

Veröffentlichung im Amtsbericht.

Art. 24 RPG; Art. 7 Abs. 7, Art. 11, Art. 12 Abs. 1 und Art. 25 Abs. 1 USG; Art. 7 Abs. 1 und Anhang 6 LSV; Art. 3 Abs. 1 RTG. Erstellung und Betrieb eines Modellflugplatzes in der Landwirtschaftszone; Zulässigkeit baulicher Massnahmen; Lärmbelastungsgrenzwerte; Betriebsbeschränkungen (OGE 60/2007/42 vom 20. August 2010)

Ein Wetterunterstand mit Geräteschopf ist für den Betrieb einer Modellfluganlage nicht zwingend erforderlich, weshalb die erforderliche Standortgebundenheit für solche baulichen Massnahmen fehlt (E. 2).

Der Modellflugplatz ist eine Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 7 USG, weshalb die auch für Motorsportanlagen geltenden Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm anzuwenden sind (E. 3d bb).

Auch wenn die massgebenden Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden, können die Betriebszeiten für Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren am Abend an Wochentagen bis 19.00 Uhr und an Samstagen bis 18.00 Uhr im Sinn des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips beschränkt werden, besteht doch in den Abendstunden ein besonderes Ruhebedürfnis der betroffene Bevölkerung (E. 3d dd).

An Sonn- und Feiertagen ist das Ruhebedürfnis durch das kantonale Ruhetagsgesetz besonders geschützt, weshalb an diesen Tagen für Modelle mit Verbrennungsmotoren ein grundsätzliches Betriebsverbot in Anbetracht der an Werktagen und Samstagen zur Verfügung stehenden Betriebszeiten nicht unverhältnismässig ist (E. 3d ff).

Das kantonale Bauinspektorat erteilte der Modellfluggruppe Schaffhausen am 27. November 2006 die Baubewilligung für die Erstellung eines Modellflugplatzes (Rasenpiste von 20 Meter Breite und 100 Meter Länge) mit Wetterunterstand und Geräteraum sowie Parkplätzen im Gebiet "Ob Dicki" in Büttenhardt. Auf Rekurs der Standortgemeinde sowie weiterer Personen und Organisationen hob der Regierungsrat die Baubewilligung für die Erstellung eines Wetterunterstands mit Geräteraum auf, schränkte die Betriebszeiten für Modelle mit Verbrennungsmotoren an Wochentagen und Samstagen in den Abendstunden ein und schloss entsprechende Flüge an Sonn- und Feiertagen ganz aus. Eine hiegegen erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Modellfluggruppe wies das Obergericht ab.

Aus den Erwägungen:

2.– a) Angefochten ist zunächst die Aufhebung der vom Bauinspektorat erteilten Ausnahmegewilligung für den geplanten *Wetterunterstand mit Geräteschopf*, einer 11 Meter langen, 8 Meter breiten und 4 Meter hohen Baute. Der Regierungsrat hat die gestützt auf Art. 24 RPG¹ erteilte Ausnahmegewilligung abgelehnt mit der Begründung, es fehle schon an der erforderlichen Standortgebundenheit. Um den Modellsport auf der Rasenpiste betreiben zu können, sei kein solcher Unterstand notwendig. Die subjektiven Wünsche und Vorstellungen der Baugesuchstellerin seien nicht massgebend, ebenso wenig deren persönliche Zweckmässigkeit und Bequemlichkeit. Im vorliegenden Fall würden weder technische, betriebliche oder Gründe der Bodenbeschaffenheit für einen Standort ausserhalb der Bauzone sprechen. Es könne diesbezüglich auch auf die Ausführungen in der Rekurschrift der Gemeinde Büttenhardt und die dort aufgeführten Entscheide verwiesen werden. In diesen Ausführungen wird insbesondere auf das Bundesgerichtsurteil 1A.1/2005 und 1A.2/2005 vom 11. November 2005 betreffend eine Modellflughalle in der Gemeinde Vullierens hingewiesen.

b) Die *Beschwerdeführerin* hält dem entgegen, aufgrund der vom Regierungsrat festgesetzten bzw. bestätigten Auflagen zur Bewilligung des Modellflugbetriebs habe die Mahd der Rasenpiste ausschliesslich mit einem Balkenmäher zu erfolgen und die Restflächen des Grundstücks seien als extensive Blumenwiese zu halten. Die entsprechende Mähmaschine sei über zwei Meter lang und 1 Meter breit und weise ein Leergewicht von 550 kg auf. Der Rasen müsse für den Flugbetrieb mindestens zwei Mal pro Woche gemäht werden. Ohne Abstellraum müsse der Mäher somit jedenfalls zwei Mal pro Woche zur Rasenpiste transportiert werden, was auch ökologisch unsinnig sei. Für die Anlage und Pflege der vorgeschriebenen Blumen sei sodann ebenfalls besonderes Gerät und Saatgut nötig, welches an Ort und Stelle sollte untergebracht werden können. Für eine möglichst immissionsfreie Ausübung des Modellflugsports sollte sodann eine Solaranlage mit den zugehörigen Batterien sowie eine Hochstartwinde an Ort und Stelle eingelagert werden können. Hinzu komme auch Absperr- und Erste-Hilfe-Material. Abklärungen hätten denn auch ergeben, dass in andern Kantonen ein entsprechender Geräteraum und teilweise ein eigentliches Clubhaus gestützt auf Art. 24 RPG zugelassen worden sei. Es sei zwar richtig, dass das Bundesgericht im Fall Vullierens ein Materialhäuschen einer Modellflughalle als nicht standortgebunden be-

¹ Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700).

zeichnet habe, doch seien in diesem Fall keine Auflagen zur Bewirtschaftung der Rasenpiste und deren Umgebung gemacht worden.

Der Regierungsrat habe im Übrigen nicht zwischen Wetterunterstand und Geräteraum unterschieden, sondern der Baute als Ganzes, aber ohne nähere Begründung, die Standortgebundenheit abgesprochen. Der Standort sei exponiert und damit Blitzschlägen ausgesetzt. Der Wetterunterstand diene daher nicht nur den Sporttreibenden, sondern auch dem Schutz der Gerätschaft. Gerade weil die Parkplatzzahl sehr beschränkt sei, könnten die Piloten und Zuschauer mit der Gerätschaft in solchen Fällen nicht einfach in den geparkten Fahrzeugen Schutz suchen. Insgesamt müsse daher beim geplanten Wetterunterstand mit Geräteraum von einer abgeleiteten Standortgebundenheit ausgegangen werden. Nötigenfalls seien die Beschwerdeführer auch bereit, das entsprechende Bauvorhaben zu redimensionieren, wenn das Obergericht dies als notwendig erachte.

c) Die Beschwerdegegner (Gemeinde Büttenhardt und Pro Natura) weisen demgegenüber in ihren Beschwerdeantworten zu Recht darauf hin, dass die Rechtsprechung des Bundesgerichts bezüglich der abgeleiteten Standortgebundenheiten von Geräte- und Schutzräumen zu an sich zulässigen Freizeitbeschäftigungen sehr streng ist. So hat das Bundesgericht im bereits erwähnten Entscheid Vullierens – welcher eine vergleichbare, sogar noch etwas grössere Modellfluggelände (Rasenpiste von 120 Meter Länge und 33 Meter Breite) betraf – ausgeführt, eine Freizeitaktivität erfordere nicht die Zulassung von entsprechenden Bauten und Anlagen; dies ergebe sich auch nicht durch deren Zweckbestimmung, zumal das erforderliche Unterhaltsmaterial, das dort gelagert werden solle, jeweils auch auf den Platz gebracht werden könne. Solche baulichen Massnahmen dienten somit nur der persönlichen Zweckmässigkeit und Bequemlichkeit, was ungenügende Gründe für eine Standortgebundenheit i.S.v. Art. 24 RPG seien.²

Es trifft zwar zu, dass in dem vom Bundesgericht beurteilten Fall keine besonderen Auflagen für die Bewirtschaftung der Rasenpiste bestanden, doch vermag dies am Grundsatz, dass das erforderliche Material jeweils auf den Platz mitzubringen ist, nichts zu ändern, zumal auch die erforderliche Mähmaschine ohne weiteres mit einem der zugelassenen Fahrzeuge (nötigenfalls mit Anhänger) herbeigeführt werden kann. Selbstredend vermag auch der Schutz vor Regen und Gewitter bei einer Freizeitaktivität keinen zwingenden Grund für die Erstellung eines Unterstands ausserhalb der Bauzone zu bilden, zumal ja ohnehin eine gewisse Zahl von Parkplätzen für Fahrzeuge zur Verfügung steht, welche demselben Zweck zu dienen vermögen. Aus den von der Beschwerdeführerin angeführten Beispielen aus anderen Kantonen kann

² E. 7 des Bundesgerichtsurteils.

ebenfalls nichts abgeleitet werden, da es sich hierbei offenbar um ältere Anlagen handelt. Auch die von der Beschwerdeführerin angeführte positive Beurteilung einer im Übrigen bedeutend kleineren Modellflug-Gerätehütte (Länge: 2,4 Meter, Breite: 1,9 Meter, Höhe: 2,06 Meter) im Kanton Thurgau ist vor dem erwähnten Bundesgerichtsentscheid – nämlich bereits im Mai 2005 – erfolgt. Das Bundesgericht hat mit dem erwähnten Entscheid seine bereits früher für den Bereich der Hobby-Landwirtschaft entwickelte strenge Praxis zu Gerätehäuschen³ auf den Bereich der Freizeit-Sportanlagen übertragen, wofür gute Gründe bestehen, zumal heute intensive Freizeitnutzungen ausserhalb der Bauzonen stark zugenommen haben.⁴ So würde andernfalls die Gefahr bestehen, dass im ohnehin schon durch Infrastrukturanlagen und Landwirtschaft stark belasteten Nichtbaugelände zahlreiche weitere nicht unbedingt benötigte Bauten und Anlagen erstellt werden und der Grundsatz der Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet, eines der wichtigsten Prinzipien des Bundesraumplanungsrechts⁵, zunehmend unterlaufen würde. Der Regierungsrat hat die Erteilung einer Baubewilligung für den geplanten Wetterunterstand mit Geräteraum daher zu Recht abgelehnt.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass die vorliegend zur Diskussion stehende Anlage im Rahmen einer blossen Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG bewilligt worden ist und besondere planungsrechtliche Festsetzungen, welche allenfalls gewisse bauliche Massnahmen zulassen könnten, fehlen.⁶

3.– Umstritten ist sodann die Festlegung der Flugbetriebszeiten und die Beschränkung des Flugbetriebs mit Verbrennungsmotoren auf zwei gleichzeitig fliegende Modelle.

a) Das *Bauinspektorat* bewilligte den Flugbetrieb von Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren am Montag von 14.00 bis 20.00 Uhr, am Mittwoch von 14.00 bis 20.00 Uhr, am Samstag von 09.00 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 19.00 Uhr, während der Sommerzeit bis 20.00 Uhr, und an Sonntagen (mit besonderen Einschränkungen) von 13.30 bis 19.00 Uhr. Der *Regierungsrat* hielt dazu fest, gemäss Anhang 3 LSV⁷ werde Gewerbelärm schon ab 19.00 Uhr nicht mehr toleriert, wogegen für Strassenlärm die niedrigen

³ Vgl. dazu namentlich BGE 112 Ib 404 ff.

⁴ Vgl. dazu auch das demnächst erscheinende URP-Tagungsheft "Freizeitaktivitäten und Naturschutz".

⁵ BGE 132 II 21 E. 6.4; BGE 1C_404/2009 vom 12. Mai 2010, E. 4.3.

⁶ Vgl. zu dieser Abgrenzung auch die redaktionellen Anmerkungen zum Entscheid des Aargauer Regierungsrats vom 21. Mai 2003, publiziert in ZBl 2005, S. 643 ff., S. 658 f. (Modellfluganlage Sins).

⁷ Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41).

Grenzwerte erst ab 20.00 Uhr (recte 22.00 Uhr) gelten würden. Der Modellflugplatz sei grundsätzlich negativ standortgebunden. Er sei in einer Nichtbauzone nur zulässig, wenn keine wesentlichen öffentlichen Interessen entgegenstünden. Viele Personen würden ihre Freizeit gerade in der wärmeren Jahreszeit im Freien verbringen. Dieser Tatsache und dem Bedürfnis nach Ruhe sei Rechnung zu tragen. Deshalb seien die Betriebszeiten einzuschränken. Der Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren sei jeweils um 19.00 Uhr statt um 20.00 Uhr und am Samstag um 18.00 Uhr einzustellen. Für den Flugbetrieb an Sonntagen werde in der Bewilligung des Bauinspektorats auf besondere Einschränkungen verwiesen, welche aber durch die Bewilligung nicht näher konkretisiert würden, sondern nur durch das private Flugplatzreglement, welches nicht Bestandteil der Bewilligung bilde. An Sonntagen bestehe ein erhöhtes Ruhebedürfnis. Art. 3 des Ruhetagsgesetzes⁸ untersage grundsätzlich Betätigungen, welche durch Lärm die dem jeweiligen öffentlichen Ruhetag angemessene Ruhe ernstlich störe. Aus diesem Grund bestehe ein öffentliches Interesse an einem Ausschluss des Flugbetriebs mit Verbrennungsmotoren an öffentlichen Ruhetagen. Der Flugbetrieb mit Modellen mit Elektromotor bzw. mit Segelflugmodellen sei dagegen ohne Einschränkungen zulässig. Im Übrigen habe die Baugesuchstellerin im mit dem Baugesuch eingereichten Flugplatzreglement unter Ziff. 3.4 festgehalten, dass gleichzeitig nur mit zwei Flugmodellen mit Verbrennungsmotor geflogen werden dürfe. Dies sei – um Unklarheiten zu vermeiden – im baurechtlichen Entscheid ausdrücklich festzuhalten.

b) Die *Beschwerdeführerin* macht demgegenüber geltend, die Selbstbeschränkung (gleichzeitiger Flug von nur zwei Modellen mit Verbrennungsmotoren) gelte nur für die ursprünglich bewilligten Betriebszeiten. Zusammen mit den vom Regierungsrat eingeschränkten Betriebszeiten ergebe sich demgegenüber eine unverhältnismässige Einschränkung des Flugbetriebes. Da die meisten Modellflieger berufstätig seien und teilweise auch am Samstag arbeiten würden, sei insbesondere die Vorverlegung auf 19.00 Uhr an Wochentagen sehr einschneidend. Es bliebe damit an den möglichen Wochentagen nur rund eine Stunde für die Ausübung des Sports. Da die Schleppmaschine für die Segelflugzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgerüstet sei, könnten an den Wochentagen somit nur vier Piloten einen ca. 15 Minuten dauernden Trainingsflug mit einem Verbrennungsmotor absolvieren. Die Beschränkung auf zwei gleichzeitig fliegende Verbrennungsmotoren könne daher nur akzeptiert werden, wenn die Schleppmaschinen nicht als Modelle mit Verbrennungsmotoren zählten und die Verkürzung der Betriebszeit auf 19.00 Uhr aufgehoben werde.

⁸ Gesetz betreffend die öffentlichen Ruhetage und den Ladenschluss vom 5. Dezember 1977 (Ruhetagsgesetz, RTG, SHR 900.200).

Die Verkürzung der Flugbetriebszeiten sei im Übrigen auch deshalb aufzuheben, weil das Bundesgericht im Entscheid Vullierens festgestellt habe, die sinngemässe Anwendung der Grenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm sei problematisch, der Regierungsrat aber die Verkürzung der Betriebszeit mit diesen Belastungsgrenzwerten begründet habe. Das Bundesgericht habe im erwähnten Entscheid der deutschen Sportanlagenlärmschutzverordnung Richtliniencharakter auch für die Auslegung des schweizerischen Umweltrechts zugemessen. Diese Verordnung sehe aber abendliche Ruhezeiten erst ab 20.00 Uhr vor. Für die vorgenommene Einschränkung bestünden daher keine sachlichen Gründe, zumal auch zu berücksichtigen sei, dass auch für den Strassenverkehr und die private Fliegerei ab Flugfeldern die Tagdauer nicht so einschränkend geregelt sei. Einschneidend sei sodann auch das grundsätzliche Verbot der Verwendung von Verbrennungsmotoren am Sonntag. Da auch die Schleppmaschinen für die Segelflugzeuge mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet seien, könne der Modellflugsport an Sonntagen nur noch sehr eingeschränkt ausgeübt werden (nur noch Elektromaschinen und kleine Segelflugmodelle bis max. 3 kg). Dabei liege eine ernstliche Störung im Sinn von Art. 3 Abs. 1 des Ruhetagsgesetzes gar nicht vor. Jedenfalls könne der nur sehr vage gefasste und unklare Gesetzestext nicht als gesetzliche Grundlage für eine so weitreichende Einschränkung dienen. An Sonn- und Feiertagen würden denn auch gesellschaftliche Veranstaltungen zugelassen, welche Ruhe und Würde dieser Tage in ganz anderer Weise beeinträchtigen würden als der Modellflugbetrieb auf einem weit abgelegenen Standort. Dessen Störungspotential sei äusserst gering und würde lediglich vereinzelte Personen betreffen. Das Bundesgericht habe zwar ausgeführt, solche Einschränkungen liessen sich allenfalls unter dem Aspekt des Vorsorgeprinzips begründen. Es habe aber klargestellt, dass solche Einschränkungen auf konkreten nachvollziehbaren Berechnungen beruhen müssten. Im vorliegenden Fall habe die Beschwerdeführerin aber den Nachweis erbracht, dass keine nennenswerten und relevanten Beeinträchtigungen der nicht in unmittelbarer Nähe wohnenden Anwohner zu erwarten seien.

c) aa) Die *Pro Natura* macht demgegenüber geltend, die Einschränkung des Flugbetriebes mit Verbrennungsmotoren liege im öffentlichen Interesse, da die Bevölkerung gemäss der Umweltschutzgesetzgebung vor lästigem Lärm geschützt werden solle. Es bestehe bezüglich der Flugzeitregelung keine einheitliche Praxis. In Anlehnung an die Grenzwerte des Gewerbe- bzw. Strassenverkehrslärms habe der Regierungsrat den Flugbetrieb sowohl zeitlich als auch hinsichtlich der gleichzeitig in der Luft sich befindlichen Flugzeuge zu Recht im Sinn eines Kompromisses zwischen den Anliegen der betroffenen Anwohner und der Beschwerdeführerin begrenzt.

bb) Die *Gemeinde Bütttenhardt* hält ebenfalls fest, es handle sich bei den festgesetzten Betriebszeiten um einen Mittelweg, welcher einen üblichen Flugbetrieb ermögliche. Bei dem vom Modellflugsport ausgehenden Lärm handle es sich um Immissionen, welche als besonders lästig empfunden würden. Im Kanton Solothurn habe das Verwaltungsgericht in einem Entscheid vom 29. März 1993 ebenfalls ein Flugverbot an Sonn- und Feiertagen festgesetzt und den Betrieb an den Wochentagen gar nur bis 17.00 Uhr erlaubt. Auch das Bundesgericht habe im bereits erwähnten Entscheid Vullierens festgehalten, dass ab 19.00 Uhr ein grösseres Ruhebedürfnis bestehe, und die Sache lediglich zur weiteren Abklärung an die Vorinstanz zurückgewiesen, verbunden mit einer klaren Instruktion, einen fixen, beschränkten Zeitraum festzulegen und insbesondere ein Verbot für Verbrennungsmotoren an Sonn- und Feiertagen vorzusehen. Einzig ein solches Verbot sei geeignet, die Geräusche im nötigen und entscheidenden Ausmass zu reduzieren oder auszuschliessen. Der Regierungsrat sei den Anliegen der Beschwerdeführerin somit vergleichsweise weit entgegengekommen, wenn die Flugzeit werktags bis 19.00 Uhr bzw. samstags bis 18.00 Uhr bewilligt werde. Dem in einer repräsentativen Umfrage zum Ausdruck gekommenen Ruhebedürfnis der Bevölkerung sei in erster Linie Rechnung zu tragen; die Bedürfnisse der Freizeitpiloten hätten zurückzutreten.

d) aa) Hinsichtlich des bezüglich des Immissionsschutzes anwendbaren Rechts ist zunächst festzuhalten, dass Art. 11 USG⁹ von einem zweistufigen Schutzkonzept ausgeht. Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.¹⁰ Die Emissionsbegrenzungen werden verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden.¹¹ Art. 12 Abs. 1 USG zählt die verschiedenen Instrumente für die Emissionsbegrenzung auf; für den Lärm geht es vor allem darum, Bau- und Ausrüstungsvorschriften sowie Verkehrs- und Betriebsvorschriften zu erlassen.¹² Der Bundesrat legt sodann die für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen erforderlichen Grenzwerte durch Verordnung fest.¹³ Soweit Lärmbelastungsgrenzwerte fehlen, beurteilt die Vollzugsbehörde aufgrund von Art. 40 Abs. 3 LSV die Lärmimmissionen nach Art. 15 USG. Sie muss somit feststellen, ob die Lärm-

⁹ Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01).

¹⁰ Art. 11 Abs. 2 USG.

¹¹ Art. 11 Abs. 3 USG.

¹² Art. 12 Abs. 1 lit. b und c LSV.

¹³ Art. 13 Abs. 1 USG.

immissionen aufgrund einer gesamthaften Würdigung der massgebenden Umstände die betroffene Bevölkerung in erheblicher Weise in ihrem Wohlbefinden stört oder nicht. Die Grundsätze von Art. 15 USG in Verbindung mit dem Vorsorgeprinzip von Art. 11 Abs. 2 USG geben allerdings keinen absoluten Anspruch auf Ruhe; vielmehr sind geringfügige, nicht erhebliche Störungen hinzunehmen.¹⁴

bb) Was die massgebenden Lärmbelastungsgrenzwerte anbetrifft, hat der Regierungsrat zunächst zutreffend festgehalten, gemäss Art. 25 Abs. 1 USG sowie Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV dürften neue ortsfeste Anlagen nur errichtet werden, wenn die durch die Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten. Der Regierungsrat hat sodann ausgeführt, da für die von Modellflughanganlagen ausgehenden Immissionen in der Lärmschutz-Verordnung keine eigenen Grenzwerte vorgesehen seien, müssten die Lärmimmissionen nach Art. 15 sowie Art. 19 und 23 USG beurteilt werden. Zu beachten sei im Rahmen der Einzelfallbeurteilung der Charakter des Lärms, Zeitpunkt, Dauer und Häufigkeit seines Auftretens sowie die Lärmempfindlichkeit bzw. die Lärmvorbelastung der betroffenen Zone.¹⁵ Demgegenüber hat der vom Obergericht beigezogene Lärmschutzfachmann des kantonalen Umweltschutzamts, X., am Augenschein vom 3. Juli 2010 ausgeführt, die Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm gemäss Anhang 6 LSV seien auf Modellflughanganlagen direkt anwendbar, zumal Ziff. 1 Abs. 2 dieses Anhangs ausdrücklich vorsehe, dass Motorsportanlagen, die regelmässig während längerer Zeit betrieben würden, den Industrie- und Gewerbeanlagen gleichgestellt seien.¹⁶ Auf die Anwendbarkeit von Anhang 6 der LSV wurde schon in der Beurteilung des Baugesuches durch das kantonale Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz hingewiesen, allerdings ohne ausdrückliche Bezugnahme auf die erwähnte Bestimmung. Dies überzeugt, zumal im vorliegenden Fall aufgrund der erheblichen Umweltauswirkungen des Flugbetriebs ab einem festen Standort, welcher überdies auch dauerhafte Massnahmen (ausgeschilderter Platz; Parkplätze) umfasst, jedenfalls eine eigentliche Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 7 USG vorliegt.¹⁷ Wie die nachfolgenden Erwägungen zeigen, ändert die Anwendbarkeit von Anhang 6 der LSV im Übrigen nichts am Ergebnis, zu welchem der Regierungsrat im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung gelangt ist.

¹⁴ BGE 126 II 307 E. 4c bb und Bundesgerichtsurteil Vullierens, E. 5 a.A.

¹⁵ BGE 126 II 3007 E. 4c aa.

¹⁶ Vgl. ... auch die Hinweise bei *Thomas Widmer Dreifuss*, Planung und Realisierung von Sportanlagen, Diss. Zürich 2002, S. 347, 349.

¹⁷ Vgl. zum Anlagebegriff des USG auch Bundesgerichtsurteil 1P.117/2004 vom 11. Oktober 2004, E. 4 (Basler Kulturfloss).

Die konkrete Beurteilung der Lärmauswirkungen des Modellflugbetriebs wurde im vorliegenden Fall nämlich – ähnlich wie dies bereits früher das Kantonsgericht Basel-Landschaft in dem von der Gemeinde Büttenhardt erwähnten Urteil vom 14. Dezember 2005 getan hat – aufgrund des von der Beschwerdeführerin eingereichten, in Zusammenarbeit mit der EMPA geschaffenen "Arbeitsblatts zur Ermittlung des ankommenden Schallpegels/Vergleich mit den gesetzlichen Vorschriften" für Modellflugzeuge vorgenommen, welches Anhang 4 zu den von 2009 datierenden Richtlinien für den Einsatz von Flugmodellen und den Betrieb von Modellflugplätzen (REM) des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV) bildet. Dieses basiert zwar ebenfalls auf der LSV, geht aber nicht von gemittelten Immissionen bzw. einem Summenpegel aus wie der erwähnte Anhang 6 zur LSV, sondern von Maximalemissionen eines zugelassenen Flugzeugtyps, ermöglicht aber eine genügende Beurteilung der zu erwartenden Lärmimmissionen und eine grosse Sicherheit in der Bewertung, zumal auf die Spitzenwerte abgestellt wird.¹⁸ Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin besteht unter diesen Umständen kein Anlass, die deutsche Sportanlagenlärmschutzverordnung sinngemäss herbeizuziehen, zumal diese ohnehin nicht spezifisch den Lärm von Modellsport- bzw. Modellflughanganlagen, sondern von Sportanlagen allgemein regelt, wo insbesondere der menschliche Verhaltenslärm eine grosse Rolle spielt.¹⁹ Lediglich bezüglich solcher Sportanlagen mit überwiegend menschlichem Verhaltenslärm hat das Bundesgericht im Übrigen auch festgehalten, die sinngemässe Anwendung von Grenzwerten, namentlich der Grenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm sei problematisch.²⁰

cc) Aufgrund dieser Ausgangslage erscheint es zulässig und richtig, dass der Regierungsrat für die Einhaltung der Belastungsgrenzwerte im Tages- bzw. Nachtverlauf auf die Grenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm²¹, nicht für Strassenverkehrslärm²², abgestellt hat, wobei die Grenzwerte für diese Lärmarten ohnehin grundsätzlich identisch sind und lediglich insofern differieren, als der tiefere Wert für die Nacht beim Industrie- und Gewerbelärm bereits ab 19.00 Uhr, beim Strassenverkehrslärm dagegen erst ab 22.00 Uhr gilt (nicht ab 20.00 Uhr, wie der Regierungsrat angenommen hat). Wie das Kantonsgericht Basel-Landschaft im erwähnten Urteil gestützt auf den Bericht der kantonalen Lärmschutz-Fachstelle zu Recht festgehalten hat, handelt es sich bei dem von Flugzeugmodellen mit Verbrennungsmotor verursachten

¹⁸ Vgl. Ziff. 3 des Arbeitsblatts ...

¹⁹ Vgl. dazu *Widmer Dreifuss*, S. 351 f.

²⁰ BGE 133 II 296 E. 3.3 (Sportanlage Wettingen).

²¹ Anhang 6 LSV.

²² Anhang 3 LSV.

Lärm um Immissionen, die sich nicht nur durch die grosse Lautstärke, sondern auch durch besondere Eigenschaften auszeichnen (u.a. hohe Tonlage, grosse Schallpegeldifferenzen, unregelmässiges Auftreten). Diese speziellen Geräusche würden von den Menschen als besonders lästig empfunden und seien vergleichbar mit dem Lärm der Verbrennungsmotoren der Rasenmäher. Selbst wenn die massgebenden Planungswerte eingehalten werden, könne dieser Lärm von der betroffenen Bevölkerung als störend oder lästig empfunden werden.²³ Auch dieser Umstand rechtfertigt es, den Lärm von Modellflugzeugen aufgrund der besonders störenden Wirkung mit Industrie- und Gewerbelärm, nicht mit allgemeinem Strassenverkehrslärm, zu vergleichen und die strengeren Nachtgrenzwerte für Modellflugzeuglärm ebenfalls bereits ab 19.00 Uhr anzuwenden.²⁴ Selbst wenn Anhang 6 der LSV nicht direkt anwendbar wäre, würde sich daher aufgrund einer Einzelfallbeurteilung nach Art. 40 Abs. 3 LSV nichts anderes ergeben.

dd) Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze hat der Regierungsrat festgehalten, der Abstand der zur Diskussion stehenden Liegenschaften der seinerzeitigen Rekurrenten vom Pistenmittelpunkt betrage zwischen 700 Meter und 1300 Meter. Berücksichtige man zusätzlich noch den Flugraum, der von Flugmodellen mit einem Verbrennungsmotor benutzt werden könne, verringere sich der Abstand um ca. 200 Meter. Bei einem Abstand von 500 Metern resultiere ein Lärmpegel von 50 dB(A), sofern das Modellflugzeug in einem Abstand von 10 Metern einen maximalen Schallpegel von 84 dB(A) nicht überschreite, was in Ziff. 11.2.4 der Baubewilligung des kantonalen Bauinspektorats als Auflage festgehalten worden ist und unbestrittenerweise auch eingehalten werden kann. Hierbei handelt es sich entsprechend den Darlegungen des Lärmschutzfachmannes X. am Augenschein bzw. in der ergänzenden Auskunft um einen Spitzenwert für den Lärm eines Modellflugzeugs mit Verbrennungsmotor, weshalb der nach Anhang 6 der LSV massgebende, nach den dort vorgeschriebenen Formeln gemittelte Wert im zeitlichen Verlauf tiefer liege. Für den gleichzeitigen Flug mit zwei Verbrennungsmotoren (Verdoppelung des Lärms) ergebe sich eine Erhöhung um 3 dB(A) und mit drei Motorflugzeugen eine Erhöhung um insgesamt 4,7 dB(A). Hieraus ergebe sich, dass die massgebenden Tages-Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II (betroffene Einfamilienhauszone der Gemeinde Büttenhardt) von 55 dB(A) und der Empfindlichkeitsstufe III (betroffene Dorfkernzone der Gemeinde Büttenhardt) von 60 dB(A) jedenfalls eingehalten würden. Kritisch würde es erst, wenn insgesamt acht Flugzeuge mit Verbrennungsmotoren gleichzeitig fliegen würden. Weil es sich beim Lärmpegel

²³ Erwähntes Urteil, E. 7d cc.

²⁴ Vgl. dazu auch *Widmer Dreifuss*, S. 355, mit Hinweis auf den in URP 1997, S. 35 ff., publizierten Bundesgerichtsentscheid Schiessanlage Ftan.

von 50 dB(A) lediglich um einen Spitzenwert für ein Motorflugzeug handle, könnten sogar auch die Nacht-Planungswerte von 45 dB(A) in der Empfindlichkeitsstufe II bzw. von 50 dB(A) in der Empfindlichkeitsstufe III eingehalten werden, wenn in der Zeit von 19.00 Uhr bis 20.00 Uhr zwei oder drei Flüge mit Verbrennungsmotoren durchgeführt würden.

Wenn somit bei gleichzeitigen Flügen von zwei Modellflugzeugen mit Verbrennungsmotoren sowohl die Tages- als auch die Nachtplanungswerte eingehalten werden können, heisst dies aber noch nicht, dass die Beschwerdeführerin auch Anspruch darauf hat, eine entsprechende Bewilligung im erwähnten Ausmass bis 20.00 Uhr zu erhalten. Vielmehr sind auch von den Belastungsgrenzwerten her zulässige Emissionen nach dem *Vorsorgeprinzip* so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.²⁵ Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Emissionen von Modellflugzeugen mit Verbrennungsmotoren – wie erwähnt und am Augen- und "Ohrenschein" des Obergerichts bestätigt – je nach Art der Flugmanöver, Windrichtung und Distanz eine besonders störende Wirkung haben und eine ruhige Wohngegend und Naturlandschaft betroffen ist. Andererseits ist das berechnete Interesse der Modellflugsportler zu berücksichtigen, eine zulässige Sportart angemessen ausüben zu können, wobei auch der Einsatz von Flugzeugen mit Verbrennungsmotoren möglich sein muss. In Berücksichtigung dieser Interessen erscheint es richtig und grundsätzlich unbestritten, dass die Vorinstanzen einschränkende Betriebszeiten für den Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren festgelegt haben.²⁶

Da die betroffene Bevölkerung insbesondere in den Abendstunden Wert auf eine gewisse Ruhe legt, welche in der betroffenen Wohngegend an sich gegeben ist, erscheint es auch als richtig, dass der Regierungsrat die Betriebszeit für den Flug mit Verbrennungsmotoren montags und mittwochs bis 19.00 Uhr bzw. samstags bis 18.00 Uhr begrenzt hat. Auf das erhöhte Ruhebedürfnis am Abend hat auch das Bundesgericht im erwähnten Entscheid Vullierens hingewiesen.²⁷ Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat in einem publizierten Entscheid vom 21. Mai 2003 die Betriebszeit für Modellflugzeuge mit Verbrennungsmotoren ebenfalls bis 19.00 Uhr bewilligt²⁸, während die Betriebszeit in einem vom Verwaltungsgericht Solothurn beurteilten Fall sogar nur bis 17.00 Uhr festgelegt wurde.²⁹ Da bei der Beschwerdeführerin, welche heute rund 60 Mitglieder zählt, lediglich rund ein Dutzend Flug-

²⁵ Art. 11 Abs. 2 USG.

²⁶ Vgl. in diesem Sinn auch *Widmer Dreifuss*, S. 364 f.

²⁷ Vgl. E. 5.2 dieses Urteils.

²⁸ ZBl 2005, S. 643 ff., E. 4c, S. 656 f.

²⁹ Vgl. Entscheid vom 29. März 1993, publiziert in SOG 1993 Nr. 23.

modelle mit Verbrennungsmotoren vorhanden sind und 60 bis 70 % der Segelflugzeuge mit der Seilwinde oder Elektroschleppflugzeugen hochgezogen werden können, erscheinen die zur Verfügung stehenden Betriebszeiten für Verbrennungsmotoren (Montag und Mittwoch 14.00 bis 19.00 Uhr, Samstag 09.00 bis 12.00 und 13.00 bis 18.00 Uhr) auch als völlig ausreichend, um das Bedürfnis nach Flügen mit Verbrennungsmotoren abzudecken.

ee) Es stellt sich allerdings noch die Frage, ob während der gegenüber der ursprünglichen Bewilligung des Baudepartements eingeschränkteren Betriebszeiten allenfalls mit mehr als zwei Verbrennungsmotoren gleichzeitig geflogen werden könne (z.B. zusätzlich noch mit einem Verbrennungsmotor-Schleppflugzeug), wie dies die Beschwerdeführerin sinngemäss als Eventualbegehren beantragt hat. Am Augenschein wurde zwar der gleichzeitige Flug mit zwei und mehr Flugmodellen mit Verbrennungsmotor entgegen dem vorgesehenen Programm nicht demonstriert, doch hat Lärmschutzfachmann X. ausgeführt, die Verdoppelung einer Lärmquelle am selben Ort führe zu einer Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB(A), während ein drittes Flugzeug mit Verbrennungsmotor zu einer Zunahme um lediglich noch 1,7 dB(A) führe, was akustisch einer nur unwesentlichen Zunahme des Lärms entspreche. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass es sich beim Lärm der Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren um eine besondere, für die Betroffenen besonders störende Lärmart handelt, deren unangenehme Wirkung überdies – wie auch der Augenschein ergeben hat – stark vom durchgeführten Flugprogramm abhängt. Insofern muss davon ausgegangen werden, dass das gleichzeitige Fliegen mit drei Modellen mit Verbrennungsmotoren, insbesondere auch mit einem Schleppflugzeug, das immer wieder startet, für die Betroffenen doch deutlich lästiger erscheint als das blosses Fliegen mit zwei Verbrennungsmotoren. Aufgrund der bei der Beschwerdeführerin im Einsatz stehenden beschränkten Anzahl von Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren scheint das gleichzeitige Fliegen mit maximal zwei Verbrennungsmotoren, worauf auch das Reglement der Beschwerdeführerin ausgerichtet ist, durchaus als genügend, wobei ohnehin zu berücksichtigen ist, dass es sich um eine blosses Freizeitbeschäftigung handelt, nicht um eine wirtschaftliche Tätigkeit, bei welcher die wirtschaftliche Zumutbarkeit von Betriebsbeschränkungen besonders geprüft werden muss. Die auf das Vorsorgeprinzip gestützte Beschränkung auf das gleichzeitige Fliegen mit zwei Modellen mit Verbrennungsmotoren erscheint daher – auch bei gegenüber der ursprünglichen Bewilligung leicht eingeschränkten Betriebszeiten – keineswegs als unverhältnismässig. Es versteht sich schliesslich von selbst, dass insbesondere beim Einsatz von Motorflugzeugen der vorgeschriebene Luftraum eingehalten werden muss und die Beschwerdeführerin auch durch Aufsichtsmaßnahmen sicherzustellen hat, dass dieser Luftraum nicht überschritten wird, wie dies insbesondere seitens der Ge-

meinde Büttenhardt gerügt wurde. Die Beschwerdeführerin hat sich im Übrigen selber dazu verpflichtet und wird hierbei behaftet.³⁰

ff) Umstritten ist sodann noch, ob der Ausschluss des Flugbetriebs mit Verbrennungsmotoren (nicht aber mit anderen Modellflugzeugen, z.B. solchen mit Elektromotoren) an Sonn- und Feiertagen zulässig sei. Wie der Lärmschutzfachmann X. am Augenschein zutreffend festgehalten hat, unterscheidet die LSV und insbesondere deren Anhang 6 nicht zwischen Werktagen sowie Sonn- und Feiertagen. Die massgebenden Lärmschutzgrenzwerte sind somit auch an Sonn- und Feiertagen eingehalten. Wie dargelegt, sind jedoch in Anwendung des Vorsorgeprinzips einschränkende Betriebszeiten festzusetzen.³¹ Hierbei kann auch ohne besondere kantonale Gesetzesgrundlagen dem besonderen Ruhebedürfnis an Sonn- und Feiertagen angemessen Rechnung getragen werden.³² Wie der Regierungsrat zutreffend festgehalten hat, besteht im Kanton Schaffhausen überdies im Ruhetagsgesetz eine besondere Regelung für Sonn- und Feiertage, wonach an solchen öffentlichen Ruhetagen Arbeiten, Betätigungen oder Veranstaltungen, welche durch Lärm oder auf andere Weise die dem jeweiligen öffentlichen Ruhetag angemessene Ruhe und Würde ernsthaft stören, untersagt sind.³³ Hieraus ergibt sich, dass der kantonale Gesetzgeber das Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen in besonderer Weise schützen wollte, was mit der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung durchaus vereinbar ist.³⁴ Die erwähnte kantonale Gesetzesbestimmung ist grundsätzlich direkt anwendbar, weshalb es nichts schaden kann, dass die Gemeinde Büttenhardt noch über keine kommunale Polizeiverordnung verfügt. Es erscheint daher zulässig, insbesondere in einer ländlichen, ruhigen Gegend, welche ein beliebtes Wandergebiet für Erholungssuchende bildet und in der Nähe von Naturschutzgebieten liegt, an Sonn- und Feiertagen ähnlich strenge Immissionsbegrenzungen vorzunehmen wie in den Abendstunden unter der Woche und dementsprechend den Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren grundsätzlich auszuschliessen.³⁵ Dies erscheint auch deshalb nicht als unverhältnismässig, weil an den übrigen Be-

³⁰ Vgl. Ziff. 4.1 des Flugplatzreglements 2008, gültig für das Flugfeld "Obere Dicki", Büttenhardt.

³¹ Vgl. oben E. 3d dd.

³² Vgl. dazu *Widmer Dreifuss*, S. 364 f.

³³ Art. 3 Abs. 1 RTG.

³⁴ Vgl. dazu *Robert Wolf*, Kommentar USG, 2. A., Zürich 2000, Art. 25 Rz. 22, und *Widmer Dreifuss*, S. 354.

³⁵ Vgl. zum grossen Interesse an der Freihaltung von naturnahen Naherholungsgebieten von Lärm auch Bundesgerichtsurteil 1C_107/2010 vom 17. Juni 2010, insbesondere E. 5.3, 5.4 (Modellsegelfluggelände Küssnacht ZH).

triebstagen genügend Zeit für den Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren besteht.³⁶

Die Gemeinde Büttenhardt weist in diesem Zusammenhang zu Recht darauf hin, dass auch aus dem Bundesgerichtsentscheid Vullierens geschlossen werden kann, das Bundesgericht werde ein entsprechendes Flugverbot an Sonn- und Feiertagen schützen, zumal es ausgeführt hat, eine entsprechende Einschränkung vermöge die als störend empfundenen Auswirkungen des Flugbetriebes wesentlich zu reduzieren.³⁷ Überdies besteht auch in dem vom Verwaltungsgericht Solothurn beurteilten Fall an Sonn- und Feiertagen ein Verbot für den Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren, während allerdings im Aargauer Fall aufgrund einer Einigung zwischen den Parteien ein entsprechender Flugbetrieb an Sonntagen von 13.00 bis 19.00 Uhr möglich ist. Dass das betroffene Gebiet im Unterschied zum Fall Solothurn nicht in einer besonderen Landschaftsschutzzone liegt, vermag hieran nichts zu ändern, zumal die Modellfluganlage – wie auch der Augenschein gezeigt hat – in einer ruhigen Natur- und Landschaftsgegend liegt und sich in nächster Nähe immerhin zwei Biotopschutzgebiete befinden.³⁸ Auch wenn somit das Verbot des Flugbetriebs mit Verbrennungsmotoren an Sonn- und Feiertagen zu bestätigen ist, bleibt doch darauf hinzuweisen, dass nach Art. 4 Abs. 2 RTG Ausnahmegewilligungen für besondere Anlässe, z.B. ein regionales Flugmeeting, möglich sind. Entsprechende Ausnahmegewilligungen kann nach dieser Vorschrift das Volkswirtschaftsdepartement im Einverständnis mit der zuständigen Gemeindebehörde erteilen.

³⁶ Vgl. dazu auch oben E. 3d dd.

³⁷ Vgl. E. 5.2 dieses Bundesgerichtsentscheids.

³⁸ Vgl. ... das erwähnte Bundesgerichtsurteil vom 17. Juni 2010.