



HSR

HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL

FHO Fachhochschule Ostschweiz

RAUMPLANERISCHE ANFORDERUNGEN AN MODELLFLUGPLÄTZE

Vorgehensempfehlung

April 2019



INSTITUT FÜR
RAUMENTWICKLUNG

Martin Schlatter ■ IRAP Institut für Raumentwicklung
HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Erarbeitung

Prof. Andreas Schneider, Leiter IRAP

Martin Schlatter, wissenschaftlicher Mitarbeiter IRAP

IRAP Institut für Raumentwicklung
Hochschule für Technik Rapperswil
Oberseestr. 10, CH-8640 Rapperswil

W: www.irap.ch , www.hsr.ch
T: +41 (0)55 222 48 95
F: +41 (0)55 222 40 00

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | Vorwort | 4 |
| 2 | Einleitung | 5 |
| 2.1 | Auftrag und Vorgehen | 5 |
| 2.2 | Ziel und Zweck dieser Vorgehensempfehlung | 6 |
| 3 | Beschrieb der Anlage Modellflugplatz | 7 |
| 3.1 | Modellfluggeräte | 7 |
| 3.2 | Modellfluggelände..... | 8 |
| 3.3 | Zusätzlich benötigte Infrastruktur..... | 8 |
| 3.4 | Nutzerverträge und Eigentum..... | 9 |
| 3.5 | Betriebsreglement..... | 10 |
| 4 | Rechtliche Auswertungen (Stand Ende 2018) | 12 |
| 4.1 | Wichtigste Gesetzgebungen im Zusammenhang mit Modellflugplätzen | 12 |
| 4.2 | Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Modellflugplätzen | 14 |
| 5 | Planerische Anforderungen an Modellflugplätze | 19 |
| 5.1 | Anforderungen betreffend Raum und Umwelt | 19 |
| 5.2 | Anforderungen betreffend Betrieb | 22 |
| 6 | Vorgehensskizze | 23 |
| 6.1 | Grundsatzüberlegungen | 23 |
| 6.2 | Vorgehensvorschlag | 24 |
| 7 | Test des Vorgehens | 26 |
| 7.1 | Testvereine | 26 |
| 7.2 | Vorgehen und Erkenntnisse..... | 26 |
| 7.3 | Schlussfolgerungen aus den Tests | 30 |
| 8 | Vorgehensempfehlung | 32 |
| 8.1 | Dossier der potentiellen Standorte | 32 |
| 8.2 | Desk-Analyse..... | 33 |
| 8.3 | Augenscheine | 35 |
| 8.4 | Prioritätensetzung..... | 36 |
| 8.5 | Erstkontakt Grundeigentümer..... | 36 |
| 8.6 | Zusatzrecherchen | 36 |
| 8.7 | Vorgespräche mit Behörden | 37 |
| 8.8 | Baugesuch..... | 38 |
| 9 | Fazit | 39 |
| 10 | Quellenverzeichnis | 41 |
| 11 | Abbildungsverzeichnis | 42 |
| 12 | Anhang | 43 |

1 Vorwort

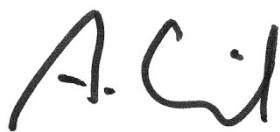
Sport- und Freizeitnutzungen in der Landschaft werden immer häufiger und stossen zugleich auf immer mehr Skepsis. Ein Grossteil davon sind spontane, diffuse Nutzungen, welche "einfach passieren" und niemand im Griff hat. Umso mehr wird dieses Unwohlsein dann auf jene Fälle projiziert, welche eine Plattform dafür bieten. – Aus Angst vor Zersiedelung, Lärm und Naturverlust wird dann von Gegnern und Behörden nicht selten geradezu der Teufel an die Wand gemalt.

Modellfluggelände benötigen oft nur sehr geringfügige bauliche Massnahmen. Trotzdem handelt es sich um baubewilligungspflichtige Anlagen, weil ihre Auswirkungen auf Raum und Umwelt nicht vernachlässigbar sind. Zudem sind Modellfluggelände aus Sicherheits- und Lärmgründen auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen. Dort gilt aber grundsätzlich ein Bauverbot, resp. Bauten und Anlagen können nur ausnahmsweise und in Abwägung aller Interessen zugelassen werden. Modellfluggelände stehen damit voll im Fokus der oben beschriebenen gesellschaftlichen Auseinandersetzung.

Zugleich lässt sich die Zukunft eines bestehenden oder neuen Modellfluggeländes nur dauerhaft sichern, wenn es über eine rechtsgültige Baubewilligung verfügt. In der vorliegenden Forschungsarbeit wird deshalb aufgezeigt, was es für eine solche "Baubewilligung ausserhalb der Bauzone" braucht. Dazu wurde ein raumplanerisch und rechtlich einwandfreies Vorgehen ermittelt, an praktischen Fällen getestet und laienverständlich aufbereitet. Dies als "Hilfe zur Selbsthilfe" für Modellflugvereine, da sonst (anders als bei einem Golfplatz) die Kosten für das Baubewilligungsverfahren rasch einmal diejenigen der baulichen Investition in das Modellfluggelände übersteigen würden.

Der Bericht stellt die Rechts- und Sachlage Ende 2018 dar, künftige Änderungen von VLK, RPG2 oder Gerichtspraxis bleiben demnach vorbehalten.

HSR Hochschule für Technik Rapperswil



Prof. Andreas Schneider, Leiter Institut für Raumentwicklung

2 Einleitung

2.1 Auftrag und Vorgehen

Der Raum für aktive Modellflug-Sportler, welche ihre Freizeitbeschäftigung vor allem in dicht besiedelten Gebieten, wo verschiedenste Interessen koordiniert werden müssen, wird immer enger. Es wird demnach zunehmend schwieriger, bestehende Modellflugplätze langfristig zu erhalten oder von Verlust bedrohte Modellflugplätze anderenorts gleichwertig zu ersetzen. Der Regionalverband Modellflug Region Nordostschweiz hat sich deshalb dazu entschieden, sich für den Modellflugsport einzusetzen bzw. seine Interessen gegenüber Behörden und Dritten aktiv zu vertreten. Ihm sind 42 Modellflugvereine mit über 2'000 Aktiven angeschlossen. Seine geografische Ausdehnung reicht vom Rheinfluss bis zum Walensee. Rund drei Viertel seiner Vereine befinden sich in der dicht besiedelten Region Zürich-Winterthur. Diese Vereine bzw. deren Modellflugplätze geraten in Interessensabwägungsprozessen vermehrt unter Druck, sofern sie nicht über eine Baubewilligung für ihren Modellflugplatz verfügen. Der Regionalverband Modellflug Region Nordostschweiz hat deshalb das Institut für Raumentwicklung (IRAP) im Jahr 2013 beauftragt, die Modellflugvereine in der Wahrung ihrer Interessen betreffend die Erhaltung bestehender Modellflugplätze bzw. in der Suche nach Standorten für neue Modellflugplätze zu unterstützen.

Das Gesamtprojekt wurde in folgenden drei Projektteilschritten bearbeitet:

- Phase 1: Aufzeigen der raumplanerischen Anforderungen an Modellflugplätze und Ausarbeitung einer Vorgehensskizze (vgl. Vorgehensskizze vom 6. Februar 2014)
- Phase 2: Test der Vorgehensskizze in mehreren Planungen von Modellflugplätzen: dabei geht es insbesondere um die Erwirkung einer Bewilligung für neue Modellflugplätze bzw. einer nachträglichen Bewilligung für bereits bestehende Modellflugplätze.
- Phase 3: Erstellen einer Vorgehensempfehlung sowie einer Anleitung zur Aufbereitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz (Kurzversion)

Um die vorliegende Vorgehensempfehlung schlüssig ausformulieren zu können, wurde folgender Aufbau des Berichts gewählt:

- Beschreiben der Anlage Modellflugplatz (Kap. 3)
- Zusammenfassung der Erkenntnisse aus rechtlichen Grundlagen und Gerichtsentscheiden (Kap. 4)
- Formulieren der raumplanerischen Anforderungen an Modellflugplätze (Kap. 5)
- Aufzeigen der Problemstellungen der an den Tests beteiligten Modellfluggruppen und des gewählten Vorgehens (Kap. 6)
- Aufzeigen der Erkenntnisse aus den in den Jahren 2014 bis 2018 durchgeführten Tests (Kap. 7)

- Vorgehensempfehlung basierend auf der Vorgehensskizze und den Erkenntnissen aus den Tests (Kap. 8)
- Fazit (Kap. 9)

2.2 Ziel und Zweck dieser Vorgehensempfehlung

Die vorliegende **Vorgehensempfehlung** stellt den Schlussbericht des Projekts "raumplanerische Anforderungen an Modellflugplätze" dar. Sie enthält die planerischen Anforderungen an Modellflugplätze sowie wichtige Hintergrundinformationen zum Projekt und detaillierte Erkenntnisse aus Recherchen und aus den durchgeführten Tests mit verschiedenen Modellfluggruppen. Interessierte, die sich mit der Thematik "Modellflug und die dazu notwendige Infrastruktur" vertieft auseinandersetzen möchten, sollten diesen ausführlichen Schlussbericht lesen.

Neben dieser Vorgehensempfehlung liegt zusätzlich eine **Anleitung zur Aufbereitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz** vor. Diese Anleitung zeigt sich als eine Kurzversion der Vorgehensempfehlung. Diese Anleitung soll praxisorientiert sowie handlich sein und enthält deshalb auszugsweise "nur" die wichtigsten Erkenntnisse und Hinweise aus der Vorgehensempfehlung. Hingegen wurde auf das Aufzeigen von Recherchen und Auswertungen gänzlich verzichtet.

Ziel dieser Anleitung ist es, die **Modellfluggruppen** bei der Erhaltung bzw. Ansiedlung von Modellflugplätzen mit der Darlegung eines konkreten schrittweisen Vorgehens bis hin zur Ausarbeitung eines Baugesuchs zu unterstützen. Zudem soll die Anleitung den **für Bewilligungen zuständigen Behörden** den Modellflugsport und die dazu notwendige Anlage "Modellflugplatz" näherbringen.

Beide Berichte – die Vorgehensempfehlung sowie die Anleitung zur Aufbereitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz – sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.irap.ch/index.php?id=18616>

3 Beschrieb der Anlage Modellflugplatz

Dieses Kapitel basiert auf zahlreichen Augenscheinen der Modellflugplätze der an den Tests beteiligten Modellfluggruppen, der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK), den Richtlinien für den Einsatz von Flugmodellen und den Betrieb von Modellflugplätzen (REM, Ausgabe 2009) und den Webseiten verschiedener Modellflugvereine.

Einleitend ein paar Zahlen aus dem Jahr 2014 zum Modellflugsport: Der Schweizerische Modellflugverband (SMV) ist der Dachverband von rund 180 Modellflugvereinen mit ihren rund 8'000 Modellflugpiloten. Zur Ausübung ihrer Freizeitbeschäftigung bzw. ihres Sports stehen ihnen rund 270 Modellfluggelände zur Verfügung, wovon rund 180 mit Pisten versehen sind.

Nebst diesen organisierten Modellflugpiloten betreiben zahlreiche Piloten ihr Hobby, ohne Mitglied des SMV zu sein. Entweder sind sie Individualisten, die spontan irgendwo ihr Modellfluggerät starten, oder Teil einer losen Gruppierung eines Vereins, der über einen Modellflugplatz verfügt (sog. "wilde Modellflieger"). Ihre Anzahl wird auf rund 8'000 Modellflugpiloten geschätzt.

3.1 Modellfluggeräte

Die Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK) unterscheidet die verschiedenen Fluggeräte nach deren Gewicht:

- Fluggeräte unter 0,5 kg: keine Vorgaben.
- Fluggeräte von 0,5 bis 30 kg: Der Modellflugpilot muss stets direkten Augenkontakt zum Luftfahrzeug halten. Beim Betrieb dieser Modellluftfahrzeuge muss darauf geachtet werden, dass der Abstand von 5 km zu den Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes eingehalten und dass in Kontrollzonen (CTR) die Höhe von 150 m über Grund nicht überstiegen wird.
- Fluggeräte über 30 kg: Sie bedürfen einer Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL). Das BAZL legt dabei die Zulassungsanforderungen und die Betriebsbedingungen im Einzelfall fest.

Die Modellflugvereine hingegen unterscheiden in ihren Betriebsreglementen die verschiedenen Modellfluggeräte nach Antriebsart und Flugeigenschaften:

- Nicht motorbetriebene Modelle (Segelflug)
- Elektromotorbetriebene Modelle (häufig und zunehmend)
- Verbrennungsmotor-betriebene Modelle (abnehmend)
- Modelle mit Jetantrieb/Gasturbinen (eher selten)
- Modellhelikopter
- Modellraketen (sehr selten und oft ausserhalb von Modellflugplätzen)

3.2 Modellfluggelände

Modellflugplätze sind oft auf extensiv bewirtschafteten Landwirtschaftsflächen angesiedelt, die sich in übersichtlichen Landschaftskammern befinden. Auf vielen Modellflugplätzen findet man eine Rasenpiste mit einer Länge von ca. 100 Metern vor, die im Idealfall die Beschaffenheit eines Greens aus dem Golfsport aufweist. Auf einigen Modellflugplätzen sind befestigte Pisten (z.B. 8 x 80 Meter) vorzufinden. An diesen Standorten ist es in der Regel erlaubt, grössere und schwerere, mit Verbrennungsmotoren betriebene und oft auch lautere Modellfluggeräte zu betreiben. Die Flugräume sind in der Regel mehrere hundert Meter lang und breit (beispielsweise 400 x 200 Meter).



Abbildung 1: Modellfluggelände

Je nach Dimensionierung des Modellfluggeländes, Pistenbeschaffenheit und potentiellen Konfliktpunkten in der Nachbarschaft können verschiedene Fluggeräte zum Einsatz kommen.

3.3 Zusätzlich benötigte Infrastruktur

Zusätzlich zu einer möglichst ebenen Fläche auf dem offenen Feld benötigt ein Modellflugplatz noch folgende Infrastrukturen:

- Hinreichende **Erschliessung** bzw. eine Personenwagen-**Zufahrt** zum Modellflugplatz
- **Parkierungsmöglichkeiten**

Zudem ist es mancherorts wünschenswert, dass ebenfalls folgende Infrastrukturen vorhanden sind:

- **einfaches WC** (Toi Toi)
- **Kleinbaute** (Geräteschuppen)
- **Schutzzaun** (evtl. temporär bei Fluganlass)

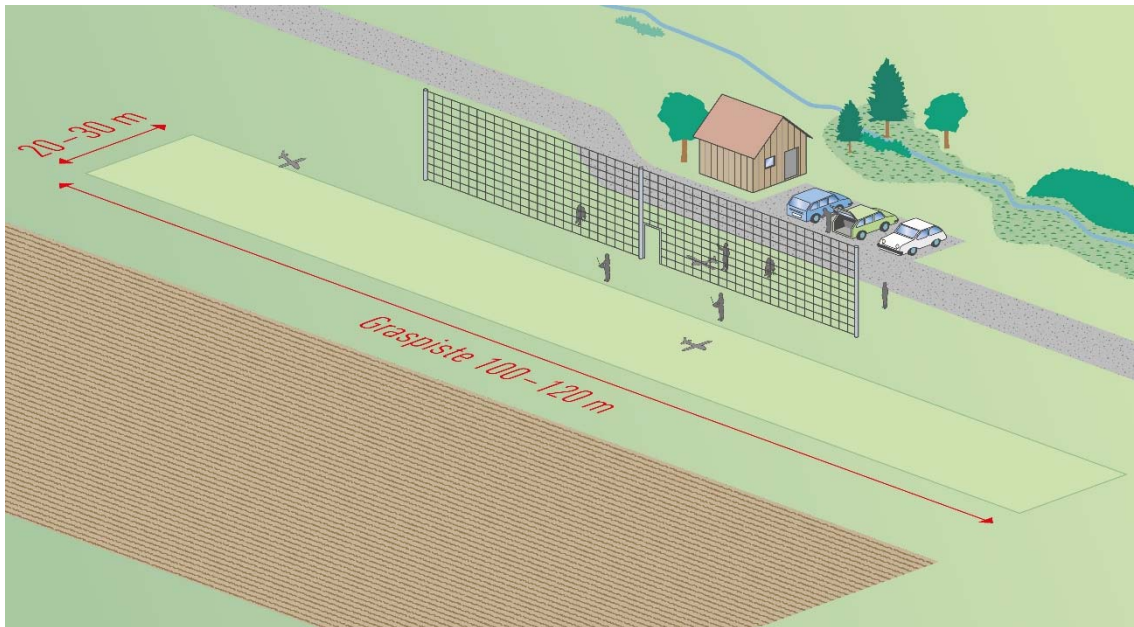


Abbildung 2: Mustermodellflugplatz

3.4 Nutzerverträge und Eigentum

Damit Modellflugvereine ein Grundstück zur Ausübung ihrer Freizeitbeschäftigung bzw. des Modellflugsportes benützen dürfen, werden zwischen den Modellflugvereinen und den Landeigentümern (in der Regel Landwirte) Nutzerverträge in folgender Form abgeschlossen:

- Mietverträge
- Pachtverträge
- Bewirtschaftungsverträge

In den Verträgen enthalten sind die Rechte und Pflichten des Nutzers wie auch die Rechte und Pflichten des Eigentümers bzw. des Bewirtschafters. Ebenso sind Miet- oder Pachtgegenstand, die Grösse des Grundstücks wie auch der Mietpreis bzw. der Pachtzins im Vertrag enthalten. Zudem sind Dauer und Kündigung des Vertrages geregelt.

Die Richtlinien für den Einsatz von Flugmodellen und den Betrieb von Modellflugplätzen (REM) raten unter Ziffer 4.9 Erhaltung der Modellflugplätze, bei bestehenden wie auch bei neuen Modellflugplätzen möglichst langfristige Verträge abzuschliessen. Zudem wird empfohlen, dass das für Modellflugplätze benötigte Land nach Möglichkeit käuflich erworben werden soll. Die Modellfluggruppe Erlenbach-Herrliberg hat bei-

spielsweise im August 2018 eine in der Landwirtschaftszone liegende Parzelle von 5'774 m² (Wiese, Geräteschuppen und Wald) erwerben können.

3.5 Betriebsreglement

Ziffer 4.3 der REM empfiehlt, für jeden Modellflugplatz ein Betriebsreglement zu erstellen, welches mit den betroffenen Gemeinden und allfälligen Anliegern abgestimmt werden soll. Es liegt auszugsweise aus den REM im **Anhang A** ein Musterreglement für Modellflugplätze bei.

Nach Musterreglement sind folgende Punkte in das Betriebsreglement aufzunehmen:

- Zugelassene Modellfluggeräte bzw. Einschränkungen für Modellfluggeräte
- Flugbetriebszeiten
- Maximaler Schallpegel
- Plan mit Flug- und Sperrzonen
- Kennzeichnung des Pilotenstandorts und des Modellparks
- Flugsicherheit
- Haftpflichtversicherung
- Erschliessung (Zufahrtswege und Parkplätze)
- Allfällige Sanktionen bei Nichteinhaltung des Reglements

- Legende**
- Graspiste
 - Parkierung
 - Hauptflugzone
 - Sperrzonen



Abbildung 3: fiktives Beispiel eines Flugzonenplans für einen Modellflugplatz

An Standorten mit potentiellen Konflikten werden in den Betriebsreglementen oft die verschiedenen Modellfliegergeräte aufgrund ihrer Antriebsweise (und der damit verbundenen Lärmerzeugung) unterschieden, da je nach Motorenart bzw. des durch den Motor verursachten Lärms einzelne Modelle einer Flugzeitbeschränkung unterliegen oder gar vom Betrieb ausgeschlossen werden.

4 Rechtliche Auswertungen (Stand Ende 2018)

Im vierten Kapitel werden die wichtigsten rechtlichen Aspekte im Zusammenhang mit Modellflugplätzen dargelegt.

Es sind dies:

- Aussagen aus Gesetzgebungen zur Aviatik, Landwirtschaft, Gewässerschutz und Raumplanung sowie deren Interpretationen,
- Gerichtsentscheide betreffend Modellflugplätze inklusive der wichtigsten Feststellungen.

Im **Anhang B** sind die wichtigsten Gesetzgebungen mit Bezug zu Modellflugplätzen auszugsweise dargelegt. Im **Anhang C** sind einige Gerichtsentscheide bzw. Kurzfassungen davon mit Bezug zu Modellflugplätzen abgedruckt.

4.1 Wichtigste Gesetzgebungen im Zusammenhang mit Modellflugplätzen

4.1.1 Luftfahrtrecht

Die wichtigste Gesetzgebung für die Luftfahrt ist das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG). Art. 2 Abs. 1 lit. c des LFG besagt, dass Luftfahrzeuge besonderer Kategorien existieren, für die Sonderregeln gelten. Die Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK) enthält solche Regelungen. Sie steht in direktem Bezug zum LFG.

Die Einschränkungen für Modellluftfahrzeuge nach Art. 17 der Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK) betreffend die Vorgabe des direkten Sichtkontakts zum Fluggerät und die Einhaltung der Abstände und Flughöhen in der Nähe von zivilen oder militärischen Flugplätzen sind für die Modellflugpiloten von zentraler Bedeutung.

Die Frage, in welchen Kantonen allenfalls zusätzliche Vorschriften (nach VLK Art.19) zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde erlassen wurden, konnten weder Fachleute des BAZL noch die zuständigen Vertreterinnen und Vertreter mehrerer Kantone kompetent beantworten. Auch den Auftraggebern ist kein Fall bekannt, wo Kantone von diesem Recht Gebrauch gemacht hätten. Es ist deshalb mit einer hohen Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass bisher kein einziger Kanton solche Vorschriften nach Art. 19 VLK erlassen hat.

Die schweizerische Modellfluggesetzgebung sowie der allgemeinere Rechtsrahmen für die Luftregulierung in der Schweiz dürften sich jedoch in den nächsten Jahren ändern. Grund dafür ist die Überarbeitung der einschlägigen Rechtsvorschriften in der EU durch die Verabschiedung einer neuen so genannten "Grundverordnung" für die Luftfahrt (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1139&from=DE>), die nun auch Flugzeuge unter 150 kg umfasst. Die EU arbeitet derzeit an detaillierten Vorschriften für den Betrieb von "unbemannten Luftfahrzeugen", die auch die Sparte Modellfluggeräte umfassen werden. Die Schweiz dürfte diese neue Gesetzgebung ganz oder zu einem grossen Teil übernehmen, was Auswirkungen auf den Betrieb von Modellfluggeräten in der Schweiz haben wird.

4.1.2 Polizeirecht

Im Rahmen der Ausübung des Modellflugsports gilt es die jeweilige kommunale Polizeiverordnung zu beachten. Dabei muss insbesondere den Bestimmungen bezüglich Ruhezeiten und allfälligen Sonderregelungen zum Modellflug Rechnung getragen werden.

4.1.3 Landwirtschaft

Das bäuerliche Bodenrecht (BGBB) verunmöglicht in der Regel für Dritte, die keine landwirtschaftliche Selbstbewirtschaftung betreiben, den Erwerb von Land innerhalb der Landwirtschaftszone bzw. ausserhalb der Bauzonen. Bei rechtskräftig baubewilligten Modellflugplätzen hingegen könnte nach Art. 64 lit. b das entsprechende Landwirtschaftsland theoretisch erworben werden.

Vertiefte Abklärungen bei Fachleuten von kantonalen Rechtsdiensten haben ergeben, dass es mit einer rechtskräftigen Bewilligung nach Artikel 24 RPG demnach möglich sein sollte, landwirtschaftlichen Boden zu erwerben.

4.1.4 Gewässerschutz

Im Zusammenhang mit dem Einholen der Bewilligung für bestehende bzw. geplante Modellflugplätze ist abzuklären bzw. zu beachten, ob die Anlage "Modellflugplatz" allenfalls einen Gewässerraum tangiert. Falls der entsprechende Standortkanton (resp. die jeweilige Standortgemeinde) bereits Gewässerräume festgelegt hat, sind auf jeden Fall die betreffenden Weisungen zu befolgen.

4.1.5 Raumplanungsrecht

Die Basis für das Raumplanungsrecht bildet das Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; vgl. **Anhang B4**).

Modellflugplätze sind nach Bundesrecht als Anlagen zu verstehen, da für sie eine Erschliessung erforderlich ist und durch den Betrieb die Umwelt beeinträchtigt wird. Erholungssuchende Personen sowie Tiere können durch die Geräusche der Modellfluggeräte gestört werden.

Sinn und Zweck einer Baubewilligung: Mit der Einreichung eines Baugesuchs bzw. mit der Erteilung einer Baubewilligung für eine Baute und Anlage wird grundsätzlich das Ziel verfolgt, die Rechtmässigkeit einer Baute und Anlage vorgängig zu prüfen. Die Baugesuchsprüfung und die Erteilung einer Baubewilligung dienen einerseits der Planungs- und Investitionssicherheit des Baugesuchstellers und andererseits der Wahrung des Rechtsfriedens. Im Baubewilligungsverfahren können sich zu diesem Zweck Betroffene zum Baugesuch äussern, bevor ein Konflikt in Form eines langwierigen Rechtsverfahrens ausgetragen wird, in welchem Gerichte schlussendlich entscheiden.

Baubewilligungspflicht gemäss RPG: Art. 22 besagt, dass die Errichtung oder Änderung von Bauten und Anlagen grundsätzlich einer behördlichen Bewilligung untersteht, wobei die Baute und Anlage dem Zweck der Nutzungszone entsprechen und das Grundstück für diesen Zweck hinreichend erschlossen sein muss. Gemäss Art. 22 des RPG dürfen Bauten und Anlagen demnach nur mit behördlicher Bewilligung errichtet oder geändert werden.

Kantonale Zuständigkeit gemäss RPG: Gemäss Art. 25 Abs. 2 entscheidet die zuständige kantonale Behörde bei allen Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen, ob sie zonenkonform sind oder ob für sie eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann.

Für Bewilligung von Bauten ausserhalb der Bauzonen ist in jedem Fall die jeweilige kantonale Fachstelle zuständig und nicht die Standortgemeinde. In Bundesgerichtsentscheiden wurde schon mehrfach festgehalten, dass dieser elementare Grundsatz von Art. 25 RP betreffend kantonale Zuständigkeiten auch Laien bekannt sein muss.

Ausnahmen für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen gemäss RPG: Art. 24 regelt den Umgang mit Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone, die nicht mit einem landwirtschaftlichen Zweck verbunden sind. Wesentlich ist das Kriterium der Standortgebundenheit, wobei zwischen positiver und negativer Standortgebundenheit unterschieden wird: positiv standortgebunden sind Bauten und Anlagen, die wie beispielsweise Lawinverbauungen nach einem konkreten Standort ausserhalb der Bauzone verlangen. Negativ standortgebunden sind hingegen Bauten und Anlagen, die wie beispielsweise Modellflugplätze innerhalb der Bauzone aufgrund der von ihnen ausgehenden Gefahren oder Emissionen nicht möglich sind. Negativ standortgebundene Bauten und Anlagen sind demnach ausserhalb der Bauzonen anzusiedeln, ohne dass dabei jedoch ein Anrecht auf einen konkreten Standort abgeleitet werden könnte. Zudem dürfen einer Baute und Anlage bzw. dem Standort einer Baute und Anlage keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Dies bedeutet, dass einerseits mittels einer Standortevaluation der "geeignetste" Standort eruiert werden und andererseits im Rahmen einer Interessenabwägung die für den Standort vorliegenden, ev. sich entgegenlaufenden Interessen von Nutzergruppen gegeneinander abgewogen werden müssen.

Für Modellflugplätze ist folgende Aussage in Art. 24a RPG relevant: Erfordert die Änderung des Zwecks einer Baute und Anlage keine baulichen Massnahmen, so ist die Bewilligung zu erteilen, wenn keine neuen Auswirkungen auf Raum, Erschliessung und Umwelt entstehen. Dies bedeutet, dass im Raum keine neuen Nutzungskonflikte entstehen dürfen und sowohl die Erschliessung nicht übermässig durch neuen Zufahrtsverkehr wie auch die Umwelt nicht durch neuen bzw. störenden Lärm belastet werden dürfen.

Ziele und Planungsgrundsätze gemäss RPG: Art. 1 und 3 zeigen die Ziele und Planungsgrundsätze auf, aus denen die Interessen und Bestrebungen der Raumplanung abgelesen werden können, die bei der Standortwahl von Modellflugplätzen zu berücksichtigen sind bzw. die bei deren Nichtberücksichtigung einer Baubewilligung für Modellflugplätze entgegenstehen können.

4.2 Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Modellflugplätzen

Die genaue Betrachtung von Gerichtsentscheiden zu Modellflugplätzen und zu ähnlichen Nutzungen ausserhalb der Bauzonen (vgl. **Anhang C**) zeigt folgendes:

4.2.1 Bewilligungspflicht

Die Bewilligungspflicht für Modellflugplätze – unbeschrieben von den baulichen Massnahmen – gründet vor allem in deren Betrieb bzw. in der organisierten Nutzung. Das Lu-

zerner Verwaltungsgericht hat in einem Urteil (vgl. **Anhang C1**) festgehalten, bei der Beurteilung der Baubewilligungspflicht für einen Modellflugplatz würden weniger die baulichen Einrichtungen als vielmehr der Betrieb des Modellflugplatzes als solcher und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umgebung ins Gewicht fallen. Bewilligungstatbestand bildet in derartigen Fällen somit weniger die konstruktive Anlage als die organisierte Nutzung.

Der Baubewilligungspflicht gemäss Art. 24 RPG unterstehen auch blosser Nutzungsänderungen, die ohne bauliche Vorkehrungen auskommen, wenn diese erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Planung haben. (vgl. **Anhang C7**)

4.2.2 Negative Standortgebundenheit

Ein Modellflugplatz ist weder im Siedlungsgebiet noch mit einem nahegelegenen Siedlungsgebiet verträglich und somit negativ standortgebunden. Ob ein Standort zulässig ist, muss im Rahmen einer Interessenabwägung geprüft werden. (vgl. **Anhang C1/C2**)

4.2.3 Ersitzung einer Baubewilligung

Seit über 30 Jahre bestehende Bauten und Anlagen können unter gewissen Bedingungen aus Gründen des Vertrauensschutzes stillschweigend als baubewilligt gelten (vgl. **Anhang C10**). Folgende Bedingungen müssen dazu erfüllt sein:

- Die Bauten und Anlagen waren den Behörden bekannt oder hätten ihnen bekannt sein können.
- Die Behörden haben in 1 bis 3 Jahrzehnten nichts gegen diese Bauten und Anlagen unternommen. (z.B. Beseitigungsverfügung oder Aufforderung zur Gesuchseinreichung)
- Die Bauten und Anlagen wurden zwischenzeitlich weder baulich noch in ihrer Nutzung (Nutzungsart und Nutzungsintensität) verändert.

Es ist somit denkbar, dass die "Ersitzung einer Baubewilligung" bzw. "das Pochen auf die Besitzstandsgarantie" bei älteren Modellflugplätzen ein Thema sein kann. Es ist jedoch zu beachten, dass der Vertrauensschutz nur für die nachweislich schon seit über (1 bis) 3 Jahrzehnten bestehenden Bauten und Anlagen (z. B. die Piste, jedoch ohne Verlängerung), Nutzungsweisen (z. B. Modellflugzeuge, jedoch keine Modellhelikopter) und Nutzungsintensitäten (z. B. damalige Anzahl Vereinsmitglieder oder Anzahl Flugbewegungen pro Jahr bzw. Betriebszeiten) gilt. Dies bedeutet, dass der heutige Betrieb oder ein zeitgemässer Weiterbetrieb von Modellflugplätzen alleine mit "ersessenen Rechten" in den meisten Fällen kaum möglich sein dürfte.

4.2.4 Aussagen zur Belastung von Natur und Landschaft (vgl. Anhang C2/C3/C5)

- Landschaftsschutz steht dem Modellflugbetrieb nicht entgegen. Eine Unvereinbarkeit mit den Zielen des Naturschutzes ist dann zu bejahen, wenn ein Nachweis besteht, dass das Eindringen von Menschen für die Natur tatsächlich erheblich nachteilig ist.
- Zum Umgang mit Bauvorhaben in BLN-Gebieten (schützenswerten Landschaften von nationaler Bedeutung) zeigt sich folgendes: Es stellt sich jeweils die Frage, ob die Realisierung eines Bauvorhabens bzw. einer Nutzungsänderung zu einem Eingriff führt, der den Schutzgehalt (die Schutzziele) überhaupt be-

rührt. Ist mit dem Projekt ein schwerer Eingriff, d.h. eine auf ein Schutzziel ausgerichtete, umfangreiche und nicht wieder rückgängig zu machende Beeinträchtigung verbunden, die ein Abweichen von der ungeschmäleren Erhaltung im Sinne des Inventars zur Folge hat, ist dies in Erfüllung einer Bundesaufgabe grundsätzlich unzulässig. Ist der Eingriff in ein Schutzziel dagegen bloss mit einem geringfügigen Nachteil verbunden, so ist er grundsätzlich bei der Interessenabwägung bezüglich der grösstmöglichen Schonung mit entsprechenden (qualitativ gleichwertigen) Ersatzmassnahmen auszugleichen. Zudem dürfen mit solchen Einzeleingriffen, die für sich allein mit leichten Nachteilen verbunden sind, nicht negative Präjudizien für eine Folgeentwicklung zu erwarten sein, die insgesamt für den Natur- und Heimatschutz zu einem erheblichen nachteiligen Ergebnis führen.

- Lärm und die Zunahme von Störungen auf dem Boden und in der Luft stehen dem Erhalt und einer möglichen Aufwertung einer Landschaft und des Lebensraumes seltener, stark gefährdeter Tiere entgegen. Abgestützt auf die "Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd" wurde festgehalten, dass sicher keine Konflikte zu erwarten sind, solange ein Flugraum eines geplanten Modellflugplatzes mindestens 500 Meter ausserhalb von Gebieten mit Vorkommen besonders schützenswerter und störungsempfindlicher Arten liegt.
- Hasen und Rehwild können sich offenbar an die regelmässige Anwesenheit von Menschen gewöhnen. Diese Anpassungsfähigkeit wurde bereits in Verfahren auf dem Areal von Passagierflughäfen festgestellt. Durch die zeitliche Regelung des Flugbetriebs lässt sich eine relevante Beeinträchtigung vermeiden. Auch die Umweltverträglichkeit des Modellflugs ist primär eine Frage des Masses. Der Ausgleich zwischen den Interessen am Modellflug und den Interessen der Natur lässt sich im Sinne des Vorsorgeprinzips gemäss Art. 11 Abs. 2 USG am sinnvollsten durch adäquate Bedingungen und Auflagen für den Betrieb finden.
- Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch die Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten.
- Wird beispielsweise ein Gebiet bereits intensiv für die Landwirtschaft genutzt, was mit Biozideinsatz, Verkehr und Personen verbunden ist, oder beispielsweise mit Lärm beschallt, so ist dieses Gebiet vorbelastet und es handelt sich daher nicht um ein von Menschen bisher wenig berührtes Gebiet. Die von einem Modellflugverein verursachte Störung fällt unter den gegebenen Umständen nicht mehr entscheidend ins Gewicht und vermag den Lebensraum von Mensch und Tier nicht zusätzlich relevant zu beeinträchtigen.

4.2.5 Anforderungen an ein Baugesuch für einen Modellflugplatz

Aus den betrachteten Gerichtsentscheiden gehen folgende Anforderungen hervor, die im Rahmen der Erstellung eines Baugesuches für einen Modellflugplatz berücksichtigt werden müssen:

- Für das "Vorhaben Modellflugplatz" muss ein Bedürfnisnachweis erbracht werden: insbesondere hat eine Koordination mit den umliegenden Modellflugvereinen zu erfolgen. Es ist demnach zu prüfen, ob der "bauwillige Modellflugverein"

auf einem anderen (evtl. bereits bewilligten) Modellflugplatz fliegen bzw. sich mit einem nahegelegenen Verein zusammenschliessen könnte. (vgl. **Anhang C8**)

- Es muss abgeklärt werden, ob andere geeignete Standorte für einen Modellflugplatz finden lassen. Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist für die Erteilung einer Bewilligung nach Art. 24 RPG die Abklärung von Alternativstandorten geboten. (vgl. **Anhang C2/C3/C4**)
- Die Flugbetriebszeiten sind abgestimmt auf den jeweiligen Standort eines Modellflugplatzes und dessen Umgebung je nach Störungsanfälligkeit dieser Umgebung in einem Betriebsreglement festzulegen. (vgl. **Anhang C2**)

4.2.6 Augenschein mit Flugdemonstration kann zweckdienlich sein

Die Durchführung eines Augenscheins mit Flugdemonstration kann ein Mittel zur Sachverhaltsaufklärung sein, Vorurteile und Vorbehalte der zu beurteilenden Behörde abbauen und als eine wichtige Beurteilungsgrundlage dienen. Ein Augenschein kann beispielsweise zeigen, dass die Lärmimmissionen eines Elektromodellflugzeugs minimal sind und auch bei Fliegenlassen mehrerer Flugzeuge nicht Ausmasse erreicht werden dürften, welche vom menschlichen Ohr als störend empfunden werden, und dass insbesondere der Lärm einer in Hördistanz befindlichen anderen Lärmquelle wesentlich besser wahrnehmbar ist als ein Modellfluggerät. (vgl. **Anhang C5**)

4.2.7 Berücksichtigung aller Interessen im Rahmen der Interessenabwägung

Es sind nicht nur die Schutzinteressen relevant, sondern es muss zwingend berücksichtigt werden, dass auch Modellflugpiloten ein legitimes Interesse an der freien Verfolgung ihrer Freizeitbeschäftigung haben. Und dass auch der Landeigentümer ein Interesse an der Ausübung seines Eigentumsrechts hat. Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen müssen deshalb als Grundrechts-Eingriffe stets verhältnismässig sein. (vgl. **Anhang C5**)

4.2.8 Befristete Bewilligungen

Befristete Bewilligungen können dann Sinn ergeben, wenn zur Klärung von strittigen Fragen betreffend Intensität der Belastung der Umwelt bzw. Auswirkungen des Modellflugbetriebes auf die Tierwelt ein Gutachten ausgearbeitet werden muss. (vgl. **Anhang C4/C6**)

4.2.9 Der Abstand von 500 Metern ist zu hinterfragen

Das Verwaltungsgericht des Kantons Zug stützte sich bei der Entscheidung vom 28. März 2017 zum Modellflugplatz der Modellfluggruppe Rigi (vgl. **Anhang C5**) auf die "Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd" ab und hielt dabei fest, *dass keine Konflikte mit der Tierwelt zu erwarten sind, solange ein Flugraum eines geplanten Modellflugplatzes mindestens 500 Meter ausserhalb von Gebieten mit Vorkommen besonders schützenswerter und störungsempfindlicher Arten liegt.* Der Abstand von 500 Metern wurde von Fachleuten aus den verschiedenen Bereichen Jagd und Fischerei, Natur- und Vogelschutz sowie Modellflugsport ausgehandelt. Unsere Recherchen haben allerdings gezeigt, dass bis heute keine verlässlichen Fakten

aus den wenigen Studien vorliegen, die eindeutige Antworten beispielsweise auf Fragen nach "den richtigen Abständen zwischen einer störenden Quelle und den verschiedenen Vogelarten" liefern könnten.

Hingegen stellt eine neue wissenschaftliche Untersuchung aus dem Jahr 2016 mit Titel "Die Existenz des Modellflugplatzes in der Selzacherwiti beeinflusst die Verteilung der Feldlerchen *Alauda arvensis* während der Brutzeit nicht", verfasst und herausgegeben von Nicolas Strebel, Tobias Roth und Darius Weber, fest, dass es keine Hinweise darauf gibt, dass die Feldlerche den Flugraum des Modellflugplatzes während der Brutzeit besonders meiden würde. Es hat sich sogar gezeigt, dass die Feldlerche innerhalb des Flugraumpereimeters häufiger beobachtet werden konnte als ausserhalb. Allgemein hält die wissenschaftliche Untersuchung auch aufgrund von weiteren zitierten Studien die erhärtete Vermutung fest, dass Singvögel generell weniger empfindlich auf den Modellflugsport reagieren als Wasservogelarten. Genau dies halten die wenigen verfügbaren Studien (Bruderer & Komenda-Zehnder 2005, Albrecht et al. 2007 und Weidmann 2012) fest: Modellflugsport hat keinen negativen Einfluss beispielsweise auf Feldlerche, Wiesenpieper, Braunkehlchen, Baumpieper, Dorngrasmücke, Schwarzkehlchen, Rohrammer, Sumpfrohrsänger und Neuntöter.

Da Nicolas Strebel erkannte, dass Diskussionen um Abstände zwischen Störquellen und Tieren teilweise ohne wissenschaftliche Grundlagen geführt werden, regte er mit seiner wissenschaftlichen Untersuchung an, umfassendere Untersuchungen zu dieser Problematik durchzuführen. Denn für ihn war klar, dass basierend auf den vorhandenen Kenntnissen kaum faktenbasierte Empfehlungen betreffend einzuhaltenden Abständen abgegeben werden können, sowie es sich seiner Meinung nach auch nicht abschätzen lässt, ob tatsächlich und in welchem Ausmass störungsempfindliche Arten durch den Modellflugsport betroffen sind.

5 Planerische Anforderungen an Modellflugplätze

In diesem Kapitel soll aufgezeigt werden, welche Anforderungen ein Modellflugplatz erfüllen muss, damit er den raumplanerischen Ansprüchen entspricht und somit nach Artikel 24 ff. RPG bewilligungsfähig ist bzw. die Baubewilligung einer gerichtlichen Prüfung standhält. Im Rahmen der Einreichung eines Baugesuchs müssen demnach folgende Punkte gemäss 5.1 und 5.2 abgehandelt werden.

5.1 Anforderungen betreffend Raum und Umwelt

Um die Anforderungen betreffend **Bauen ausserhalb der Bauzonen** zu erfüllen, müssen Nachweise zu folgenden Themen erbracht werden:

- Im Rahmen eines Baugesuchs ist darauf hinzuweisen, dass Modellflugplätze eine **negative Standortgebundenheit** aufweisen bzw. dass Modellflugplätze auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen sind. Als Begründung sollte angeführt werden, dass der Modellflugsport aus Platz-, Sicherheits- und Lärmschutzgründen nicht innerhalb der Bauzonen ausgeübt werden kann.
- Zudem ist nachzuweisen, dass das Grundstück für den Zweck der Ausübung des Modellflugsports über eine **hinreichende Erschliessung** verfügt. Dabei ist anhand von Plänen die hinreichende Zufahrt und Parkierungssituation aufzuzeigen und die Fahrtenzahl für Spitzentage realistisch abzuschätzen.
- Des Weiteren ist ein **Bedürfnisnachweis** für einen Modellflugplatz zu erbringen. Hierbei ist nachzuweisen, dass eine **Abklärung** mit anderen Modellflugvereinen bzw. auch deren Standorten stattgefunden hat, respektive aus welchen sachlichen Gründen nicht einer dieser bestehenden Modellflugplätze mitbenutzt werden kann.
- Ebenso sollte nachgewiesen werden, ob das für den Modellflugsport beanspruchte Grundstück eine **Fruchtfolgefläche (FFF)** tangiert. Dieser Nachweis ist insbesondere zu erbringen, wenn eine feste Piste erstellt werden soll. Denn eine FFF mit fester Piste vernichtet hochwertige Ackerfläche. Im Zusammenhang mit Graspisten hingegen entstehen keine Probleme.
- Es ist nachzuweisen, dass der geplante Modellflugplatz keine in Zonenplänen von Gemeinden enthaltenen oder von den Kantonen festgelegten bzw. nach eidg. Gewässerschutzverordnung in den Artikeln 41a und 41b definierten **Gewässerräume** tangiert.
- Zudem ist nachzuweisen, dass dem geplanten Modellflugplatz **keine überwiegenden Interessen entgegenstehen**. Denn überwiegende Interessen können sich im Rahmen einer Interessenabwägung nachteilig auf die Erteilung einer Bewilligung auswirken oder gar eine Verweigerung der Bewilligung zur Folge haben. Als überwiegende Interessen gelten: die vorhandene Raumnutzung (z.B. wichtiges Erholungsgebiet), die Erschliessung (erhebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen) und die Umwelt (Lärm, Landschafts- bzw. Naturschutz).
- Bei Einreichung eines Baugesuchs für einen konkreten Modellflugplatzstandort ist deshalb nachzuweisen, dass im Vorfeld eine **Standortevaluation** durchgeführt wurde und dass der eingereichte Standort als bester Standort aus der Evaluation hervorgegangen ist. Im Rahmen der Standortevaluation muss mindestens zwischen ca. 5 bis 10 verschiedenen Standorten im entsprechenden

Raum (z.B. Gemeindegebiet) eine Abwägung nach flugtechnischen wie auch vor allem raumrelevanten Kriterien stattgefunden haben:

- *Flugtechnische Kriterien*: Übersichtlichkeit des Geländes / Topografie / Hindernisse / Mindestabstände, Höhenbeschränkungen.
- *Raumrelevante Kriterien*: äusserliche Veränderungen des Raumes / Belastung der Erschliessung / Beeinträchtigung der Umwelt / Abstimmung mit Art. 1 und 3 RPG (vgl. 4.1.5 Raumplanungsrecht bzw. **Anhang B4**)

Um die Anforderungen betreffend **Umwelt** zu erfüllen, muss nachgewiesen werden, dass im Zusammenhang mit den folgenden Themen durch den Betrieb eines Modellflugplatzes keine übermässigen Störungen auftreten:

- Im Zusammenhang mit der **Natur** muss aufgezeigt werden, dass der Modellflugplatz bzw. dessen Betrieb keine bedrohten Tierarten oder Naturschutzgebiete übermässig belastet, welche insbesondere vor Lärm und den Auswirkungen der Form und Grösse von Modellfliegergeräten zu schützen sind. Modellfliegergeräte können für Feld- und Wiesenvögel durch ihre Form und Grösse Greifvögel bzw. ein Feindschema darstellen. Diese Aussage steht in den Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd (herausgegeben von der Jagd- und Fischereiverwalterkonferenz, der Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz, JagdSchweiz, Pro Natura, Schweizerischer Vogelschutz SVS/BirdLife Schweiz, der Schweizerischen Vogelwarte Sempach und dem Schweizerischen Modellflugverband im Jahr 2014). Zudem ist folgendes festgehalten: *Liegt der Flugraum eines geplanten Modellflugplatzes mindestens 500 Meter ausserhalb von Gebieten mit Vorkommen besonders schützenswerten und störungsempfindlichen Arten oder Lebensräumen, sind in der Regel keine gravierenden Konflikte zu erwarten.* Bei einer Unterschreitung der 500 Meter ist situativ der Einzelfall zu prüfen. Eine wissenschaftliche Untersuchung, verfasst und herausgegeben von Nicolas Strebel, Tobias Roth und Darius Weber, aus dem Jahr 2016 bringt hingegen Indizien zu Tage, dass gewisse Singvogelarten weniger sensibel auf den Betrieb von Modellflugplätzen reagieren als beispielsweise Wasservögel (vgl. Aufzählung der Vogelarten unter 4.2.9).
- Zudem sollte der Nachweis erbracht werden, dass das **Landschaftsbild** nicht nennenswert durch Bauten und Anlagen oder durch den Modellflugsport verursachte Eingriffe am Terrain beeinträchtigt wird.
- Ebenso ist nachzuweisen, dass die nächstgelegenen **Anwohner**, sei es innerhalb oder ausserhalb einer Bauzone, wie auch **Erholungssuchende** weder übermässigen Immissionen (Lärm und Luft) noch einer Gefährdung der Sicherheit durch Störfälle im Betrieb (Absturz) ausgesetzt sind. In der Regel ist der Abstand zu Wohngebäuden folgendermassen festzulegen: Bei Wohnbauten in der Landwirtschaftszone (ausserhalb der Bauzonen) und Wohnbauten in Mischzonen (innerhalb der Bauzonen) beträgt der Abstand 150 Meter, damit der Planungswert gemäss Lärmschutzverordnung von 60 dB(A) für Zonen, die mit der Empfindlichkeitsstufe III (ES III) belegt sind, eingehalten werden kann. Bei Wohnbauten in reinen Wohnzonen (innerhalb der Bauzone) beträgt der Abstand 265 Meter, damit der Planungswert gemäss Lärmschutzverordnung von 55

dB(A) für Zonen, die mit der Empfindlichkeitsstufe II (ES II) belegt sind, eingehalten werden kann. Beiden Abstandsberechnungen liegt die Annahme zugrunde, dass ein Modellfluggerät – gemessen in 10 Meter Distanz – maximal 84 dB(A) verursacht. (vgl. Abbildungen 4 und 5)

| Empfindlichkeitsstufe (Art. 43) | Planungswert | | Immissions- grenzwert | | Alarmwert | |
|------------------------------------|--------------|-------|--------------------------|-------|-------------|-------|
| | Lr in dB(A) | | Lr in dB(A) | | Lr in dB(A) | |
| | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| I | 50 | 40 | 55 | 45 | 65 | 60 |
| II | 55 | 45 | 60 | 50 | 70 | 65 |
| III | 60 | 50 | 65 | 55 | 70 | 65 |
| IV | 65 | 55 | 70 | 60 | 75 | 70 |

Abbildung 4: Lärm-Belastungsgrenzwerte (Auszug aus der Lärmschutz-Verordnung; Stand 1. April 2018)

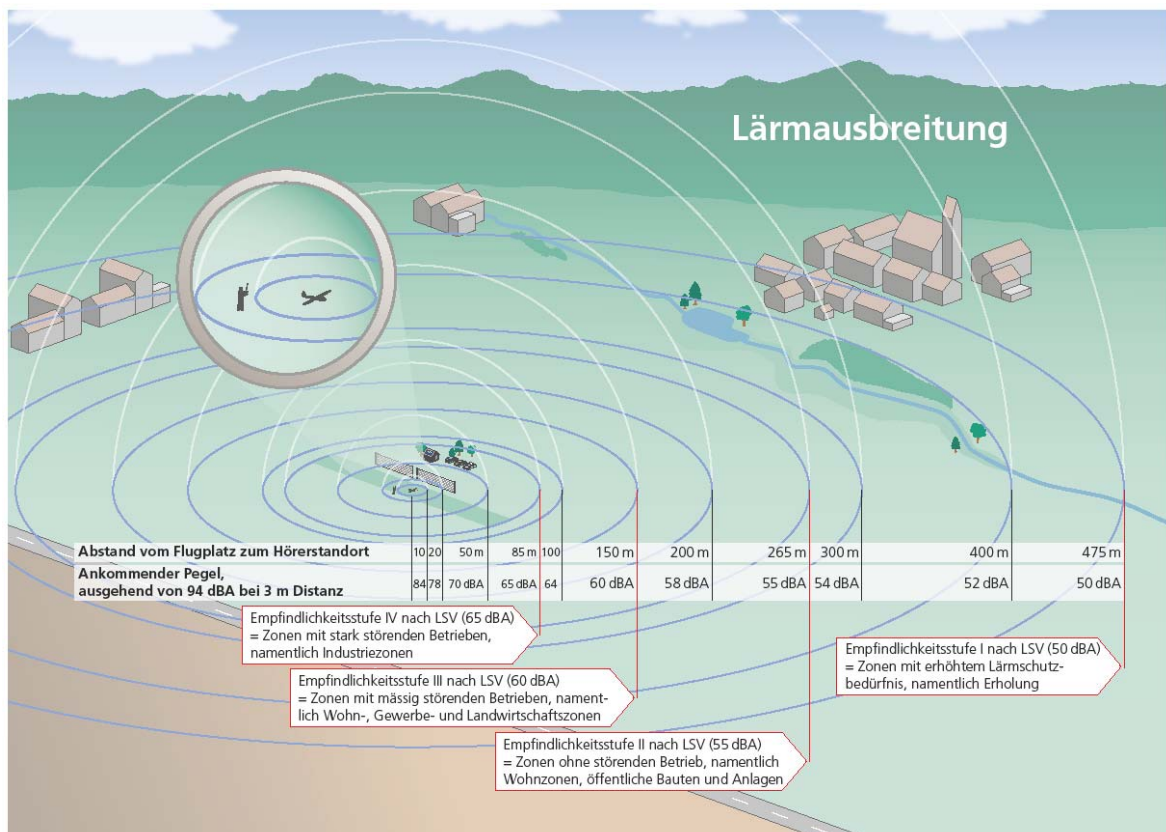


Abbildung 5: Einzuhaltende Abstände zwischen Flugraumgrenze und Nutzungszonen mit den zugewiesenen Empfindlichkeitsstufen I – IV

5.2 Anforderungen betreffend Betrieb

Um die Anforderungen betreffend dem geordneten und sicheren Betrieb eines Modellflugplatzes zu erfüllen, sind Nachweise zu den folgenden Themen zu erbringen:

- Einhaltung der Bestimmungen aus der **Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK)**; (Insbesondere bezüglich Artikel 17 VLK Übersichtlichkeit des Geländes, Abstände und Flughöhen in der Nähe von zivilen oder militärischen Flugplätzen).
- Zudem ist ein **Betriebsreglement** auszuarbeiten, das mindestens die folgenden Themen regelt:
 - *Zufahrt und Parkplätze*: Es ist textlich zu beschreiben und auf Situationsplänen aufzuzeigen, wie Zufahrt und Parkierungsmöglichkeiten geregelt sind.
 - *Modellluftfahrzeuge*: Es ist festzulegen, welche Arten von Modellluftfahrzeugen auf einem bestimmten Modellflugplatz zugelassen sind. (Modellarten, Antriebsarten)
 - *Flugbetrieb*: Es ist festzuhalten, zu welchen Zeiten welche Fluggeräte in Betrieb genommen werden dürfen. Der Pilotenstandort und der Modellpark sind vor Ort zu kennzeichnen. Anhand eines Planes (Flugzonenplan) ist aufzuzeigen, wo sich die Start- und Landebahn befindet und in welchen Teilen des Geländes geflogen werden soll (Hauptflugzonen). Gegebenenfalls sind Sperrzonen auszuscheiden, wo das Überfliegen aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen untersagt ist (z.B. für Grundstücke von Anwohnern, Strasse und Schiene, hochfrequentierte Fuss- und Radwege sowie auch für Übertragungsleitungen).
 - *Sicherheitsvorschriften*: Für das Flugverhalten in der Nähe von Personen und Tieren, für das Einhalten der Mindestflughöhe beim Überfliegen von Strassen und für das Verhalten der Zuschauer ist nachzuweisen, dass der Sicherheit genügend Gewicht beigemessen wird.
 - *Lärmschutz / Geräuschminderung*: Im Betriebsreglement ist ein maximaler Schallpegel festzulegen und durchzusetzen. Ausserdem soll der Hinweis erfolgen, dass störende und übermässig laute Flugmanöver nicht toleriert werden können. Auch ist festzuhalten, dass die Lärmemissionen von Modellfluggeräten mit geeigneten Massnahmen so niedrig wie möglich zu halten sind. Jeder Pilot und jede Pilotin soll aufgefordert werden, die Lärmdämmung seiner Modellfluggeräte im Rahmen des zumutbaren ständig zu verbessern.
 - *Versicherung*: Die Pilotinnen und Piloten haben gegen Haftpflichtforderungen Dritter eine Privat-Haftpflichtversicherung für HalterInnen von Modellfluggeräten abzuschliessen; dies für Personen- und Sachschäden mit einer Garantiesumme pro Schadensereignis von mindestens einer Million Franken.
 - *Sanktionen*: Für allfällige Vergehen sind in den Betriebsreglementen Sanktionen vorzusehen.

6 Vorgehensskizze

Auf der Basis der Erkenntnisse aus den Kapiteln 3-5 wurde im Jahr 2014 ein Vorgehensvorschlag ausgearbeitet. Dieser basierte auf folgenden Grundsatzüberlegungen:

6.1 Grundsatzüberlegungen

Grundsätzlich können die Planungs- und Investitionssicherheit für Modellflugplätze praktisch nur mittels einer behördlichen Baubewilligung nach Art. 24 RPG für negativ standortgebundene Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen erlangt werden. Die Aufbereitung und Einreichung eines umfassenden Baugesuchs kann zwar aufwendig ausfallen, dennoch ist dieses Vorgehen der einzige Weg, um mit einer Bewilligung eine Sicherheit für einen unbefristeten Bestand eines Modellflugplatzstandortes zu erlangen.

Nicht bewilligte oder nur auf Zusehen hin von einer Gemeinde geduldete, bereits bestehende Modellflugplätze können zwar, solange sich niemand daran stört, problemlos betrieben werden. Ein prophylaktisches nachträgliches Baugesuch für einen bestehenden Modellflugplatz kann bestenfalls zu einer Baubewilligung und somit zu einer einvernehmlichen Lösung und dauerhaften Sicherung des Modellflugplatzes führen. Zudem schafft eine Baubewilligung die Voraussetzung für den Erwerb des Bodens (vgl. Art. 64 lit. b BGG). Es gilt aber zu bedenken, dass ein nachträglich eingereichtes Baugesuch jedoch schlechtestenfalls versteckte Gegner auf den Plan rufen kann. Sobald sich nämlich gewisse andere Nutzer- oder Interessensgruppen am Modellflug an einem bestimmten Standort stören, wird es in der Regel schwierig, einen Modellflugplatzstandort zu erhalten. Denn die für eine Baubewilligung nach Art. 24 RPG erforderliche Interessenabwägung vor allem bezüglich der Standortevaluation und sachlich wie neutralen Begutachtung von Raum- und Umweltauswirkungen ist im Nachhinein oft nicht mehr möglich. Und ihr Fehlen wird von Gerichten als Verfahrensfehler beurteilt. Somit sollte jede Modellfluggruppe für sich selbst abschätzen, ob das Risiko einer nachträglichen Einreichung eines Baugesuchs eingegangen werden soll.

Für ältere Modellflugplätze, bei denen weder Bauten und Anlagen noch ihre Nutzung geändert haben bzw. künftig ändern werden und die den Behörden bekannt waren bzw. gegen diese die Behörden in den letzten 30 Jahren nichts unternommen haben, kann zudem "ersessenes Recht" abgeleitet werden. Da sich jedoch Modellflugplätze in den meisten Fällen im Laufe der Zeit hinsichtlich Infrastruktur, Erschliessung, Mitgliederzahl des Vereins und Art der Fluggeräte weiterentwickelt haben, ist das „ersessene Recht“ als Sonderfall zu betrachten.

Für neue Modellflugplatzstandorte erschien es empfehlenswert, ein umfassendes, den *"raumplanerischen Anforderungen an Modellflugplätze"* (vgl. Kap. 5) entsprechendes Baugesuch zu erstellen. Hierbei ist es zweckmässig, vorgängig zur Einreichung eines Baugesuchs zuerst das Gespräch mit den zuständigen Gemeinde- und Kantonsbehörden über die im Zusammenhang mit der Standortevaluation zu tätigen Abklärungen zu suchen. Sowohl die kommunalen Bauämter wie auch die kantonalen Fachstellen für Bauen ausserhalb der Bauzonen bieten diese Beratungen üblicherweise kostenlos an. Ein solches Gespräch kann wichtige Hinweise auf "wunde Punkte" (potentielle Konflikte, erforderliche Nachweise, Befürchtungen und Unsicherheiten) geben,

welchen dann während der Ausarbeitung des Baugesuchs genügend Gewicht beige-
messen werden können.

Unaufwendiger, aber wesentlich riskanter bezüglich Investitionen und Gewährleistung
eines dauerhaften Betriebs eines Modellflugplatzes ist es, "einfach an einem unbewil-
ligten Standort organisiert zu fliegen". Dies gelingt längerfristig nur dort, wo Behörden
nicht hinschauen und sich niemand (Nachbarn, Umweltverbände) gestört fühlt. In die-
sem Fall wird eine Modellfluggruppe nie die Sicherheit haben, dass sich nicht doch
irgendwann jemand an dem nicht bewilligten Modellflugplatz stört.

6.2 Vorgehensvorschlag

Von der Standortevaluation bis hin zum ausgereiften Baugesuch ist ein schrittweises
Vorgehen – in 5 Vorgehensschritten "vom Groben zum Feinen" – empfehlenswert. Die
5 Vorgehensschritte sind:

- Desk-Analyse (Beurteilung der Standorte im Büro)
- Augenschein (Beurteilung der Standorte vor Ort)
- Zusatzrecherchen (Vertiefung der Analyse, Kontakte mit Grundeigentümern,
Lärmabklärungen)
- Vorgespräche mit Behörden
- Baugesuch (Ausarbeitung und Einreichung)

Die folgende Grafik zeigt, zu welchem Zeitpunkt in welchen Bereichen welche Abklä-
rungen getroffen werden sollten.

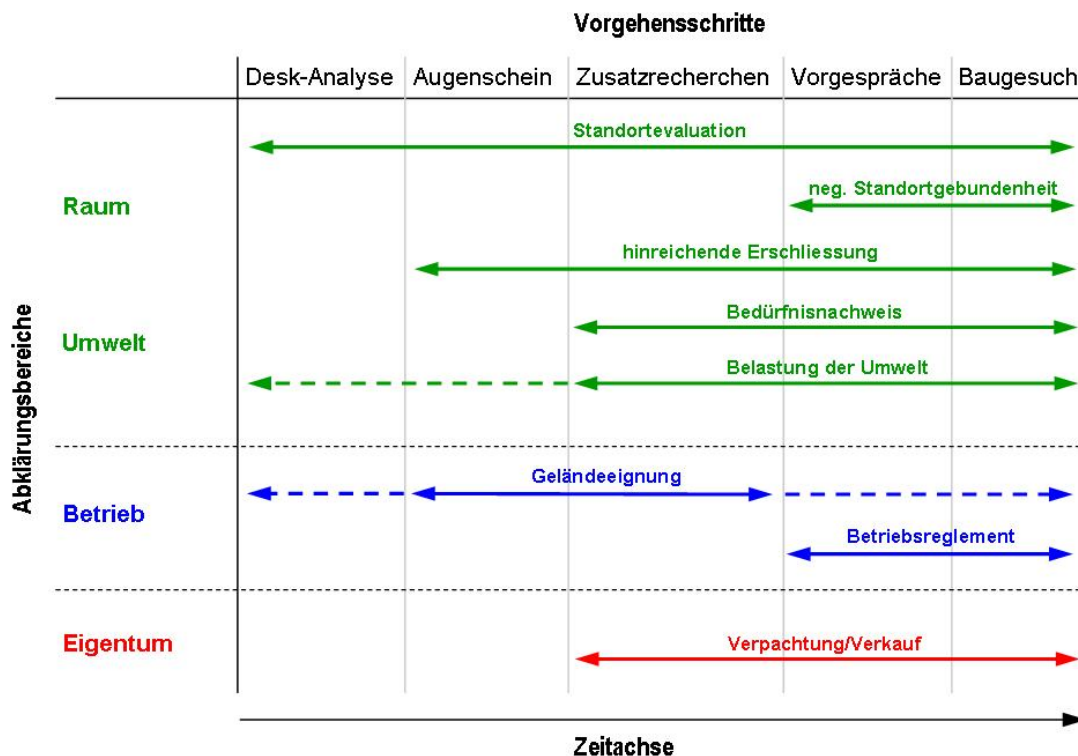


Abbildung 6: Vorgehensschritte verknüpft mit Abklärungsbereichen und Zeit

Die Standortevaluation stellt bei der Suche nach geeigneten Flächen für Modellflugplätze in einem bestimmten Perimeter (z.B. Gemeindegebiet) das zentrale Werkzeug dar. Im Rahmen der Standortevaluation sollen mindestens 5, besser aber 10 oder mehr potentielle Standorte ausgewählt und gegeneinander abgewogen werden. Dabei sollen einfach zu tätige Abklärungen den aufwendigen Recherchen zeitlich vorgezogen werden. So wird sichergestellt, dass aufwendige Recherchen im Zusammenhang mit einem potentiellen Standort für einen Modellflugplatz nur dann eingeleitet werden, wenn in den einfach zu tätigen Abklärungen keine oder lediglich lösbare Probleme auftreten.

7 Test des Vorgehens

Das in Kapitel 6 aufskizzierte Vorgehen wurde zusammen mit fünf Modellfluggruppen mit dem Ziel getestet, den Vorgehensvorschlag zu verifizieren bzw. den Vorgehensvorschlag aufgrund der Erkenntnisse aus den Tests zu ergänzen und anzupassen.

7.1 Testvereine

Folgende Modellfluggruppen haben sich bereit erklärt, den Vorgehensvorschlag zu testen:

- Modellfluggruppe Bussard
- Modellfluggruppe Einsiedeln
- Modellfluggruppe Rapperswil-Jona
- Modellfluggruppe Uster
- Modellfluggruppe Wädenswil

Sämtliche fünf Modellfluggruppen sehen sich damit konfrontiert, dass sie ihren Modellflugplatz aufgrund von kantonalen Strassenbauvorhaben sowie Siedlungs- oder Schutzerweiterungen entweder bereits aufgeben mussten oder in absehbarer Zeit den Betrieb einstellen müssen.

7.2 Vorgehen und Erkenntnisse

In der Folge werden die Arbeitsschritte aus dem vorgeschlagenen Vorgehen und die daraus abgeleiteten Erkenntnisse dargelegt:

Als Einstieg in den Vorgehensablauf wurde seitens der Modellfluggruppen ein Dossier zusammengestellt, welches die spezifischen Bedürfnisse einer Modellfluggruppe an einen Modellflugplatz enthält und mehrere aus aviatischer Sicht geeignete und im Rahmen der Standortevaluation zu prüfende Standorte für einen Modellflugplatz aufzeigt.

7.2.1 Arbeitsschritt 1: Desk-Analyse

Vorgehen

Im Rahmen des ersten Arbeitsschrittes "Desk-Analyse" wurden die im Dossier enthaltenen Standorte am Schreibtisch mittels GIS-Analysen auf folgende Kriterien (inkl. Unterkriterien) hin untersucht und nach der Logik des Ampelsystems bewertet:

1. Aviatik (flugtechnische Kriterien)
2. Nutzung (vorhandene Raumnutzung)
3. Verkehr (hinreichende Erschliessung)
4. Umwelt (Fauna und Flora, Landschaft, Gewässer, Naturgefahren, Mensch)

Die Resultate der Bewertung wurden in einer Tabelle festgehalten. In diesem Arbeitsschritt wurden bei der Feststellung unlösbarer Konflikte Standorte für die weitere Bear-

beutung ausgeschlossen. Ein Beispiel einer ausgefüllten Tabelle "Desk-Analyse" ist im **Anhang D1** zu finden.

Erkenntnisse

In den Tests hat sich gezeigt, dass ein vollständig und präzise abgefasstes Dossier Vorteile bringt, denn je genauer die Vorstellung des künftigen Modellflugplatzes (Pistenbeschaffenheit, Zulassung bestimmter Fluggeräte, Anzahl Abstellplätze für Fahrzeuge, Geräteschuppen oder –kiste, Stromanschluss) dargestellt und je genauer ein Fluggelände (Plan mit Lage der Piste und Grösse des Flugraumes) bezeichnet wird, desto präziser kann die Überprüfung der vorgeschlagenen Standorte durchgeführt werden. Es hat sich zudem bewährt, dass pro Standort ca. eine A4-Seite mit Text (Beschrieb des Standortes) und Karte (Definition der Lage der Piste und des Flugraumes) verwendet werden sollte. (Beispiel vgl. **Anhang E**)

7.2.2 Arbeitsschritt 2: Augenschein

Vorgehen

Im zweiten Arbeitsschritt wurden die potentiellen Standorte im Rahmen eines Augenscheins vor Ort erneut unter Verwendung des Ampelsystems bewertet. Die Resultate wurden in einer vorgefertigten Tabelle aufgenommen. Auch in diesem Arbeitsschritt wurden bei der Feststellung unlösbarer Konflikte Standorte für die weitere Bearbeitung ausgeschlossen. Ein Beispiel einer ausgefüllten Tabelle "Augenschein" ist im **Anhang D2** zu finden.

Erkenntnisse

Synergien mit anderen Nutzergruppen können unter Umständen die Erteilung einer Bewilligung erleichtern. Synergien im Zusammenhang mit Modellflugplätzen sind grundsätzlich mit folgenden Nutzergruppen vorstellbar, die sich zur Ausübung ihrer Tätigkeiten oder freizeithlichen Beschäftigung auch ausserhalb der Bauzonen bewegen:

- landwirtschaftliche Betriebe, die intensive Landwirtschaft betreiben und mit denen Erschliessung, Parkierung und allenfalls landwirtschaftliche Schuppen genutzt werden können.
- Schützenvereine, Hundeschulen oder Erholungsgebiete, mit denen zusammen beispielsweise die Erschliessung und die Parkierung genutzt werden können.
- Sport- oder Golfanlagen, bei denen neben der Erschliessung und der Parkierung eventuell auch ein Gastronomiebetrieb (inkl. Toiletten und allenfalls Abstellräume) mitbenutzt werden kann.

Es hat sich gezeigt, dass mit Abschluss des zweiten Arbeitsschrittes im Hinblick auf die weiteren Arbeitsschritte eine Prioritätensetzung bei den noch verbleibenden, potentiell geeigneten Standorten seitens der Modellfluggruppe vorgenommen werden muss. Bei der Prioritätensetzung sollte mitberücksichtigt werden, ob bereits Kontakte zu den Grundeigentümern bestehen und welche Standorte aufgrund des geringen Konfliktpotentials am ehesten bewilligungsfähig sein könnten. Ein Beispiel einer ausgefüllten Tabelle "Prioritätensetzung" ist im **Anhang D3** zu finden.

7.2.3 Arbeitsschritt 3: Zusatzrecherchen

Vorgehen

Im dritten Arbeitsschritt nahmen die Modellfluggruppen mit den Grundeigentümern sowie den Pachtenden der noch im Fokus stehenden Flächen für einen Modellflugplatz mit dem Ziel Kontakt auf, einen Pachtvertrag oder gar Kaufvertrag für die benötigte Fläche für einen Modellflugplatz zu erlangen.

Für die aus den Tabellen "Desk-Analyse" und "Augenschein" hervorgegangenen, eventuell lösbaren Konflikte erfolgten vertiefte Analysen und Recherchen. Aufgrund der daraus gewonnenen Informationen konnten gewisse Standorte danach eindeutig entweder mit "kein Konflikt" oder "unlösbarer Konflikt" bewertet werden.

Erkenntnisse

Es hat sich gezeigt, dass sich Modellfluggruppen gut auf eine solche Kontaktaufnahme vorbereiten sollten (z.B. Flyer mit Info zum Verein und Begleitschreiben). Es lohnt sich, eine landwirtschaftliche Beratungsstelle beizuziehen, welcher die Grundeigentümer sowie die Pachtenden bekannt sind bzw. welche bereits mit diesen in Kontakt steht. In der Testphase gelang es der landwirtschaftlichen Beratungsstelle in der Funktion eines Türöffners, "Hemmnisse abzubauen" und "Eis zu brechen".

Für vertiefte Abklärungen zu Kriterien aus den Themenbereichen "Raum" und "Umwelt" kann es sich lohnen, themenbezogenen Fachleute aus den Disziplinen "Raumplanung", "Umwelt" und/oder "Lärm" beizuziehen.

7.2.4 Arbeitsschritt 4: Vorgespräche mit Behörden

Vorgehen

Um die noch offenen inhaltlichen wie auch verfahrenstechnischen Fragen klären zu können, wurden Termine mit den für die Bewilligung zuständigen Vertreterinnen und Vertretern von kantonalen Amtsstellen wahrgenommen. Dabei wurden beispielsweise folgende Fragen aufgeworfen:

- Spezifische Fragen zu einem oder im Idealfall mehreren Standorten, welche auch nach den Zusatzrecherchen nicht eindeutig beantwortet werden konnten
- Fragen nach zu erbringenden Nachweisen (z.B. betreffend Lärm)
- Fragen zum (Bewilligungs-)Verfahren für einen Modellflugplatz
- Fragen zu den im Zusammenhang mit dem Baugesuch auszufüllenden Formularen

Erkenntnisse

Es hat sich gezeigt, dass an den Gesprächen mit den für die Bewilligung zuständigen kantonalen Behörden klare Antworten und hilfreiche Hinweise auf die oben aufgeführten Fragen erfolgten.

Eine Ausnahme bildeten die Antworten auf die Frage zum Bewilligungsverfahren: Während dem manche Kantone ein solches Vorhaben unter Anwendung von *Art. 24 RPG Ausnahmen für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen* bewilligen, zeigte ein anderer Kanton ein zeitlich extrem langwieriges Bewilligungsverfahren mit unverhältnismässig hohen Hürden auf: 1. Sicherung des Standortes für einen Modellflugplatz

über einen Eintrag im kommunalen (allenfalls regionalen) Richtplan, 2. Grundeigentü-merverbindliche Umsetzung mittels einer Teilrevision der Nutzungsplanung (Um- oder Einzonung in eine Erholungszone mit spezifischen Nutzungsbestimmungen), 3. Allen-falls Ergänzung durch einen Sondernutzungsplan, 4. Baubewilligung. Ein derartiges Verfahren und die dazu geforderten Nachweise wären letztendlich teurer als die bauli-che Investition in die Infrastruktur "Modellflugplatz". Ein solcher Verfahrensvorschlag zeigt, dass die Anforderungen der kantonalen Bewilligungsbehörden (und der beigezo-genen Fachstellen) teilweise weit weg sind von den in Kapitel 4 geschilderten gesetzli-chen und gerichtlichen Anforderungen.

In einem Kanton zeigte sich sogar, dass die Bewilligungspraxis regional unterschiedlich gehandhabt wurde. Hier könnte im Zusammenhang mit den regional unterschiedlichen Anforderungen an Modellflugplätze gar der Ausdruck "Behörden-Willkür" verwendet werden.

Zudem wurde die Erkenntnis gewonnen, dass kantonale Fachämter gegenüber jegli-chen Vorhaben für nichtlandwirtschaftliche Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzo-nen eine Abwehrhaltung einnahmen. Dies zeigte sich darin, dass die Latte für eine Be-willigung für einen Modellflugplatz weit höher gelegt wurde als für landwirtschaftliche Bauten. Insbesondere Fachämter aus dem Bereich Natur und Landschaft meldeten immer Vetos gegenüber jeglichen Freizeitaktivitäten ausserhalb der Bauzonen an. Da-bei wurden nicht belegbare subjektive Verdachtsmomente ins Feld geführt, auch wenn objektiv ein noch so geringer Verdacht auf Störung der Fauna bestand. Teilweise blie-ben auch Fragen zu effektiven Schutzgegenständen der ausgeschiedenen Schutzzo-nen offen oder unbeantwortet, was natürlich eine Beurteilung hinsichtlich der Verträ-glichkeit des Modellflugbetriebs mit einem Schutzgebiet bzw. einer Schutzzone verun-möglichte. In einem Fall bestätigte sich die Vermutung, dass Schutzgebiete auf der Grundlage eines Geotopinventars ausgeschieden wurden. Solche Schutzgebiete sind in jedem Fall mit Modellflug verträglich, denn Landschafts- und Gesteinsformationen stören sich nicht am Modellflugbetrieb.

Die Gespräche mit den kantonalen Behörden boten aber auch die Gelegenheit, auf Fragen der Vertreterinnen und Vertreter der jeweiligen kantonalen Fachstellen betref-fend Modellflug einzugehen. So konnten zum Teil Vorurteile und Vorbehalte gegenüber dem Modellflug bzw. Modellflugplatz – insbesondere betreffend Nutzungsintensität und Ausmass von Modellflugplätzen – abgebaut werden.

Es hat sich zudem gezeigt, dass sich auch Kontaktaufnahmen resp. Gespräche mit den Baufachleuten und den zuständigen Politikerinnen und Politikern einer Standort-gemeinde lohnen können. Denn in diesen Gesprächen konnte in der Regel eine klare Haltung der Gemeinde – unterstützend oder ablehnend – gegenüber dem Vorhaben "Modellflugplatz" ausgemacht werden. In einigen Kantonen ist zudem eine unterstüt-zende Haltung der Gemeinde von grossem Vorteil, da der Kanton bei der Überweisung der Baugesuchsakten von der Standortgemeinde eine Stellungnahme zum Vorhaben verlangt.

7.2.5 Arbeitsschritt 5: Baugesuch

Vorgehen

Die Ausarbeitung der Baugesuche für die Testvereine erfolgte anhand einer vom IRAP

vorgefertigten Checkliste sowie der Rückmeldungen der jeweiligen kantonalen Behörden.

Erkenntnisse

Da sich die Ausarbeitung von Baugesuchen als eine schwierige Aufgabe herausstellte, fertigte das IRAP im Sinne einer Hilfestellung für die Modellfluggruppen eine "Checkliste für die Ausarbeitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz" (vgl. **Anhang F1**) an. Dabei hat sich gezeigt, dass gewisse Grundanforderungen an ein Baugesuch in allen Kantonen identisch waren. Es zeigte sich aber auch, dass jeder Kanton noch im Rahmen der Einreichung eines Baugesuches spezifische Unterlagen verlangte. Umso mehr ist es sinnvoll, bei dem zuständigen kantonalen Amt (i.d.R. Amt für Raumentwicklung) oder bei der Bauverwaltung der Standortgemeinde nachzufragen, welche Dokumente im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens aufzubereiten und einzureichen sind.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage eines Baugesuchs zeigte sich, dass insbesondere Umweltverbände Einsprachen deponierten. Diese Einsprachen wurden mehrheitlich "aus Prinzip" und auf einen Störungsverdacht hin eingereicht. Gemäss Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd sind bei der Einhaltung eines Abstandes von 500 Metern zwischen Flugraum und Schutzgebiet auch mit besonders schützenswerten und störungsempfindlichen Arten keine Konflikte zu erwarten. Die Umweltverbände vertraten nun die Haltung, dass bei der Unterschreitung dieses Abstandes im Umkehrschluss automatisch Konflikte entstehen müssen. Diese Haltung wurde ohne Begründung – beispielsweise ohne die Nennung von Schutzziele – eingebracht. Und dies obwohl nur mit der Nennung der Schutzgegenstände bzw. Schutzziele plausibel und nachvollziehbar hätte argumentiert werden können. Auf die wissenschaftliche Untersuchung aus dem Jahr 2016, verfasst und herausgegeben von Nicolas Strebel, Tobias Roth und Darius Weber, in welcher festgehalten wird, dass Modellflugsport keinen negativen Einfluss beispielsweise auf Feldlerche, Wiesenpieper, Braunkehlchen, Baumpieper, Dorngrasmücke, Schwarzkehlchen, Rohrammer, Sumpfrohrsänger und Neuntöter hat, wurde hingegen von den Umweltverbänden kein Bezug hergestellt.

Gleiches zeigte sich auch bei Anwohnern, welche pauschal Einsprachen bezüglich Lärmverdacht einreichten. Hier war es wichtig nachzuweisen, dass die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung aufgrund der definierten Abstände (definiert mittels Sperrzonen) eingehalten werden. Unter den Planungswerten liegende Immissionen müssen geduldet werden.

7.3 Schlussfolgerungen aus den Tests

Die Tests des Vorgehens haben gezeigt, dass das im Kapitel 6 abgebildete Vorgehen im Grundsatz richtig und logisch ist. Ebenso wurde das Ziel *offensichtliche "Killerkonflikte" früh zu erkennen, bevor unverhältnismässig viel Zeit und Geld investiert werden erreicht*. Die Erkenntnisse aus den Tests führten schliesslich auch dazu, dass das Vorgehen durch das Einbauen von kleineren Zwischenschritten präzisiert werden konnte.

Der Aufwand für die Aufstellung eines Baugesuchs resp. für die Erlangung einer Baubewilligung ist erheblich: Der zeitliche Aufwand bewegte sich in den Testfällen zwischen 150 und 250 Stunden. Der Aufwand dürfte auch in künftigen Fällen unter Anwendung der Anleitung (vgl. Kap. 8) kaum unter 150 Stunden liegen. Zudem ist die Durchführung aller Arbeitsschritte bis hin zum ausgefertigten Baugesuch ohne Beizug von qualifizierten Fachpersonen (aus den Bereichen Raumplanung, landwirtschaftliche Beratung, usw.) für eine Modellfluggruppe kaum leistbar. Deshalb muss grundsätzlich jede Modellfluggruppe für sich selbst entscheiden, wie viel Aufwand ihr die zeitlich unbegrenzte Sicherung ihres Modellflugplatzes Wert ist. Aufgrund der aus den Tests hervorgegangenen je nach Kanton unterschiedlich hohen Anforderungen im Baubewilligungsverfahren wäre es für das IRAP gut nachvollziehbar, wenn sich gewisse Modellfluggruppen gegen den Versuch aussprechen, ihren Modellflugplatz bewilligen zu lassen, und deshalb eher den geduldeten Betrieb weiterführen, ohne dabei eine dauerhafte Bestandesgarantie für den Standort ihres Modellflugplatzes in den Händen zu haben.

8 Vorgehensempfehlung

Die nachfolgende Vorgehensempfehlung (vgl. 8.1-8.8) soll den Modellfluggruppen dabei helfen, ein Baugesuch für einen Modellflugplatz auszuarbeiten, das den Anforderungen der Bewilligungsbehörden bestmöglich entspricht und potentiellen Einsprachen standhält.

Bei der Ausarbeitung der nachfolgenden Vorgehensempfehlung wurde darauf geachtet, dass die Anleitungen möglichst einfach gehalten und verständlich abgefasst sind sowie der Prozess möglichst schlank und zielgerichtet aufgestellt ist.

Die Vorgehensempfehlung zeigt den gesamten schrittweisen Prozess auf: Es sind dies die Vorbereitungsarbeiten (8.1) sowie eine Anleitung zur Bewertung mehrerer potenzieller Standorte für Modellflugplätze im Rahmen der Standortevaluation (8.2-8.4), vertiefte Abklärungen zu den potentiell bewilligungsfähigen Standorten (8.5-8.7) und die Erstellung und Einreichung des Baugesuchs (8.8).

Die nachfolgende Abbildung zeigt das revidierte Ablaufschema (vgl. Abb. 6 im Kapitel 6.2) mit Erläuterungen:

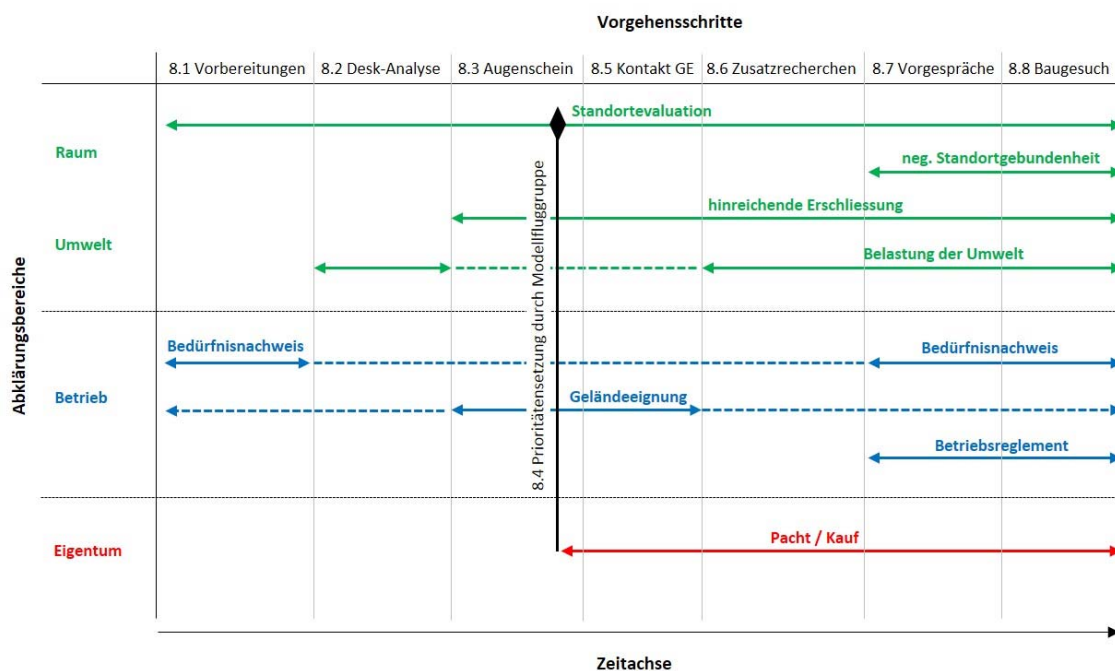


Abbildung 7: revidierte Abbildung 6 "Vorgehensschritte verknüpft mit Abklärungsbereichen und Zeit"

8.1 Dossier der potentiellen Standorte

Bei der Erstellung dieses Dossiers sind zwei Punkte wichtig:

- Einleitend sind die Bedürfnisse der Modellfluggruppe im Zusammenhang mit dem geplanten Modellflugplatz zu definieren. Die Modellfluggruppe sollte eine genaue Vorstellung ihres künftigen Modellflugplatzes haben und deshalb Minimal- und Maximalanforderungen ("must have"/"nice to have") festlegen. Zwin-

gend zu nennende Bedürfnisse sind: Aussagen zur Pistenbeschaffenheit, Zulassung bestimmter Fluggeräte, Anzahl Abstellplätze für Fahrzeuge. Optionale Bedürfnisse sind: Geräteschuppen oder –kiste, Notwendigkeit eines Stromanschlusses und eines WC. Bei der Formulierung der Bedürfnisse sollte folgender Grundsatz beachtet werden: *"Je grösser das Vorhaben, desto geringer die Bewilligungschance"*.

- Das Dossier sollte zudem eine Zusammenstellung der aus aviatischer Sicht geeigneten Standorte enthalten. Dabei sind mindestens 10 bis 15 Standorte auf jeweils einer A4-Seite pro Standort mit Plan (Lage der Piste und des Flugraums) und Text (Standortbeschreibung) aufzuführen. Ein Beispiel für eine solche A4-Seite ist im **Anhang E** abgebildet.

Neben dem Dossier sind Abklärungen mit umliegenden Modellfluggruppen hinsichtlich der Mitbenutzung eines bestehenden bzw. bewilligten Modellflugplatzes zu tätigen. Diese Abklärungen sind die Grundlage zur Erbringung eines Bedürfnisnachweises für einen Modellflugplatz.

8.2 Desk-Analyse

In einem ersten Schritt sollen die unter 8.1 definierten Standorte einer Prüfung resp. Bewertung am Schreibtisch unterzogen werden. Folgende Hilfsmittel werden für diese Bewertung benötigt:

- Geografisches Informationssystem (GIS) des Bundes
- GIS-Browser / Geoportal des Standortkantons
- Rechtskräftiger Zonenplan und Bauordnung/Baureglement der Standortgemeinde
- Rechtskräftiger Schutzplan / Schutzverordnung der Standortgemeinde (sofern nicht im Zonenplan integriert)
- Mustertabelle "Desk-Analyse"
(vgl. ausgefülltes Beispiel im **Anhang D1**; leere Tabelle abrufbar unter: <https://www.irap.ch/index.php?id=18616>)

Geografisches Informationssystem (GIS) des Bundes

Das GIS des Bundes ist unter <https://map.geo.admin.ch> abrufbar. Mittels Einblendung von themenspezifischen Daten aus dem Geokatalog kann überprüft werden, ob der jeweilige im Dossier vordefinierte Standort Bundesinteressen tangiert. Es empfiehlt sich insbesondere die folgenden Datensätze aufzurufen (Datenstruktur Ende 2018):

- Geokatalog → Grundlagen und Planung → Raumplanung: Sachpläne, Bauzonen
- Geokatalog → Natur und Umwelt → Gewässer: Hochwasser Gefahrenkarte, Gewässerschutzbereiche, Schutzareale, Schutzzonen
- Geokatalog → Natur und Umwelt → Natur- und Landschaftsschutz: Auengebiete, BLN-Gebiete, Flachmoore, Hochmoore, Moorlandschaften, Ramsar, Sma-

ragd, Wasser- und Zugvogelreservate, Wildruhezonen, Wildtierkorridore, Wildtierschutzgebiete

- Geokatalog → Bevölkerung und Wirtschaft → Verkehr: Lufträume-CTR

GIS-Browser / Geoportal des Standortkantons

Da jeder Kanton über ein Kantons-GIS verfügt (die genaue Bezeichnung ist von Kanton zu Kanton verschieden), kann über das Kantons-GIS des Standortkantons überprüft werden, ob der jeweilige im Dossier vordefinierte Standort Kantonsinteressen tangiert. Es empfiehlt sich insbesondere die folgenden Datensätze aufzurufen:

- Kantonaler Richtplan (evtl. regionaler Richtplan, sofern vorhanden)
- Luftbilder, auf denen Übertragungsleitungen, Bäume, Verkehrswege, Erschliessungsanlagen (Zufahrt und Parkierung) sowie Bauten und Anlagen sichtbar sind
- Datensätze zu Nutzungszonen, Fruchtfolgeflächen, Wander- und Radwegen, Natur- und Landschaftsschutz, bedrohte und schützenswerte Tierarten, schützenswerte Lebensräume, Gewässerschutz und Gewässerräume

Rechtskräftiger Zonenplan und Bauordnung der Standortgemeinde

Es empfiehlt sich, den rechtskräftigen Zonenplan sowie die Bauordnung der Standortgemeinde aufzurufen, um herauszufinden, in welcher Nutzungszone (inkl. zugehörige Empfindlichkeitsstufe) sich der betrachtete Standort befindet. Zonenplan und Bauordnung sind in der Regel auf der Gemeindehomepage unter "Reglemente / Verordnungen" oder "Online-Schalter / Download" zu finden. In der Regel werden die Standorte in der Landwirtschaftszone (LW) liegen und eine Empfindlichkeitsstufe III (ES III) aufweisen. Im Zonenplan ist zudem ersichtlich, wo in der Umgebung und in welcher Distanz reine Wohnzonen (W) mit ES II resp. Mischzonen (WG) mit ES III vorzufinden sind. Zudem kann überprüft werden, ob sich der Standort in einem Perimeter mit Sondernutzungsplanpflicht befindet. Dies wird nur in Ausnahmefällen festzustellen sein.

Rechtskräftiger Schutzplan / Schutzverordnung der Standortgemeinde (sofern nicht im Zonenplan integriert)

Es empfiehlt sich zudem, den rechtskräftigen Schutzplan oder die rechtskräftige Schutzverordnung der Standortgemeinde zu betrachten. Diese Instrumente sind in der Regel auf der Gemeindehomepage abrufbar. Sie enthalten verbindlich festgelegte Schutzgebiete/-objekte. Zudem sind (in der Regel) zu solchen Schutzgebieten/-objekten die Schutzziele bzw. der Schutzgegenstand beschrieben.

Mustertabelle "Desk-Analyse"

In der Mustertabelle werden mit der Interpretation der aufgeführten Datensätze, des Zonenplans der Standortgemeinde und des Schutzplans die aufgeführten Kriterien unter Anwendung des Ampelsystems bewertet, wobei die Farben grün für "kein Konflikt", orange für "eventuell lösbarer Konflikt" und rot für "unlösbarer Konflikt" eingesetzt werden sollen.

Beispiele für unlösbare Konflikte sind:

- Der vorgesehene Standort (Flugraum bzw. die Rasenpiste) liegt zu nahe am Siedlungsgebiet (z.B. Wohnzone)
- Der vorgesehene Standort (Flugraum bzw. die Rasenpiste) tangiert unmittelbar ein Schutzgebiet für Tiere und Pflanzen

Treten bei einem Standort unlösbare Konflikte auf, so scheidet dieser Standort (rot markiert) aus. Das heisst, der Standort wird nicht weiteren Abklärungen unterzogen.

Beispiele für eventuell lösbare Konflikte sind:

- Konflikte zwischen Modellflugbetrieb und Erholungssuchenden
- Konflikte aufgrund noch nicht vorhandener Fahrzeugabstellflächen in Fussdistanz zum geplanten Modellflugplatz
- Konflikte zwischen Modellflugbetrieb und Schongebieten für Pflanzen und Tiere

Eventuell lösbare Konflikte ziehen immer Zusatzrecherchen mit sich. (vgl. dazu 8.6 *Zusatzrecherchen*)

Sämtliche Standorte, die im Rahmen der Desk-Analyse keine oder eventuell lösbare Konflikte aufweisen, werden in den nächsten Arbeitsschritt 8.3 *Augenscheine* weitergezogen.

8.3 Augenscheine

Im Rahmen dieses Arbeitsschrittes werden Augenscheine durchgeführt, um eine Beurteilung der Standorte vor Ort vorzunehmen. Die zu beurteilenden Kriterien können der Mustertabelle "Augenschein" entnommen werden (vgl. ausgefülltes Beispiel im **Anhang D2**; leere Tabelle abrufbar unter: <https://www.irap.ch/index.php?id=18616>). Die Bewertung erfolgt wiederum unter Anwendung des Ampelsystems, wobei die Farben grün für "kein Konflikt", orange für "eventuell lösbarer Konflikt" und rot für "unlösbarer Konflikt" eingesetzt werden sollen.

Beispiele für unlösbare Konflikte sind:

- Nahe gelegene Siedlungseinheiten führen aufgrund einzuhaltender Lärmabstände zu einer markanten Verkleinerung des Flugraumes

Treten bei einem Standort unlösbare Konflikte auf, so scheidet dieser Standort aus und wird nicht weiteren Abklärungen unterzogen.

Beispiele für eventuell lösbare Konflikte sind:

- Fahrverbote auf Zufahrtsstrassen
- Hindernisse, die aus der Desk-Analyse nicht hervorgingen
- Notwendige Geländeanpassungen
- Hochfrequentierte Strassen und Wege

Eventuell lösbare Konflikte ziehen immer Zusatzrecherchen mit sich. (vgl. dazu 8.6 *Zusatzrecherchen*)

Im Rahmen der Augenscheine soll insbesondere auch darauf geachtet werden, ob bei bestimmten Standorten Synergien mit anderen Nutzergruppen betreffend Parkierung, Geräteschuppen, Toiletten usw. bestehen.

Sämtliche Standorte, die im Rahmen der Augenscheine keine oder eventuell lösbare Konflikte aufweisen, werden in den nächsten Arbeitsschritt 8.4 *Prioritätensetzung* weitergezogen.

8.4 Prioritätensetzung

Mit Vorliegen der ausgefüllten Tabellen "Desk-Analyse" und "Augenschein" und mit der Kenntnis, bei welchen Standorten im besten Falle keine, mehrheitlich keine bzw. eventuell lösbare Konflikte auftreten, muss die Modellfluggruppe entscheiden, welche Standorte sie mit welcher Priorität im Vorgehensprozess weiterziehen möchte. Die Prioritäten können den Standorten in einer vorgefertigten Tabelle zugewiesen werden (ein ausgefülltes Beispiel befindet sich im **Anhang D3**; die leere Tabelle ist abrufbar unter: <https://www.irap.ch/index.php?id=18616>). Bei dieser Prioritätensetzung sollte insbesondere mitberücksichtigt werden, ob bereits (gute) Kontakte zu den Grundeigentümern der jeweiligen Standorte bestehen und welche Standorte aufgrund des geringen Konfliktpotenzials am ehesten bewilligungsfähig sein könnten. Von den verbleibenden Standorten sollen ca. 5 Standorte mit der Priorität 1 versehen werden. Für diese Standorte sollen in der Folge mit den jeweiligen Grundeigentümern Kontakt aufgenommen und Zusatzrecherchen durchgeführt werden.

8.5 Erstkontakt Grundeigentümer

Gelingt es einer auf diesen Schritt gut vorbereiteten Modellfluggruppe, einen Grundeigentümer vom Vorhaben "Modellflugplatz" zu überzeugen, so sollte in einem nächsten Schritt ein Pachtvertrag ausgearbeitet werden. Steht ein Grundeigentümer dem Vorhaben hingegen kritisch bzw. ablehnend gegenüber, so sollte der jeweilige Standort verworfen werden. Bei diesem Arbeitsschritt empfiehlt es sich allenfalls, eine landwirtschaftliche Beratungsstelle beizuziehen, welche bereits Kontakte mit den jeweiligen Grundeigentümern pflegt.

8.6 Zusatzrecherchen

Im Rahmen der Zusatzrecherchen sollen die Abklärungen zu den in der Desk-Analyse und/oder Augenschein "orange" bewerteten Kriterien vertieft werden: Ziel dieser Zusatzabklärungen ist, die "orange" bewerteten Kriterien auf "grün" stellen zu können. Bei beispielsweise in der Umgebung von Modellflugplätzen liegenden Schutzgebieten soll herausgefunden werden, welcher Schutzgegenstand ausschlaggebend für die Ausscheidung des Schutzgebietes war. Denn für die genaue Bewertung eines Standortes ist es wichtig zu wissen, ob beispielsweise bedrohte Tierarten (eher unverträglich) oder Geotope (verträglich) den Schutzgegenstand darstellen.

Die jeweilige Modellfluggruppe muss beurteilen, ob sie die Zusatzrecherchen alleine bewältigen kann oder ob es allenfalls Sinn macht, professionelle Fachleute (beispielsweise aus den Disziplinen 2Raumplanung", "Umwelt" und/oder "Lärm") beizuziehen.

Die Zusatzrecherchen können im Extremfall dazu führen, dass ein Standort verworfen wird. In der Regel folgen aus den Zusatzrecherchen aber beispielsweise zum Thema Lärm kleinere Einschränkungen für einen Standort, welche letztendlich dazu führen, dass die geplante Anlage „Modellflugplatz“ präziser projektiert werden kann. Nach der Durchführung der Zusatzrecherchen sollte die Modellfluggruppe in der Lage sein, beispielsweise den exakten Flugraum oder die genaue Lage und Dimension der Parkierung planlich festzulegen. Weiterhin offene Fragen sollen im Sinne der Vorbereitung des nächsten Arbeitsschrittes *8.7 Vorgespräche mit den Behörden* zu den jeweiligen Standorten notiert werden.

8.7 Vorgespräche mit Behörden

In diesem Arbeitsschritt geht es darum, offene Fragen zu konkreten Standorten sowie auch zum Baubewilligungsverfahren mit folgenden Ansprechpartnern zu diskutieren:

- Zuständige Personen des kantonalen Amtes für Raumentwicklung (z.B. Kreisplaner oder Personen, die sich explizit mit dem Thema Bauen ausserhalb der Bauzonen befassen); Sind Fragen im Bereich Natur und Landschaft (z.B. im Zusammenhang mit Schutzgebieten) offen, lohnt es sich, gezielt Fachpersonen aus Umweltämtern an das Gespräch beizuziehen.
- Zuständige Baufachleute oder der Bauverwaltung vorstehende Personen aus der Politik der jeweiligen Standortgemeinde

Folgende Punkte bzw. Fragen sollen mit den folgenden Personen besprochen werden:

Vorgespräch mit Vertreterinnen und Vertretern des Kantons

- Beschreibung der Anlage Modellflugplatz und des Betriebes mit dem Ziel, Vorurteile, Unsicherheiten, Befürchtungen und Hemmnisse abzubauen
- Offene Fragen zu konkreten Standorten, welche im Rahmen der Zusatzrecherchen nicht beantwortet werden konnten
- Offene Fragen zum Baubewilligungsverfahren hinsichtlich der zu erbringenden Nachweise, der zu verwendenden Formulare sowie der Anzahl einzureichender Baugesuche

Vorgespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Standortgemeinde

- Vorstellung der Vereinsaktivitäten (Beitrag zum Dorfleben / Jugendarbeit) und des Vorhabens „Modellflugplatz“ mit dem Ziel, Vorurteile, Unsicherheiten, Befürchtungen und Vorbehalte abzubauen sowie Unterstützung aufzubauen
- Präsentation der Standortevaluation / Einschätzungen zur Standortevaluation durch Gemeindevertreter

Es ist empfehlenswert, diese Gespräche gut vorzubereiten. So sollte ein Beschrieb zum Modellflugplatz (vgl. Kapitel 3), die Standortevaluation sowie der Bedürfnisnach-

weis an das Gespräch mitgenommen werden. Es kann sich zudem für eine Modellfluggruppe lohnen, sich durch eine Fachperson beispielsweise aus dem Fachbereich "Raumplanung" für die Vorbereitung eines Gesprächs sowie für das Gespräch an sich zu verstärken. Im Extremfall kann aus einem solchen Gespräch resultieren, dass ein Standort verworfen werden muss, da behördenseitig aufgezeigt wird, dass keine Bewilligungschancen bestehen. In diesem Fall lohnt es sich, bei den Behörden nachzufragen, ob aus ihrer Sicht irgendwo auf dem Gemeindegebiet allenfalls ein bewilligungsfähiger Standort für einen Modellflugplatz existiert.

8.8 Baugesuch

Im Rahmen der Erstellung und Einreichung eines Baugesuchs ist es wichtig, folgende Punkte bzw. Fragen zu klären:

- Welche Formulare, Pläne und Nachweise sind im Zusammenhang mit dem Baugesuch einzureichen?
- In welcher Anzahl muss das Baugesuch bei der Standortgemeinde eingereicht werden?
- Wie läuft das Verfahren nach der Einreichung des Baugesuchs weiter?

Baugesuchserstellung

Als Hilfestellung zur Ausfertigung eines Baugesuchs liegt eine vom IRAP angefertigte "Checkliste für die Ausarbeitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz" vor (vgl. **Anhang F1**). Zudem ist im **Anhang F2** ein Mustersaufbau bzw. ein Musterinhaltsverzeichnis eines Baugesuchs abgebildet. Da sich die Benennung der zu verwendenden Formulare von Kanton zu Kanton unterscheidet, empfiehlt es sich, entweder bei der zuständigen Stelle beim Kanton oder der Standortgemeinde nach den einzureichenden Formularen, Plänen und Nachweisen nachzufragen. In der Regel sind die jeweiligen Formulare auf der Homepage des Kantons online abrufbar bzw. downloadbar.

Baugesuchseinreichung

Obwohl die inhaltliche Prüfung des Baugesuchs sowie die allfällige Bewilligung für einen Modellflugplatz durch den jeweiligen Kanton erfolgt, muss das Baugesuch bei der Standortgemeinde in ausreichender Anzahl eingereicht werden. Die Gemeinde prüft dabei das Baugesuch auf Vollständigkeit und leitet danach das Baugesuch in der Regel mit einer begleitenden Stellungnahme der Gemeinde an den Kanton (kantonales Amt für Raumentwicklung) weiter.

9 Fazit

Die vorliegende Vorgehensempfehlung resultiert aus dem mehrjährigen Projekt "raumplanerische Anforderungen an Modellflugplätze". Die Inhalte und Erkenntnisse basieren auf umfassenden Recherchen, auf Auswertungen von rechtlichen Grundlagen und auf der konkreten Anwendung des erstmalig im Jahr 2014 vorgeschlagenen Vorgehens zur Aufbereitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz.

Diese Vorgehensempfehlung verfolgt folgende Ziele und Zwecke:

- Sie soll den **Modellfluggruppen** eine Hilfestellung bieten, unter Beachtung des Kapitels 5 und unter Anwendung des Kapitels 8 möglichst eigenständig ein Baugesuch für einen geplanten Modellflugplatz zu erarbeiten. Damit vermag sie einen Beitrag zur Verbesserung der Situation für die Modellfluggruppen hinsichtlich der Sicherung ihrer Modellfluggelände zu leisten.
- Sie soll Vertreterinnen und Vertretern von **Politik und Behörden** den Modellflugsport und die dazu benötigte Infrastruktur (Kapitel 3) näherbringen, um Verständnis aufzubauen sowie Vorurteile und Vorbehalte abzubauen, damit die Möglichkeit besteht, dass Modellflugsport als berechtigte Freizeitnutzung wahrgenommen wird. Die Vorgehensempfehlung soll auch ermöglichen, dass bei der Wahl des Planungs- und Bewilligungsverfahrens Augenmass beibehalten werden kann.

Auch das Projektteam des IRAP musste sich beim Einstieg in die Thematik "Modellflugsport / Modellflugplatz" einen Überblick über diese Freizeitnutzung, die dazu notwendige Infrastruktur und die in diesem Zusammenhang wichtigen rechtlichen Grundlagen verschaffen. Bald schon zeigte sich, dass die Modellflugverbände resp. -vereine sehr gut organisiert sind und deren Mitglieder mit sehr viel Herzblut ihrer Freizeitnutzung nachgehen.

Im Rahmen der Standortevaluation zeigten sich bei konkreten Abklärungen zu den Standorten für Modellflugplätze Wissens- und Regulierungslücken insbesondere im Zusammenhang mit erforderlichen Abständen im Sinne der Wahrung der Verträglichkeit gegenüber Menschen und Tieren, welche sich durch den Modellflugbetrieb gestört fühlen könnten. Sogar Fachleute liessen sich kaum dazu bewegen, einen konkreten Abstand beispielsweise gegenüber einer National- oder Kantonsstrasse zu benennen. Die "Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd" nennen 500 Meter Abstand gegenüber besonders schützenswerten und störungsempfindlichen Arten. Diese 500 Meter Abstand werden heute von gewissen Interessensvertretern prinzipiell gefordert, auch wenn beispielsweise in einem Schutzgebiet Schutzgegenstände oder Schutzobjekte nicht bezeichnet sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass in einem Schutzgebiet immer besonders schützenswerte und störungsempfindliche Arten vorhanden sind. In einem Fall konnten wir zufälligerweise aufdecken, dass Naturschutzgebiete auf der Grundlage eines Geotopinventars festgelegt wurden, und demzufolge widerlegen, dass gegenüber Landschafts- und Gesteinsformationen aufgrund des Arguments der Störungsempfindlichkeit Abstände eingehalten werden müssen. Auch Nicolas Strebel stellte im Rahmen seiner wissenschaftlichen Untersuchung (2016) fest, dass basierend auf den vorhandenen Kenntnissen kaum faktenba-

sierte Empfehlungen betreffend einzuhaltenen Abständen abgegeben werden können. Im Rahmen seiner Untersuchung stellte er zudem fest, dass bei gewissen Vogelarten eine hohe Verträglichkeit mit dem Modellflug besteht. Diese Verträglichkeit wurde auch an einem Augenschein eines bestehenden Modellflugplatzes durch den Verfasser festgestellt: es scheint, als würden gewisse Vogelarten während der Verfolgung der Modellflugeräte sämtliche Manöver und Bewegungen imitieren, ohne dabei Anzeichen von Angst gegenüber dem Modellflugsport auszusenden. Diese Momentaufnahme deckt sich auch mit langjährigen Beobachtungen von Modellflugpiloten.

Nicolas Strebel betont am Ende seiner Studie, *dass es nur schwer abzuschätzen sei, ob und inwiefern tatsächlich sensible Arten durch den Modellflugsport betroffen seien, und dass er sich deshalb erhofft, mit seiner Fallstudie zu umfassenderen Untersuchungen anzuregen*. Diese Aussage kann vom IRAP aufgrund getätigter Erkenntnisse vollumfänglich unterstützt werden.

Aus Sicht des IRAP verfolgen sowohl die Modellfluggruppen wie auch die Bewilligungsbehörden – auch wenn aus unterschiedlichen Beweggründen – dieselbe Zielsetzung. Beide Parteien streben einen geordneten, an einem verträglichen und konzentrierten Standort bewilligten Modellflugbetrieb an. Modellfluggruppen möchten durch die Bewilligung ihres Modellflugplatzes Planungs- und Investitionssicherheit erlangen. Die kantonalen Bewilligungsbehörden können aus Sicht des IRAP keinerlei Interesse daran haben, dass unbewilligt resp. an zahlreichen Standorten "wild" geflogen wird. Sie müssten demzufolge Modellfluggruppen in ihrer Absicht unterstützen, einen geordneten Flugbetrieb an einem räumlich konzentrierten, auf Verträglichkeit abgeklärten Standort für einen Modellflugplatz bewilligen zu lassen, und ihnen keine unverhältnismässigen Planungshürden in den Weg stellen, wie wir dies bei einem Kanton leider feststellen mussten.

10 Quellenverzeichnis

- REM Richtlinien für den Einsatz von Modellflugzeugen und den Betrieb von Modellflugplätzen. Der Schweizerische Modellflugverband SMV. 2009. (vgl. Anhang A)
- Rechtliche Grundlagen (vgl. **Anhang B**)
 - Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG, 1948 / 2019)
 - Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK, 1995 / 2019)
 - Bundesgesetz über das bäuerliche Bodenrecht (BGBB, 1994 / 2014)
 - Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GSchG, 1992 / 2017)
 - Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG, 1980 / 2019)
- Gerichtsentscheide (vgl. **Anhang C**)
 - Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Luzern zum Modellflugplatz Retschwil vom 25. Juni 1998
 - Entscheid des Regierungsrats des Kantons Aargau zum Modellflugplatz Sins vom 21. Mai 2003
 - Entscheid des Kantonsgerichts des Kantons Basel-Land zum Modellflugplatz Arisdorf vom 14. Dezember 2005
 - Bundesgerichtsentscheid zum Modellflugplatz Küsnacht vom 17. Juni 2010
 - Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug zur Modellfluggruppe Rigi vom 28. März 2017
 - Entscheide von verschiedenen Instanzen zum geplanten Modellflugplatz Rothenturm (ab 2017 laufend)
 - Bundesgerichtsentscheid zum Hängegleiterlandeplatz in Ingenbohl-Brunnen aus dem Jahr 1993
 - Bundesgerichtsentscheid zum Golfplatz in Wettswil vom 2. April 2008
 - Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau zur Flugveranstaltung "die schrägen Vögel des Hallwilersee" vom 10. Mai 2001
 - Bundesgerichtsentscheid zum Thema "ersessenes Recht" vom 23. April 2010
- Wissenschaftliche Untersuchung "Die Existenz des Modellflugplatzes in der Selzacherwiti beeinflusst die Verteilung der Feldlerchen *Alauda arvensis* während der Brutzeit nicht". Autoren: Nicolas Strebler, Tobias Roth und Darius Weber. 2016.
- Empfehlung zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Vogelschutz. Schweizerischer Modellflugverband und Schweizerische Vogelwarte Sempach. Oktober 2007.
- Checkliste für das Bewerten eines Standortes für einen Modellflugplatz in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd. Schweizerischer Modellflugverband. 29. April 2014.
- Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd. Hintermann & Weber AG. 24. März 2014. Rodersdorf.

11 Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Modellfluggelände; Aufnahme von Emil Giezendanner
- Abbildung 2: Mustermodellflugplatz; Grafik von Jürg Bosshard
- Abbildung 3: fiktives Beispiel eines Flugzonenplans für einen Modellflugplatz; IRAP
- Abbildung 4: Lärm-Belastungsgrenzwerte; Auszug aus der Lärmschutz-Verordnung
- Abbildung 5: Einzuhaltende Abstände zwischen Flugraumgrenze und Nutzungszonen mit den zugewiesenen Empfindlichkeitsstufen I – IV; Grafik von Jürg Bosshard
- Abbildung 6: Vorgehensschritte verknüpft mit Abklärungsbereichen und Zeit; IRAP
- Abbildung 7: revidierte Abbildung "Vorgehensschritte verknüpft mit Abklärungsbereichen und Zeit"; IRAP

12 Anhang

| | | |
|-----|--|-------|
| A | Musterreglement für Modellflugplätze (REM) | S. 44 |
| B | wichtigste Gesetzgebungen mit Bezug zu Modellflugplätzen | S. 45 |
| B1 | <i>Luftfahrtrecht</i> | S. 45 |
| B2 | <i>Landwirtschaft</i> | S. 46 |
| B3 | <i>Gewässerschutz</i> | S. 47 |
| B4 | <i>Raumplanungsrecht</i> | S. 49 |
| C | Gerichtsentscheide | S. 52 |
| C1 | <i>Modellflugplatz Retschwil LU</i> | S. 52 |
| C2 | <i>Modellflugplatz Sins AG</i> | S. 53 |
| C3 | <i>Modellflugplatz Arisdorf BL</i> | S. 54 |
| C4 | <i>Modellflugplatz Küsnacht ZH</i> | S. 55 |
| C5 | <i>Modellflugplatz Risch ZG</i> | S. 56 |
| C6 | <i>geplanter Modellflugplatz Rothenturm SZ</i> | S. 59 |
| C7 | <i>Hängegleiterlandeplatz Ingenbohl-Brunnen SZ</i> | S. 60 |
| C8 | <i>Golfplatz Wettswil ZH</i> | S. 61 |
| C9 | <i>Flugveranstaltung "Die schrägen Vögel vom Hallwilersee"</i> | S. 62 |
| C10 | <i>Ersessenes Recht</i> | S. 63 |
| D | Mustertabellen | S. 67 |
| D1 | <i>Mustertabelle "Desk-Analyse"</i> | S. 67 |
| D2 | <i>Mustertabelle "Augenschein"</i> | S. 68 |
| D3 | <i>Mustertabelle "Prioritätensetzung"</i> | S. 68 |
| E | Beispielhafter Auszug aus Dossier mit potentiellen Standorten | S. 69 |
| F | Hilfestellungen zur Aufbereitung eines Baugesuchs | S. 70 |
| F1 | <i>Checkliste für die Aufbereitung eines Baugesuchs</i> | S. 70 |
| F2 | <i>Musteraufbau bzw. Musterinhaltsverzeichnis eines Baugesuchs</i> | S. 72 |

A Musterreglement für Modellflugplätze (REM)

Das nachfolgende Musterreglement für Modellflugplätze stammt aus den *Richtlinien für den Einsatz von Flugmodellen und den Betrieb von Modellflugplätzen (REM)* des Schweizerischen Modellflugverbandes. Sinnvollerweise wird als Ergänzung zum untenstehenden Reglement noch Flugzonenplan erstellt (vgl. Abbildung 3, Seite 11).

Musterreglement für Modellflugplätze

Der Modellflugplatz

.....
der Modellfluggruppedes SMV im AeCS
in(politische Gemeinde)
steht ausschliesslich Mitgliedern der Modellfluggruppe.....zur Verfügung
Der Vorstand kann Ausnahmen bewilligen, falls die Versicherungsfrage abgeklärt worden ist.

1. Folgende Flugmodelle sind zugelassen:
 - a) Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren und Turbinenantrieb (Einschränkungen siehe 2)
 - b) Flugmodelle mit Elektromotoren
 - c) Segelflugmodelle
2. Für Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren und Turbinenantrieb gelten folgende Einschränkungen:
 - a) An hohen kirchlichen Feiertagen ist der Betrieb von Modellen mit Verbrennungsmotoren und Turbinenantrieb gänzlich einzustellen.
 - b) Das Fliegen mit Motormodellen ist an folgenden Tagen untersagt:
.....
3. Normaler Flugbetrieb
Werktags : 0800 - 1200 und 1300 - 2000 h
Sonntags : 1030 - 1200 und 1400 - 1800 h
4. Maximaler Schallpegel:
Der maximal zulässige Schallpegel, gemessen nach den Richtlinien des SMV darf dB(A) nicht überschreiten.
5. Sperrzonen:
Folgende Gebiete / Zonen dürfen mit Motormodellen nicht überflogen werden:
.....
RC-Anlagen dürfen auf dem Platz nur nach folgenden Kontrollmassnahmen in Betrieb genommen werden:
.....
Für Schäden, welche durch das Einschalten entstehen können, haftet der Verursacher.
6. Flugsektoren
Aus Sicherheitsgründen sind folgende Sektoren nicht überflogen werden:
.....
7. Der Modellpark befindet sich ausserhalb des Gefahrenbereichs, nämlich:
.....
8. Der Pilotenstandort befindet sich
.....
9. Die Flugmodelle sind so einzusetzen, dass weder während Start und Landung, noch während des Fluges Personen oder Sachen Dritter gefährdet werden.
10. Die Mitglieder der Modellfluggruppedes SMV im AeCS sind über die Kollektiv-Haftpflichtversicherung des SMV versichert.
11. Beim Befahren der Zufahrtswege sowie beim Parkieren ist folgendes zu beachten:
.....
12. Jedermann trägt zum Einhalten dieser Bestimmungen sowie zur allgemeinen Ordnung auf diesem Modellflugplatz bei. Besondere Vorkommnisse sind unverzüglich dem Obmann, bzw..... zu melden.
Mitglieder, welche durch ihr Verhalten andere gefährden oder auf irgend eine andere Weise den Ruf oder die Interessen der Modellfluggruppe schädigen, werden vom Vorstand zur Rechenschaft gezogen!

....., den

Für den Vorstand:

B Wichtigste Gesetzgebungen mit Bezug zu Modellflugplätzen

B1 Luftfahrtrecht

Auszug aus der **Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK)** mit Stand 12. Oktober 2017:

Art. 1

Diese Verordnung gilt für Hängegleiter ohne Antrieb oder mit elektrischem Antrieb, Drachen, Drachenfallschirme, Fesselballone, Fallschirme und unbemannte Luftfahrzeuge.

Art. 3 Start- und Landeort

Abs. 1 Für Luftfahrzeuge nach Art. 1, ausgenommen für Hängegleiter mit elektrischem Antrieb, besteht kein Zwang, auf einem Flugplatz abzufliegen oder zu landen.

Art. 14 Kategorien

Abs. 1 Unbemannte Luftfahrzeuge, namentlich Drachen, Drachenfallschirme, Fesselballone, Freiballone und Modellluftfahrzeuge, mit einem Gewicht von mehr als 30kg dürfen nur mit Bewilligung des BAZL eingesetzt werden. Das BAZL legt die Zulassungsanforderungen und die Betriebsbedingungen im Einzelfall fest.

Abs. 2 Die Haftpflichtansprüche von Dritten auf der Erde sind vom Halter oder von der Halterin durch eine Haftpflichtversicherung mit einer Garantiesumme von mindestens einer Million Franken sicherzustellen.

Art. 17 Einschränkungen für Modellluftfahrzeuge

Abs. 1 Wer ein Modellluftfahrzeug mit einem Gewicht zwischen 0,5 und 30 kg betreibt, muss stets direkten Augenkontakt zum Luftfahrzeug halten und jederzeit die Steuerung gewährleisten können.

Abs. 2 Der Betrieb von Modellluftfahrzeugen mit einem Gewicht zwischen 0,5 und 30 kg ist untersagt:

- a. in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes;*
- b. in aktiven Kontrollzonen (CTR), sofern dabei eine Höhe von 150 m über Grund überstiegen wird.*
- c. Im Umkreis von weniger als 100 Metern um Menschenansammlungen im Freien, es sei denn, es handle sich um öffentliche Flugveranstaltungen nach Art. 4.*

Art. 18 Ausnahmen von den Einschränkungen

Abs. 1 Es können Ausnahmen von den folgenden Einschränkungen bewilligt werden:

- a. von den Einschränkungen nach den Artikeln 15 Buchstabe b, 16 Absatz 2 und 17 Absatz 2 Buchstaben a und b:
 - 1. Bei Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolldiensten: von der Flugverkehrskon-**

- trollstelle im Einvernehmen mit dem Flugplatzleiter,
2. Bei den übrigen Flugplätzen: vom Flugplatzleiter;
b. von den Einschränkungen nach den Artikeln 15 Buchstabe a, 16 Absatz 1 und 17 Absätze 1 und 2 Buchstabe c: vom BAZL.

Abs. 2 Solche Ausnahmen dürfen nur bewilligt werden, wenn die übrigen Benützerinnen und Benützer des Luftraums sowie Dritte am Boden nicht gefährdet werden.

Abs. 3 Die Bewilligung kann mit Auflagen verbunden werden.

Art. 19 Kantonale Vorschriften

Die Kantone können für unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von weniger als 30 kg Vorschriften zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde erlassen (Art. 51 Abs. 3 LFG).

B2 Landwirtschaft

Auszug aus dem **Bundesgesetz über das bäuerliche Bodenrecht (BGBB)** mit Stand 1. Januar 2014:

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Abs. 1 Dieses Gesetz bezweckt:

- a. das bäuerliche Grundeigentum zu fördern und namentlich Familienbetriebe als Grundlage eines gesunden Bauernstandes und einer leistungsfähigen, auf eine nachhaltige Bodenbewirtschaftung ausgerichteten Landwirtschaft zu erhalten und ihre Struktur zu verbessern;
- b. die Stellung des Selbstbewirtschafters einschliesslich diejenige des Pächters beim Erwerb landwirtschaftlicher Gewerbe und Grundstücke zu stärken;
- c. übersetzte Preise für landwirtschaftlichen Boden zu bekämpfen.

Abs. 2 Das Gesetz enthält Bestimmungen über:

- a. den Erwerb von landwirtschaftlichen Gewerben und Grundstücken;
- b. die Verpfändung von landwirtschaftlichen Grundstücken;
- c. die Teilung landwirtschaftlicher Gewerbe und die Zerstückelung landwirtschaftlicher Grundstücke.

2. Kapitel: Erwerb von landwirtschaftlichen Gewerben und Grundstücken

Art. 61 Grundsatz

Abs. 1 Wer ein landwirtschaftliches Gewerbe oder Grundstück erwerben will, braucht dazu eine Bewilligung.

Abs. 2 Die Bewilligung wird erteilt, wenn kein Verweigerungsgrund vorliegt.

Abs. 3 Als Erwerb gilt die Eigentumsübertragung sowie jedes andere Rechtsgeschäft, das wirtschaftlich einer Eigentumsübertragung gleichkommt.

Art. 63 Verweigerungsgründe

Abs. 1 Die Bewilligung zum Erwerb eines landwirtschaftlichen Gewerbes oder Grundstücks wird verweigert wenn:

- a. der Erwerber nicht Selbstbewirtschafter ist;*
- b. ein übersetzter Preis vereinbart wurde;*
- c. ... aufgehoben;*
- d. das zu erwerbende Grundstück ausserhalb des ortsüblichen Bewirtschaftungsbereichs des Gewerbes des Erwerbers liegt.*

Art. 64 Ausnahmen vom Prinzip der Selbstbewirtschaftung

Abs. 1 Bei fehlender Selbstbewirtschaftung ist die Bewilligung zu erteilen, wenn der Erwerber einen wichtigen Grund nachweist, namentlich wenn:

- a. ...;*
- b. der Erwerber über eine rechtskräftige Bewilligung für eine nach Artikel 24 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 zulässige nichtlandwirtschaftliche Nutzung des Bodens verfügt;*
- c. ...;*

B3 Gewässerschutz

Auszug aus der **Gewässerschutzverordnung (GSchV)** mit Stand 1. Juni 2018:

10. Kapitel: Inkrafttreten

Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4. Mai 2011

Abs. 1 Die Kantone legen den Gewässerraum gemäss den Artikeln 41a und 41b bis zum 31. Dezember 2018 fest.

Abs. 2 Solange sie den Gewässerraum nicht festgelegt haben, gelten die Vorschriften für Anlagen nach Artikel 41c Absätze 1 und 2 entlang von Gewässern auf einem beidseitigen Streifen mit einer Breite von je:

- a. 8m plus die Breite der bestehenden Gerinnesohle bei Fliessgewässern mit einer Gerinnesohle bis 12 m Breite;*
- b. 20 m bei Fliessgewässern mit einer bestehenden Gerinnesohle von mehr als 12 m Breite;*
- c. 20 m bei stehenden Gewässern mit einer Wasserfläche von mehr als 0,5 ha.*

Abs. 3 ...

Abs. 4 ...

7. Kapitel: Verhinderung und Behebung anderer nachteiliger Einwirkungen auf Gewässer

1. Abschnitt: Gewässerraum und Revitalisierung der Gewässer

Art. 41a Gewässerraum für Fliessgewässer

Abs. 1 Die Breite des Gewässerraums muss in Biotopen von nationaler Bedeutung, in kantonalen Naturschutzgebieten, in Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung, in Wasser- und Zugvogelreservaten von internationaler oder nationaler Bedeutung sowie, bei gewässerbezogenen Schutzzielen, in Landschaften von nationaler Bedeutung und kantonalen Landschaftsschutzgebieten mindestens betragen:

- a. für Fließgewässer mit einer Gerinnesohle von weniger als 1 m natürlicher Breite: 11 m;*
- b. für Fließgewässer mit einer Gerinnesohle von 1-5 m natürlicher Breite: die 6-fache Breite der Gerinnesohle plus 5 m;*
- c. für Fließgewässer mit einer Gerinnesohle von mehr als 5 m natürlicher Breite: die Breite der Gerinnesohle plus 30 m.*

Abs. 2 In den übrigen Gebieten muss die Breite des Gewässerraums mindestens betragen:

- a. für Fließgewässer mit einer Gerinnesohle von weniger als 2 m natürlicher Breite: 11 m;*
- b. für Fließgewässer mit einer Gerinnesohle von 2-15 m natürlicher Breite: die 2,5-fache Breite der Gerinnesohle plus 7 m.*

Abs. 3 Die nach den Absätzen 1 und 2 berechnete Breite des Gewässerraums muss erhöht werden, soweit dies erforderlich ist zur Gewährleistung:

- a. des Schutzes vor Hochwasser;*
- b. des für eine Revitalisierung erforderlichen Raumes;*
- c. der Schutzziele von Objekten nach Absatz 1 sowie anderer überwiegender Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes;*
- d. einer Gewässernutzung.*

Abs. 4 Soweit der Schutz vor Hochwasser gewährleistet ist, KANN DIE Breite des Gewässerraumes angepasst werden:

- a. den baulichen Gegebenheiten in dicht überbauten Gebieten;*
- b. den topografischen Verhältnissen in Gewässerabschnitten:
 - 1. in den das Gewässer den Talboden weitgehend ausfüllt, und*
 - 2. die beidseitig von Hängen gesäumt sind, deren Steilheit keine landwirtschaftliche Bewirtschaftung zulässt.**

Abs. 5 Soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, kann auf die Festlegung des Gewässerraums verzichtet werden, wenn das Gewässer:

- a. sich im Wald oder in Gebieten, die im landwirtschaftlichen Produktionskataster gemäss der Landwirtschaftsgesetzgebung nicht dem Berg- oder Talgebiet zugeordnet sind, befindet;*
- b. eingedolt ist;*
- c. künstlich angelegt; oder*

d. sehr klein ist.

Art. 41b Gewässerraum für stehende Gewässer

Abs. 1 Die Breite des Gewässerraums muss, gemessen ab der Uferlinie, mindestens 15 m betragen.

Abs. 2 Die Breite des Gewässerraums nach Absatz 1 muss erhöht werden, soweit dies erforderlich ist zur Gewährleistung:

- a. des Schutzes vor Hochwasser;
- b. des für eine Revitalisierung erforderlichen Raumes;
- c. überwiegender Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes;
- d. der Gewässernutzung.

Abs. 3 Die Breite des Gewässerraums kann in dicht überbauten Gebieten den baulichen Gegebenheiten angepasst werden, soweit der Schutz vor Hochwasser gewährleistet ist.

Abs. 4 Soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, kann auf die Festlegung des Gewässerraums verzichtet werden, wenn das Gewässer:

- a. sich im Wald oder in Gebieten, die im landwirtschaftlichen Produktionskataster gemäss der Landwirtschaftsgesetzgebung nicht dem Berg- oder Talgebiet zugeordnet sind, befindet;
- b. eine Wasserfläche von weniger als 0,5 ha hat; oder
- c. künstlich angelegt ist.

B4 Raumplanungsrecht

Auszug aus dem **Bundesgesetz über die Raumplanung** (Raumplanungsgesetz, RPG mit Stand 1. Januar 2018)

Art. 1 Ziele

Abs. 1 Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung. Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.

Abs. 2 Sie unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen:

- a. die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen;
- a^{bis}. Die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität;
- b. kompakte Siedlungen zu schaffen;

- b^{bis}. die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten;*
- c. das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern und auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken;*
- d. die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern;*
- e. die Gesamtverteidigung zu gewährleisten.*

Art. 3 Planungsgrundsätze

Abs. 1 Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden achten auf die nachstehenden Grundsätze:

Abs. 2 Die Landschaft ist zu schonen. Insbesondere sollen:

- a. der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfolgeflächen, erhalten bleiben;*
- b. Siedlungen, Bauten und Anlagen sich in die Landschaft einordnen;*
- c. See- und Flussufer freigehalten und öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert werden;*
- d. naturnahe Landschaften und Erholungsräume erhalten bleiben;*
- e. die Wälder ihre Funktionen erfüllen können.*

Abs. 3 Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen:

- a. Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet sein und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind;*
- a^{bis}. Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche;*
- b. Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden;*
- c. Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden;*
- d. günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein;*
- e. Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten.*

Abs. 4 Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen:

- a. regionale Bedürfnisse berücksichtigt und störende Ungleichheiten abgebaut werden;*
- b. Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein;*
- c. nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden.*

Art. 22 Baubewilligung

Abs. 1 Bauten und Anlagen dürfen nur mit behördlicher Bewilligung errichtet oder geändert werden.

Abs. 2 Voraussetzung einer Bewilligung ist, dass

- a. die Bauten und Anlagen dem Zweck der Nutzungszone entsprechen und*
- b. das Land erschlossen ist.*

Abs. 3 Die übrigen Voraussetzungen des Bundesrechts und des kantonalen Rechts bleiben vorbehalten.

Art. 24 Ausnahmen für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen

Abweichend von Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe a können Bewilligungen erteilt werden, Bauten und Anlagen zu errichten oder ihren Zweck zu ändern, wenn:

- a. der Zweck der Bauten und Anlagen einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordert; und*
- b. keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.*

Art. 24a Zweckänderungen ohne bauliche Massnahmen ausserhalb der Bauzonen

Abs. 1 Erfordert die Änderung des Zwecks einer Baute oder Anlage ausserhalb der Bauzonen keine baulichen Massnahmen im Sinne von Artikel 22 Absatz 1, so ist die Bewilligung zu erteilen, wenn:

- a. dadurch keine neuen Auswirkungen auf Raum, Erschliessung und Umwelt entstehen; und*
- b. sie nach keinem anderen Bundeserlass unzulässig ist.*

Abs. 2 Die Ausnahmegewilligung ist unter dem Vorbehalt zu erteilen, dass bei veränderten Verhältnissen von Amtes wegen neu verfügt wird.

Art. 25 Kantonale Zuständigkeiten

Abs. 2 Die zuständige kantonale Behörde entscheidet bei allen Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen, ob sie zonenkonform sind oder ob für sie eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann.

C Gerichtsentscheide

C1 Modellflugplatz Retschwil LU

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| <i>Gemeinde</i> | Retschwil LU |
| <i>Inстанz</i> | Verwaltungsgericht des Kantons Luzern |
| <i>Urteilsdatum</i> | 25. Juni 1998 |
| <i>Publikation</i> | ZBI 2000 414 |

Zusammenfassung

Nach Ablauf einer befristeten Baubewilligung für einen Modellflugplatz in der Landwirtschaftszone in der Gemeinde Retschwil wird die Erneuerung der Baubewilligung wegen fehlender Standortgebundenheit und überwiegender Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes verweigert.

Feststellungen

Ein Modellflugplatz ausserhalb der Bauzone ist negativ standortgebunden.

Die Baubewilligungspflicht gilt für alle künstlich geschaffenen und auf Dauer angelegten Einrichtungen, die in bestimmter fester Beziehung zum Erdboden stehen und die Nutzungsordnung zu beeinflussen vermögen, weil sie entweder den Raum äusserlich erheblich verändern, die Erschliessung belasten oder die Umwelt beeinträchtigen. Die regelmässige Nutzung einer bislang hauptsächlich landwirtschaftlichen genutzten Wiese für gewerbliche Zwecke oder intensive Freizeitaktivitäten hat häufig erhebliche Einflüsse auf das sie umgebende Gebiet, so dass eine behördliche Kontrolle in Form einer Baubewilligung nötig ist.

Ob ein Modellflugplatz der Planungspflicht nach Art.2 RPG untersteht und nicht mit einer Ausnahmegewilligung geregelt werden kann, entscheidet sich nicht bloss nach den relativ geringfügigen baulichen Massnahmen, sondern nach den weiträumig wahrnehmbaren Auswirkungen wie etwa dem Lärm und den Sicherheitserfordernissen sowie den Verkehrserschliessungsmassnahmen.

Ein Modellflugplatz ist nicht mit einem nahegelegenen Siedlungsgebiet verträglich und somit negativ standortgebunden. Ob ein Standort zulässig ist, muss im Rahmen einer Interessenabwägung geprüft werden.

Kantonale Bestimmungen (z.B. zu Natur- und Landschaftsschutz) ersetzen Art. 24 Abs.1 RPG nicht, sondern kommen hinzu.

C2 Modellflugplatz Sins AG

| | |
|---------------------|----------------------------------|
| <i>Gemeinde</i> | Sins AG |
| <i>Instanz</i> | Regierungsrat des Kantons Aargau |
| <i>Urteilsdatum</i> | 21. Mai 2003 |
| <i>Publikation</i> | ZBI 2005 643 |

Zusammenfassung

Einer Bewilligung für einen Modellflugplatz in einem Landwirtschaftsgebiet stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, sofern sich erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt durch einen zeitlich geregelten Flugbetrieb vermeiden lassen. Umstritten ist die Bewilligung eines bereits realisierten Modellflugplatzes in der Landwirtschaftszone und in einem Landschaftsschutzgebiet, angrenzend an Wald. Die Beschwerde der betroffenen Modellfluggruppe wird teilweise gutgeheissen und die Bewilligung unter bestimmten Bedingungen und Auflagen erteilt. Der Landschaftsschutz steht dem Modellflugbetrieb nicht entgegen, eine Unvereinbarkeit mit den Zielen des Naturschutzes ist zudem nur zu bejahen, wenn ein Nachweis besteht, dass das Eindringen von Menschen für die Natur tatsächlich erheblich nachteilig ist.

Feststellungen

Dem Modellflugbetrieb wird prinzipiell die negative Standortgebundenheit ausserhalb der Bauzonen zugestanden.

Ob sich für das Vorhaben (Modellflugplatz) besser geeignete Alternativstandorte anbieten, ist im Rahmen der Interessenabwägung nach Art. 24 lit. b RPG zu berücksichtigen.

Lärm und die Zunahme von Störungen auf dem Boden und in der Luft stehen dem Erhalt und einer möglichen Aufwertung einer Landschaft und des Lebensraumes seltener, stark gefährdeter Tierarten entgegen.

Das angrenzende Gebiet wird intensiv für die Landwirtschaft genutzt, was mit Biozideinsatz, Verkehr und Personen verbunden ist. Es handelt sich daher nicht um ein von Menschen bisher wenig berührtes Gebiet. Die vom Modellflugverein verursachte Störung fällt unter den gegebenen Umständen nicht mehr entscheidend ins Gewicht und vermag den Lebensraum schützenswerter Vögel nicht zusätzlich relevant zu beeinträchtigen.

Hasen und Rehwild können sich offenbar an die regelmässige Anwesenheit von Menschen gewöhnen. Diese Anpassungsfähigkeit wurde bereits in Verfahren auf dem Areal von Passagierflughäfen festgestellt. Durch die zeitliche Regelung des Flugbetriebs lässt sich eine relevante Beeinträchtigung vermeiden.

Der Modellflugverein prüfte über 30 Standorte, konnte aber keinen alternativen Standort in der Gemeinde finden, wo der Anlage weniger Interessen entgegenstehen würden.

Die Umweltverträglichkeit des Modellflugs ist primär eine Frage des Masses. Der Ausgleich zwischen den Interessen am Modellflug und den Interessen der Natur lässt sich im Sinne des Vorsorgeprinzips gemäss Art. 11 Abs. 2 USG am sinnvollsten durch adä-

quate Bedingungen und Auflagen für den Betrieb finden. Durch derartige Vorgaben soll das Hobby noch angemessen ausgeübt werden können, ohne dass die Umwelt eine unangemessene Beeinträchtigung erleidet.

Mittels Baubewilligungsaufgabe ist der Einsatz wirksamer Schalldämpfer vorzuschreiben. Zudem ist eine angemessene Flugzeitbeschränkung vorzusehen.

C3 Modellflugplatz Arisdorf BL

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| <i>Gemeinde</i> | Arisdorf BL |
| <i>Inстанz</i> | Kantonsgericht des Kantons Basel-Land |
| <i>Urteilsdatum</i> | 14. Dezember 2005 |
| <i>Publikation</i> | unpubliziert |

Zusammenfassung

Ein Modellhelikopter-Trainingsplatz in einer Landschaftsschutzzone kann nicht bewilligt werden, da überwiegende Interessen des Natur- und Lärmschutzes entgegenstehen. Eine Interessensgemeinschaft errichtete im Sommer 2003 einen Modellhelikopter-Trainingsplatz. Das betreffende Grundstück liegt in der Landwirtschaftszone und wird von einer Landschaftsschutzzone überlagert. Die IG reichte ein nachträgliches Baugesuch für die Anlage ein. Die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons verweigerte die Erteilung einer Ausnahmegewilligung und verfügte ausserdem die Entfernung der Anlage. Dagegen erhob die IG Beschwerde beim Kantonsgericht, welches die Beschwerde abweist.

Feststellungen

Es ist unbestritten, dass es sich bei beim Modellhelikopter-Landeplatz um eine Anlage handelt, welche künstlich geschaffen, mit dem Boden verankert und über längere Zeit am selben Ort aufgestellt wird. Die räumlichen Auswirkungen und Folgen des geplanten Vorhabens sind derart, dass einerseits ein Interesse der Nachbarn, andererseits ein Interesse der Öffentlichkeit an einer vorgängigen Kontrolle besteht. Damit sind die Voraussetzungen erfüllt, die gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts vorliegen müssen, damit eine Baute oder Anlage der Bewilligungspflicht untersteht.

Da sich das Gebiet in der Landwirtschaftszone befindet, ist eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 Abs. 1 RPG erforderlich. Eine Ausnahmegewilligung kann nur erteilt werden, wenn der Zweck der Baute einen Standort ausserhalb der Bauzone erfordert und wenn dem Vorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

Ein Standort ausserhalb der Bauzone drängt sich auf (negative Standortgebundenheit), wobei die Frage, ob sich für das Vorhaben besser geeignete Alternativstandorte ausserhalb der Bauzone anbieten als der derzeitige Standort, im Rahmen der Interessenabwägung nach Art. 24 Abs. 1 lit. b RPG zu berücksichtigen ist.

Das betreffende Gebiet gilt als potentieller Lebensraum von bedrohten Tierarten (insbesondere von Vogelarten). Verschiedene Experten äussern sich in Gutachten und Berichten dazu, inwieweit der Modellhelikopter-Flugbetrieb den Lebensraum der Vögel zerstören würde. Vögel würden weitgehend unempfindlich gegenüber Lärm reagieren, soweit dieser regelmässig und gleichförmig aufträte, was gerade für den Modellflug-

sport nicht zutreffen. Hierbei handelt es sich um kurze, intensive Störungen, an die sich die Vögel nicht gewöhnen könnten. Ferner falle der Beginn der jährlichen Flugsaison zumeist mit dem Beginn der Brutperiode der Vögel zusammen, in welcher diese den Flugbetrieb als Gefahr bei der Reviereinteilung empfinden könnten. Flugmodelle hätten ferner in etwa die Grösse von Greifvögeln und würden somit dem angeborenen Feindschema der Feld- und Wiesenvögel entsprechen. Die Platzwahl müsse dementsprechend so getroffen werden, dass solche zu schützende Lebensräume der Tiere nicht tangiert würden. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung genügt, dass die vorgesehene Tätigkeit das Brutbiotop eines Vogels zu beeinträchtigen vermag. Es kann anhand der Gutachten und Beiträge als erhärtet angesehen werden, dass der Flugbetrieb die Funktion des Naturschutzgebietes in Frage stellt. Dies führt im Rahmen einer Interessenabwägung dazu, dass das öffentliche Interesse an der Bewahrung des Lebensraumes der bedrohten Tierarten höher einzustufen ist als der hobbymässige Betrieb des Helikopter-Modellflugplatzes am zu beurteilenden Standort.

Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch die Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten.

Nach der Fachstelle Lärmschutz des Kantons verursachen Modellflugzeuge Lärm, der sich nicht durch übermässige Lautheit, sondern vielmehr durch seine besonderen Eigenschaften auszeichne (hohe Tonlage, grosse Schallpegeldifferenzen, unregelmässiges Auftreten). Diese speziellen Geräusche würden durch von den Menschen als besonders lästig empfunden und seien beispielsweise vergleichbar mit dem Lärm von Verbrennungsmotoren der Rasenmäher. Selbst wenn die massgebenden Planungswerte eingehalten werden, kann dieser Lärm von der betroffenen Bevölkerung als störend oder lästig wahrgenommen werden, was im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen ist. Hierbei sind Zeitpunkt, Häufigkeit und Dauer des Lärms zu beachten.

C4 Modellflugplatz Küsnacht ZH (Limberg)

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| <i>Gemeinde</i> | Küsnacht ZH |
| <i>Inстанz</i> | Bundesgericht |
| <i>Urteilsdatum</i> | 17. Juni 2010 |
| <i>Publikation</i> | BGE 1C_107/2010 oder URP/DEP 2010 609 |

Zusammenfassung

Die Ausnahmegewilligung für die Errichtung eines Modellflugplatzes in einem Naherholungsgebiet kann nicht erteilt werden, da überwiegende öffentliche Interessen (Ruhebedürftigkeit der Erholungssuchenden) gegenüberstehen. Die Beschwerdeführer ersuchten um eine befristete Bewilligung eines Modellflugplatzes für drei Jahre. Sie nutzen das Gelände seit drei Jahren als Start- und Landeplatz für den ferngesteuerten Segelflug mit Grossmodellen. Der Flugbetrieb findet an Samstagen von 9 bis 19 Uhr statt, ausnahmsweise zu denselben Zeiten auch unter der Woche. Die Baudirektion lehnte die Erteilung einer ordentlichen sowie auch einer Ausnahmegewilligung ab. Die Beschwerdeführer änderten ihr Reglement und erlaubten den Flugbetrieb nur noch an höchstens 15 Samstagen pro Jahr von 10 bis 12 Uhr sowie von 13 bis 18 Uhr. Ihr Rekurs wurde durch die Baurekurskommission gutgeheissen. Dagegen erhoben A. et al.

Beschwerde ans Verwaltungsgericht, welches ihnen Recht gab. Die Beschwerdeführer wiederum wandten sich an das Bundesgericht, welches die Beschwerde abweist.

Feststellungen

Weil eine befristete Bewilligung die Erwartung wecken kann, sie werde nach Ablauf der Frist verlängert, ist es gerechtfertigt, dieselben Anforderungen zu stellen wie an eine unbefristete Bewilligung.

Es muss abgeklärt werden, ob sich andere geeignete Standorte in der Landwirtschaftszone finden lassen, die in geringerem Mass der Erholung dienen. (Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG die Abklärung von Alternativstandorten geboten)

Entscheidend für die Versagung der Bewilligung durch das Verwaltungsgericht war die Beeinträchtigung eines wichtigen Naherholungsgebiets durch den Lärm des Segelschleppbetriebs. (Der Lärm mindere das Erholungsgebiet, welches von einer Vielzahl von Erholungssuchenden aufgesucht werde, herab, führe zu Nutzungskonflikten mit anderen Erholungssuchenden und widerspreche der anzustrebenden Schonung naturnaher Landschaften.)

C5 Modellflugplatz Risch ZG

Gemeinde Risch ZG
Inстанz Verwaltungsgericht des Kantons Zug
Urteilsdatum 28. März 2017

Zusammenfassung

Am 23. September 2015 reichte die Modellfluggruppe Rigi bei der Gemeinde Risch ein Baugesuch für die Betreibung eines Modellflugplatzes für Elektroflugzeugmodelle ein. Mit Verfügung vom 5. November 2015 stimmte das Amt für Raumplanung dem Modellflugplatz nicht zu und stellte fest, dass der Gemeinderat Risch keine Baubewilligung erteilen könne. Gegen diesen Entscheid liess die MG Rigi beim Verwaltungsgericht Beschwerde einreichen und beantragen, den Beschluss des Gemeinderates und die Verfügung des Amtes für Raumplanung seien aufzuheben und die Umnutzung der landwirtschaftlichen Wiesenfläche für einen Modellflugplatz zu bewilligen. Die Beschwerde wurde vom Zuger Verwaltungsgericht gutgeheissen sowie die Verfügung vom Amt für Raumplanung aufgehoben und die Umnutzung der landwirtschaftlichen Wiesenfläche für den Start und die Landung von Elektroflugmodellen gemäss der Baueingabe unter Auflagen bewilligt.

Feststellungen

Die Beschwerdeführer monierten, dass ihnen das Amt für Raumplanung im Zusammenhang mit dem Entscheid "Verweigerung der Bewilligung" kein rechtliches Gehör eingestanden habe: die MG Rigi wurde in den Einspracheverhandlungen nicht zur Stellungnahme eingeladen. Zudem verzichtete das Amt für Raumplanung auf einen Augenschein, an welchem eine Flugdemonstration hätte stattfinden sollen. Gemäss Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung haben die Parteien Anspruch auf rechtliches Gehör. Auf kantonaler Ebene wird zudem in § 15 Abs. 1 VRG geregelt, dass die Behörde den Parteien das rechtliche Gehör gewährt, bevor sie entscheidet. Das rechtliche Gehör ist

einerseits ein persönlichkeitsbezogenes Verfahrensrecht der Beteiligten, andererseits aber auch ein Mittel zur Sachverhaltsaufklärung. Es dient der optimalen Aufbereitung aller relevanten Entscheidungsgrundlagen und ermöglicht den Betroffenen, im Rahmen des Verfahrensrechts ihren Standpunkt wirksam zur Geltung zu bringen. Da dem Verwaltungsgericht gemäss § 63 Abs. 1-3 VRG die volle Überprüfungsbefugnis zusteht, wenn die Beschwerde gestützt auf § 61 Abs. 1 Ziff. 1 VRG eingereicht wurde, wurde vom Verwaltungsgericht der verlangte Augenschein mit Flugdemonstration durchgeführt. Zudem konnte sich die Beschwerdeführerin in Kenntnis aller Akten umfassend zur Beschwerdesache äussern. So konnte die Verletzung des rechtlichen Gehörs in diesem Verfahren geheilt werden.

Ein Modellflugplatz ausserhalb der Bauzone ist negativ standortgebunden.

Das Verwaltungsgericht stellt fest, dass Auswirkungen der Modellfliegerei auf die den Wildtierkorridor nutzenden Wildtiere nicht ganz auszuschliessen sind. Jedoch die wesentlichen Beeinträchtigungen der Wildtiere ergeben sich vor allem aus der befahrenen Stockerstrasse, der intensiven landwirtschaftlichen Bewirtschaftung des Gebiets sowie der Nutzung der umliegenden Wanderwege durch Mensch und Tier.

Das Verwaltungsgericht stellt zudem fest, dass sichergestellt werden muss, dass die Betriebszeiten des Modellflugplatzes die Wildtierwanderungen in der Dämmerung nicht tangieren. Es beschränkt die Flugzeiten im Sinne einer Auflage folgendermassen: Der Modellflugbetrieb darf ganzjährig erst am späteren Vormittag (10 Uhr) beginnen, zur Mittagszeit ist eine längere Pause für allfällige Tageswanderungen der Wildtiere einzulegen (12-14 Uhr) und abends soll der Flugbetrieb rund eine Stunde vor Sonnenuntergang beendet werden.

Betreffend des anlässlich des Augenscheins thematisierten Schutzes der im Gebiet lebenden Vögel stützt sich das Verwaltungsgericht auf die Empfehlungen des zur Standortevaluation ab (Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugertierschutz und Jagd) und stellt fest, dass keine Konflikte zu erwarten sind, solange der Flugraum eines geplanten Modellflugplatzes mindestens 500 Meter ausserhalb von Gebieten mit Vorkommen besonders schützenswerter und störungsempfindlicher Arten liegt.

Zum allgemeinen Umgang mit Bauvorhaben in BLN-Gebieten wird folgendes festgehalten: Es stellt sich jeweils die Frage, ob die Realisierung eines Bauvorhabens bzw. einer Nutzungsänderung zu einem Eingriff führt, der den Schutzgehalt (die Schutzziele) überhaupt berührt. Ist mit dem Projekt ein schwerer Eingriff, d.h. eine auf ein Schutzziel ausgerichtete, umfangreiche und nicht wieder rückgängig zu machende Beeinträchtigung verbunden, die ein Abweichen von der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne des Inventars zur Folge hat, ist dies in Erfüllung einer Bundesaufgabe grundsätzlich unzulässig. Ist der Eingriff in ein Schutzziel dagegen bloss mit einem geringfügigen Nachteil verbunden, so ist er grundsätzlich bei der Interessenabwägung bezüglich der grösstmöglichen Schonung mit entsprechenden (qualitativ gleichwertigen) Ersatzmassnahmen auszugleichen. Zudem dürfen mit solchen Einzeleingriffen, die für sich allein mit leichten Nachteilen verbunden sind, nicht negative Präjudizien für eine Folgeentwicklung zu erwarten sein, die insgesamt für den Natur- und Heimatschutz zu einem erheblichen nachteiligen Ergebnis führen.

Im vorliegenden Fall kam das Zuger Verwaltungsgericht – entgegen der Meinung des Amtes für Raumplanung – zum Schluss, dass sich der geplante Modellflugplatz weder in unmittelbarer Nähe des schützenswerten Seeufers befindet noch sind die im Schutzgehalt erwähnten Ufersiedlungen und das mittelalterliche Städtchen St. Andreas in irgendeiner Weise von der Modellfliegerei betroffen. Zudem werde einerseits in das geschützte Objekt körperlich nicht eingegriffen und andererseits sei das Erscheinungsbild der Landschaft selbst während des Betriebes des Modellflugplatzes kaum beeinträchtigt.

Zum Thema "Schutz der Bevölkerung, des Wildes und der Nutztiere vor Lärm und zusätzlicher Unruhe" hält das Zuger Verwaltungsgericht fest, dass der Augenschein gezeigt habe, dass die Lärmimmissionen eines Elektromodellflugzeugs minim sind und auch bei Fliegenlassen mehrerer Flugzeuge nicht Ausmasse erreicht werden dürften, welche vom menschlichen Ohr als störend empfunden werden, und dass insbesondere der Lärm der in Hördistanz befindlichen Autobahn wesentlich besser wahrnehmbar ist als ein Modellflugzeug. Insgesamt vermögen der Schutz der Bevölkerung und insbesondere der Anwohner, des Wildes und der Nutztiere vor Lärm und zusätzlicher Unruhe sowie Sicherheitsaspekte für sich kein der Ausnahmegewilligung entgegenstehendes überwiegendes Interesse zu begründen.

Das Zuger Verwaltungsgericht stellt abschliessend unter dem Titel "Interessenabwägung" fest, dass das Amt für Raumplanung zwar zahlreiche dem Modellflugplatz möglicherweise entgegenstehende Drittinteressen identifiziert hat. Jedoch wird keines dieser (öffentlichen und privaten) Interessen durch die Modellfliegerei für sich allein derart tangiert, dass von einem überwiegenden Interesse im Sinne von Art. 24 lit. B RPG auszugehen wäre. Die Beeinträchtigung der dem Modellflugplatz allenfalls entgegenstehenden Interessen ist im Einzelnen gering bzw. erreicht jedenfalls kein genügendes Ausmass, um im Vergleich mit anderen Störfaktoren wie der naheliegenden Autobahn, der Siedlungstätigkeit in Oberrisch oder der intensiven Nutzung des Gebiets durch Mensch und Tier (sei sie nun landwirtschaftlicher oder freizeithlicher Natur) besonders in Erscheinung zu treten.

Sämtliche Beschwerdegegner haben darauf hingewiesen, dass es sich bei der Modellfliegerei um ein Interesse weniger handle, welches hinter die öffentlichen und privaten Interessen am Schutz des BLN-Gebiets, der Wildtiere und von Mensch und (Nutz-)Tier in der Umgebung von Lärm und Unruhe zurückzutreten habe. Dieses Argument greift solange nicht, als die angeblich tangierten Interessen vieler gar nicht in relevanter Weise beeinträchtigt werden. Es wird dabei übersehen, dass nicht nur die Beschwerdeführerin ein (legitimes) Interesse an der freien Verfolgung ihrer Freizeitbeschäftigung hat, sondern auch der Landeigentümer ein Interesse an der Ausübung seines Eigentumsrechts. Eigentumsbeschränkungen müssen als Grundrechtseingriffe stets verhältnismässig sein und dürfen damit nicht weitergehen als zur Einreichung des angestrebten Ziels notwendig.

Eine Gesamtschau der in Betracht gezogenen, dem Modellflug allenfalls entgegenstehenden Interessen zeigt, dass diese einer Vergabe der Ausnahmegewilligung gemäss Art. 24 RPG nicht schlechthin entgegenstehen. Vielmehr reicht es aus, diesen Interessen durch angemessene Beschränkung der Flugzeiten Rechnung zu tragen. Eine weitere Beschränkung der Ausübung des Grundeigentums ist nicht erforderlich und damit

auch nicht verhältnismässig. Der Erteilung der Ausnahmegewilligung stehen somit – in Anbetracht der genannten Auflage (Beschränkung der Flugzeiten) sowie der genannten Bedingung (Neuüberprüfung von allfälligen negativen Auswirkungen des Modellflugbetriebs auf die Nutzung des Wildtierkorridors nach Erstellung der neu geplanten Wildtierpassage) – keine überwiegenden Interessen im Sinne von Art. 24 lit. B RPG entgegen, was dazu führt, dass die Beschwerde gutzuheissen und die Nutzung von Grundstück Nr. 1363, Risch, als Modellflugplatz im Sinne von Art. 24 RPG zu bewilligen ist.

C6 geplanter Modellflugplatz Rothenthurm SZ

Gemeinde Rothenthurm SZ
Inстанz laufender Fall
Urteilsdatum laufender Fall

Zusammenfassung

- Am 15. Dezember 2017 hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Schwyz im Rahmen eines Gesamtentscheids die kantonale Baubewilligung für das Baugesuch der Modellfluggruppe Einsiedeln für den befristeten Flugbetrieb bis zum 31. Dezember 2018 erteilt. Während dieser befristeten Betriebsphase sollen mit einem ornithologischen Gutachten die Auswirkungen des Modellflugbetriebs auf die Vogelwelt dargelegt werden.
- Am 22. Februar 2018 hat die Baubehörde der Gemeinde Rothenthurm die befristete Betriebsbewilligung unter Bedingungen und Auflagen mit dem Hinweis erteilt, dass mit dem Flugbetrieb erst begonnen werden darf, wenn die Betriebsbewilligung und die allfälligen Entscheide über öffentlich- und zivilrechtliche Einsprachen rechtskräftig sind.
- Mit Schreiben vom 27. März 2018 erhoben Pro Natura – Schweizerischer Bund für Naturschutz, Pro Natura Schwyz, WWF Schweiz, WWF Schwyz und der Schweizerische Vogelschutz SVS/Birdlife Schweiz Beschwerde gegen den Gesamtentscheid des Amtes für Raumentwicklung vom 15. Dezember 2017 sowie den Bauentscheid vom 22. Februar 2018 der Gemeinde Rothenthurm.
- Mit Verfügung vom 28. März 2018 des Sicherheitsdepartementes wurde das Beschwerdeverfahren eröffnet.
- Mit Verfügung vom 5. Oktober 2018 hat das Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz die strittigen Parteien dazu aufgefordert, im Rahmen der Vernehmlassung ihre Stellungnahmen abzugeben.
- Mit Stellungnahme vom 6. November 2018 äusserte sich die MG Einsiedeln im Rahmen der Vernehmlassung zur Verwaltungsbeschwerde.
- ...

Feststellungen

<Sobald ein definitiver Entscheid vorliegt, werden hier die Akten ergänzt>

Gerichtspraxis im Zusammenhang mit ähnlichen Nutzungen ausserhalb der Bauzonen

C7 Hängegleiterlandeplatz Ingenbohl-Brunnen SZ

| | |
|---------------------|----------------------|
| <i>Gemeinde</i> | Ingenbohl-Brunnen SZ |
| <i>Inстанz</i> | Bundesgericht |
| <i>Urteilsdatum</i> | 1993 |
| <i>Publikation</i> | BGE 119 Ib 222 |

Zusammenfassung

Die Flugschule Pilatus AG betreibt in der Gemeinde Ingenbohl-Brunnen eine Schule zur Ausbildung von Hängegleiterpiloten. Sie benützt als Landeplatz eine Wiese im Gebiet Hopfräben in der Nähe der Mündung der Muota beim Vierwaldstättersee. Daran angrenzend befindet sich ein Flachmoor von nationaler Bedeutung. Die Gemeinde erliess im Jahre 1990 für das Gebiet Hopfräben einen Teilzonenplan und eine dazugehörige Schutzverordnung. Der Hängegleiterlandeplatz befindet sich in der Landschaftsschutzzone. Seine Lage ist im Plan mit einer Signatur eingezeichnet. Das angrenzende Flachmoor ist der Naturschutzzone zugewiesen. Für dessen Schutz statuiert der Teilzonenplan für einen zehn Meter breiten Streifen im westlichen Teil des Landeplatzes ein Düngeverbot.

Auf Ersuchen des WWF, Sektion Schwyz, stellte der Gemeinderat am 2. Dezember 1991 fest, dass für die Signalisation des Landeplatzes für Hängegleiter im Schutzgebiet Hopfräben eine Baubewilligung nach § 75 des Planungs- und Baugesetzes vom 14. Mai 1987 (PBG) und Art. 22 bzw. 24 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG) nicht erforderlich sei. Eine vom WWF Schweiz, WWF Schwyz sowie vom Schweizerischen Bund für Naturschutz (SBN) und Schwyzer Naturschutzbund (SNB) gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde wies der Regierungsrat des Kantons Schwyz am 7. Juli 1992 ab, soweit er darauf eintrat.

Der WWF Schweiz und der SBN haben gegen diesen Entscheid des Regierungsrats eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht eingereicht. Sie stellen den Antrag, es sei der angefochtene Entscheid aufzuheben und die Sache zu Neuerteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Nach Auffassung der beschwerdeführenden Verbände verletzt der Entscheid des Regierungsrats Art. 24 RPG sowie bundesrechtliche Bestimmungen zum Schutz der Moore. Das Bundesgericht heisst die Beschwerde gut.

Feststellungen

Neben den eigentlichen baulichen Vorrichtungen nimmt die bundesgerichtliche Rechtsprechung die Bewilligungspflicht auch für blosser Geländeveränderungen an, wenn diese erheblich sind. Ausschlaggebend für die Bejahung der Bewilligungspflicht ist dabei nicht allein die Veränderung des Terrains durch Abtragung, Auffüllung oder andere Massnahmen. Es kommt vielmehr auf die räumliche Bedeutung des Vorhabens insgesamt an. Die Baubewilligungspflicht soll der Behörde die Möglichkeit verschaffen, das Bauprojekt vor seiner Ausführung auf die Übereinstimmung mit der raumplanerischen Nutzungsordnung und der übrigen einschlägigen Gesetzgebung zu überprüfen. Massstab dafür, ob eine Massnahme erheblich genug ist, um sie dem Baubewilligungsver-

fahren zu unterwerfen, ist daher, ob damit im allgemeinen, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge, so wichtige räumliche Folgen verbunden sind, dass ein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn an einer vorgängigen Kontrolle besteht.

Der Baubewilligungspflicht gemäss Art. 24 RPG unterstehen auch blosse Nutzungsänderungen, die ohne bauliche Vorkehrungen auskommen, wenn diese erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Planung haben (BGE 113 Ib 223).

Im Falle des Hängegleiterlandeplatzes fällt besonders ins Gewicht, dass die Landungen in unmittelbarer Nähe eines bedeutenden Flachmoors stattfinden und dadurch allenfalls dessen Vegetation und vor allem dessen Tierwelt beeinträchtigen könnten. Überdies führt der Landeplatz zu zusätzlichem Verkehr auf heranführenden Strassen, und es wird eine angemessene Anzahl von Parkplätzen in der Umgebung benötigt.

Die kantonalen Behörden werden im durchzuführenden Baubewilligungsverfahren zu untersuchen haben, ob der Hängegleiterlandeplatz als zonenkonform angesehen werden kann oder ob dafür eine Ausnahmegewilligung nach Art 24 RPG erforderlich ist.

C8 Golfplatz Wettswil ZH

| | |
|---------------------|----------------------------|
| <i>Gemeinden</i> | Wettswil und Bonstetten ZH |
| <i>Instanz</i> | Bundesgericht |
| <i>Urteilsdatum</i> | 2. April 2008 |
| <i>Publikation</i> | BGE 1A.19/2007 |

Zusammenfassung

Um einen 18-Loch-Golfplatz zu realisieren, setzten die beiden Gemeinden 2001 mittels Teilrevisionen ihrer Bau- und Zonenordnungen eine gemeindeübergreifende Erholungszone fest. Die 60 Hektaren grosse „Erholungszone Golf“ sowie die dazu notwendige Infrastruktur waren in einem weiten, offenen Landwirtschaftsgebiet geplant und hätten wertvolles Kulturland beansprucht, welches im Sinne des Sachplanes Fruchtfolgefleichen (FFF) besonders schützenswert ist. Mehrere Bauern wehrten sich bis vor Bundesgericht gegen die raumplanerische Festsetzung. Sie machten geltend, der Perimeter der Erholungszone sei im kantonalen Richtplan vollumfänglich als FFF bezeichnet und der Planungsentscheid verkenne das öffentliche Interesse an der Erhaltung des wertvollen Landwirtschaftslandes.

Gemäss Bundesgericht sprechen wichtige öffentliche Interessen der Landwirtschaft und der Kulturlandhaltung, wie auch private Interessen der Beschwerdeführer gegen die streitige Umzonung.

Feststellungen

Das Bundesgericht hält fest, die raumplanerische Interessenabwägung sei unzureichend, weil das Interesse an der Realisierung des Golfplatzes unter Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher Böden nicht genügend belegt sei. Die Bundesrichter bemängeln insbesondere, dass keine Bedürfnisprüfung und keine Koordination mit anderen Golfplatzvorhaben auf regionaler oder kantonaler Ebene stattgefunden haben. Zudem sei nicht genügend geklärt worden, ob die Beanspruchung von FFF an einem anderen Standort hätte vermieden werden können.

C9 Flugveranstaltung "Die schrägen Vögel des Hallwilersee"

| | |
|---------------------|---|
| <i>Gemeinde</i> | Meisterschwanden AG |
| <i>Instanzen</i> | Verwaltungsgericht des Kantons Aargau |
| <i>Urteilsdatum</i> | 10. Mai 2001 |
| <i>Publikation</i> | http://agve.weblaw.ch/html/AGVE-2001-65.html |

Zusammenfassung

Bei der hier unter dem Gesichtspunkt der Baubewilligungspflicht zu beurteilenden Veranstaltung unternehmen die Teilnehmer ihre Flugversuche von einem Passagierschiff der Hallwilerseeflotte aus, auf dem dafür ein Sprungturm bzw. eine Rampe befestigt wird. Während sich der eigentliche Wettbewerb somit auf dem See abspielt, befindet sich der grosse Teil der Zuschauer – 1997 handelte es sich um ca. 2'500 Personen und 1998 um rund 5'000 Personen, und mit rund 5'000 Personen wurde auch 1999 gerechnet – im Strandbad Meisterschwanden.

Es ist auch seitens des Beschwerdeführers unbestritten, dass für die Durchführung der Veranstaltung keine auf Dauer angelegten baulichen Massnahmen im Sinne der Erstellung von zusätzlichen Bauten und Anlagen erforderlich sind. Die Baubewilligungspflicht begründet der Beschwerdeführer indessen hauptsächlich mit den erheblichen Aus- bzw. Einwirkungen auf Raum und Umwelt, die nach seiner Auffassung mit dem Anlass verbunden sind. Bei der Veranstaltung "die schrägen Vögel des Hallwilersee" handle es sich zweifellos um eine relativ regelmässige, organisierte, auf eine bestimmte Dauer angelegte, intensive und örtlich konzentrierte Nutzung mit gravierenden Auswirkungen auf den betroffenen Raum.

Das Verwaltungsgericht des Kantons Aargau hat nach ausführlicher Darlegung der Erwägungen entschieden, dass die Durchführung des einmal jährlich stattfindenden Flugwettbewerbs "Die schrägen Vögel des Hallwilersee" keiner Baubewilligung bedarf.

Feststellungen

Der streitige Flugwettbewerb ist vor allem wegen des mit ihm im Zusammenhang stehenden grossen Besucheraufmarsches bzw. Verkehrsaufkommen kurzfristig mit erheblichen, teilweise sogar massiven (negativen) Auswirkungen auf das Gebiet des Strandbads Meisterschwanden und die umliegende Gegend verbunden. Insofern findet mit dem Grossanlass in der Tat örtlich konzentriert eine organisierte Nutzung eines bestimmten Gebiets mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Umgebung bzw. Umwelt statt. Dies allein genügt aber nicht, um die Baubewilligungspflicht zu bejahen. Eine solche setzt nach der Rechtsprechung u.a. voraus, dass die bauliche Einrichtung oder die Nutzung auf Dauer oder zumindest für einen nicht unerheblichen Zeitraum angelegt ist. Auch das Bundesgericht setzt in seiner Rechtsprechung voraus, dass die der Baubewilligungspflicht unterliegende Nutzung bzw. Einrichtung auf eine gewisse Dauer und Regelmässigkeit ausgerichtet ist. Da der Anlass nur einmal jährlich an einem Samstagabend stattfindet, fehlt im vorliegenden Fall klarerweise die für eine Baubewilligungspflicht erforderliche Dauerhaftigkeit der Nutzung.

Sollten indessen provisorische Bauten und Anlagen, wie Verpflegungsstände, Toiletten oder die Parkierungsanlage für eine längere Zeit bestehen bleiben, damit diese im Zusammenhang mit anderen Veranstaltungen genutzt werden können, so stellt sich die

Frage der Baubewilligungspflicht für die einzelnen Einrichtungen losgelöst vom hier beschriebenen Anlass.

C10 Ersessenes Recht

Gemeinde Kriens LU
Inстанz Bundesgericht
Urteilsdatum 23. April 2010
Publikation BGE 136 II 359

Zusammenfassung

X ist Eigentümer des Grundstücks, das ausserhalb der Bauzone im Krienser Hochwald auf der Krienseregg liegt. Er hat das Grundstück am 3. Januar 1972 von seinem Vater erworben. Das Gelände ist Teil des Schutzperimeters der Schutzverordnung Krienser Hochwald vom 29. Juni 2000 (nachfolgend: SchutzV). Die Parzelle liegt teilweise in der Zone "Wald ohne Bewirtschaftung", in welcher sämtliche Nutzungen land- und waldwirtschaftlicher Art, Erholungs-, Sportaktivitäten und dergleichen verboten sind (Art. 9 SchutzV). Der südliche Bereich des Grundstücks liegt in der Zone "Mahd", in welcher alle landwirtschaftlichen Nutzungsarten untersagt sind, ausgenommen das Mähen (Art. 10 SchutzV). Zudem befindet sich das Grundstück im Perimeter des Furenmooses, eines Hochmoors von nationaler Bedeutung.

Auf der Parzelle befand sich gemäss Bauanzeige vom 7. August 1967 früher eine Holzbaracke auf Zementsockel, die 3 m lang, 2,5 m breit und 2,5 m hoch war. Mit den Jahren wurde die Baracke verschiedentlich vergrössert und abgeändert; die Baute weist heute eine Länge von 9,15 m, eine Breite von 5,2 m und eine Höhe von 5 m auf und wird als Ferien- und Wochenendhaus benutzt. Im Jahre 1990 wurde ein Anbau von 4x4x4 m als Unterstand für einen Forstraktor bewilligt. Weiter befinden sich auf dem Grundstück ein Holzunterstand (bestehend aus zwei massiven Hütten mit Blechdach und Abschlussblachen), ein Unterstand für einen Forstraktor mit einer Fläche von 36 m² und ein Torbogen. Zudem wurde der Boden mit Asphalt und anderen Materialien befestigt und ein Teil des Grundstücks eingezäunt. Nach wiederholten Aufforderungen der Gemeinde reichte X am 20. September 2006 ein nachträgliches Baugesuch für die bisher nicht bewilligten Bauten und Anlagen ein. Dagegen erhoben Pro Natura und ihre Sektion Pro Natura Luzern Einsprache. Mit Entscheid vom 12. März 2008 verweigerte die Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation des Kantons Luzern (RAWI) die raumplanungs- und waldrechtlichen Ausnahme- und Sonderbewilligungen für die verschiedenen baulichen Massnahmen.

Der Gemeinderat Kriens wies das Baugesuch am 24. September 2008 ab und verpflichtete den Eigentümer, folgende Bauten und Anlagen abzubauen: Anbau, Unterstand Forstraktor, Torbogen, Holzunterstand, Asphaltierung Vorplatz, Bodenbefestigungen mit Granit, Betonsteinen, Kies.

Auf den Abbruch folgender Bauten und Anlagen wurde verzichtet: Haus mit Dachaufbau und Schlepplukarne, Maschendrahtzaun, Kiesbelag auf der Ost- und Südseite des Hauses.

Gegen diese Verfügung erhob X Beschwerde ans Verwaltungsgericht Luzern. Er beantragte die Aufhebung des Entscheids der Dienststelle RAWI und des Gemeinderats Kriens. Das Verwaltungsgericht stellte fest, dass die Bauten und Anlagen auf dem Grundstück (mit Ausnahme des im Jahre 1990 bewilligten Anbaus) nie bewilligt worden waren und eine Baubewilligung auch nicht nachträglich erteilt werden könne. Das Verwaltungsgericht bestätigte die von der Gemeinde erlassene Wiederherstellungsverfügung, mit Ausnahme des Abbruchbefehls für den Anbau. Zwar diene der Anbau heute nicht mehr als Garage, sondern als Wohnraum, obwohl im Bewilligungsentscheid ausdrücklich festgehalten worden sei, dass die Garage nicht zweckentfremdet werden dürfe, insbesondere nicht für Wohnzwecke. Zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands genüge es aber, den Anbau wieder in eine Garage umzubauen und umzunutzen. Das Verwaltungsgericht hiess daher die Beschwerde am 19. November 2009 in dem Sinne teilweise gut, als in Bezug auf den Anbau anstelle des Abbruchs die Wiederherstellung der am 5. September 1990 bewilligten Nutzung (Garage für einen Forsttraktor) angeordnet werde. Im Übrigen wies es die Beschwerde ab.

Gegen die Entscheide des Verwaltungsgerichts und des Gemeinderats erhob das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) am 22. Dezember 2009 Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht. Es beantragt den Abbruch sämtlicher Bauten und Anlagen. Das Bundesgericht heisst die Beschwerde gut.

Feststellungen aus den Erwägungen des BGE 136 II 359

Der Anordnung der Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands kommt massgebendes Gewicht für den ordnungsgemässen Vollzug des Raumplanungsrechts zu. Werden illegal errichtete, dem RPG widersprechende Bauten nicht beseitigt, sondern auf unabsehbare Zeit geduldet, so wird der Grundsatz der Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet in Frage gestellt und rechtswidriges Verhalten belohnt. Formell rechtswidrige Bauten, die auch nachträglich nicht legalisiert werden können, müssen daher grundsätzlich beseitigt werden. Die Anordnung des Abbruchs bereits erstellter Bauten kann jedoch nach den allgemeinen Prinzipien des Verfassungs- und Verwaltungsrechts (ganz oder teilweise) ausgeschlossen werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands unverhältnismässig wäre. Überdies können Gründe des Vertrauensschutzes der Wiederherstellung entgegenstehen, oder diese kann aufgrund des Zeitablaufs verwirkt sein.

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung verwirkt der Anspruch der Behörden auf Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands im Interesse der Rechtssicherheit grundsätzlich nach 30 Jahren, sofern der Kanton keine kürzeren Verwirkungsfristen vorsieht. Kürzere Verwirkungsfristen können sich jedoch aus Gründen des Vertrauensschutzes ergeben. Dies ist namentlich dann der Fall, wenn die Baupolizeibehörden zwar vor Ablauf der 30-jährigen Frist einschreiten, den baurechtswidrigen Zustand aber über Jahre hinaus duldeten, obschon ihnen die Gesetzwidrigkeit bekannt war oder sie diese bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt hätten kennen müssen. Darauf kann sich nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung aber nur berufen, wer selbst im guten Glauben gehandelt hat, d.h. angenommen hat und (unter Anwendung zumutbarer Sorgfalt) annehmen durfte, die von ihm ausgeübte Nutzung sei rechtmässig bzw. stehe mit der Baubewilligung in Einklang. Dies ist vorliegend klarerweise nicht der Fall: Schon die ursprüngliche Waldhütte war vom Vater des Beschwerdegegners ohne Bau-

bewilligung errichtet und vergrössert worden. In der Folge wurde sie vom Beschwerdegegner weiter vergrössert und ausgebaut, obwohl er von der Gemeinde immer wieder auf die Unrechtmässigkeit seines Tuns hingewiesen wurde: Bereits 1973 wurde er vom Kreisforstamt aufgefordert, die Hütte zu entfernen. 1974 wurde die nachträgliche Baubewilligung verweigert, wobei ausgeführt wurde, dass das Haus dem Raumplanungs-, dem Naturschutz- und dem Waldrecht widerspreche. 1986 wurde die Einstellung jeglicher Bauarbeiten verfügt, auch innerhalb der Hütte, und Strafanzeige beim Amtsstatthalter erstattet. 1987 wies der Gemeindeammann den Beschwerdegegner darauf hin, falls keine Baubewilligung für das Ferienhaus aufgefunden werde, sehe sich die Gemeinde gezwungen, das Baubewilligungsverfahren für die gesamte Baute, mit allen seinen Folgen bei einer negativen Beurteilung für die gesamte Baute, einzuleiten. Die einzige Baubewilligung, die je erteilt wurde, betrifft die Garage für die Unterstellung eines Forstraktors. Aus der Bewilligung geht klar hervor, dass sie *nur* für die Garage erteilt wurde und keine nachträgliche Bewilligung des Ferienhauses beinhaltet. Auch dieser Anbau wurde in der Folge – entgegen dem ausdrücklichen Zweckentfremdungsverbot in der Baubewilligung – zu Wohnzwecken genutzt.

Der Beschwerdegegner wusste somit, dass sein Ferienhaus formell und materiell baurechtswidrig war. Er durfte das Verhalten der Behörden, welche die 1973 ausgesprochene Abbruchanordnung des Kreisforstamts nicht durchsetzten und keine neue Abbruchverfügung erliessen, deshalb nicht als nachträgliche Legalisierung seines Bauvorhabens verstehen, sondern allenfalls als Duldung auf Zusehen hin.

Näher zu prüfen ist dagegen die Verwirkung. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist die Befugnis der Behörden, den Abbruch eines baugesetzwidrigen Gebäudes oder Gebäudeteils anzuordnen, grundsätzlich auf 30 Jahre beschränkt. Diese Praxis beruht auf dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit wie auch auf praktischen Überlegungen (Schwierigkeit der Abklärung der tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse vor über 30 Jahren). Die Frist von 30 Jahren wurde in Anlehnung an die ausserordentliche Ersitzung von Grundeigentum gemäss Art. 662 ZGB festgelegt.

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung beginnt die Verwirkungsfrist erst mit der Fertigstellung des Gebäudes oder des streitigen Gebäudeteils zu laufen. Im vorliegenden Fall wurde die illegal errichtete Waldhütte vom Beschwerdegegner (einem Schreinermeister) laufend ausgebaut und vergrössert. Wie die in den Akten liegenden Fotos (aus den Jahren 1977 bis 2002) und die Pläne der Baugesuche 1973 zeigen, entwickelte sich die Baute von einer einfachen Holzbaracke zu einem komfortablen Ferienhaus. In einem solchen Fall ist es praktisch unmöglich, den Zustand von vor 30 Jahren zu eruieren. Wenn überhaupt, so käme eine "Ersitzung" allenfalls für die - vermutlich Ende der 60er Jahre - erstellte Hütte mit 3 m Länge, 2,5 m Breite und 2,5 m Höhe in Betracht. Diese ist durch Fotos und durch das nachträgliche Baugesuch 1974 dokumentiert und bestand während längerer Zeit. Auf dem ersten Foto der Gemeinde vom 15. Juli 1977 ist ein einfacher Holzbau auf Punktfundamenten mit Wellblechdach zu sehen. Ein Vergleich mit den Aufnahmen aus den Jahren 1981-1985 zeigt, dass diese Hütte (zumindest äusserlich) unverändert bis Anfang der 80er Jahre bestand, dagegen ab 1981 laufend verändert und erweitert wurde. Das heute bestehende Haus hat mit der ursprünglichen Holzhütte praktisch nichts mehr gemein. Die Baute aus den 60er Jahren existiert heute nicht mehr und kann schon aus diesem Grund nicht mehr abgebrochen werden. Der vom ARE verlangte Abbruchbefehl betrifft somit im Wesentlichen

die seit 1980 kontinuierlich entstandene neue Bausubstanz. Diesbezüglich ist keine Verwirkung eingetreten.

D Mustertabellen

Die nachfolgenden Mustertabellen sind beispielhaft ausgefüllt und beziehen sich auf vier fiktive Standorte. Sie sollen dabei helfen, die leeren Tabellen – abrufbar unter dem Link <https://www.irap.ch/index.php?id=18616> – auszufüllen.

D1 Mustertabelle "Desk-Analyse"

| Standortbewertung Deskanalyse Modellfluggruppe X vom (Datum) | | | | | | |
|--|----------------------------------|---|--|--|--|---|
| Bewertung der neuen potentiellen Standorte | | | Verwendung des Ampelsystems | | | |
| Quellen: | | | kein Konflikt | | | |
| GIS-Analyse auf Stufe Bund und Kanton | | | ev. lösbarer Konflikt, Zusatzrecherchen nötig | | | |
| Internet-Kurzrecherche zu einzelnen Themen | | | unlösbarer Konflikt | | | |
| Mustertabelle Deskanalyse | | | | | | |
| Oberthemen | Unterthemen | Standort 1 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 2 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 3 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 4 (Flurname) (Gemeinde) | |
| 1 Aviatik | 1.1 Flugtechnische Kriterien | 1.1a Hindernisse (Übertragungsleitungen/Bäume/Bauten und Anlagen) | UL im Rücken der Piloten; Einzelbaute | | | |
| | | 1.1b Mindestabstände zu zivilen bzw. militärischen Flugplätzen | | | | |
| | | 1.1c Höhenbeschränkung nach Art. 17 VLK | | | | |
| 2 Nutzung | 2.1 vorhandene Raumnutzung | 2.1a Zonierung nach Zonenplan (Empfindlichkeitsstufe I bis IV) | LWZ (ES III) | LWZ (ES III) | LWZ (ES III) | |
| | | 2.1b Sondernutzungsplanung | | | | |
| | | 2.1c Fruchtfolgeflächen (insbesondere bei befestigter Piste) | | | Konflikt bei versiegelter Piste | |
| 3 Verkehr | 3.1 hinreichende Erschliessung | 3.1a Zufahrt (vorhanden, wenn ja Strassenklassierung?) | direkte Zufahrt über Gemeindestrasse 3. Klasse | keine direkte Zufahrt | direkte Zufahrt über Gemeindestrasse 3. Klasse | |
| | | 3.1b Parkplatzsituation (vorhandene Parkplätze in welcher Distanz?) | Parkierungs mögl. In Fussdistanz (200m) | schwierig zu lösen | zu klären am Augenschein | Parkierungsmöglichkeit (Distanz 500m) |
| | | 3.1c Langsamverkehrsnetze (Feinerschliessung / Erreichbarkeit des Fluggeländes?) | gut erreichbar | mässig erreichbar | gut erreichbar | mässig erreichbar |
| 4 Umwelt | 4.1 Fauna und Flora | 4.1a Naturschutzgebiet (von nationaler, regionaler bzw. lokaler Bedeutung) | | BLN-Gebiet 1406 "Kaltbrunner Riet" Eintrag im Ramsar "Lebensraum für Wasser- und Watvögel" (internat. Bedeutung) | | |
| | | 4.1b bedrohte oder schützenswerte Tierarten (Abstand > 500 m) | Lebensräume bedrohter Arten Schongebiet im Wald östlich Flugraum | grenzt an BLN-Gebiet / Schong. bedr. Tierarten | | Lebensräume bedrohter Arten Schongebiet |
| | | 4.1c schützenswerte oder störungsempfindliche Lebensräume | keine Angaben | Gebiete mit lückigem Lebensraumverbund | keine Angaben | keine Angaben |
| | 4.2 Landschaft | 4.2a Landschaftsschutz / Landschaftsbild | | keine Daten | Landschaftsschutzgebiet | |
| | 4.3 Gewässer | 4.3a Gewässerschutz | Gewässerschutzbereich Au | | Gewässerschutzbereich Au | |
| | | 4.3b Gewässerräume nach Art. 41a und b der Gewässerschutzverordnung | | Kanal L (Art. 41a Abs. 1, da BLN) | | |
| | | 4.3c vom Kanton festgelegte Gewässerräume | keine Daten | keine Daten | keine Daten | keine Daten |
| | 4.4 Naturgefahren | 4.4a Hochwasser / Lawinen / Rutschungen | Keine Gefährdung | Keine Gefährdung | mittlere Gefährdung durch Wasser | Keine Gefährdung |
| | 4.5 Mensch (Lärm und Sicherheit) | 4.5a Anwohner (Distanz zum Siedlungsgebiet bei ES I > 475m, ES II > 265m, ES III > 150m, ES IV > 85m) | Distanz = 120m zu Siedlungsrand Chastel (W2 ES II) | | | je nach Flugraumgrösse Distanz = 50m zu Einzelbauten und 150m Siedlungsrand Diemberg (WG2 ES III) |
| | | 4.5b Erholungsuchende / Flugraumquerende (Langsamverkehrsnetze) | Regionaler Wanderweg mit und ohne Hartbelag | | kantonaler Radweg im Flugraum | lokaler Wanderweg ohne Hartbelag |
| 4.5c Strassen innerhalb des Flugraumes | | Gemeindestrasse 3. Klasse | | | Gemeindestrasse 3. Klasse (unbefahren) | |
| Zwischenfazit | | | | | | |

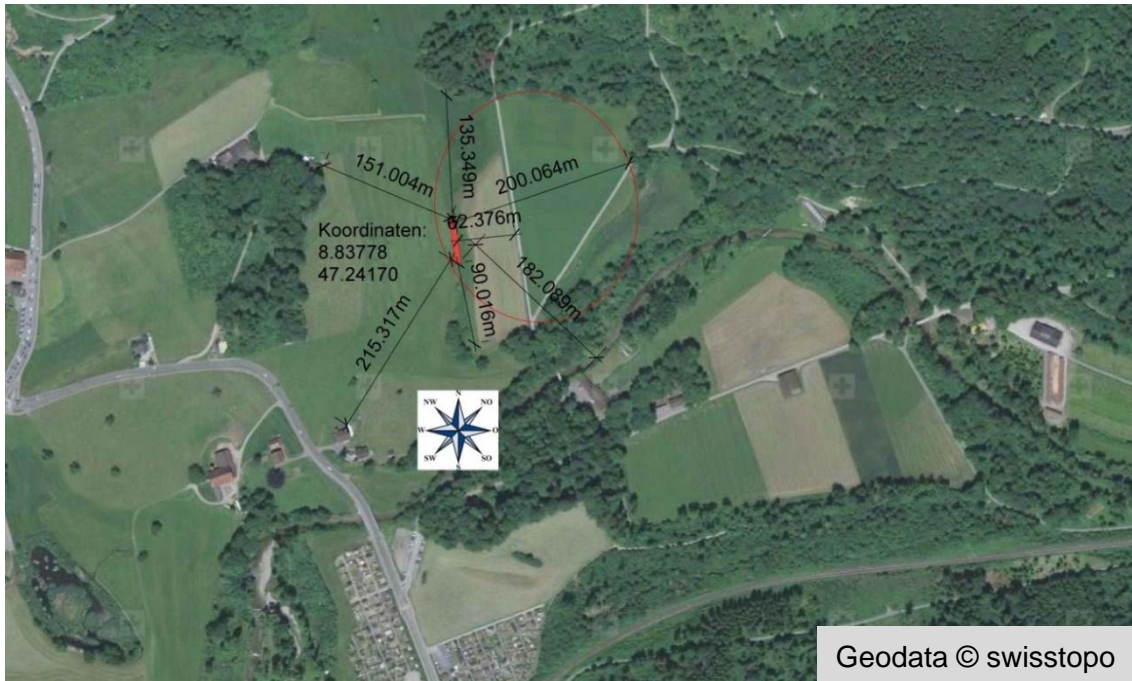
D2 Mustertabelle "Augenschein"

| Standortbewertung Augenschein Modellfluggruppe X | | | | |
|--|--|--|--|--|
| Bewertung der neuen potentiellen Standorte | Verwendung des Ampelsystems | | | |
| Quellen: | | kein Konflikt | | |
| Augenschein vor Ort vom: (Datum) | | ev. lösbarer Konflikt, Zusatzrecherchen nötig | | |
| | | unlösbarer Konflikt | | |
| Mustertabelle Augenschein | | | | |
| Kriterien Augenschein (formuliert aus Bedürfnissen) | Standort 1 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 2 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 3 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 4 (Flurname) (Gemeinde) |
| Übersichtlichkeit des Geländes / offenes Gelände | Standort 1 im Rahmen der Deskanalyse ausgeschieden aufgrund der Nähe zum Siedlungsgebiet "Chastel" (WZ ES II) | Standort 2 im Rahmen der Deskanalyse ausgeschieden aufgrund Konflikt mit BLN-Gebiet 1406 "Kaltbunnen Riet", Eintrag im RAMSAR "Lebensraum für Wasser- und Watvögel von internationaler Bedeutung" | | |
| Hindernisse im Flugraum (Bäume, Häuser, Übertragungsleitungen) | | | Einzelbaum | Gebäude / Einzelbaum |
| flache Topografie (Voraussetzung für Platzierung einer Piste max. 20 mal 100 m) / ohne Geländeanpassung nutzbar? | | | ev. leichte Geländeanpassung nötig | |
| Ausrichtung des Geländes (Norden) | | | | |
| Grösse des Flugraumes (grosszügig/genügend/eher klein) | | | grosszügig | genügend |
| Flächen für Vorbereitung und Zuschauer (ca. 100 m2) (ev. Tische und Grillstelle bereits vorhanden?) | | | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| bestehende Gerätehütte (inkl. Netzanschluss od. PVA?) | | | Hütte vorhanden | keine bestehende Hütte |
| Zufahrtsmöglichkeit (Signalisation?) | | | | keine direkte Zufahrt |
| Parkiermöglichkeit (6 bis 12 PP) / (Erreichbarkeit des Fluggeländes?) | | | mit Bauer abzuklären | in 500 m Distanz |
| weitere Fragen zur Ergänzung der Deskanalyse | | | | |
| Sind Gewässerräume durch die Positionierung der Piste tangiert? | | | | |
| Lärm: Ist die Wohnbevölkerung von Lärm betroffen? Wenn ja, Wieviele? Ist das Fluggelände lärmvorbelastet? | | | | Einzelgebäude im Flugraum Lärmwerte LSV für ES III |
| Sind andere Nutzergruppen (Erholungssuchende/Sportler) im Fluggelände? | | | Radfahrende | Wanderer |
| Tangieren Strassen/Wege das Fluggelände? (beobachtete Frequenz?) | | | kantonaler Radweg | regionaler Wanderweg |
| Sind Synergien mit anderen Nutzungen (Restaurant, Sport- oder Golfanlagen, intensive Landwirtschafts-Betriebe) bzw. Nutzergruppen (Schützenvereine, Hundeschulen) erkennbar? | Nein | Nein | | |
| Zwischenfazit | | | | |

D3 Mustertabelle "Prioritätensetzung"

| Priorisierung der Standorte | | | | |
|---|--|--|--|--|
| 3-5 Standorte aus verbleibenden für die weitere Bearbeitung mit Priorität 1 kennzeichnen; | 1. Priorität | | | |
| durch Modellfluggruppe vollzogen | 2. Priorität | | | |
| | ausgeschieden | | | |
| | | | | |
| | Standort 1 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 2 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 3 (Flurname) (Gemeinde) | Standort 4 (Flurname) (Gemeinde) |
| Fazit | | | | |
| Begründungen | | | ... | |

E Beispielhafter Auszug aus Dossier mit potentiellen Standorten



Standort x, Flurname y, Gemeinde z

| | |
|-----------------------|---|
| Vorteile | Lärmbelastung der Umgebung bereits durch den Schiessstand vorhanden, Abstände gegenüber Wohnbauten eingehalten, Gelände flach, Sonne am Abend im Rücken, Piste und Vorbereitungsplatz kann mit Sicherheitsnetz getrennt werden |
| Nachteile | Zugänglichkeit nur zu Fuss über das Feld, im Flugraum befinden sich zwei hoch frequentierte Fuss- und Fahrradwege, Windrichtung zu Pistenausrichtung nicht optimal, Flugraum eher klein, Gelände eignet sich eher nur für kleinere Modelle (Distanz zu den Bäumen), |
| Risiken | Aufenthalt von Personen (Erholungssuchenden) im Flugraum |
| Parkplatz und Zufahrt | Zufahrt nur mit Bewilligung, Parkplatz ist gebührenpflichtig und befindet sich bei der Schiessanlage, nur wenige Abstellplätze vorhanden |
| Strom | Strom nur vom Aggregat |
| Anmerkung | Nordwestlich der Piste befindet sich in 150 Metern Entfernung eine Hundeschule |

F Hilfestellungen zur Aufbereitung eines Baugesuchs

F1 Checkliste für die Aufarbeitung eines Baugesuchs

Checkliste für die Ausarbeitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz

Als Basis für diese Checkliste dienten Recherchen in den Kantonen Aargau, St.Gallen und Zürich. In der Regel sind Baugesuchsformulare, dazugehörige Wegleitungen und allfällige Richtlinien auf der jeweiligen Homepage eines Kantons online abrufbar. Obwohl aus der Sichtung der Baugesuchsformulare der verschiedenen Kantone keine eindeutige Übersicht über die im Rahmen des Baugesuchs einzureichenden Unterlagen abgeleitet werden kann, erfolgt nachfolgend der Versuch, eine Checkliste für die Aufbereitung eines Baugesuchs für einen Modellflugplatz zu erstellen. Diese Checkliste vermag aber auf keinen Fall die Abfrage im jeweiligen Kanton nach den einzureichenden Unterlagen zu ersetzen.

Folgende Unterlagen sind bei der Standortgemeinde mindestens in dreifacher Ausführung einzureichen:

1. Baugesuchsformulare (vollständig ausgefüllt)

Da für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen eine Vielzahl von Baugesuchsformularen existiert, ist das *Formular für standortgebundene Bauten und Anlagen* zu verwenden. (Im Kanton Zürich ist das kommunale Baugesuchsformular zu verwenden. Zudem existieren themenspezifische Zusatzformulare wie beispielsweise zum Lärmschutz oder Wald.)

2. Planunterlagen (alle mit Datum und Unterschrift des Grundeigentümers sowie auch eines Vertreters der Modellfluggruppe)

- Situationsplan 1:500 (Auszug aus dem nachgeführten Grundbuchplan)
- Umgebungsplan (mit Angaben zu Materialien, Höhenkoten, Gewässern und Parkplätzen)
- Anlagenbeschreibung, Fotos
- Betriebsreglement (inkl. Flugzonenplan)
- ev. Projektpläne (Sofern eine befestigte Piste, Bauten oder neue Parkplätze geplant sind)
- ev. Entwässerungs- und Kanalisationsplan (ob dieses Planwerk verlangt wird, ist im Gespräch mit dem jeweiligen Kanton zu klären)

3. Bedarfsnachweis und Begründung der Standortgebundenheit

Empfehlung IRAP: Das Baugesuch sollte in der Form eines Kurzberichtes (inkl. Inhaltsverzeichnis) aufgearbeitet werden. Dabei sollte der Punkt 3. *Bedarfsnachweis und Begründung der Standortgebundenheit* den übrigen Punkten vorangestellt und auf ca. 5 Seiten in Anlehnung an **Kapitel 5 der Vorgehensempfehlung vom April 2019** (vgl. Kapitel 5.1 Anforderungen betreffend Raum und Umwelt und 5.2 Anforderungen betreffend Betrieb) abgehandelt werden. Dabei sollte auf alle relevanten Punkte (bzw. Themen, Dokumente und Pläne) eingegangen werden. Die entsprechenden Nachweise wie beispielsweise der Lärmmessung oder die Standortevaluation sollten im Anhang platziert werden.

Wenn die Unterlagen vollständig bei der Standortgemeinde eingereicht worden sind, leitet die Gemeinde die Baugesuchsunterlagen an den Kanton (i.d.R. Amt für Raumentwicklung) weiter.

Für den Kanton St.Gallen sind ergänzend zu den voranstehenden Punkten noch folgende Dokumente beizulegen:

- 4. Schätzungsprotokolle** (z.B. im Kanton SG; existieren jedoch nicht in allen Kantonen)
Schätzungsprotokolle sind beim Grundbuchamt erhältlich. Sie zeigen den altrechtlichen Bestand sowie den neuen Bestand.
Diese Protokolle sind insbesondere dann wichtig, wenn Hütten/Schuppen im Zusammenhang mit dem Modellflugplatz genutzt werden sollen.
- 5. Bestätigung der zuständigen Gemeinde** (inkl. alten Baubewilligungen mit Vorakten und Planunterlagen)
Die Gemeindebehörde hat zu bestätigen, dass sämtliche Bauten und Anlagen auf dem Baugrundstück rechtmässig erstellt worden sind. Zudem legt die Standortgemeinde im Rahmen einer Stellungnahme an den Kanton ihre Sicht zum Baugesuch dar.

Das **gesamte einzureichende Dossier (Baugesuch)** besteht demnach aus:

- A** Einem Kurzbericht (3.)
- B** Formulare, Unterlagen (1./2./ev. 4.)
- C** ev. Stellungnahme der Standortgemeinde (5.)
- D** Anhang / Beilagen (Nachweise zu 3.)

➔ Der detaillierte Aufbau eines Baugesuchs ist beispielhaft im **Anhang F2** aufgeführt.

Erstellt im Juni 2015 / überarbeitet im März 2019 durch das IRAP

F2 Musteraufbau bzw. Musterinhaltsverzeichnis eines Baugesuchs

1 Einleitung

- 1.1 Ziel und Zweck des vorliegenden Berichts
- 1.2 Bedürfnisnachweis für den Modellflugplatz
- 1.3 Vorgehensweise

2 Anforderungen betreffend Raum und Umwelt

- 2.1 Begründung der negativen Standortgebundenheit
- 2.2 Bewilligungspflicht
- 2.3 Standortevaluation
- 2.4 Resultat der Standortevaluation / Favoritenstandort
- 2.4.1 *Beschrieb / Abklärungen zu Nutzung / Fruchtfolgeflächen / Gewässer / Natur / Anwohner (Lärm und Sicherheit) / Landschaftsbild*

3 Anforderungen betreffend Betrieb

- 3.1 Gesetzliche Bestimmungen
- 3.2 Erschliessung (Zufahrt, Abstellflächen, Fahrtenzahlen, Synergien)
- 3.3 Betriebsreglement (zum eingereichten Standort)

4 Baugesuchsformulare

5 Planunterlagen

6 Beilagen (wie beispielsweise)

- detaillierte Standortevaluation
- Antwortschreiben der umliegenden Gemeinden
- Fotogalerie
- usw.