

# **AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.153 vom 23. Mai 2022**

AG Verwaltungsgericht, 2022-05-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag\\_verwaltungsgericht\\_WBE.2021.153](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2021.153)

FR: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.153 du 23 mai 2022

IT: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.153 del 23 maggio 2022

## **Erwägungen**

### **E. 3**

Kammer WBE.2021.153 / MW / we (Nr. 2021-000274) Art. 54 Urteil vom 23. Mai 2022

Besetzung Verwaltungsrichter Winkler, Vorsitz Verwaltungsrichterin Lang

Verwaltungsrichter Leibundgut Gerichtsschreiber Wildi Beschwerde- A.\_\_\_\_\_, führerin 1  
Beschwerde- B.\_\_\_\_\_, führer 2.1 Beschwerde- C.\_\_\_\_\_, führerin 2.2 Beschwerde-  
D.\_\_\_\_\_, führer 3.1 Beschwerde- E.\_\_\_\_\_, führerin 3.2 Beschwerde- F.\_\_\_\_\_, führer 4.1  
Beschwerde- G.\_\_\_\_\_, führerin 4.2 Beschwerde- H.\_\_\_\_\_, führer 5.1 Beschwerde- I.\_\_\_\_\_,  
führerin 5.2 Beschwerde- J.\_\_\_\_\_ GmbH, führerin 6 alle vertreten durch MLaw Michael  
Ritter, Rechtsanwalt, Bachstrasse 10, Postfach, 4313 Möhlin

- 2 - gegen Beschwerde- Modellfluggruppe K.\_\_\_\_\_, gegnerin vertreten durch Dr. iur.  
Markus Siegrist, Rechtsanwalt, Bleichemattstrasse 43, Postfach, 5001 Aarau und  
Gemeinderat Möhlin, Hauptstrasse 36, Postfach, 4313 Möhlin vertreten durch lic. iur.  
Mathias Merki, Rechtsanwalt, Zelglistrasse 15, Postfach, 5001 Aarau Regierungsrat des  
Kantons Aargau, Regierungsgebäude, 5000 Aarau Gegenstand Beschwerdeverfahren  
betreffend Baubewilligung Entscheid des Regierungsrats vom 17. März 2021

- 3 - Das Verwaltungsgericht entnimmt den Akten: A. 1. Die Modellfluggruppe K. ist ein  
im Jahre 1968 gegründeter Verein, welcher seit 1969 im Gebiet "Grossgrüt" der Stadt  
Rheinfelden einen Modellflug- platz betrieb. Der Gemeinderat der Stadt Rheinfelden  
genehmigte am

#### **E. 3.1.1**

Nach Art. 24 RPG können im Sinne einer Ausnahme Bewilligungen zur Er- richtung von  
Bauten und Anlagen oder zu deren Zweckänderung erteilt werden, wenn der Zweck einen  
Standort ausserhalb der Bauzonen erfor- dert und keine überwiegenden Interessen  
entgegenstehen. Die Standort- gebundenheit im Sinne von Art. 24 lit. a RPG ist nach  
ständiger bundesge- richtlicher Praxis zu bejahen, wenn eine Anlage aus technischen oder  
be- triebswirtschaftlichen Gründen oder wegen der Bodenbeschaffenheit auf einen Standort  
ausserhalb der Bauzone angewiesen ist, oder wenn ein Werk aus bestimmten Gründen in  
einer Bauzone ausgeschlossen ist (vgl. BGE 129 II 63, Erw. 3.1; BGE 124 II 252, Erw. 4a;  
BGE 123 II 256, Erw. 5a; Urteil des Bundesgerichts 1C\_477/2014 vom 22. Dezember  
2015, Erw. 3.2; RUDOLF MUGGLI, in: Praxiskommentar RPG: Bauen ausserhalb der  
Bauzone [nachfolgend: Praxiskommentar RPG], 2017, N. 5 zu Art. 24 RPG;  
WALDMANN/HÄNNI, Raumplanungsgesetz, 2006, N. 8 ff. zu Art. 24 RPG). Dabei  
genügt eine relative Standortgebundenheit: Es ist nicht erfor- derlich, dass überhaupt kein  
anderer Standort in Betracht fällt; es müssen jedoch besonders wichtige und objektive  
Gründe vorliegen, die den vorge- sehenen Standort gegenüber anderen Standorten innerhalb

der Bauzone als viel vorteilhafter erscheinen lassen (BGE 136 II 214, Erw. 2.1; BGE 133 II 409, Erw. 4.2; BGE 108 Ib 359, Erw. 4a; Urteil des Bundesgerichts 1C\_477/2014 vom 22. Dezember 2015, Erw. 3.2 mit Hinweisen; Urteil des Verwaltungsgerichts WBE.2013.452 vom 15. August 2014, Erw. II/3.4; MUGGLI, Praxiskommentar RPG, N. 5 zu Art. 24 RPG; WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., N. 10 zu Art. 24 RPG).

### **E. 3.1.2**

Dass der Modellflugplatz wegen der vom Flugbetrieb ausgehenden Lärmemissionen und der aus Sicherheitsgründen erforderlichen grossen, unüberbauten Flächen, welche in Bauzonen fehlen, auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen ist, ist vor Verwaltungsgericht zu Recht

- 13 - nicht umstritten. Die Rechtsprechung in den Kantonen sowie die Lehre bestätigen, dass ein Modellflugplatz grundsätzlich negativ standortgebunden ist (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2013.452 vom 15. August 2014, Erw. II/3.4; Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 2003, S. 494 = Baurecht [BR] 2005, S. 24; Solothurnische Gerichtspraxis [SOG] 2008 Nr. 18, S. 55; Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl] 106/2005, S. 646 f.; ZBl 8/2000, S. 418 f.; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug V 2016 5 vom 28. März 2017, Erw. 3e; Urteil des Kantons Zürich VB.2009.00308 vom 17. Dezember 2009, Erw. 5.2; Urteil des Kantons Basel-Landschaft 810/2005/226 vom 14. Dezember 2005, Erw. 5c; WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., N. 10 zu Art. 24 RPG; MUGGLI, in: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung [nachfolgend: Kommentar RPG], 2010, N. 11 zu Art. 24 RPG). Die Abklärungen der Beschwerdegegnerin ergaben nichts Anderes: Sämtliche der im Evaluationsbericht vom 26. März 2018 (kommunale Akten, Beilage 6.6; Vorakten, act. 252 – 377) anfänglich in Betracht gezogenen Standorte in Bauzonen (namentlich in Industrie- und Gewerbebezonen) kamen bei näherer Betrachtung für einen Modellflugplatz nicht in Frage (vgl. Evaluationsbericht, S. 39 ff., namentlich S. 42 ff., S. 119). Dass die Erforderlichkeit eines Standorts ausserhalb der Bauzonen im Sinne der negativen Standortgebundenheit bejaht wurde, ist nicht zu beanstanden.

### **E. 3.1.3**

Nach ständiger Rechtsprechung ist bei der Prüfung der Dispensationsvoraussetzungen nach Art. 24 RPG zu klären, ob sich für das Vorhaben besser geeignete Alternativen ausserhalb der Bauzonen anbieten als der im Streit liegende Standort. Ob diese Prüfung bereits unter dem Aspekt der Standortgebundenheit vorzunehmen ist oder erst im Zusammenhang mit der Prüfung entgegenstehender Interessen, ist im Ergebnis nicht entscheidend (Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich VB.2009.00308 vom 17. Dezember 2009, Erw. 5.3 mit Hinweisen). Auf die Frage nach Alternativstandorten wird hinten in Erw. II/3.2.2.2 eingegangen.

### **E. 3.2.1**

Eine Ausnahmegewilligung kann nur erteilt werden, wenn keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 24 lit. b RPG). Die für die Interessenabwägung wesentlichen Gesichtspunkte fasste das Bundesgericht in BGE 134 II 97, Erw. 3.1 wie folgt zusammen (Zitate weggelassen; siehe zum Ganzen auch WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., N. 21 ff. zu Art. 24 RPG; MUGGLI, Kommentar RPG, N. 15 ff. zu Art. 24 RPG): "Es sind all jene Anliegen der Raumplanung zu berücksichtigen, die für den Fall eine Aussage enthalten. Mithin ist zu prüfen, ob dem Projekt Interessen des Umweltschutzes

entgegenstehen, sollen doch mit Massnahmen der Raumplanung die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft geschützt werden (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG). Sie alle bilden Teil

- 14 - der natürlichen Umwelt, deren Erhaltung vorab durch den Umweltschutzartikel (Art. 74 der Bundesverfassung vom 19. April 1999 der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BV; SR 101]) sowie durch besondere Schutz- aufträge (wie Wassererhaltung, Gewässerschutz, Natur- und Heimat- schutz, Tierschutz [Art. 76 – 80 BV]) zur Staatsaufgabe erklärt werden. Diese Anliegen sind im Rahmen der umfassenden Interessenabwägung zu be- rücksichtigen. Nach Art. 3 Abs. 1 RPV haben die Behörden, denen bei Er- füllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zustehen, alle berührten Interessen zu ermitteln, diese einzeln zu beurtei- len und dabei besonders die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumli- chen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen zu berücksichtigen so- wie den Interessen aufgrund der Beurteilung im Entscheid möglichst um- fassend Rechnung zu tragen; diese Interessenabwägung ist in der Begrün- dung darzulegen (Art. 3 Abs. 2 RPV). Lenkender Massstab der vorzuneh- menden umfassenden Interessenabwägung bilden nach den vorstehenden Ausführungen hauptsächlich die Planungsziele und Grundsätze des eidgenössischen RPG (Art. 1 und 3 RPG). Soweit das positive Verfassungs- und Gesetzesrecht einzelne Aspekte der Interessenabwägung konkret regelt, ist vorweg zu klären, ob das Vorhaben mit diesen Vorschriften zu verein- baren ist. Erst wenn dies zutrifft, ist die Abwägung aller zu berücksichtigen- den Interessen koordiniert durchzuführen."

#### **E. 3.2.2.1**

Die Beschwerdeführer bringen vor, den Vereinsmitgliedern der Beschwer- degegnerin wäre es ohne weiteres möglich und zumutbar, sich einer (na- hegelegenen) anderen Modellfluggruppe anzuschliessen. Die Beschwer- degegnerin und die Vorinstanz hätten dies nicht geprüft. Erstere habe le- diglich dargelegt, dass die umliegenden Vereine einer Fusion nicht zu- stimmten. Schon aus diesem Grund sei die Standortevaluation unvollstän- dig (vgl. Beschwerde, S. 10 f., 13, 30; Replik, S. 4 f., 10, 13 ff.). Diese Behauptungen treffen nicht zu. Die Beschwerdegegnerin prüfte bei sämtlichen Modellfluggruppen, welche innerhalb einer rund zwanzigminüti- gen Anfahrtszone rund um die Wohnorte der Vereinsmitglieder liegen (MG- AL., MG-AM., MG-AN., MG-AO.), ob ein Zusammenschluss möglich wäre bzw. ob sie entweder alle oder allenfalls einen Teil der Vereinsmitglieder der Beschwerdegegnerin aufnehmen könnten. Aus den Antworten der um- liegenden Modellfluggruppen ergibt sich, dass die MG-AL. kein Interesse an einem neuen, grösseren und gemeinsamen Modellflugplatz hatte und die übrigen Modellfluggruppen die Anfragen aus Kapazitätsgründen ab- lehnten (siehe Evaluationsbericht, S. 34; Anhänge 6, 21, 22 f., 28 zum Eva- luationsbericht [Vorakten, act. 219, 168, 166 f., 156 – 165, 148; kommu- nale Vorakten, Beilage 6.8]). Die AP. – welche nicht Mitglied des Schwei- zerischen Modellflugverbands ist (siehe [www.modellflug.ch/DE/cont/107](http://www.modellflug.ch/DE/cont/107) [Seite besucht am 23. Mai 2022]) – sagte ebenfalls aus Kapazitätsgründen

- 15 - ab (Beschwerdeantwortbeilage 11 der Beschwerdegegnerin); die Absage wurde sachlich und einleuchtend begründet. Es bestehen keine Anhalts- punkte, dass es sich bei dieser Absage um ein blosses "Gefälligkeitsschrei- ben" handelt, wie die Beschwerdeführer behaupten (Replik, S. 14). Immer- hin muss vor Augen gehalten werden, dass es sich bei der Beschwerde- gegnerin um einen Verein mit rund 80 Mitgliedern handelt, wobei sich ca.

### E. 3.2.2.2

Die Beschwerdeführer werfen den Vorinstanzen vor, den Evaluationsbericht nicht überprüft, sondern blind darauf abgestellt zu haben. Der Evaluationsbericht sei zwar sehr umfangreich, er sei jedoch vollkommen ergebnisorientiert und habe einzig dem Zweck gedient, den Standort "Möhlin, Langacher" zum bestmöglichen Platz zu küren und die Baubewilligungsbehörde davon abzuhalten, die Alternativen genau zu prüfen (vgl. Beschwerde, S. 10, 13, 30; Replik, S. 10). In Bezug auf den Standort "S." sei die Standortevaluation und auch die Sachverhaltsabklärung unvollständig und falsch. Tatsache sei, dass dort bereits ein Modellflugplatz bestehe und aktiv Modellflugsport betrieben werde. Die Argumentation der Vorinstanz, wonach der Standort nicht geeignet sei, weil das Gelände dort ansteige und

- 16 - gegen Süden und die Sonne geflogen werden müsse, könne nicht nachvollzogen werden. Etwas Derartiges ergebe sich aus den Akten nicht, ein Augenschein habe nie stattgefunden. Der Standort "S." sei zu Unrecht ausser Acht gelassen worden (Beschwerde, S. 11 f., 13, 20, 30; Replik, S. 3 f., 10, 11, 13 f.). Aus den Akten ergibt sich, dass die Beschwerdegegnerin im Nachgang zum Urteil des Bundesgerichts 1C\_477/2014 vom 22. Dezember 2015 (betreffend Standort "Grossgrüt"; siehe oben lit. A/1) einen ausserordentlich grossen Aufwand betrieb, um einen Standort für einen sicheren und geregelten Modellflugbetrieb zu finden. Die Abklärungen ergaben, dass ein Standort innerhalb einer Bauzone im Suchradius nicht realisierbar ist. Der Modellflugplatz ist ausserhalb der Bauzonen negativ standortgebunden (siehe Erw. II/3.1.2). Ohne Erfolg verliefen auch die Anfragen bei anderen Modellfluggruppen in der Region, ob diese Vereinsmitglieder der Beschwerdeführerin aufnehmen könnten (siehe Erw. II/3.2.2.1). In einem Umkreis von 10 km und 15 km (gegen Osten) um Möhlin/Rheinfelden eruierte die Beschwerdegegnerin sodann rund 40 grundsätzlich denkbare Standorte, welche anschliessend beurteilt wurden. Als erste und grösste Reduktion der Standorte wurden diese zunächst aus fliegerischer Sicht bewertet. Ziel der ersten Runde des Ausschlussverfahrens war, mindestens zehn Standorte für die weiterführenden Beurteilungen in die engere und somit prioritäre Auswahl zu ziehen. Aufgrund der guten Flugeignung verblieben gut zehn Standorte, welche anschliessend unter Einbezug von Grundeigentümern, Behörden, Jagdgesellschaften, Natur- und Vogelschutzvereinen sowie eines Experten (Naturschutzgutachten) vertieft abgeklärt und beurteilt wurden. Die Untersuchungen und das Ergebnis wurden im erwähnten, 127 Seiten umfassenden Evaluationsbericht festgehalten. Darin wurde auch eingehend begründet, weshalb sich der gewählte Standort "Möhlin, Langacher" bei einer Gesamtbetrachtung am besten eignet und mit den verschiedenen, einem Modellflugplatz entgegenstehenden Interessen vereinbar ist (siehe bereits angefochtener Entscheid, S. 6 f.; Evaluationsbericht). Entgegen dem Vorhalt der Beschwerdeführer wurde der umfangreiche Evaluationsbericht sowohl von den zuständigen Fachstellen als auch von der Vorinstanz eingehend geprüft. Letztere konnte sich der Einschätzung der Fachstellen anschliessen, wonach der Evaluationsbericht ausführlich und überzeugend darlege, dass eine grosse Zahl von grundsätzlich denkbaren Standorten geprüft worden sei und sich der Standort "Möhlin, Langacher" am besten eigne und gleichzeitig alle Voraussetzungen für eine Baubewilligung erfülle (vgl. angefochtener Entscheid, S. 6 f., 9 ff.). Bei der Beurteilung setzte sich die Vorinstanz zudem auch mit dem von den Beschwerdeführern geltend gemachten (Alternativ-)Standort "S." auseinander. Sie hielt fest, die Beschwerdegegnerin habe überzeugend dargelegt,

- 17 - weshalb dieser Standort nicht in Frage komme. Aus Sicht der Modellflieger sei ein Modellflugplatz mit einer Piste in West-Ost-Richtung ideal, bei welchem der von Bauten und natürlichen Hindernissen freie Flugperimeter nördlich der Start- und Landebahn liege, sodass die Piloten die Sonne im Rücken hätten und die Modellflugzeuge ungeblendet beobachten könnten. Beim Standort "S." steige das Gelände gegen Norden an, weshalb Richtung Süden, also gegen die Sonne geflogen werden müsste (angefochtener Entscheid, S. 7). Diese Beurteilung trifft zu. Der von der Vorinstanz eingereichte Kartenausschnitt (Duplik Rechtsdienst Regierungsrat, S. 2) und die im Aargauischen Geografischen Informationssystem (AGIS) abrufbaren Karten untermauern, dass die Start- und Landebahn auf einer Höhe von ca. 425 m liegt. Gegen Norden hin steigt das Gelände bis zur ca. 300 m entfernten Krete am "BA." auf ca. 450 m an, wo der Wald beginnt und die Sicht sowie den freien Flugraum begrenzt. Richtung Süden fällt das Gelände dagegen zur AL und zum AM hin ab und es besteht ein grossräumiger sichtfreier Raum bis zum Wald am gegenüberliegenden Hang AN. Dies ist der Grund, weshalb beim Modellflugplatz "S." in Richtung Süden und somit gegen die Sonne geflogen wird, was aus Sicherheitsgründen gegen diesen Standort spricht. Die diesbezüglichen Ausführungen der Vorinstanz (Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrat, S. 2) sind korrekt. Die Behauptung der Beschwerdeführer, die Vorinstanzen hätten "blind" auf den Evaluationsbericht abgestellt, trifft nicht zu. Die Beschwerdeführer behaupten, der Evaluationsbericht sei "vollkommen ergebnisorientiert" und habe "einzig dem Zweck gedient", den Standort "Möhlin, Langacher" zum bestmöglichen Platz "zu küren" (vgl. etwa Replik, S. 10). Auch diesen Vorwurf begründen die Beschwerdeführer mit keinem Wort. Ausweislich der Akten hatte die Beschwerdegegnerin am 1. April 2016 eine Präsentation über den Verein, die Vergangenheit und die Zukunft ausgearbeitet. Darin wurde auch der aktuelle Stand der Evaluation möglicher Standorte festgehalten. Dabei wurden sieben Standorte genannt, der Standort "Möhlin, Langacher" war jedoch (noch) nicht dabei (Anhang 23 zum Evaluationsbericht [kommunale Vorakten, Beilage 6.8]; Vorakten, act. 157). Schon aus diesem Blickwinkel erweist sich der Vorwurf, wonach der Evaluationsbericht "vollkommen ergebnisorientiert" sei und einzig zum Zweck gehabt habe, den Standort "Möhlin, Langacher" zum bestmöglichen "zu küren", als haltlos. Selbst wenn der Standort "Möhlin, Langacher" im Übrigen von Beginn weg einer der präferierten Standorte gewesen wäre (wofür – wie dargelegt – jedoch keine Anhaltspunkte bestehen), änderte dies nichts daran, dass die Beurteilung der Standorte im Evaluationsbericht nachvollziehbar und schlüssig ist. Es liegt somit kein Fall vor, in welchem der erstbeste Standort oder die erstbeste Ausführungsart gewählt und nicht nach Alternativen gesucht worden wäre, welche möglichst geringe Auswirkungen auf die Umwelt zeitigen. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall.

- 18 -

#### **E. 3.2.3.1**

Die Beschwerdeführer bringen vor, das Bauvorhaben komme auf dem Gebiet von wertvollen Fruchtfolgeflächen zu stehen, zudem führe es zu massiven Beeinträchtigungen der vorhandenen Biodiversitätsflächen (auf bzw. entlang den Parzellen Nrn. 2727, 2580, 2577). Diese Interessen gingen den Interessen der Beschwerdegegnerin vor (Beschwerde, S. 19 ff.). Dem Bauvorhaben stünden im Weiteren auch die Interessen der Reitbetriebe entgegen. Die Vorinstanz habe bezüglich dem Verhalten der Pferde auf die persönliche Beurteilung des zuständigen Sachbearbeiters des Rechtsdienstes des Regierungsrats

abgestellt, was nicht zulässig sei. Die Vorinstanz hätte ein Gutachten einholen müssen. Die Pferdepensionsbetriebe würden durch den Modellflugplatz massiv gestört und ein Nebeneinander sei nicht möglich. Der Modellflugplatz könne faktisch rund um die Uhr betrieben werden, dies im Vergleich z.B. zum Schiessplatz, bei dem ein weit im Voraus bekannter Schiessplan bestehe. Auf dem Modellflugplatz könne 365 Tage im Jahr rund um die Uhr geflogen werden. Die Pferdehalter wüssten an keinem Tag, ob geflogen werde oder nicht. Die uferlosen Betriebszeiten liessen ein Nebeneinander der Pferdehalter und der Modellflieger nicht zu. Die Betriebe Z. und Q. seien durch den Modellflugplatz in ihrer Existenz gefährdet. Bei den von der Modellfluggruppe im Betriebsreglement festgehaltenen Sicherheitsvorkehrungen handle es sich um Floskeln, die nicht eingehalten werden könnten (vgl. Beschwerde, S. 21 ff.). Dass die Betriebszeiten nicht eingeschränkt würden, sei unhaltbar und lasse sich mit den dem Modellflugbetrieb entgegenstehenden Interessen der angrenzenden Wohnbevölkerung, der Landwirtschaft und den Pferdehaltern nicht vereinbaren. Es mache den Anschein, dass die Beschwerdegegnerin nicht im Ansatz gewillt sei, auf andere Interessen Rücksicht zu nehmen. Würde der Modellflugplatz bewilligt, würde dieser grosser Beliebtheit erfreuen, die Anzahl Mitglieder und somit auch die Anzahl Flugtage würden massiv ansteigen. Sollte das Verwaltungsgericht nicht per se den Bauabschlag erteilen, müssten die Betriebszeiten und die maximale Anzahl Flugtage erheblich eingeschränkt werden. Eine solche Einschränkung verlange auch das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 7 Abs. 2 USG (Beschwerde, S. 26 ff.). In der Republik halten die Beschwerdeführer inhaltlich an der Argumentation in der Beschwerde fest.

#### **E. 3.2.3.2**

Im Ausnahmewilligungsverfahren nach Art. 24 RPG sind die möglichen Nutzungskonflikte zu prüfen, zu gewichten und gegeneinander abzuwägen. Am 24. März 2014 wurden von verschiedenen Interessengruppen (Jagd- und Fischereiverwalterkonferenz der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein [JFK], Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz [KBNL], JagdSchweiz, Pro Natura, Schweizer Vogelschutz SVS/ BirdLife Schweiz, Schweizerische Vogelwarte Sempach, Schweizerischer

- 19 - Modellflugverband [SMV]) Empfehlungen zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz, Natur- und Vogelschutz, Säugetierschutz und Jagd (nachfolgend: Empfehlungen Standortevaluation 2014) herausgegeben. Die Empfehlungen dienen dazu, mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden (Empfehlungen Standortevaluation 2014, S. 2). In aktualisierter Form ist in den Empfehlungen auch die 2007 erschienene Empfehlung zur Standortevaluation von neuen Modellflugplätzen in Bezug auf Natur und Vogelschutz (von der Schweizerischen Vogelwarte Sempach, des SMV und in Absprache mit dem Schweizer Vogelschutz SVS/BirdLife Schweiz erarbeitet [Empfehlungen Standortevaluation 2007]) übernommen worden (siehe Empfehlungen Standortevaluation 2014, S. 3).

#### **E. 3.2.4.1**

Die Vorinstanz erörterte, die Beschwerdegegnerin habe die in Erwägung gezogenen Standorte nach verschiedenen Ausschlusskriterien beurteilt. Dabei habe sie nicht nur die fliegerische Eignung der Standorte berücksichtigt, sondern ebenso Kriterien des Natur-, Landschafts- und Vogelschutzes, wie Naturschutzgebiete, Wildruhezonen, Inventargebiete samt Pufferzonen, Abstände zu Wald und Wohngebieten sowie Jagd- und Landwirtschaftsinteressen. Ferner habe die Beschwerdegegnerin einen Forscher und Berater im

Umgang mit Wildtieren und Natur mit der Erstellung eines Gutachtens zu elf in die engere Wahl gezogenen Standorten beauftragt. Das Gutachten von Dr. BB. bewerte und beurteile diese gemäss den Empfehlungen Standortevaluation 2014. Das Gutachten des ausgewiesenen Fachmanns sei überzeugend und gelange bezüglich des von der Beschwerdegegnerin favorisierten Standorts "Möhlin, Langacher" zum Schluss, dass hinsichtlich aller geprüfter Bewertungskriterien kein relevanter Konflikt bestehe (angefochtener Entscheid, S. 9). Auch die zuständigen kantonalen Fachstellen und der Gemeinderat hätten die möglicherweise betroffenen und dem Standort "Möhlin, Langacher" entgegenstehenden Interessen einlässlich untersucht, eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen und seien zum Schluss gelangt, das Baugesuch sei mit den einschränkenden Bestimmungen des Flugplatzreglements sowie verschiedenen weiteren Nebenbestimmungen zur Wahrung der auf dem Spiel stehenden Interessen bewilligungsfähig (angefochtener Entscheid, S. 9). Die Vorinstanz setzte sich im Weiteren mit den wesentlichen Punkten ebenfalls sehr eingehend auseinander. Die von den Beschwerdeführern vor Verwaltungsgericht vorgebrachten Argumente wurden im Wesentlichen bereits vor Vorinstanz gerügt und von letzterer sorgfältig gewürdigt. Zu prüfen ist, ob die Beurteilung der Vorinstanz haltbar ist und die Baubewilligung zu Recht geschützt wurde.

- 20 -

#### **E. 3.2.5.1**

Die Vorinstanz prüfte zunächst, ob dem Modellflugplatz überwiegenden Landschaftsschutzinteressen entgegenstehen. Sie verneinte dies zurecht. Die baulichen Einrichtungen werden durch eine Bepflanzung kaschiert. Auch die vorläufige Bewilligung der WC-Kabine erscheint mit der Vorinstanz vertretbar, zumal der Gemeinderat ohne diese Versäuberungen auf dem Feld oder entlang der Strassenränder befürchtet. Es kann auf die Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (angefochtener Entscheid, S. 9 f.). Das Vorhaben tangiert im Übrigen weder mit der Piste und dem Vorbereitungsplatz noch mit dem Luftraum unmittelbar um die Piste Schutzzonen, Inventarobjekte oder Schutzobjekte.

#### **E. 3.2.5.2**

Die Vorinstanz erörterte, dass das Modellflugplatzgelände durch die nahe Autobahn stark lärmvorbelastet sei und sich regelmässig Menschen und Hunde in diesem relativ weit vom Wald entfernten Gebiet aufhielten, weshalb es für Wildtiere von geringem Interesse sei. Der nächste Wildtierkorridor AG R1 sei weit entfernt (Vorakten, act. 192). Regelmässige Wildtieraustritte seien in den hellen Tagesstunden in diesem Gebiet daher eher unwahrscheinlich. Es sei davon auszugehen, dass das Gebiet "Langacher" wegen der häufigen Anwesenheit von Menschen und Hunden kein bisher wenig beeinträchtigtes, bevorzugtes Aufenthaltsgebiet für Wildtiere darstelle, das möglichst für diese reserviert werden sollte. Vereinzelte Wildtiere, welche sich an die regelmässigen menschlichen Störungen gewöhnt hätten und trotz diesen im Gebiet "Langacher" lebten, würden durch den zusätzlichen Modellflugbetrieb voraussichtlich kaum erheblich zusätzlich beeinträchtigt oder gar vertrieben. Durch die Konzentration des Modellflugbetriebs auf das für Wildtiere bereits heute beträchtlich belastete Gebiet "Langacher" könnten jedoch bisher wenig beeinträchtigte Lebensräume von Wildtieren geschont werden. Deshalb sei die Bewilligung des Modellflugplatzes "Möhlin, Langacher" durchaus vertretbar. Hinzu komme, dass die Jagd durch den im Gebiet "Langacher" konzentrierten Modellflugbetrieb

nicht relevant beeinträchtigt werde (vgl. angefochtener Entscheid, S. 10 f.). Diese Erwägungen überzeugen und werden von den Beschwerdeführern zu Recht nicht bestritten. Dem Modellflugplatz stehen somit weder über- wiegende Interessen des Wildtierschutzes noch der Jäger entgegen.

### **E. 3.2.5.3**

Die Beschwerdeführer machen geltend, das Projekt beeinträchtige Frucht- folge- und Biodiversitätsflächen, welche Interessen denjenigen der Be- schwerdegegnerin vorgingen (Erw. II/3.2.3.1). Auch wenn der projektierte Modellflugplatz auf Fruchtfolgeflächen geplant ist, gilt festzuhalten, dass die Fruchtfolgeflächen nicht geschädigt werden. Gemäss den Auflagen in der Baubewilligung ist die Start- und Landebahn

- 21 - auf dem gewachsenen Boden anzulegen. Bauliche Eingriffe in den ge- wachsenen Boden sind verboten. Die Autos sind zudem möglichst auf be- festigten Flächen zu parkieren, die vorgesehene Wiese ist zu schonen bzw. nur bei schönem bzw. trockenem Wetter zu benutzen. Das Betanken von Flugzeugen ist auf einem dichten Untergrund (Behälter) durchzuführen. An- fallendes verschmutztes Abwasser ist zu sammeln und gewässerschutz- konform auf einer Abwasserreinigungsanlage zu entsorgen (vgl. Vorakten, act. 530 f., 535). Vorgaben zum Schutz des Bodens und der Umwelt (u.a. ökologische Ausgleichsflächen) enthält auch das Flugplatzreglement, wel- ches integrierender Bestandteil der Baubewilligung ist (vgl. Vorakten, act. 535; Flugplatzreglement, S. 10 ff.). Die kantonale Fachstelle (Depart- ment Finanzen und Ressourcen [DFR], Landwirtschaft Aargau) hielt im Üb- rigen zwar ebenfalls fest, dass Fruchtfolgeflächen von guter bis sehr guter Eignung betroffen seien. Sie betonte jedoch, dass im vorliegenden Gebiet ein Ausweichen auf eine weniger gute Fläche nicht möglich sei, da es sich flächendeckend um Fruchtfolgeflächen handle. Mit der Errichtung des Mo- dellflugplatzes würden zudem keine Fruchtfolgeflächen verbraucht und dem Grundsatz des haushälterischen Umgangs mit Boden werde – u.a. mit dem Beseitigungsrevers – Rechnung getragen. Entsprechende Auflagen seien in der Baubewilligung verfügt worden (vgl. Vorakten, act. 600, 677 [Voten BC.]). Somit lässt sich festhalten, dass die beabsichtigte Beanspru- chung von Fruchtfolgeflächen – unter Beachtung der verfügbaren Auflagen – auch aus Sicht der kantonalen Fachstelle DFR, Landwirtschaft Aargau, ver- tretbar ist. Inwiefern der Modellflugplatz zu einer "massiven" Beeinträchtigung von Biodiversitätsflächen (auf bzw. entlang den Parzellen Nrn. 2727, 2580, 2577) führen soll, ist im Weiteren nicht erkennbar. Gemäss Baubewilligung sind Fahrzeuge möglichst auf befestigten Flächen abzustellen. Bei schö- nem und trockenem Wetter kann auch auf der vorgesehenen Wiese auf Parzelle Nr. 2589 parkiert werden (vgl. Erw. II/4.2). Anhaltspunkte, dass Bio- diversitätsflächen geschädigt würden, bestehen nicht. Hinzu kommt, dass auf der Parzelle Nr. 2589 ökologische Ausgleichsflächen (gemäss Flug- platzlayout) vorgesehen sind, welche zu schonen und zu schützen sind, indem sie gemäss Flugplatzreglement weder unnötig betreten noch befah- ren werden sollen. Auch das Abstellen von Gegenständen jeglicher Art soll unterlassen werden (vgl. Flugplatzreglement, S. 11). Die Vereinsmitglieder der Beschwerdegegnerin sind somit sensibilisiert, die auf der Parzelle Nr. 2589 neben der Piste und dem Vorbereitungsplatz befindlichen ökolo- gischen Ausgleichsflächen zu schonen. Die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Interessen betreffend Fruchtfolge- und Biodiversitätsflächen stehen dem geplanten Modellflug- platz somit nicht per se entgegen.

#### E. 3.2.5.4

Die Beschwerdeführer bringen vor, dem Bauvorhaben stünden die Interessen der Pensionspferdehalter und der Reitbetriebe entgegen. Die Betriebe Z. und Q. seien durch den Modellflugplatz in ihrer Existenz bedroht. Ein Nebeneinander sei nicht möglich. Bezüglich des Verhaltens der Pferde habe die Vorinstanz zudem auf die persönliche Beurteilung des zuständigen Sachbearbeiters abgestellt, was nicht zulässig sei. Erforderlich sei ein Gutachten (vgl. Erw. II/3.2.3.1). Ausweislich der Akten klärten die Beschwerdeführer bereits im Rahmen des vorinstanzlichen Verfahrens die Möglichkeit eines Gutachtens ab. Auf eine Anfrage des Beschwerdeführers 4.1 beim Eidgenössischen Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF), Agroscope, Schweizer Nationalgestüt (SNG), antwortete die BD. am 6. April 2020: "Wir von der Beratungsstelle des Schweizer Nationalgestüts von Agroscope müssen uns in unseren Gutachten/Expertisen immer auf wissenschaftliche Kenntnisse abstützen. Leider existieren unseres Wissens kaum seriöse Forschungsarbeiten zum Thema Fluglärmbelastung von Pferden; und wir kennen keine Studie, welche erhebliche Reaktionen und/oder nachweisbar negative Effekte erwiesen haben." (Vorakten, act. 542 [Beilage 5]; siehe auch Beschwerdeantwortbeilage 10 der Beschwerdegegnerin). Angesichts dieser Ausführungen der Beratungsstelle des Schweizerischen Nationalgestüts macht die Einholung eines Gutachtens keinen Sinn. Ein solches erscheint vorliegend auch nicht erforderlich, zumal die Vorinstanzen die Interessen der betroffenen Pferdepensionen sowie der Pferdehalter bzw. der Reiter bezogen auf den konkreten Fall sehr differenziert berücksichtigt und gewürdigt hat. Die Beschwerdeführer bringen zwar vor, die Ausführungen der Vorinstanz basierten auf der persönlichen Beurteilung des Sachbearbeiters des Rechtsdienstes des Regierungsrats, was mit Blick auf das Urteil des Bundesgerichts 1C\_250/2020 vom 25. März 2021 (Erw. 3.1 ff.) nicht zulässig sei (vgl. Beschwerde, S. 21). Sie lassen dabei jedoch ausser Betracht, dass u.a. aus früheren Verfahren gewonnene Erkenntnisse als gerichtsnotorisch (bzw. behördennotorisch) gelten und genutzt werden dürfen, ebenso berufliches Wissen von Fachrichtern (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_250/2020 vom 25. März 2021, Erw. 3.1 ff.). Der erwähnte Sachbearbeiter hat in seiner langjährigen Tätigkeit bereits verschiedene Beschwerdeverfahren betreffend Modellflugplätze sowie zahlreiche Beschwerden im Zusammenhang mit Pferdehaltung zuhanden des Regierungsrats behandelt. Er kennt die Bedürfnisse der Modellflieger und der weiteren von einem Modellflugplatz Betroffenen (Menschen und Tiere) aus früheren Verfahren (vgl. Vorakten, act. 599; Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrats, S. 3). Dies und die Tatsache, dass der Sachbearbeiter als passionierter Reiter ein entsprechendes Pferdeverständnis hat, wurde den Parteien zu Beginn des Verfahrens – am 9. Juni 2020 – transparent offengelegt (vgl. Vorakten, act. 599). Die Beschwerdeführer beanstandeten dies in der Folge nicht, sie stellten weder ein Ausstandsgesuch

- 23 - noch intervenierten sie anderweitig. Erst nachdem die Vorinstanz nicht in ihrem Sinne entschieden hatte, rügten sie in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde (vom 4. Mai 2021) (S. 21) die unzulässigen "persönlichen Kenntnisse" des Sachbearbeiters. Ein solches Verhalten bzw. Vorgehen der Beschwerdeführer widerspricht Art. 5 Abs. 3 BV. Nach dem Grundsatz von Treu und Glauben und dem Verbot des Rechtsmissbrauchs ist es nicht zulässig, formelle Rügen, die in einem früheren Prozessstadium hätten geltend gemacht werden können, bei ungünstigem Ausgang noch später vorzubringen (BGE 135 III 334, Erw. 2.2). Wer z.B. einen Ablehnungsgrund nicht unverzüglich nach dessen Kenntnisnahme geltend macht, verwirkt den Anspruch auf eine spätere Anrufung (statt

vieler: BGE 136 I 207, Erw. 3.4). Abgesehen davon ging die Vorinstanz ohnehin in Übereinstimmung mit der Argumentation der Beschwerdeführer davon aus, dass Pferde als Fluchttiere auf ein in hohem Tempo auf sie zufliegendes Modellflugzeug, durch eine nicht einschätzbare Bewegung am Himmel oder ein ungewohntes, insbesondere überraschend auftretendes und hochfrequentes Geräusch eines Modellflugzeugs erschreckt werden und in der Folge mit panikartiger Flucht reagieren könnten, womit sie sich selbst oder den Reiter und Dritte gefährden würden (angefochtener Entscheid, S. 12; Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrats, S. 3). Die Vorinstanz ging insoweit von der gleichen Grundlage wie die Beschwerdeführer aus. Ausgehend von dieser Grundlage zog die Vorinstanz sodann geeignete Vorkehren in Erwägung, damit gefährlichen Situationen möglichst vermieden werden können. Zum Vergleich nahm sie zunächst Bezug zum benachbarten Schiessplatz. Die Verhältnisse seien bei einem Modellflugplatz nicht wesentlich anders als bei diesem Schiessplatz, den die Halter eines lärmempfindlichen Pferds ebenfalls vorsorglich meideten, wenn der aufgehängte Windsack den Schiessbetrieb anzeige. Da auch beim geplanten Modellflugplatz ein Windsack an einer Stange aufgehängt werden solle, wenn geflogen werde, könnten Reiter die drohende Gefahr von Weitem erkennen und darauf reagieren, wenn sie nicht schon aufgrund des Fluglärms auf den Flugbetrieb aufmerksam würden (angefochtener Entscheid, S. 12; ferner: Beschwerdeantwort Rechtsdienst des Regierungsrats, S. 4). Die Beschwerdeführer teilen diese Ansicht nicht. Der Betrieb des Modellflugplatzes sei mit dem Schiessstand nicht vergleichbar. Beim Schiessplatz seien keine Objekte am Himmel erkennbar, und im Unterschied zum Flugbetrieb sei die Lautstärke des Schiessplatzes immer gleich. Auch sei den Pferdehaltern beim Schiessplatz im Voraus bekannt, an welchen Tagen pro Jahr und zu welcher Uhrzeit geschossen werde. Dies im Gegensatz zum Modellflugplatz, welcher eine Benutzung durch Elektroflugzeuge rund um die Uhr an 365 Tagen pro Jahr zulasse; einzig der Einsatz von Flugzeugen mit Verbrennungsmotoren sei minimal (Feiertage und Sonntage) eingeschränkt. Ein Pferdehalter wisse an keinem Tag, ob heute geflogen werde oder nicht (vgl. Beschwerde, S. 23 f.). Den Beschwerdeführern ist zwar beizupflichten, dass zwischen dem Betrieb eines Modellflugplatzes und dem

- 24 - eines Schiessstands Unterschiede bestehen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die Erwägungen der Vorinstanz richtig sind. Die Reiter können beim Modellflugplatz (gleich wie beim Schiessstand) aufgrund des an einer Stange gehissten Windsacks bereits von Weitem her erkennen, dass geflogen wird (bzw. beim Schiessstand geschossen wird), sofern sie aufgrund des Lärms der Flugmodelle nicht bereits vorher darauf aufmerksam wurden. Die Reiter können insoweit rechtzeitig reagieren. Dass (anders als beim Schiessstand) nicht weit im Voraus bekannt ist, ob und wann genau geflogen wird, trifft zwar zu. Aufgrund des aufgehängten Windsacks und der von Weitem hörbaren Flugzeugmodelle ändert dies jedoch nichts daran, dass frühzeitig feststellbar ist, dass geflogen wird. Soweit die Beschwerdeführer ausführen, es sei rund um die Uhr an 365 Tagen pro Jahr damit zu rechnen, dass geflogen werde, trifft dies nicht zu. Der Modellflugbetrieb erfolgt nur bei trockener Witterung, gemäss Einschätzung der Beschwerdegegnerin – welche auf historischen Wetterdaten beruht (siehe Evaluationsbericht, S. 17) – kann durchschnittlich an 67 Tagen pro Jahr geflogen werden. Umgekehrt formuliert steht das Gebiet "Langacher" während rund 300 Tagen pro Jahr uneingeschränkt für Ausritte zur Verfügung (vgl. angefochtener Entscheid, S. 12). Hinzu kommt, dass die Modellflugpiloten auf ausreichend Tageslicht angewiesen sind, da sie ihre Modelle nur bei gutem Sichtkontakt fliegen können. Auch dies schränkt den möglichen Modellflugbetrieb ein. Im

Gegensatz dazu können die Pferdehalter ihre Pferde auch bei schlechtem Wetter und sogar eingeschränkt in der Dunkelheit bewegen, wie die Vorinstanz zutreffend festhält (vgl. Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrat, S. 3). Die Vorinstanz erachtete es weiter als nicht plausibel, dass der Flugbetrieb die künftige Nutzung der Reitplätze beim Z. und beim Q. verunmöglichen werde. Das Flugplatzreglement schliesse nicht nur das Überfliegen der bei den Pferdebetriebe aus, es verlange auch die Einhaltung eines Mindestabstands von 250 m. Flugbewegungen über Pferden könnten also ausgeschlossen werden, solange sie sich im Bereich von Z. und Q. aufhielten. Hinzu komme, dass beide Betriebe direkt an der Autobahn lägen, wo der Lärmpegel hoch sei und das von den Modellflugzeugen verursachte Geräusch für die Pferde höchstens geringfügig und jedenfalls nicht in erschreckender Masse wahrnehmbar sein werde (angefochtener Entscheid, S. 12). Diese Erörterungen zur künftigen Nutzung der Reitplätze beim Z. und beim Q. sind nachvollziehbar und schlüssig (siehe auch Flugplatzreglement, S. 6, 12). Es besteht kein Anlass, von der Einschätzung der Vorinstanz abzuweichen. Die Beschwerdeführer setzen sich mit den Erörterungen der Vorinstanz auch gar nicht auseinander. Anders beurteilte die Vorinstanz das Durchqueren des Flugplatzareals mit einem Pferd. Aufgrund der Regeln des Flugplatzreglements und der anlässlich der Augenscheinsverhandlung abgegebenen Zusicherungen der Vertreter der Beschwerdegegnerin werde beim Auftauchen eines Reiters

- 25 - im Flugplatzperimeter das Starten und Landen vermieden werden müssen und bereits in der Luft befindliche Modellflugzeuge seien in grosser Höhe und Entfernung vom Pferd zu halten. So werde in der Regel eine Gefährdung von Pferd und Reiter vermieden werden können, wenn die Mitglieder der Beschwerdegegnerin – wie zugesichert – Umfeldbeobachter einsetzen, welche die Piloten rechtzeitig vor auftauchenden Reitern warnen. Es dürfe im Übrigen eine gegenseitige Rücksichtnahme erwartet werden. Reiter sollten den Flugperimeter möglichst in Gruppen und nicht in kurzen Abständen durchqueren, um den Flugbetrieb nicht durch ständige Unterbrüche übermässig zu behindern. Das anlässlich der Augenscheinsverhandlung beschriebene, überraschende Auftauchen eines Pferds hinter einem hohen Maisfeld, auf das Wachposten nicht rechtzeitig reagieren könnten, sei seitens der Reiter zu vermeiden, denn sie könnten den Flugbetrieb bereits hinter dem Maisfeld hören, bevor sie den Windsack sähen. Sie könnten dann akustisch auf sich aufmerksam machen oder besser eine andere Route wählen, auf welcher sie so früh erkennbar seien, dass die Modellflugpiloten rechtzeitig reagieren könnten (angefochtener Entscheid, S. 12). Die Beschwerdeführer erachten auch diese Einschätzung als unzutreffend. Im Reglement werde zwar festgehalten, das Überfliegen sei nicht gestattet, es sei ein Abstand von 250 m einzuhalten und bereits in der Luft befindliche Flugzeuge seien in grosser Höhe und Entfernung von Pferden zu halten. Es handle sich dabei jedoch um Floskeln, die nicht eingehalten werden könnten. Faktisch sei es gar nicht möglich, dass ein Modellflieger sowohl sein Flugzeug als auch die gesamte Umgebung im Auge habe. Letztlich werde es so ablaufen, dass der Modellflieger sein Flugzeug steuere und dabei keinerlei Rücksicht auf die Umgebung und die Pferde nehmen könne und werde. Das Betriebsreglement sehe zudem vor, dass auch alleine geflogen werden könne. In einem solchen Fall seien nicht ausreichend Personen anwesend, welche als Beobachter fungieren könnten. Den Reitern sei es sodann nicht möglich von überall zu sehen, ob geflogen werde. Insbesondere bei bestehender Frucht (insbesondere Mais) sei die Sicht auf den Modellflugplatz und den Windsack eingeschränkt (vgl. Beschwerde, S. 24 f.). Dass es sich bei den im Flugplatzreglement festgehaltenen Sicherheitsvorkehrungen im

Zusammenhang mit Pferden bzw. Reitern (Flugplatzreglement, S. 12) sowie den an der vorinstanzlichen Augenscheinverhandlung seitens der Beschwerdegegnerin dazu abgegebenen Präzisierungen (vgl. Vorakten, act. 682 f., 675 [Voten BE.]) um blosser "Floskeln" handelt, die unpraktikabel sind und nicht eingehalten werden können, ist nicht nachvollziehbar. AJ. (Geschäftsführerin der Beschwerdeführerin 6) hielt vor Vorinstanz fest, es werde gefährlich beim Starten und Landen und dann, wenn das Modellflugzeug vorbeifliege (Vorakten, act. 683 [Votum AJ.]). Um eine solche Gefährdung zu vermeiden, ist deshalb vorgesehen, dass beim Auftauchen eines Reiters im Flugplatzperimeter das Starten und Landen vermieden wird und bereits in der Luft befindliche Modellflugzeuge in grosser Höhe und Entfernung vom Pferd gehalten

- 26 - werden. Auch sollen Umfeldbeobachter eingesetzt werden, welche die Piloten vor auftauchenden Reitern warnen. Diese Massnahmen sind tauglich und praktikabel, um eine Gefährdung von Pferd und Reiter möglichst zu vermeiden. Hinzu kommt, dass nicht nur von den Modellfliegern, sondern auch von den Reitern gegenseitige Rücksichtnahme erwartet werden darf. Die Vorinstanz wies zurecht darauf hin, dass diese den Flugperimeter möglichst in Gruppen und nicht in kurzen Abständen durchqueren sollten, auch sollten sie vermeiden, dass sie mit dem Pferd z.B. hinter einem hohen Maisfeld überraschend auftauchen; es kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (siehe oben; angefochtener Entscheid, S. 12). Ob es in der Praxis vorkommt, dass ein Pilot alleine auf dem Modellflugplatz anwesend ist und fliegt (d.h. keine weiteren Personen als Umfeldbeobachter eingesetzt werden können), ist nicht restlos klar. Mit einem Blick zum Modellflugplatz können die Reiter jedoch erkennen, ob ein Pilot alleine dort ist; in einer solchen Situation könnten die Reiter z.B. akustisch auf sich aufmerksam machen, wenn sie das Gelände durchqueren und sicher sein wollen, dass der allein anwesende Modellflugpilot dies erkannt hat. Oder sie können das Modellflugplatzareal frühzeitig meiden und für den Ausritt eine andere Route wählen. Dass ein allein anwesender Modellflugpilot keinerlei Rücksicht auf die Umgebung und die Pferde nimmt bzw. nehmen kann, wie die Beschwerdeführer behaupten, ist im Übrigen nicht erstellt. Genauso gut kann es sein, dass ein allein anwesender Modellflugpilot beim Fliegen die Umgebung besonders aufmerksam im Auge behält, weil er weiss, nicht auf Umfeldbeobachter zählen zu können. Dass der Reit- und der Modellflugbetrieb ansonsten miteinander verträglich sind, hielt nicht nur die Vorinstanz zutreffend fest, sondern lässt sich auch den Ausführungen des DFR, Abteilung Landwirtschaft, entnehmen. Dieses hielt als kantonale Fachstelle fest, nach Angaben der Beschwerdeführer werde das Gebiet von den umliegenden Pferdepensionsställen für den täglichen Ausritt beansprucht. Es beständen jedoch – so die Einschätzung der Fachstelle – genügend Alternativen für Ausritte in dieser Gegend und es werde als zumutbar erachtet, zeitweise auf die Bereitung des Flugsektors zu verzichten. Analog dem Schiessbetrieb (wie auf Parzelle Nr. 2642), welcher ebenfalls unregelmässigen Lärm erzeuge, könne ein Gebiet gemieden werden, wenn bekannt sei, dass aktiver Modellflug betrieben werde. Mit entsprechender Rücksichtnahme sollten die verschiedenen Nutzer dieses Gebiets nebeneinander auskommen. Da sich der Modellflug auf einigermaßen trockenes und windstilles Wetter konzentriere, werde das Gebiet Langacher nicht rund um die Uhr mit Modellfliegern befliegen werden. Es ergebe sich eine natürliche Einschränkung des Flugbetriebs, welche ein "Nebeneinander" bzw. ein "Nacheinander" ermögliche. Bei Schiessanlagen werde zur Kennzeichnung der Schiessaktivitäten ein Windsack gehisst. Analog sei davon auszugehen, dass der Windsack nur während des Flugbetriebs installiert sei und so auch die Reiter auf Flugbewegungen

hinweise

- 27 - (vgl. Vorakten, act. 601). An der vorinstanzlichen Augenscheinsverhandlung bestätigte der Vertreter der kantonalen Fachstelle, dass den Reitern genügend Ausrittmöglichkeiten zur Verfügung ständen, wenn sie an Flugtagen das Gebiet Langacher nicht durchqueren wollten. Es gebe sehr viele Ausrittmöglichkeiten, auch auf der anderen Seite der Autobahn; die Gegend sei hier sehr gross (Vorakten, act. 676 [Votum BC.]). Die Vorinstanz hielt entsprechend korrekt fest, dass auch das Gebiet südlich der Autobahn in Frage komme, da westlich des Modellflugplatzes eine Autobahnunterführung und östlich eine Autobahnbrücke zur Verfügung ständen. Einleuchtend und schlüssig sind auch die Ausführungen der Vorinstanz, wonach die Autobahnbrücke mit einem Pferd überquert werden kann (angefochtener Entscheid, S. 13; Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrat, S. 3). Die aktenkundigen Fotos von Reitern auf der Brücke und nicht weggeräumten Pferdemist auf der Brücke (Vorakten, act. 621 [Beilage 5]) untermauern denn auch, dass die Autobahnbrücke regelmässig mit Pferden überquert wird. Abgesehen davon gibt es nicht nur die besagte Autobahnbrücke, sondern – wie dargelegt – westlich des Modellflugplatzes auch eine Autobahnunterführung, durch welche man das Gebiet südlich der Autobahnbrücke erreichen kann. Somit lässt sich festhalten, dass ein Nebeneinander von Modellflug und Pferdehaltung bei gegenseitiger Rücksichtnahme möglich ist. Es stehen genügend alternative Ausrittmöglichkeiten zur Verfügung, auch ein "Nebeneinander" bzw. ein "Nacheinander" ist möglich. Eine Durchquerung des Modellflugareals ist ebenfalls nicht undenkbar, sind die Modellflugpiloten doch gehalten, auf Start- und Landemanöver zu verzichten, wenn ihre Umfeldbeobachter ein in den Flugplatzperimeter einlaufendes Pferd entdecken. Bereits in der Luft befindliche Modelle sind in grosser Höhe und Entfernung vom Pferd zu halten. Dass geflogen wird, ist für die Reiter im Übrigen aufgrund des aufgehängten Windsacks und der von Weitem hörbaren Modellflugzeuge frühzeitig erkennbar. Sie können daher bewusst entscheiden, ob sie mit ihrem Pferd das Modellflugplatzareal durchqueren wollen. Hinzu kommt, dass das Gebiet "Langacher" aufgrund der Witterung voraussichtlich während rund 300 Tagen pro Jahr uneingeschränkt für Ausritte zur Verfügung stehen wird. Auch in den Morgen- und in den Abendstunden, wenn für die Modellfliegerei nicht ausreichend Tageslicht vorhanden ist, steht das Gebiet den Reitern uneingeschränkt zur Verfügung. Modellflug- und Reitbetrieb sind insofern durchaus miteinander vereinbar, wenn gegenseitig Rücksicht genommen wird. Dass die Pferdepensionsbetriebe durch den Modellflugplatz in ihrer Existenz bedroht wären, ist nicht zu befürchten und im Übrigen durch nichts belegt.

#### **E. 3.2.5.5**

Die Beschwerdeführer bringen vor, die Vorinstanzen hätten Art. 24 lit. b RPG und Art. 7 Abs. 2 USG verletzt. Es könne und dürfe nicht angehen, dass der Flugbetrieb rund um die Uhr an 365 Tagen pro Jahr möglich sei.

- 28 - Bei sämtlichen bekannten Modellflugplätzen seien die Betriebszeiten zum Schutz der Landwirtschaft und der Bevölkerung stark eingeschränkt. Die Betriebszeiten des Modellflugplatzes wie auch die maximale Anzahl Flugtage müssten erheblich eingeschränkt werden (vgl. Beschwerde, S. 26 ff.; Replik, S. 18 ff.). Dem Einwand der Beschwerdeführer, dass der Modellflugplatz die Nutzung des Gebiets "Langacher" als Naherholungsgebiet verunmögliche, hielt die Vorinstanz entgegen, dass das Gebiet heute zwar auch von Spaziergängern, Hundehaltern, Joggern, Radfahrern und anderen Erholungssuchenden genutzt werde, aufgrund der hohen Lärmbelastung entlang der Auto-

bahn könne indessen kaum von einem schutzbedürftigen Naherholungsgebiet gesprochen werde. Dafür böten sich alternative, attraktivere Gebiete in der Umgebung von Möhlin an. Dem kann beigeplichtet werden. Hinzu kommt, dass nicht nur bezüglich der Reiter, sondern bezüglich aller Personen, welche das Flugplatzareal durchqueren bzw. sich darin aufhalten (z.B. aufgrund beruflicher Arbeiten der Landwirtschaft), im Flugplatzreglement Verhaltensregeln und Sicherheitsabstände definiert sind, welche die Modellflugpiloten zu beachten haben. Namentlich ist auch vorgesehen, dass der fliegende Modellflugpilot von den übrigen Personen auf Platz über herannahende Personen etc. informiert wird (vgl. Flugplatzreglement, S. 12; siehe auch Erw. 3.2.5.4). Die Vorinstanz prüfte im Weiteren eingehend, ob der Modellflugplatz den rechtlichen Anforderungen an den Lärmschutz genügt und legte – u.a. unter Bezugnahme zu Art. 7 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41), den Richtlinien für den Einsatz von Flugmodellen und den Betrieb von Modellflugplätzen des Schweizerischen Modellflugverbands (SMV), Ausgabe 2009, sowie dem vom SMV und der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) entwickelten Arbeitsblatt zur Ermittlung des ankommenden Schallpegels – dar, dass über den Tag gemittelt und bei rund 67 Flugtagen pro Jahr kaum ein kritischer Schallpegel erreicht oder überschritten wird (vgl. angefochtener Entscheid, S. 13 f.). Die Beschwerdeführer setzen sich mit den diesbezüglichen Erwägungen nicht auseinander. Es besteht kein Anlass, von der vorinstanzlichen Einschätzung, welche nachvollziehbar und schlüssig erscheint, abzuweichen. Das BVU, Abteilung für Umwelt, kam als kantonale Fachstelle ebenfalls zum Schluss, dass die Planungswerte nirgends überschritten werden (Vorakten, act. 428). Unabhängig davon müssen die Lärmemissionen jedoch so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (vgl. Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV). Die Vorinstanz beachtete dies und hielt fest, seien die technischen Möglichkeiten zur lärmreduzierenden Optimierung der Motoren, Schalldämpfer und Propeller ausgeschöpft und vorsorgliche Abstandsvorschriften gegenüber lärmempfindlichen Orten erlassen, seien zudem zeitliche Flugbetriebsbeschränkungen in Erwägung zu ziehen, wie dies der Gemeinderat getan

- 29 - habe: Hinsichtlich der im Vergleich zu Elektromotoren lärmintensiven Verbrennungsmotoren habe sich der Gemeinderat in der Baubewilligung an die im regionalen Polizeireglement für lärmintensive Arbeiten eingeschränkten Zeiten angelehnt. Dementsprechend habe er für Modelle mit Verbrennungsmotor ein Flugverbot von 12:00 bis 13:00 Uhr und von 19:00 bis 07:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen festgelegt. Dabei sei er aufgrund der Ausführungen der Modellfluggruppe K. davon ausgegangen, dass 80 % aller Flugbewegungen mit Elektroflugzeugen durchgeführt würden, welche unter Berücksichtigung von historischen Wetterdaten an durchschnittlich 67 witterungsmässig geeigneten Flugtagen genutzt werden könnten. Für den Betrieb von Modellflugzeugen ohne Antrieb und für solche mit Elektroantrieb sehe das in der Baubewilligung zum integrierenden Bestandteil und somit verbindlich erklärte Flugplatzreglement also keine zeitlichen Beschränkungen vor. Diese ergäben sich jedoch aus dem Umstand, dass nur bei genügend Tageslicht und geeigneter (einigermaßen trockener und windstillere) Witterung geflogen werden könne; ein Flugbetrieb mit Modellen ohne Verbrennungsmotor sei also an durchschnittlich 67 Tagen pro Jahr nach Sonnenaufgang bis zum Eintritt der Dämmerung möglich. Unzutreffend sei somit die Darstellung der Beschwerdeführer, die Baubewilligung lasse zu, dass rund um die Uhr geflogen werde (angefochtener Entscheid, S. 14). Auch diese Ausführungen treffen zu (vgl. auch Vorakten, act. 535, 539, 674 [Votum BE.]; Evaluationsbericht, S. 17). Tatsache ist, dass bereits aufgrund der Witterung an

insgesamt rund 300 Tagen pro Jahr (bzw. an über 80 % aller Tage pro Jahr) überhaupt nicht geflogen werden kann, ebenso wenig kann vor Sonnenaufgang und nach Eintritt der Dämmerung geflogen werden. Modellflugzeuge mit Verbrennungsmotoren dürfen zudem generell von Montag bis Samstag jeweils von 12:00 bis 13:00 Uhr und von 19:00 bis 07:00 Uhr sowie an Sonn- und an Feiertagen ganztags nicht fliegen. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände erscheint es weder angezeigt noch verhältnismässig, den Modellflugbetrieb gestützt auf das Vorsorgeprinzip (vgl. Art. 11 Abs. 2 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV) noch weitergehenden zeitlichen Beschränkungen zu unterwerfen. Umso mehr wenn man vor Augen hält, dass rund 80 % aller Flugbewegungen ohne Antrieb oder mit Elektromotoren – welche im Vergleich zu den lärmintensiven Verbrennungsmotoren deutlich leiser sind – durchgeführt werden und im Gebiet "Langacher" aufgrund der Autobahn bereits eine markante Lärmvorbelastung besteht. Die Vorinstanz prüfte schliesslich, ob im Sinne eines Interessenausgleichs eine weitere Betriebszeiteinschränkung zumutbar und verhältnismässig ist. Sie hielt fest, in früheren Fällen – als der Anteil der verwendeten Modelle mit Verbrennungsmotoren noch höher gewesen sei und insbesondere zum Schutz von besonders empfindlichen Gebieten – eine Betriebszeiteinschränkung von einigen wenigen Halbtagen pro Woche angeordnet zu haben (z.B. AGVE 2003, S. 490, Erw. 4c). Beim Gebiet "Langacher" handle es sich jedoch nicht um einen besonders empfindlichen und entsprechend

- 30 - schutzbedürftigen Lebensraum von Flora und Fauna. Aufgrund der Nähe zur stark befahrenen Autobahn sei das Gebiet bereits vom Morgen bis zum Abend massiv lärmvorbelastet und diese Lärmbelastung nehme nicht mehr erheblich zu, wenn tagsüber noch gleichzeitig zwei bis drei Modellflugzeuge in der Luft seien, welche zu einem Anteil von angenommenen rund 20 % vergleichbaren (Modelle mit Verbrennungsmotor) und zu rund 80 % deutlich geringeren Lärm verursachten (Modelle ohne Antrieb oder mit Elektromotor) als die Autos, Lastwagen und Motorräder auf der Autobahn. Während der Zeit, in der die Lichtverhältnisse einen Flugbetrieb zuliesse, hielten sich viele Menschen (Landwirte, Spaziergänger, Hundehalter, Jogger, Reiter, Biker etc.) im Raum "Langacher" auf. Für menschen scheue Wildtiere sei das Gebiet tagsüber kein attraktiver Lebensraum und es sei deshalb nicht zu befürchten, dass der zusätzliche Modellflugbetrieb eine relevante Vertreibung oder Fernhaltung von Wildtieren zur Folge habe. Abzuwägen seien somit primär die Interessen der Modellflieger gegen die Interessen der Menschen, welche während ihres Aufenthalts im Gebiet "Langacher" keinen zusätzlichen Störungen, insbesondere keiner zusätzlichen Lärmbelastung ausgesetzt werden möchten. Zu beachten sei dabei zunächst, dass die Landwirte bei ihrer Arbeit auf den Feldern durch den Modellflugbetrieb nicht relevant beeinträchtigt würden, Auch die Existenz der Pensionspferdebetriebe werde nicht in Frage gestellt, wenn die Pensionäre an durchschnittlich rund 67 Tagen pro Jahr oder rund 18 % aller Tage des Jahres in den Ausrittmöglichkeiten etwas eingeschränkt seien. Aufgrund der gemäss Flugplatzreglement einzuhaltenden Mindestabstände sei das Risiko, von einem ausser Kontrolle geratenen oder abstürzenden Modellflugzeug getroffen zu werden, äusserst gering und kürzere Flugbetriebszeiten würden dieses bereits geringe Unfallrisiko nicht mehr relevant zusätzlich senken. Wie der Gemeinderat zutreffend ausgeführt habe, gehe es letztlich um den im Ermessen der Behörden liegenden Ausgleich zwischen verschiedenen Interessengruppen, die ihre Freizeit im Gebiet "Langacher" möglichst ungestört verbringen möchten. Keine dieser Interessengruppen habe ein Vorrecht auf eine exklusive Nutzung oder Aufrechterhaltung der bisherigen Verhältnisse. Berücksichtige man, dass die Mitglieder der

Beschwerdegegnerin aufgrund ihrer Witterungsabhängigkeit den Modellflugplatz nur während rund 67 Tagen pro Jahr nutzen könnten, während den anderen Interessengruppen das Gebiet "Langacher" jährlich rund 300 Tage ohne Modellflugbetrieb zur Verfügung stehe, und dass die zu rund 80 % eingesetzten Modelle ohne Antrieb oder mit Elektroantrieb in der bestehenden lärmigen Umgebung bereits in geringer Entfernung kaum noch hörbar seien, so wäre eine weitere zeitliche Einschränkung der Flugbetriebszeiten unverhältnismässig. Bei gehöriger gegenseitiger Rücksichtnahme, die das Flugplatzreglement vorsehe und die Behörden erwarten dürften, sei eine Nutzung des Gebiets durch alle Interessierten ohne zusätzliche Beschränkungen des Modellflugbetriebs möglich und zumutbar. Von einer weiteren Beschränkung der Flugbetriebszeiten sei daher abzu- sehen (angefochtener Entscheid, S. 14 f.; siehe auch Beschwerdeantwort

- 31 - Rechtsdienst Regierungsrat, S. 4). Diese Einschätzung überzeugt. Die Vorinstanz ermittelte und würdigte die verschiedenen Interessen sorgfältig und legte schlüssig dar, weshalb keine weiteren Beschränkungen der Flugbetriebszeiten anzuordnen sind.

### **E. 3.2.6**

Bei einer Gesamtbetrachtung lässt sich somit festhalten, dass dem projektierten Modellflugplatz "Möhlin, Langacher" keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Die von der Vorinstanz vorgenommene Interessenabwägung ist korrekt und rechtmässig. Es besteht auch kein Anlass, gestützt auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip oder die Interessenabwägung weitergehende Beschränkungen der Flugbetriebszeiten anzuordnen.

4. 4.1. Umstritten ist weiter die Parkplatzfrage. Während die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin die Zufahrt und die Autoabstellmöglichkeiten als genügend einstufen (vgl. angefochtener Entscheid, S. 7 ff.; Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrat, S. 2 f.; Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 20 ff.; Duplik Beschwerdegegnerin, S. 6), erachten die Beschwerdeführer diese als unzureichend. Sie bringen vor, gemäss Gemeinderat und BVU, Abteilung für Baubewilligungen, setze die Bewilligung des Modellflugplatzes zehn permanente Parkplätze voraus. Die Vorinstanz habe festgestellt, dass keine Parkplätze vor Ort vorhanden geschweige denn bewilligt werden könnten. Entgegen der Annahme der Vorinstanz könne auf der angrenzenden Strasse (entlang der Autobahn) nicht parkiert werden. Die Bohrfelder dürften nicht als Parkplätze herangezogen werden, da diese nicht dauerhaft benutzt werden könnten. Auch sei es realitätsfremd, dass die Autos beim Schiessplatz, welcher nicht 400 m sondern 1'300 m entfernt sei, abgestellt würden. Es sei davon auszugehen, dass die Mitglieder der Beschwerdegegnerin ihre Fahrzeuge kreuz und quer auf dem Landwirtschaftsland abstellten. Fakt sei, dass die notwendigen Parkplätze nicht vorhanden und das Bauvorhaben somit nicht erschlossen sei. Das Bauvorhaben könne nicht bewilligt werden (vgl. Beschwerde, S. 13 ff.; ferner: Replik, S. 15 f.). 4.2. Gemäss § 55 BauG sind bei Erstellung und eingreifender Umgestaltung, Erweiterung oder Zweckänderung von Bauten und Anlagen genügend Parkfelder für die Fahrzeuge der Benutzer und Besucher sowie die erforderlichen Verkehrsflächen für den Zubringerdienst zu schaffen. Die Parkfelder müssen auf privatem Grund in nützlicher Distanz zur Liegenschaft, der sie zu dienen haben, liegen und dauernd als solche benutzt werden können (Abs. 1). Die Eigentümer bestehender Bauten und Anlagen, deren Benutzung eine übermässige Beanspruchung öffentlicher Parkfelder oder

- 32 - Strassen zur Folge hat, können in gleicher Weise zur Schaffung von Parkfeldern und Verkehrsflächen verpflichtet werden (Abs. 2). Der Gemeinderat befreit von dieser Pflicht

ganz oder teilweise, wenn wichtige öffentliche Interessen, namentlich des Ortsbildschutzes oder der Verkehrssicherheit, entgegenstehen oder der Aufwand für die Erstellung der Parkfelder unzumutbar wäre (Abs. 3). Ausgehend von diesen Grundlagen erörterte bzw. präziserte die Vorinstanz, dass die Parkplatzerstellungspflicht gemäss § 55 BauG grundsätzlich auf die Bedürfnisse im Baugebiet zugeschnitten sei. Sie diene der Wahrung des öffentlichen Interesses, dass Fahrzeuge auf privatem Grund abgestellt würden und die öffentlichen Strassen nicht belasteten. Die Parkplatzerstellungspflicht gehöre aber nicht zur Baureife und Erschliessung einer Baute oder Anlage gemäss dem dritten Teil des Baugesetzes, sondern zum vierten Teil, den Nutzungs-, Bau- und Schutzvorschriften. Im Baugebiet habe das öffentliche Interesse ursprünglich hauptsächlich darin bestanden, dass Motorfahrzeuge auf privatem Grund abgestellt werden könnten, damit sie nicht auf der öffentlichen Strasse verkehrsbehindernd parkiert würden und kein Parkplatzsuchverkehr entstehe. Es habe daher eine dem konkreten Bedürfnis gerecht werdende Mindestzahl an Abstellplätzen bereitgestellt werden müssen und die freiwillige Erstellung zusätzlicher Parkfelder über den Pflichtbedarf hinaus sei zulässig gewesen. Mit der Baugesetzrevision 2009 sei jedoch in § 56 BauG aus Gründen des Umweltschutzes eine Maximalgrenze für die Parkplatzzahl eingeführt worden, um den motorisierten Individualverkehr zu beschränken und den Langsamverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu fördern. Angestrebt worden sei insbesondere auch eine Reduktion des Landverbrauchs für die Parkplatzerstellung (vgl. § 56 Abs. 2 und 3 BauG). Das bereits im Baugebiet zu beachtende Interesse, dass Parkfelder möglichst wenig Land beanspruchten, sei ausserhalb der Bauzonen noch verstärkt zu beachten, solle doch nach den Planungsgrundsätzen des RPG die Landschaft möglichst geschont, insbesondere naturnah und als Kulturland für die Landwirtschaft erhalten werden (Art. 3 Abs. 2 RPG). Schon bei zonenkonformen und noch vielmehr bei standortgebundenen Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen sei deshalb die Notwendigkeit der Schaffung von befestigten Fahrzeugabstellplätzen kritisch zu prüfen und Bewilligungen seien zurückhaltend zu erteilen. Bei Modellflugplätzen werde deshalb im Kanton Aargau grundsätzlich keine Baubewilligung für die Erstellung von befestigten Parkplätzen ausserhalb der Bauzonen erteilt. Von den Modellflugpiloten werde erwartet, dass sie ihre Fahrzeuge möglichst auf bestehenden Abstellflächen parkierten und von dort aus die Start- und Landebahn zu Fuss aufsuchten. Toleriert werde aber, dass auf bestehenden Wegen zum Flugplatzareal gefahren werde, um dort die Flugzeugmodelle, Fernsteuerungen und weitere Utensilien auszuladen und das Fahrzeug anschliessend wegzustellen (angefochtener Entscheid, S. 8).

- 33 - Gemäss Baubewilligung ist möglichst auf befestigten Flächen zu parkieren (z.B. bestehende Stichstrassen und auf den Bohrfeldern). In den Planunterlagen wird südlich neben der Piste auf der gepachteten Wiese ausserdem ein Parkbereich für 14 Fahrzeuge aufgezeigt (kommunale Akten, Beilage 6.4), wobei die Wiese zu schonen bzw. nur bei schönem und trockenem Wetter benutzt werden darf (vgl. angefochtener Entscheid, S. 9; Vorakten, act. 531, 532 und 535; kommunale Akten, Beilagen 18 und 20; Flugplatzreglement, S. 12 ff.). Beim Modellflugplatz handelt es sich um eine negativ standortgebundene (zonenwidrige) Baute bzw. Anlage ausserhalb der Bauzonen (Landwirtschaftszone), weshalb dem öffentlichen Interesse geeignete Kulturlandflächen und naturnahe Landschaften zu erhalten, d.h. die Landschaft zu schonen (vgl. Art. 3 Abs. 2 RPG), hier besonderes Gewicht zukommt. Im Sinne des Boden- und Landschaftsschutzes besteht ein hohes öffentliches Interesse, dass für den Modellflugplatz ausserhalb der

Bauzone keine neuen befestigten Parkfelder angelegt werden. Es erscheint deshalb angezeigt bzw. erforderlich, wenn in dieser speziellen Konstellation die Parkplatzerstellungspflicht relativiert (vgl. § 55 Abs. 3 BauG) und von den Modellflugpiloten erwartet wird, dass sie ihre Fahrzeuge möglichst auf bestehenden befestigten Abstellflächen in der Umgebung parkieren und von dort aus den Modellflugplatz zu Fuss aufsuchen. Die gepachtete Wiese mit dem ausgewiesenen Parkbereich ist zu schonen bzw. nur bei schönem und trockenem Wetter zu benutzen. Weil voluminöse und schwere Modellflugzeuge nicht über eine grössere Distanz ohne Motorfahrzeug zum Modellflugplatz transportiert werden können, ist aber – wie die Vorinstanz richtig darlegte – zu tolerieren, dass auf bestehenden Wegen zum Flugplatzareal gefahren wird, um dort das Material auszuladen und das Fahrzeug anschliessend wegzustellen. Ebenfalls nicht zu beanstanden ist, wenn akzeptiert wird, dass das erste den Modellflugplatz erreichende Vereinsmitglied nach dem Ausladen des Materials sein Fahrzeug nicht umgehend wegstellt, sondern die Ankunft eines zweiten Vereinsmitglieds abwartet, bis es sein Fahrzeug wegstellt. Das zweite Vereinsmitglied kann so die ausgeladenen Sachen bewachen und sein Auto wegfahren, sobald der erste Pilot zu Fuss zurückgekehrt ist. Es ist deshalb zu tolerieren, dass ein bis zwei Fahrzeuge temporär beim Modellflugplatz abgestellt sind, wobei sie dort die Durchfahrt anderer berechtigter Fahrzeuge nicht behindern dürfen. Anschliessend sind die ersten zwei Fahrzeuge und diejenigen der weiteren Vereinsmitglieder aber auf bestehende Abstellplätze in zumutbarer Distanz wegzustellen (angefochtener Entscheid, S. 8). Vorliegend bestehen genügend Abstellflächen in der Nähe des geplanten Modellflugplatzes, wo die Motorfahrzeuge der Vereinsmitglieder der Beschwerdegegnerin abgestellt werden können. So dulden z.B. die AK. das Abstellen von Motorfahrzeugen auf ihren gemergelten Bohrfeldern samt Zufahrtsflächen (so z.B. auf der unmittelbaren Nachbarparzelle Nr. 2588, im Weiteren aber auch auf den westlich gelegenen Parzellen) (vgl. kommunale Vorakten, Beilage 6.10). Am vorinstanzlichen Augenschein ergab

- 34 - sich, dass auch entlang der geteerten Strasse, welche rund 120 m entfernt von der Parzelle Nr. 2589 parallel zur Autobahn verläuft, Autos abgestellt werden können, wobei Landwirtschaftsfahrzeuge beim Kreuzen nicht ins Kulturland ausweichen müssen. Gemäss dem Vertreter des DFR, Abteilung Landwirtschaft, können – wenn dort Autos abgestellt werden – landwirtschaftliche Fahrzeuge unter Ausnutzung des Banketts noch kreuzen (vgl. Vorakten, act. 678 [Votum BC.]; angefochtener Entscheid, S. 8 f.; Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrat, S. 2). Bei schönem und trockenem Wetter kann ausserdem auch der in den Planunterlagen angezeigte Parkbereich auf der Wiese benutzt werden. Der Vertreter des DFR, Abteilung Landwirtschaft, bestätigte am vorinstanzlichen Augenschein, dass bei trockenem Boden auf dem gesunden Rasen ohne Schaden parkiert werden kann (Vorakten, act. 678 [Votum BC.]). Wenn kein Schiessbetrieb herrscht, besteht auch die Möglichkeit, Motorfahrzeuge auf dem Parkplatz beim Schützenhaus abzustellen, wobei die Wegdistanz zum Modellflugplatz via die westlich gelegene Autobahnunterführung mit rund 1'200 m hier etwas weiter ist. Da jedoch ohnehin nur bei trockener Witterung geflogen wird, bei trockenem Boden/Wetter ausserdem auf der Wiese parkiert werden darf und die Fahrzeuge bei feuchtem Boden auf den gemergelten Flächen der nahen Bohrfelder abgestellt werden können, dürfte es kaum je vorkommen, dass beim Schützenhaus parkiert werden muss. 5. In Bezug auf den vorinstanzlichen Kostenpunkt bringen die Beschwerdeführer vor, die Vorinstanz habe im angefochtenen Entscheid festgehalten, dass der Rechtsvertreter der Modellfluggruppe im Unterschied zum

Rechtsvertreter des Gemeinderats bereits im Einwendungsverfahren beteiligt gewesen sei, weshalb sein Honorar um einen Viertel gekürzt werde. Die Vorinstanz erkenne dabei, dass auch der Rechtsvertreter des Gemeinderats im Einwendungsverfahren beteiligt gewesen sei, weshalb auch sein Honorar entsprechend hätte gekürzt werden müssen (Beschwerde, S. 30). Dieser Einwand trifft zu (siehe kommunale Vorakten, Beilage 19; Eingabe Gemeinderat vom 3. Juni 2021; Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 33). Die Parteikosten des Gemeinderats sind im vorinstanzlichen Verfahren deshalb – analog zu den Parteikosten der Beschwerdegegner – um einen Viertel zu kürzen und auf Fr. 3'000.00 festzusetzen (vgl. angefochtener Entscheid, S. 16). Dispositiv-Ziffer 3 des angefochtenen Entscheids ist entsprechend anzupassen. 6. Soweit die Beschwerdeführer in ihrer Replik schliesslich geltend machen, die Vorinstanz habe in der Beschwerdeantwort die Begründungspflicht und damit das rechtliche Gehör verletzt (Replik, S. 6), geht der Einwand fehl. Die sich aus dem rechtlichen Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV) ableitende Begründungspflicht gilt für Entscheide bzw. Urteile, nicht jedoch für Rechtsschriften (wie z.B. eine Beschwerdeantwort der Vorinstanz). Die Vorinstanz kam

- 35 - ihrer Begründungspflicht im angefochtenen Entscheid zudem vollumfänglich nach. Sie nannte die wesentlichen Überlegungen, von denen sie sich leiten liess und auf die sich ihr Entscheid stützte. Den Beschwerdeführern war es auch problemlos möglich, den Entscheid sachgerecht anzufechten. Nicht erforderlich ist hingegen, dass sich der Entscheid mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt (vgl. BGE 142 II 49, Erw. 9.2; 137 II 266, Erw. 3.2). 7. Zusammenfassend ist die Beschwerde grösstenteils unbegründet. Sie ist lediglich dahingehend gutzuheissen, dass die Beschwerdeführer dem Gemeinderat im vorinstanzlichen Verfahren Parteikosten in der Höhe von Fr. 3'000.00 (anstatt Fr. 4'000.00) zu ersetzen haben. III. 1. 1.1. Im Beschwerdeverfahren werden die Verfahrenskosten in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt. Den Behörden werden Verfahrenskosten nur auferlegt, wenn sie schwerwiegende Verfahrensmängel begangen oder willkürlich entschieden haben (§ 31 Abs. 2 VRPG). 1.2. Trotz teilweiser Gutheissung der Beschwerde unterliegen die Beschwerdeführer nahezu vollständig. Sie obsiegen nur im Sub-Eventualpunkt (Rechtsbegehren Ziffer 3), indem die Parteikostenentschädigung des Gemeinderats von Fr. 4'000.00 auf Fr. 3'000.00 herabzusetzen ist. Gemessen am Hauptantrag – dass der angefochtene Entscheid vollumfänglich aufzuheben und die Baubewilligung nicht zu erteilen sei (Rechtsbegehren Ziffer 1) – sowie am Gesamtaufwand des Beschwerdeverfahrens, ist das Obsiegen als geringfügig einzustufen, weshalb es bei der Kostenregelung nicht ins Gewicht fällt. Demgemäss sind die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten vollumfänglich von den Beschwerdeführern zu bezahlen. 2. 2.1. Im Beschwerdeverfahren werden die Parteikosten in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt (§ 32 Abs. 2 VRPG). Eine Privilegierung der Behörden findet – anders als bei den Verfahrenskosten – bei den Parteikosten nicht statt (siehe § 32 Abs. 2 im Vergleich zu § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG).

- 36 - 2.2. Analog zur Verfahrenskostenregelung (Erw. III/1.2) sind die Beschwerdeführer auch bei der Verlegung der Parteikosten als unterliegend anzusehen. Sie haben der anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerin die vor Verwaltungsgericht entstandenen Parteikosten zu ersetzen (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). Der Gemeinderat (Parteistellung gemäss § 13 Abs. 2 lit. f VRPG), welcher obsiegt, war vor Verwaltungsgericht zwar

ebenfalls anwaltlich vertreten, er verzichtete jedoch darauf, eine Beschwerdeantwort zu erstatten. Dem Gemeinderat entstanden keine nennenswerten Aufwendungen, weshalb kein Anspruch auf Parteikostenersatz besteht. 2.3. Gemäss § 5 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Freizügigkeit der Anwältinnen und Anwälte vom 2. November 2004 (EG BGFA; SAR 290.100) regelt der Grosse Rat durch Dekret die in Verfahren vor aargauischen Gerichts- und Verwaltungsbehörden festzulegende Entschädigung. Zur Festlegung der Parteientschädigung ist das Dekret über die Entschädigung der Anwälte vom 10. November 1987 (Anwaltstarif; SAR 291.150 [nachfolgend: AnwT]) massgebend (§ 1 Abs. 1 AnwT). Die Entschädigung in Verwaltungssachen bestimmt sich nach den §§ 8a ff. AnwT. In vermögensrechtlichen Streitsachen bemisst sich die Entschädigung nach dem gemäss § 4 AnwT berechneten Streitwert. Innerhalb der vorgesehenen Rahmenbeträge richtet sich die Entschädigung nach dem mutmasslichen Aufwand des Anwaltes, nach der Bedeutung und der Schwierigkeit des Falles (§ 8a Abs. 2 AnwT). Die Entschädigung wird als Gesamtbetrag festgesetzt. Auslagen und Mehrwertsteuer sind darin enthalten (§ 8c AnwT). In Bausachen geht das Verwaltungsgericht praxismässig von einer vermögensrechtlichen Streitsache aus, wobei der Streitwert in der Regel 10 % der Bausumme beträgt (vgl. AGVE 1992, S. 397, Erw. 2a; 1989, S. 283, Erw. 2a/aa; 1983, S. 249, Erw. 4a). Es ist unbestritten, dass die Bausumme kaum relevant über Fr. 10'000.00 liegt (vgl. angefochtener Entscheid, S. 16). Für Streitwerte bis Fr. 20'000.00 beträgt der Rahmen für die Entschädigung Fr. 600.00 bis Fr. 4'000.00 (§ 8a Abs. 1 lit. a Ziff. 1 AnwT). Der Streitwert liegt im unteren Bereich des Rahmens (bis Fr. 20'000.00). Die Schwierigkeit des Falles war mittel. Der mutmassliche Aufwand war hoch, auch wenn zu berücksichtigen ist, dass keine Verhandlung durchgeführt wurde und der Rechtsvertreter die Beschwerdegegnerin bereits vor Vorinstanz vertrat, womit er bezüglich Aufwand und Schwierigkeit Erleichterungen hatte. Insgesamt erscheinen Parteikosten in der Höhe von Fr. 2'800.00 sachgerecht.

- 37 - 3. Eine Abänderung des vorinstanzlichen Kostenentscheids ist angesichts des nahezu vollständigen Unterliegens der Beschwerdeführer vor Verwaltungsgericht (vgl. soeben Erw. III/1.2 und 2.2) nicht angezeigt. Das Verwaltungsgericht erkennt:

## **E. 8**

Das Verwaltungsgericht hat den Fall auf dem Zirkularweg entschieden (vgl. § 7 des Gerichtsorganisationsgesetzes vom 6. Dezember 2011 [GOG; SAR 155.200]). Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung: I. 1. Gegen letztinstanzliche Entscheide der Verwaltungsbehörden ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde zulässig (§ 54 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 [Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200]). Das gilt auch in Bausachen (§ 61 Abs. 3 der Bauverordnung vom 25. Mai 2011 [BauV; SAR 713.121]). Das Verwaltungsgericht ist somit zuständig. 2. 2.1. Die Beschwerdeführer beantragen, anstelle des am XXX verstorbenen AF. sei die J. GmbH als Partei und Beschwerdeführerin im vorliegenden Verfahren aufzuführen (Beschwerde, S. 3, 4). Demgegenüber verlangt die Beschwerdegegnerin, auf die Beschwerde der J. GmbH sei nicht einzutreten (kein Parteiwechsel) (Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 3, 6 ff.; Duplik Beschwerdegegnerin, S. 3, 8). 2.2. Im Verwaltungsrechtspflegegesetz sind die Voraussetzungen und Folgen des Parteiwechsels nicht geregelt (vgl. § 13 VRPG). In der Literatur wird die Auffassung vertreten, ein Parteiwechsel sei (auch ohne Zustimmung der Gegenpartei) insbesondere bei einem Übergang des schutzwürdigen

- 7 - Interessens aufgrund eines Rechtsübergangs auf eine andere Person zulässig (vgl. Urteil des Bundesgerichts 2C\_1131/2014 vom 5. November 2015, Erw. 1.2.2 mit Hinweisen). Macht z.B. ein privater Verfahrensbeteiligter dem privaten Prozessgegner ein diesem vor Vorinstanz zuerkanntes Recht (z.B. eine Baubewilligung) streitig, und geht das schutzwürdige Interesse (durch Rechtsübertragung oder durch Änderung der tatsächlichen Verhältnisse) auf einen Dritten über, so kann das schutzwürdige Interesse nur dann verneint werden, wenn der Dritte nicht in den Rechtsstreit eintritt (vgl. MICHAEL MERKER, Rechtsmittel, Klage und Normenkontrollverfahren nach dem aargauischen Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege, Kommentar zu den §§ 38 – 72 [a]VRPG, 1998, N. 27 [3. Spiegelstrich] zu Vorbem. zu § 38). Vorliegend steht fest, dass AF. als damaliger Eigentümer des Q. gegen das Bauvorhaben Einwendung erhoben (Vorakten, act. 466 ff.; kommunale Akten, Beilage 8.9) und auch im vorinstanzlichen Verfahren Parteistellung hatte (vgl. Vorakten, act. 591). Dass er einwendungs- bzw. beschwerdebefugt war, ist nicht umstritten. Am XXX verstarb AF. (Beschwerde, S. 4; Replik, S. 8), wobei er vor seinem Versterben den Q. auf die J. GmbH übertragen hatte. Die J. GmbH ist seit dem YYY Alleineigentümerin der Parzelle Nr. O (Beschwerdebeilage 3; Replik, S. 8). Gesellschafterin und Geschäftsführerin mit Einzelunterschrift der J. GmbH ist AJ. (Beschwerdebeilage 4), Tochter des verstorbenen AF. Aufgrund des Rechtsübergangs des Q. (Parzelle Nr. O) auf die J. GmbH sowie der Tatsache, dass letztere anstelle des verstorbenen AF. als Partei in den Rechtsstreit eintreten will, ist – entsprechend dem oben Ausgeführten – von einem zulässigen Parteiwechsel auszugehen. Die J. GmbH ist somit (als Beschwerdeführerin 6) beschwerdebefugt. Dass die J. GmbH bereits seit dem Jahre 2012 an der N existiert und selber keine Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben hat, tut dem – entgegen der Ansicht der Beschwerdegegnerin (vgl. Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 6) – keinen Abbruch. Wie dargestellt ist vorliegend von Bedeutung, dass die J. GmbH erst während des laufenden vorinstanzlichen Verfahrens (am 11. September 2020) Eigentümerin der Parzelle Nr. O wurde. Aufgrund dieses Rechtsübergangs ist auch der Übergang des schutzwürdigen Interesses (des früheren Eigentümers AF.) auf die neue Eigentümerin (J. GmbH) und damit der Parteiwechsel zulässig. 3. Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die Beschwerde ist einzutreten. 4. Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzungen gerügt werden (§ 55 Abs. 1 VRPG). Eine Ermessenskontrolle ist dagegen ausgeschlossen (Umkehrschluss aus § 55 Abs. 3 VRPG).

- 8 - II. 1. 1.1. Die Beschwerdegegnerin beabsichtigt im Gebiet "Langacher" auf der Parzelle Nr. 2589 einen Modellflugplatz zu errichten. Vorgesehen ist eine rund 140 m nördlich der Autobahn A3 Zürich-Basel etwa parallel zu dieser verlaufende Piste mit Rasenuntergrund von ca. 150 m Länge und 20 m Breite. Auf ein im Pistenzentrum ursprünglich geplantes 65 m langes und 6 m breites Kalandersieb auf einer 10 cm dicken Mergelschicht wurde verzichtet, nachdem das BVU, Abteilung für Baubewilligungen, bauliche Eingriffe in den gewachsenen Boden abgelehnt hatte. Südlich der Piste ist eine rund 2.5 m lange, 2 m breite und 1 m hohe Gerätekiste mit Solarpanels für das Aufladen der Elektroflugzeuge, eine ca. 3 m hohe Metallrohrstange mit Windsack, eine 1.5 m hohe und etwa 1 m breite Informationstafel sowie vorläufig befristet auf zwei Jahre eine mit Bäumen optisch kaschierte, mobile WC-Kabine projektiert (angefochtener Entscheid, S. 3; kommunale Akten, Beilage 6.4, 6.12 ff.). Südlich neben der Piste wird in den Planunterlagen auf der gepachteten Wiese schliesslich ein Parkbereich für 14 Fahrzeuge aufgezeigt

(kommunale Akten, Beilage 6.4), wobei hier nur bei schönem und trockenem Wetter parkiert werden darf (vgl. angefochtener Entscheid, S. 9; Vorakten, act. 531, 532 und 535; kommunale Akten, Beilagen 18 und 20). Wenn möglich ist auf bereits befestigten Flächen zu parkieren, so z.B. auf den vorhandenen Bohrfeldern (inkl. den Zufahrtswegen) der "AK.", welche die Parkierung dort duldet (vgl. Vorakten, act. 531, 532 und 535; kommunale Akten, Beilagen 6.10, 18 und 20; angefochtener Entscheid, S. 8) (zur Parkierung siehe im Weiteren Erw. II/4). Das vom Gemeinderat zum integrierenden Bestandteil der Baubewilligung erklärte (vgl. Vorakten, act. 535; kommunale Akten, Beilage 20) Flugplatzreglement (Version 6.1 vom 12. Januar 2019 [nachfolgend: Flugplatzreglement]) sieht einen regulären Flugsektor in einem Halbkreis von ca. 400 m nördlich der Piste vor. Südlich der Piste besteht eine Flugverbotszone, dies wegen den zwischen der Piste und der Autobahn verlaufenden Freileitungen der Axpo/AEW und der Swissgrid. Vom Z., vom Q. und vom nächstgelegenen Hofackerquartier (am Südrand von Möhlin) ist zudem ein Mindestabstand von 250 m einzuhalten. Ausserhalb des 400 m Radius dürfen nur westlich und nördlich der Piste, ab einer Flughöhe von über 100 m Wendemanöver geflogen werden, um in den Flugsektor zurückzukehren. Segelflugzeuge sind ausserhalb des 400 m Radius um den Flugplatz in östlicher und westlicher Richtung erlaubt im langsamen Gleitflug in einer ausreichenden Sicherheitshöhe für die Thermiksuche. Innerhalb eines Radius von 50 m um das Wohngebäude des R. dürfen Segelflugzeuge nur im langsamen Gleitflug und einer ausreichenden Sicherheitshöhe für die Thermiksuche geflogen werden (kommunale Vorakten, Beilage 6.5). Die Flugzeiten sind entsprechend dem Polizeireglement der Gemeinden im Einzugsgebiet

- 9 - der Regionalpolizei Unteres Fricktal für Modelle mit Verbrennungsmotoren beschränkt auf Montag bis Samstag von 07:00 bis 12:00 Uhr und von 13:00 bis um 19:00 Uhr. Für Modelle mit Elektromotoren und solche ohne Antrieb sind keine zeitlichen Beschränkungen vorgesehen. Ein Flugverbot für Modelle mit Verbrennungsmotoren soll schliesslich an Sonntagen und Feiertagen gelten (siehe Vorakten, Beilage 6.5). 1.2. Die Parzelle Nr. 2589 liegt in der Landwirtschaftszone (vgl. Bauzonen- und Kulturlandplan der Gemeinde Möhlin vom 20. Oktober 2010 / 23. Februar 2011, 22. September 2011 / 25. April 2012; §§ 24 f. der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Möhlin [BNO], Stand: Oktober 2015) und damit ausserhalb der Bauzonen. Da der Modellflugplatz in keinem Zusammenhang mit einer landwirtschaftlichen oder gartenbaulichen Nutzung steht [vgl. Art. 16a des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700); § 24 BNO), ist er – mangels Zonenkonformität – einer ordentlichen Baubewilligung gemäss Art. 22 Abs. 2 RPG nicht zugänglich (siehe Art. 22 Abs. 2 lit. a RPG). Strittig und zu prüfen ist, ob er über eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 24 RPG bewilligt werden kann. Eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG kann erteilt werden, wenn der Zweck der Baute oder Anlage einen Standort ausserhalb der Bauzone erfordert (lit. a) und wenn dem Vorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (lit. b). 2. 2.1. Die Vorinstanz bejahte das Vorliegen der Voraussetzungen von Art. 24 RPG. Der Modellflugbetrieb sei grundsätzlich auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen, er sei negativ standortgebunden. Ob sich für das Vorhaben besser geeignete Alternativstandorte ausserhalb der Bauzonen anböten als der von der Beschwerdegegnerin bevorzugte Standort, sei grundsätzlich im Rahmen einer Standortevaluation sowie einer Interessenabwägung nach Art. 24 lit. b RPG zu eruieren. Die Beschwerdegegnerin habe im Umkreis von 15 km um Möhlin rund 40 mögliche Standorte identifiziert und diese nach zahlreichen gewichteten Kriterien bewertet. Der Evaluationsbericht vom 26. März 2018 von 127 Seiten

samt zahlreichen Beilagen begründe einlässlich, weshalb sich der schliesslich präsentierte Standort "Möhlin, Langacher" am besten eigne und mit den verschiedenen einem Modellflugplatz entgegenstehenden Interessen vereinbar sei. Von einer ungenügenden Standortevaluation könne entgegen den Behauptungen der Beschwerdeführer nicht gesprochen werden. Die Beschwerdegegnerin habe auch überzeugend dargelegt, weshalb der von den Beschwerdeführern als valable Alternative vorgeschlagene Standort "S." nicht in Frage komme und dass ein Anschluss an einen anderen Verein mit vorhandenem Modellflugplatz in der Region Möhlin nicht möglich sei.

- 10 - Eine Auflösung der Beschwerdegegnerin wäre unzumutbar und das resultierende individuelle Modellfliegen der Mitglieder aus behördlicher Sicht un- zweckmässig (angefochtener Entscheid, S. 5 ff.). Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer bestünden in der Nähe des geplanten Modellflugplatzes "Möhlin, Langacher" auch ausreichend Abstellmöglichkeiten für die Motorfahrzeuge der Vereinsmitglieder der Beschwerdegegnerin, von denen aus die Start- und Landebahn zu Fuss in zumutbarer Zeit erreicht werden könne. Fehlende Zufahrts- und Autoabstellmöglichkeiten, welche eine sinnvolle Nutzung des Modellflugplatzes verhindern könnten, seien also nicht gegeben (vgl. angefochtener Entscheid, S. 7 ff.). Die geforderte Interessenabwägung ergebe schliesslich, dass dem geplanten Modellflugplatz im Gebiet "Möhlin, Langacher" keine überwiegenden Interessen entgegenstünden; auch seien keine zusätzlichen oder anderen Nebenbestimmungen erforderlich, um das Baugesuch bewilligungsfähig zu machen. Die Beschwerdegegnerin habe in ihrem Evaluationsbericht die in Erwägung gezogenen Modellflugplatzstandorte nach verschiedenen Ausschlusskriterien beurteilt. Auch die zuständigen kantonalen Fachstellen und der Gemeinderat hätten die möglicherweise betroffenen und dem Modellflugplatzstandort "Möhlin, Langacher" entgegenstehenden Interessen einlässlich untersucht, eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen und seien zum Schluss gelangt, das Baugesuch sei mit den einschränkenden Bestimmungen des Flugplatzreglements sowie verschiedenen weiteren Nebenbestimmungen zur Wahrung der auf dem Spiel stehenden Interessen bewilligungsfähig (angefochtener Entscheid, S. 9). Die Vorinstanz verneinte namentlich, dass dem mit den einschränkenden Bestimmungen bewilligten Modellflugplatz und -betrieb überwiegende Interessen der Landschaft (vgl. angefochtener Entscheid, S. 9 f.), der Wildtiere (angefochtener Entscheid, S. 10 f.), der Landwirtschaft (vgl. angefochtener Entscheid, S. 11), der Pferdepensionsbetriebe (Z. und Q.) (vgl. angefochtener Entscheid, S. 11 ff.), der Erholungssuchenden (vgl. angefochtener Entscheid, S. 13) und des Lärmschutzes (vgl. angefochtener Entscheid, S. 13 ff.) entgegenstehen. Das BVU, Abteilung für Baubewilligungen, und der Gemeinderat hätten der Beschwerdegegnerin die nachgesuchte Baubewilligung zu Recht erteilt (angefochtener Entscheid, S. 15). An diesem Schluss hält die Vorinstanz auch vor Verwaltungsgericht fest. Die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Argumente erachtet sie als unbegründet (siehe zum Ganzen: Beschwerdeantwort Rechtsdienst Regierungsrat, S. 1 ff.; Duplik Rechtsdienst Regierungsrat, S. 1 ff.). 2.2. Die Beschwerdeführer sind der Ansicht, der Betrieb des Modellflugplatzes am Standort "Möhlin, Langacher" sei aus diversen Gründen nicht zulässig. Sie bringen zusammenfassend vor, die vorgenommene Standortevaluation sei mangelhaft, da der Beitritt in bestehende Vereine nicht geprüft und auch

- 11 - der Standort "S." ausser Acht gelassen worden sei. Fakt sei, dass der Evaluationsbericht sowohl vom Gemeinderat und dem BVU, Abteilung für Baubewilligungen, als auch vom Regierungsrat nicht überprüft, sondern aufgrund des grossen

Umfangs als korrekt betrachtet worden sei. Selbst wenn der Standort nicht zu beanstanden wäre, stünden dem Modellflugplatz und den vorgesehenen Betriebszeiten erhebliche Interessen entgegen. Die Interessen der Landwirtschaft und insbesondere der landwirtschaftlichen Gewerbe Z. und Q. seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Durch die ausufernden Betriebszeiten wäre ein Ausreiten nicht mehr möglich, was zu einer ernsthaften Existenzbedrohung führe. Dass sich die Beschwerdegegnerin im Betrieb des Modellflugplatzes nicht einschränken lassen wolle, verdeutliche die Tatsache, dass sie auf die Interessen von Anderen keinerlei Rücksicht nehme. Die angefochtene Baubewilligung und die darin enthaltenen Betriebszeiten des Modellflugplatzes seien mit dem Vorsorgeprinzip nach Art. 7 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) nicht zu vereinbaren. Es sei nicht erklärbar, dass derartig ausufernde Betriebszeiten weder vom Gemeinderat und dem BVU, Abteilung für Baubewilligungen, noch vom Regierungsrat eingeschränkt worden seien. Schliesslich seien auch die vom Gemeinderat geforderten Pflichtparkplätze nicht vorhanden, womit das Bauvorhaben den Anforderungen an die Erschliessung nicht genüge (zum Ganzen: Beschwerde, S. 10 ff, namentlich S. 30 f.). In ihrer Replik halten die Beschwerdeführer an der Beschwerde vollumfänglich fest. Die in den Beschwerdeantworten vorgebrachten Argumente erachten sie als nicht stichhaltig (zum Ganzen: Replik, S. 3 ff.). 2.3. Die Beschwerdegegnerin erachtet den Entscheid des Regierungsrats als richtig. Sie habe eine umfangreiche Standortevaluation vorgenommen. Von rund 40 Standorten seien nach und nach die anderen aus irgendwelchen entgegenstehenden Interessen (z.B. Wildtierkorridor etc.) ausgeschieden. Der vorliegende Standort eigne sich besonders, da keine Schutzzone, kein Wald, tangiert werde, die Piste von Ost nach West ausgerichtet sei, weit vom Wohngebiet entfernt liege, im Bereich des Autobahnlärms sei und aufgrund der Starkstromleitung ein Fliegen nach Süden (über die Leitung und Autobahn) ausgeschlossen sei. Die Beschwerdeführer würden nicht darlegen, weshalb der Standort "Möhlin, Langacher" schlechter sein solle als der Standort "S.", wenn alle Interessen abgewogen würden. Der Standort "S." sei aufgrund der aufsteigenden Topografie als weniger geeignet ausgeschieden. Der Evaluationsbericht sei weder unvollständig noch unkorrekt. Der Entscheid des Regierungsrats sei im Weiteren auch hinsichtlich der Parkplatzfrage stringent und entspreche der Praxis zu Modellflugplätzen ausserhalb des Baugebiets. Auch treffe es nicht zu, dass wertvolle Fruchtfolgeflächen (FFF) endgültig verschwendet würden. Bezüglich der Interessen der Reitbetriebe habe der Regierungsrat richtig abgewogen, dass eine gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich sei. Von den beiden

- 12 - Reitbetrieben könne zudem in ein weites Gebiet ausgeritten werden. Unzutreffend sei schliesslich die Behauptung, wonach an 365 Tagen pro Jahr rund um die Uhr geflogen werden könne. Durchschnittlich könne pro Jahr nur an ca. 67 Tagen überhaupt geflogen werden. Soweit die Beschwerdeführer die Parkplatzfrage beanstandeten, sei im Übrigen auch dieser Einwand unbegründet. Die Behörden hätten diesbezüglich einen erheblichen Spielraum. Es stünden genügend Flächen zur Verfügung, wo parkiert werden könne. Der Entscheid des Regierungsrats sei richtig und die Beschwerde abzuweisen (vgl. Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 9 ff.). An diesem Ergebnis hält die Beschwerdegegnerin auch in der Duplik fest (zum Ganzen: Duplik Beschwerdegegnerin, S. 5 ff.). 3.

## **E. 10**

bis 20 Mitglieder regelmässig aktiv auf dem Flugfeld treffen (Evaluationsbericht, S. 14). Die Beschwerdegegnerin hat somit sehr wohl geprüft, ob ihre Vereinsmitglieder oder ein Teil davon in einer anderen bestehenden Modellfluggruppe in der Region aufgenommen werden können. Die Vorinstanz erläuterte zu Recht, die Beschwerdegegnerin habe überzeugend dargelegt, dass ein Anschluss an einen anderen Verein mit vorhandenem Modellflugplatz in der Region Möhlin nicht möglich sei, weil auf den bestehenden Modellflugplätzen die Kapazitäten für die Aufnahme zusätzlicher Mitglieder und deren Flugbewegungen fehlten (angefochtener Entscheid, S. 7). Ebenso trifft zu, dass eine Auflösung des Vereins unzumutbar und nicht hilfreich wäre. Es besteht ein Interesse daran, dass der Modellflugbetrieb nicht unkontrolliert und diffus, aber baubewilligungsfrei in einem grossen Gebiet erfolgt, sondern konzentriert an dafür geeigneten Standorten und nach den restriktiven Vorgaben eines Flugplatzreglements sowie weiteren Nebenbestimmungen einer Baubewilligung. Nur so können die dem Modellflugbetrieb entgegenstehenden Interessen angemessen berücksichtigt und behördlich durchgesetzt werden (angefochtener Entscheid, S. 7). Festzustellen ist im Übrigen, dass die Beschwerdegegnerin auch abklärte, ob eine Integration des Modellflugbetriebs am oder in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Fricktal-Schupfart möglich ist. Da sich diesbezüglich jedoch herausstellte, dass das Fluggelände dieses Flugplatzes selbst und dessen unmittelbare Umgebung für den Modellflug nur an zwei Feiertagen genutzt werden darf – und dies zudem unter der Bedingung, dass nur mittels elektrischen Antrieben geflogen und die Flugpiste durch den Segelflugbetrieb per Hochstart mitbenutzt wird – entfiel auch diese Option (Evaluationsbericht, S. 35).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.