaft einerseits mit dem "giftigen", d.h. relativ hochfrequenten Motorengeräusch, welches beim Flug von Loopings mit wechselnder Motordrehzahl an- und abschwilt. Andererseits wird geltend gemacht, Modellflugzeuge erinnern an die Silhouette von Raubvögeln und eine von oben nahende Gefahr wirke für am Boden brütende Vögel (wie auch für Hasen) besonders bedrohlich. Schliesslich störe allein schon die Anwesenheit von Menschen.

Wie die Vorführung verschiedener Flugzeugmodelle anlässlich der Augenscheinsverhandlung gezeigt hat, verfügen aktuelle Modelle über wirksame Schalldämpfvorrichtungen, deren Nutzung im Flugplatzreglement zwingend vorgeschrieben ist. Das von den Flugzeugmodellen erzeugte Motoren- bzw. Propellergeräusch vermochte den Fortgang der Verhandlung bzw. das Gespräch nicht zu beeinträchtigen. Während der Flugvorführung kreisten am Himmel verschiedene Vögel, darunter Raubvögel, und von der Silhouette mit den Modellflugzeugen vergleichbar zogen Passagierflugzeuge am Himmel vorbei. Singvögel auf nahen Bäumen stellten ihren Gesang nicht ein. Dem wurde entgegengehalten, nicht alle Vogelarten seien gleich lärmtolerant bzw. menschenverträglich. Der Modellflugverein hat diesbezüglich in einem Schreiben an den Gemeinderat S. vom 30. Mai 2002 im Zusammenhang mit seinem Gesuch für den alternativen Standort "F.h." in S. ausgeführt, ein Beispiel, das die Vogelwarte Sempach registriert habe, zeige, dass Kiebitze kein Problem mit Modellflugplätzen hätten. In der Rasenmäherkiste des Modellflugplatzes W. habe ein Kiebitzpaar unmittelbar neben der Modellflugpiste genistet. Ein brütendes Feldlerchenpaar sei ferner von Modellflugkollegen im Rasen des Modellflugplatzes K. festgestellt worden. Dieser Darstellung mochte anlässlich der Augenscheinsverhandlung niemand widersprechen. Im Nachgang zur Verhandlung reichte der Modellflugverein zusammen mit einer Fotodokumentation über die Anwesenheit von Hasen und Rehwild während des Flugbetriebes auch eine von zehn namentlich aufgeführten Personen mit Unterschrift bezeugte Bestätigung vom 12. September 2002 über

die Beobachtung von Feldlerchen, Kiebitzen und Raubvögeln beim Modellflugplatz W. nach (vgl. Bestätigung ...).

Hinsichtlich der Frage, ob der Modellflugbetrieb für den Rückgang von Vögeln, Hasen und Rehen verantwortlich gemacht werden könne, enthält die von Dr. sc. nat. B. J., Leiter der Pro Natura S., am 10. April 2000 zuhanden des Gemeinderates S. abgegebene Stellungnahme interessante Argumente. Diese Beurteilung ging nach dem ablehnenden Entscheid der Koordinationsstelle Baugesuche beim Baudepartement ein. Die Sektionen der Pro Natura und ihre regionalen Leiter setzen sich erfahrungsgemäss nicht für der Natur abträgliche Projekte ein. Die Ausführungen von Dr. sc. nat. B. J. werden daher als Beurteilung einer fachkompetenten Person auszugswise wie folgt wiedergegeben:

"Gefährdung bzw. Abwertung von Lebensräumen

Es ist unbestritten, dass gewisse sensible Tierarten ein Gelände meiden, wenn sich dort häufig Personen aufhalten, besonders, wenn diese noch Aktivitäten entfalten. Um den Grad der Gefährdung bzw. Abwertung durch einen Modellflugplatz-Betrieb seriös abschätzen zu können, ist einerseits eine Beurteilung des heutigen Zustandes und andererseits eine Bewertung des Entwicklungspotentials des betreffenden Gebietes notwendig.

Heutiger Zustand

Das Gebiet zwischen E.-Wald und B.-Holz – ein ehemaliges Flachmoor – ist wohl ruhig und abgeschieden; das Acker- und Wiesland jedoch ist von der Ökologie her gesehen, wie sehr viele Flächen im schweizerischen Mittelland, wegen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung und der damit verbundenen Behandlungen mit Bioziden (besonders Herbizide und Fungizide) heute ziemlich monoton und wenig artenreich. Es sind keine spezifischen Schutzgebiete in der näheren Umgebung des vorgesehenen Modellflugplatzes vorhanden, auch nicht im angrenzenden Wald. Es kann nicht ernsthaft behauptet werden, durch einen Modellflugbetrieb würden dort bestimmte Arten bedroht bzw. in ihrem Bestand gefährdet. Dies trifft insbesondere auch für den Kiebitz zu, welcher mit Sicherheit nicht im Walde brütet und auf unabsehbare Zeit in diesem Gebiet nicht wieder heimisch werden kann. Das Standwild dagegen würde, wie an-

dernorts wiederholt beobachtet, recht schnell merken, zu welchen Tageszeiten das Gelände belegt ist und wann nicht. Die scheuen Rehe sogar lernen erfahrungsgemäss sehr wohl, von wo Gefahr ausgehen könnte und von wo nicht. Eine feste Immissionsquelle ist für sie berechenbarer als mobile Störquellen wie z.B. Jogger, Spaziergänger und Orientierungsläufer, die überall auftauchen können.

Entwicklungspotential

Solange sich die Bewirtschaftung der Felder nicht wesentlich in Richtung ökologisch verträglicher Produktionsweisen verändert, wird die Lebensraumqualität des Wieslandes kaum besser werden und die Artenvielfalt somit nicht wieder ansteigen. Die IP, die sogenannte integrierte Produktion, bringt wegen des erlaubten Einsatzes von Breitband-Herbiziden keine substanzielle Verbesserung. Einzig auf den vorgeschriebenen 7% extensiv zu nutzenden Flächen sind deutliche Aufwertungen zu erwarten und zum Teil feststellbar. Es macht jedoch den Anschein, dass die relativ kleine Rate von 7% naturnaher Flächen in den nächsten Jahren stark anwachsen wird. Mit einer Neubesiedlung durch früher hier vorhandene sensible Tierarten ist auf absehbare Zeit nicht zu rechnen, primär wegen des zu kleinen Flächenanteils geeigneter naturnaher Lebensräume. Daher ist der Betrieb eines Modellflugplatzes an diesem Standort auch längerfristig nicht als problematisch zu betrachten."

Diese Argumentation vermag zu überzeugen, insbesondere wenn man sich die nähere Umgebung des Modellflugplatzes vor Augen führt (vgl. auch den von den Gemüsebauern I. zu den Akten gegebenen Plan ihres Anbaubereiches ...). Das angrenzende Gebiet ist entgegen den Ausführungen der Koordinationsstelle Baugesuche gerade nicht vom Menschen unberührtes Naturgebiet. Vielmehr wird hier intensiv Landwirtschaft und insbesondere Gemüsebau betrieben. Das hat offensichtlich nicht nur den erwähnten Biozideinsatz zur Folge. Sehr häufig sind auch Traktoren und Fahrzeuge zum Abtransport des Gemüses unterwegs und auf den Feldern herrscht eine emsige Tätigkeit von im Gemüsebau tätigen Personen. Das Geräusch der Flugzeuge und Autos der Modellflugfreunde vermischt sich mit dem Motorengeräusch der Fahrzeuge der Gemüsebauern und die Mitglieder des Modellflugvereins erhöhen zwar die Zahl der anwe-

senden Menschen; es kann aber nicht gesagt werden, sie hielten sich in einem von Menschen bisher wenig berührten Gebiet auf. Die vom Modellflugverein verursachte Störung fällt - unter Zugrundelegung einer nachfolgend (Erw. 4c) noch zu bestimmenden zeitlichen Flugbetriebsbeschränkung - unter den gegebenen Umständen nicht mehr entscheidend ins Gewicht und vermag den Lebensraum menschen-scheuer schützenswerter Vögel nicht zusätzlich relevant zu beeinträchtigen.

bbbb) Hasen

(...)

Wie bei den Vögeln stellt sich nun aber die Frage, ob der Modellflugbetrieb tatsächlich für den Rückgang bei den Hasenbeständen verantwortlich gemacht werden kann oder ob andere Faktoren, z.B. die intensive landwirtschaftliche Nutzung, dafür verantwortlich zu machen sind. Der Rückgang der Hasenbestände ist im ganzen Kantonsgebiet feststellbar. Wäre der seit 1999 bestehende Modellflugbetrieb dem Bestand abträglich, müsste der Hasenbestand - zumindest in der näheren Umgebung des E.-Waldes - verglichen mit dem übrigen Kantonsgebiet überdurchschnittlich zurückgegangen sein. Dies wird von der Jagdgesellschaft S. zwar behauptet, deckt sich aber nicht mit den Beobachtungen der kantonalen Jagdverwaltung und des Modellflugvereins. Nachdem der Hasenbestand im Revier S. offenbar ausserordentlich gut geblieben ist, kann der Modellflugbetrieb keine schwere Belastung für das Revier darstellen. Das mag einerseits damit zusammenhängen, dass das von den Modellflugzeugen überflogene und von der Lärmbelastung betroffene Gebiet gemessen am ganzen Revier vergleichsweise sehr klein ist (vgl. Plan des Jagdreviers S. in den Beilagen zu den Eingaben der Jagdgesellschaft S.). Die Hasenpopulation im Einzugsgebiet des E.-Waldes kann während des Modellflugbetriebes in den Raum nördlich, östlich oder südlich des E.-Waldes ausweichen. Es kommt hinzu, dass der Flugbetrieb für die Hasen zwar einen Stress zur Folge haben kann. Entgegen der Befürchtung der Jäger lassen sich die Hasen aber - wie oben gezeigt - offenbar nicht in die Flucht schlagen mit der Folge, dass sie nie mehr in dieses Gebiet zurückkehren.

cccc) Rehwild

(...)

Scheues Wild dürfte das Gebiet westlich des E.-Waldes während der Anwesenheit der Mitglieder des Modellflugvereins meiden, und zwar mit und ohne Betrieb von Flugzeugmodellen allein schon wegen der Anwesenheit von Menschen. Die regelmässige Anwesenheit von Menschen in diesem Gebiet aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Tätigkeit hat aber offenbar zu einer gewissen Gewöhnung von Hasen und Rehwild an Menschen geführt. Das Wild hält zwar respektvoll eine Mindestdistanz zu den Menschen ein, lässt sich durch deren Anwesenheit aber auch tagsüber nicht daran hindern, das offene Feld zu betreten, um dort ungestört zu äsen. Die vom Modellflugverein eingereichte Fotodokumentation zeigt, dass selbst während des Flugbetriebes Hasen und Rehe von Propellerflugzeugen und Helikoptern unbeirrt in geringer Distanz zur Nahrungsaufnahme auf das offene Feld hinaustreten. Die nachvollziehbar unmittelbar beim E.-Wald entstandenen und teilweise gleichzeitig Angehörige des Modellflugvereins bzw. ihre Modelle festhaltenden Fotos zeigen teilweise fünf bis sechs Rehe gleichzeitig (vgl. Fotos zu den Standorten A, B und K). (...)

Im Rahmen der pflichtgemässen Würdigung des Ergebnisses der getätigten Abklärungen (vgl. § 20 Abs. 1 VRPG) erscheint es angezeigt, die im Zusammenhang mit anderen Verfahren gemachten Erfahrungen zu berücksichtigen. Zu diesen Erfahrungen gehört, dass selbst auf dem Areal von Passagierflughäfen, wo ungleich höhere Lärmimmissionen auftreten, nebst Vögeln und Hasen regelmässig auch Rehe zu beobachten sind. Das mag damit zusammenhängen, dass die Tiere im eingezäunten Gebiet entlang den Pisten von Menschen wenig gestört werden. Andererseits wird damit aber eine grosse Anpassungs- bzw. Gewöhnungsfähigkeit dokumentiert. Dass sich bei einer gewissen Regelmässigkeit der Störungen das intelligente Rehwild an diese anzupassen vermag, wird von der Sektion Jagd und Fischerei bestätigt und deckt sich mit den bei anderen bewilligten Anlagen gewonnenen Erfahrungen. So sind z.B. beim vom Regierungsrat am 25. August 1993 der Modellfluggruppe U. in E. bewilligten und vom Beschwerdeführer vergleichsweise angesprochenen

Modellflugplatz (RRB Nr. ...) im Nachhinein keine Probleme des Wildes mit der neuen Situation bekannt geworden (vgl. undatierte Stellungnahme der Jagd- und Fischereiverwaltung vom November 2000, ...). Vergleichbar dürften auch die Verhältnisse bei einem 1990/1993 mit Zustimmung des Baudepartementes an einem Waldrand bei Lenzburg erstellten beleuchteten Trainingsplatz für Schäferhunde sein. Auf diesem in der Nähe von Autobahn und Autobahnzubringer gelegenen Platz werden teilweise unter Zuhilfenahme von Flutlicht auch nach Einbrechen der Dunkelheit Hunde ausgebildet. Halten sich die Hunde und ihre Halter am Waldrand auf, was für die Rehe bereits aufgrund der Witterung, aber auch aufgrund des Gebells leicht feststellbar sein dürfte, meidet das Wild den Platz. Das intelligente und anpassungsfähige Rehwild hat sich aber nicht dauerhaft vertreiben lassen, sondern nutzt die ungestörte Zeit, um an dieser Stelle weiterhin und selbst tagsüber beobachtbar zu äsen. Ob das Rehwild übermässig beeinträchtigt wird, ist somit eine Frage der Dauer und der Häufigkeit des Flugbetriebes. Eine relevante Beeinträchtigung lässt sich offenbar durch die zeitliche Regelung des Flugbetriebes vermeiden (vgl. hierzu die nachfolgende Erwägung 4c).

d) Alternative Standorte für einen Modellflugplatz

Bei der Bejahung der negativen Standortgebundenheit einer Baute oder Anlage ist regelmässig zu prüfen, ob alternative Standorte möglich wären, wo der Baute oder Anlage weniger Interessen entgegen stehen.

Der Modellflugverein prüfte nach eigenen Angaben über 30 Standorte, bevor die Wahl auf den Raum F. fiel. Aufgrund der fundamentalen Opposition der Jagdgesellschaft S. war das Beschwerdeverfahren vor dem Regierungsrat während 1 ½ Jahren sistiert, weil der Modellflugverein noch einmal nach alternativen Standorten suchen wollte. Trotz Mitwirkung des Gemeinderates S. und intensiver Prüfung zweier konkreter Alternativstandorte sind diese Bemühungen jedoch gescheitert. In ihrer ablehnenden Stellungnahme vom 14. Januar 2002 zum alternativen Standort "F.h.", gegen den 31 Einsprachen eingingen, hielt die Koordinationsstelle Baugesuche fest, es sei "schwierig, in S. einen geeigneten Standort für den Mo-

deinflugplatz zu finden". Bei den weniger abgelegenen Standorten gab es zusätzliche Opposition der Anwohnerschaft, die grundsätzliche Ablehnung der Jägerschaft war auch dort vorhanden. Wenn sich aber in der Gemeinde S., die zu den flächenmässig grössten Gemeinden des Kantons gehört und in einem relativ schwach besiedelten Gebiet liegt, kein Standort für einen neuen Modellflugplatz finden lässt, stellt sich ernsthaft die Frage, wo denn ein solcher im Kantonsgebiet überhaupt noch realisierbar sein soll. Es wird jedenfalls nicht mit Fug behauptet werden können, besser geeignete Standorte liessen sich bei redlicher Bemühung finden.

e) Abwägung der auf dem Spiel stehenden Interessen

Nach dem Gesagten (Erw. 3c und 3d) gibt es keine Interessen, welche dem Modellflugbetrieb im Raum F. absolut entgegen stehen und keine alternativen Standorte, mit geringeren entgegenstehenden Interessen. Auch wenn sich mit verhältnismässigem Aufwand der Nachweis nicht erbringen lässt, dass sich der Modellflugbetrieb auf den Lebensraum wild lebender Tiere erheblich nachteilig auswirkt, nimmt der Regierungsrat die diesbezüglich geäusserten Bedenken ernst. Die Umweltverträglichkeit der Modellfliegerei ist primär eine Frage des Masses. Der Ausgleich zwischen den Interessen an der Ausübung dieses Hobbys und den Interessen der Natur, namentlich den Interessen des Wildes an möglichst geringer anthropogener Störung lässt sich im Sinne des Vorsorgeprinzips gemäss Art. 11 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz [USG]) vom 7. Oktober 1983 am sinnvollsten durch adäquate Bedingungen und Auflagen für den Betrieb finden, d.h. durch vorsorgliche Emissionsbegrenzungen, soweit dies technisch, betrieblich und wirtschaftlich tragbar ist. Es gilt derartige Vorgaben für den Flugbetrieb zu machen, dass das Hobby noch angemessen ausgeübt werden kann, ohne dass die Umwelt eine unangemessene Beeinträchtigung erleidet.

4. Bedingungen und Auflagen der Baubewilligung

a) Zufahrt und Parkierung

(...)

b) Flugzeugmodelle

(...)

c) Flugplatzbetriebszeiten

(…)

Im Zusammenhang mit dem seinerzeitigen Gesuch der Modellfluggruppe U. für den Modellflugplatz E. ist in Zusammenarbeit zwischen Modellfluggruppe und Gemeinderat eine Flugzeitbeschränkung entstanden, welche der Regierungsrat in der Folge als angemessenen Ausgleich der auf dem Spiel stehenden Interessen eingestuft und bestätigt hat. Für den Flugbetrieb mit Motorflugzeugen bewilligt wurden drei Nachmittage pro Woche. Diese Flugzeitbeschränkung diskutierten die Beteiligten anlässlich der Augenscheinsverhandlung vom 6. September 2002 einlässlich und schliesslich einigten sie sich auf Mittwoch-, Samstag-, und Sonntag-Nachmittag jeweils von 13.00 bis 19.00 Uhr. Berücksichtigt man, dass nur bei einigermaßen trockenem und windstillem Wetter geflogen werden kann, dürfte sich der Flugbetrieb damit auf durchschnittlich etwa zwei Halbtage pro Woche beschränken. Ausnahmen für Segelflugmodelle sind nicht angezeigt, da diese in F. nur unter Zuhilfenahme von Motorflugzeugen in die Höhe gezogen werden können. Die Einschränkung von heute 13 auf neu 3 Halbtage ist für den Modellflugverein zwar einschneidend, lässt aber erfahrungsgemäss noch einen minimalen Flugbetrieb zu, der den Fortbestand des Vereins sichert. Es liegt im öffentlichen Interesse, dass das Modellflughobby in eine gewisse Kontrolle und Ordnung sicherstellenden Vereinen ausgeübt und auf bestimmte Plätze konzentriert wird. Die unbefriedigende Alternative bestünde darin, dass die Vereinsmitglieder sich diffus über das Gemeindegebiet von S. verteilen und je einzeln ihre Modelle bewilligungsfrei fliegen lassen würden, um sich anschliessend am F.-Wald gesellig zu treffen. Die Konzentration auf drei Flughalbtage pro Woche schliesst zwar eine Störung des Wildes nicht gänzlich aus, lässt diesem aber genügend vom Modellflug ungestörte Zeit für die Nahrungsaufnahme, womit die von der Sektion Jagd und Fischerei befürchtete Mangelernährung des Wildes vermieden werden sollte. Die geforderte gänzliche Einstellung des Flugbetriebes während der Setzzeit des Rehwildes von anfangs Mai bis Mitte Juli ist dagegen als unverhältnismässig abzulehnen. Einerseits würde eine für den Flugbetrieb besonders geeignete Jahreszeit gänzlich blockiert. Ande-

rerseits ist zu berücksichtigen, dass das überflogene Gebiet nur rund 400 m² umfasst, nach den Aussagen der Jagdgesellschaft S. nur null bis zwei Rehgeissen betrifft und rund um den E.-Wald genügend Ausweichmöglichkeiten bzw. Sitzplätze für maximal zwei Rehgeissen bestehen.

5. Kommunale Gebühren für die Behandlung des Baugesuchs
(...)

6. Zusammenfassung des Entscheidergebnisses und ...

Nach dem Gesagten ist die Beschwerdeangelegenheit an den Gemeinderat S. zurückzuweisen zur Erteilung der Baubewilligung unter den erwähnten kantonalen (Flugzeitbeschränkung, Schall-dämpfung) und den notwendigen und gebotenen kommunalen Auflagen (ev. Widerrufsvorbehalt i.S.v. Erw. 3c/cc/bbb). (...)

121 Legitimation.

- **Der Beschwerdeführer kann die eigene fehlende Legitimation nicht dadurch beheben, dass er sich nachträglich (nach Ablauf der Beschwerdefrist) bevollmächtigen lässt, für eine betroffene Drittperson als Vertreter aufzutreten.**

Entscheid des Baudepartements vom 12. Dezember 2003 in Sachen Y. gegen Gemeinderat M.

Sachverhalt

Die Eheleute X., die eine neue Eigentumswohnung in einer Mehrfamilienhausüberbauung erworben hatten, und der Verband Y. rügten beim Gemeinderat, dass die Überbauung die Anforderungen an das behindertengerechte Bauen in diversen Punkten nicht erfülle. Sie verlangten, dass die Bauherrschaft zu entsprechenden Nachbesserungen zu verpflichten sei. Der Gemeinderat hiess am 10. März 2003 die Begehren nur teilweise gut. Dagegen erhob der Verband Y. – ausdrücklich in eigenem Namen – Beschwerde beim Baudepartement. Als die Legitimation des Verbandes fraglich wurde, reichte dieser nachträglich eine Vollmacht ein, die ihn zur Vertretung der