

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2009.00308 vom 17. Dezember 2009

ZH Verwaltungsgericht, 2009-12-17, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2009.00308](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2009.00308)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2009.00308 du 17 décembre 2009

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2009.00308 del 17 dicembre 2009

## Regeste

Ausnahmebewilligung | Bewilligung eines Modellsegelflugbetriebs mit Schleppflugzeugen. [Strittig ist die Modellfliegerei mit ferngesteuerten Grosssegelflugzeugen auf einer Wiese in der Landwirtschaftszone an rund 15 Samstagen pro Jahr. Der Flugbetrieb erfordert keine ortsfesten Anlagen, sondern bloss eine gemähte Graspiste als Start- und Landeplatz. Die Segelmodellflugzeuge werden mit Motormodellflugzeugen auf eine Höhe von 300 m hochgezogen, was Immissionen von 86 Dezibel beim Start bzw. 52 Dezibel am Rand eines benachbarten Weilers verursacht. Die Baurekurskommission hiess einen Rekurs der Modellsegelflieger gut, nachdem die kantonalen und kommunalen Baubehörden zuvor das Gesuch um Erteilung einer Baubewilligung abgewiesen hatten.] Beschwerdelegitimation: Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass die in einem benachbarten Dorf wohnenden Beschwerdeführer durch den Modellfluglärm besonders betroffen sind, weshalb ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse zu bejahen ist (E. 1). Der Modellsegelflugbetrieb erweist sich aufgrund der damit verbundenen räumlichen Folgen als baubewilligungspflichtig (E. 3). Wegen den Immissionen und Absturzrisiken, die mit dem Modellsegelflugbetrieb einhergehen, ist von einer negativen Standortgebundenheit in der Landwirtschaftszone auszugehen (E. 5). Den Baubewilligungsbehörden steht bei der Interessenabwägung im Zusammenhang mit einer Ausnahmbewilligung ein weit gehender Beurteilungsspielraum zu (E. 7). Die Baurekurskommission hat den Umstand, dass die Modellsegelflieger um eine vorerst auf 3 Jahre befristete (und nicht um eine unbefristete) Ausnahmbewilligung ersuchten, zu Unrecht in die Interessenabwägung mit einbezogen (E. 8). Ebenfalls zu Unrecht kam die Baurekurskommission zum Schluss, die Modellsegelflieger hätten in genügendem Umfang und mit ausreichender Sorgfalt nach einem alternativen Standort zur Ausübung ihres Hobbys gesucht (E. 9). Nicht zu beanstanden ist hingegen der auf einem Augenschein basierende Schluss der Baurekurskommission, der Schleppfluglärm störe die in der Umgebung wohnende Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich, zumal das Vorhaben Emissionsbegrenzungen zugänglich sei (E. 10). Der Modellsegelflugbetrieb führt zur Beeinträchtigung des Erholungswerts, den die weit herum nahezu unbebaute Landschaft unbestrittenerweise aufweist; dieser Umstand wurde von der Baurekurskommission im Rahmen der Interessenabwägung zu Unrecht nicht berücksichtigt (E. 11). Insgesamt erweist sich die Interessenabwägung der Baubehörden als vertretbar, jene der Baurekurskommission hingegen als rechtsfehlerhaft (E. 12). Gutheissung der Beschwerde (E. 13). Abweichende Meinung einer Minderheit der Kammer.

## Volltext

Zürich Verwaltungsgericht 09..2.17.1 VB.2009.00308 Zurich Verwaltungsgericht  
09..2.17.1 VB.2009.00308 Zurigo Verwaltungsgericht 09..2.17.1 VB.2009.00308

Ausnahmebewilligung | Bewilligung eines Modellsegelflugbetriebs mit Schleppflugzeugen. [Strittig ist die Modellfliegerei mit ferngesteuerten Grosssegelflugzeugen auf einer Wiese in der Landwirtschaftszone an rund 15 Samstagen pro Jahr. Der Flugbetrieb erfordert keine ortsfesten Anlagen, sondern bloss eine gemähte Graspiste als Start- und Landeplatz. Die Segelmodellflugzeuge werden mit Motormodellflugzeugen auf eine Höhe von 300 m hochgezogen, was Immissionen von 86 Dezibel beim Start bzw. 52 Dezibel am Rand eines benachbarten Weilers verursacht. Die Baurekurskommission hiess einen Rekurs der Modellsegelflieger gut, nachdem die kantonalen und kommunalen Baubehörden zuvor das Gesuch um Erteilung einer Baubewilligung abgewiesen hatten.] Beschwerdelegitimation: Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass die in einem benachbarten Dorf wohnenden Beschwerdeführer durch den Modellfluglärm besonders betroffen sind, weshalb ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse zu bejahen ist (E. 1). Der Modellsegelflugbetrieb erweist sich aufgrund der damit verbundenen räumlichen Folgen als baubewilligungspflichtig (E. 3). Wegen den Immissionen und Absturzrisiken, die mit dem Modellsegelflugbetrieb einhergehen, ist von einer negativen Standortgebundenheit in der Landwirtschaftszone auszugehen (E. 5). Den Baubewilligungsbehörden steht bei der Interessenabwägung im Zusammenhang mit einer Ausnahmbewilligung ein weit gehender Beurteilungsspielraum zu (E. 7). Die Baurekurskommission hat den Umstand, dass die Modellsegelflieger um eine vorerst auf 3 Jahre befristete (und nicht um eine unbefristete) Ausnahmbewilligung ersuchten, zu Unrecht in die Interessenabwägung mit einbezogen (E. 8). Ebenfalls zu Unrecht kam die Baurekurskommission zum Schluss, die Modellsegelflieger hätten in genügendem Umfang und mit ausreichender Sorgfalt nach einem alternativen Standort zur Ausübung ihres Hobbys gesucht (E. 9). Nicht zu beanstanden ist hingegen der auf einem Augenschein basierende Schluss der Baurekurskommission, der Schleppfluglärm störe die in der Umgebung wohnende Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich, zumal das Vorhaben Emissionsbegrenzungen zugänglich sei (E. 10). Der Modellsegelflugbetrieb führt zur Beeinträchtigung des Erholungswerts, den die weit herum nahezu unbebaute Landschaft unbestrittenerweise aufweist; dieser Umstand wurde von der Baurekurskommission im Rahmen der Interessenabwägung zu Unrecht nicht berücksichtigt (E. 11). Insgesamt erweist sich die Interessenabwägung der Baubehörden als vertretbar, jene der Baurekurskommission hingegen als rechtsfehlerhaft (E. 12). Gutheissung der Beschwerde (E. 13). Abweichende Meinung einer Minderheit der Kammer.

Verwaltungsgericht des Kantons Zürich: VB.2009.00308 Standard Suche | Erweiterte Suche | Hilfe Druckansicht Geschäftsnummer: VB.2009.00308 Entscheidart und -datum: Endentscheid vom 17.12.2009 Spruchkörper: 3. Abteilung/3. Kammer Weiterzug: Das Bundesgericht hat eine Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gegen diesen Entscheid am 23.06.2010 abgewiesen. Rechtsgebiet: Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht Betreff: Ausnahmbewilligung Bewilligung eines Modellsegelflugbetriebs mit Schleppflugzeugen. [Strittig ist die Modellfliegerei mit ferngesteuerten Grosssegelflugzeugen auf einer Wiese in der Landwirtschaftszone an rund 15 Samstagen pro Jahr. Der Flugbetrieb erfordert keine ortsfesten Anlagen, sondern bloss eine gemähte Graspiste als Start- und Landeplatz. Die Segelmodellflugzeuge werden mit Motormodellflugzeugen auf eine Höhe von 300 m hochgezogen, was Immissionen von 86

Dezibel beim Start bzw. 52 Dezibel am Rand eines benachbarten Weilers verursacht. Die Baurekurskommission hiess einen Rekurs der Modellsegelflieger gut, nachdem die kantonalen und kommunalen Baubehörden zuvor das Gesuch um Erteilung einer Baubewilligung abgewiesen hatten.] Beschwerdelegitimation: Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass die in einem benachbarten Dorf wohnenden Beschwerdeführer durch den Modellfluglärm besonders betroffen sind, weshalb ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse zu bejahen ist (E. 1). Der Modellsegelflugbetrieb erweist sich aufgrund der damit verbundenen räumlichen Folgen als baubewilligungspflichtig (E. 3). Wegen den Immissionen und Absturzrisiken, die mit dem Modellsegelflugbetrieb einhergehen, ist von einer negativen Standortgebundenheit in der Landwirtschaftszone auszugehen (E. 5). Den Baubewilligungsbehörden steht bei der Interessenabwägung im Zusammenhang mit einer Ausnahmegewilligung ein weit gehender Beurteilungsspielraum zu (E. 7). Die Baurekurskommission hat den Umstand, dass die Modellsegelflieger um eine vorerst auf 3 Jahre befristete (und nicht um eine unbefristete) Ausnahmegewilligung ersuchten, zu Unrecht in die Interessenabwägung mit einbezogen (E. 8). Ebenfalls zu Unrecht kam die Baurekurskommission zum Schluss, die Modellsegelflieger hätten in genügendem Umfang und mit ausreichender Sorgfalt nach einem alternativen Standort zur Ausübung ihres Hobbys gesucht (E. 9). Nicht zu beanstanden ist hingegen der auf einem Augenschein basierende Schluss der Baurekurskommission, der Schleppfluglärm störe die in der Umgebung wohnende Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich, zumal das Vorhaben Emissionsbegrenzungen zugänglich sei (E. 10). Der Modellsegelflugbetrieb führt zur Beeinträchtigung des Erholungswerts, den die weit herum nahezu unbebaute Landschaft unbestrittenerweise aufweist; dieser Umstand wurde von der Baurekurskommission im Rahmen der Interessenabwägung zu Unrecht nicht berücksichtigt (E. 11). Insgesamt erweist sich die Interessenabwägung der Baubehörden als vertretbar, jene der Baurekurskommission hingegen als rechtsfehlerhaft (E. 12). Gutheissung der Beschwerde (E. 13). Abweichende Meinung einer Minderheit der Kammer. Stichworte: AUSNAHMEBEWILLIGUNGEN BAUBEWILLIGUNG BEFRISTUNG BEURTEILUNGSSPIELRAUM BEWILLIGUNGSPFLICHT ERHOLUNGSRAUM INTERESSENABWÄGUNG LANDSCHAFT LANDWIRTSCHAFTSZONE LÄRMGRENZWERTE MODELLFLUG MODELLSEGELFLUGPLATZ NACHBARLEGITIMATION PLANUNGSWERTE SCHLEPPFLUGZEUGE SEGELFLUG STANDORTGEBUNDENHEIT ZONENWIDRIGKEIT Rechtsnormen: Art. 40 Abs. III LSV § 309 Abs. I lit. b PBG § 321 Abs. I PBG Art. 3 Abs. II lit. d RPG Art. 16 Abs. I RPG Art. 16a Abs. I RPG Art. 22 Abs. II lit. a RPG Art. 24 RPG Art. 24 lit. b RPG § 50 VRG Publikationen: - keine - Gewichtung: (1 von hoher / 5 von geringer Bedeutung) Gewichtung: 3 Verwaltungsgericht des Kantons Zürich 3. Abteilung VB.2009.00308 Entscheid der 3. Kammer vom 17. Dezember 2009 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Elisabeth Trachsel, Ersatzrichter Christian Mäder, Gerichtssekretär Kaspar Plüss. In Sachen 21 Beschwerdeführende alle vertreten durch RA V, Beschwerdeführende, gegen 1. IG W, bestehend aus: 1.1 X, 1.2 Y, 1.3 Z, 2. Gruppe AA, alle vertreten durch RA AC, Beschwerdegegnerschaft, und 1. Baudirektion Kanton Zürich, 2. Baukommission Küsnacht, Mitbeteiligte, betreffend Ausnahmegewilligung, hat sich ergeben: I. Die IG W, bestehend aus X, Y und Z, sowie die Gruppe AA ersuchten den Gemeinderat Küsnacht am 24. März 2006 um das Betreiben eines Modellflugplatzes auf dem südwestlich des Weilers AD gelegenen Wiesengrundstück Kat.-Nr. 01, und zwar einstweilen für drei Jahre ab Erteilung

der Bewilligung. Die Gesuchstellenden nutzen dieses Gelände seit Jahren als Start- und Landeplatz für den ferngesteuerten Segelflug mit Grossmodellen (Spannweiten ab 4.5 m). In Absprache mit dem Grundeigentümer AE unterhalten sie auf der sonst als Schafweide beworbenen Wiese eine Graspiste von 100 m Länge und 15 m Breite, die sie für die Ausübung des Flugbetriebs kurz geschnitten halten. Im Übrigen verfügen die Gesuchstellenden beim Grundeigentümer im rund 400 m entfernten Weiler AD über 15 Parkplätze und eine sanitäre Anlage. Gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Küsnacht vom 5. Dezember 1994 liegt Kat.-Nr. 01 in der Landwirtschaftszone. Der Flugbetrieb verläuft so, dass ein ferngesteuertes (Modell-)Motorflugzeug auf der AF-Wiese startet und nacheinander (Modell-)Segler auf eine Höhe von rund 300 m über Boden schleppt, wo das Gespann – wenig mehr als eine Minute nach dem Start – entkoppelt wird. Während die Zugmaschine mit Leergas zur Graspiste zurückkehrt, bemühen sich die Piloten, die Segelflugzeuge möglichst lange in der Luft zu halten. Gewöhnlich werden diese in Schleppserien einzeln und nacheinander gestartet, wobei höchstens fünf Segler und ein Schleppflugzeug gleichzeitig in der Luft sind. Nach Angaben der Gruppe AA finden im Lauf eines Nachmittags nicht mehr als 15 bis 18 Flüge statt. Laut dem "Reglement W" vom 16. März 2006, das dem Bewilligungsgesuch beilag, findet der Flugbetrieb an Samstagen von 9 bis 19 Uhr statt, ausnahmsweise – mit denselben zeitlichen Einschränkungen – auch unter der Woche an Arbeitstagen. Mit Brief an den Gemeinderat Küsnacht vom 7. Juni 2006 erklärte sich die IG W dazu bereit, den Flugbetrieb an Werktagen von 10–12 und 13–19 Uhr und samstags von 10–12 und 13–19 Uhr zu beschränken. Am 25. September 2007 lehnte die Baudirektion Kanton Zürich die Erteilung einer ordentlichen Bewilligung wie auch einer Ausnahmbewilligung für das Vorhaben ab. Diese Verfügung wurde den Gesuchstellenden zusammen mit dem Verweigerungsbeschluss des Gemeinderats Küsnacht vom 9. Oktober 2007 eröffnet, worin dieser zudem anordnete, dass der Modellflugbetrieb bis zum 31. Oktober 2007 einzustellen sei. Am 14. November 2007 änderte die IG W ihr Reglement. Demnach ist der Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren an höchstens 15 Samstagen pro Jahr von 10–12 Uhr sowie von 13–18 Uhr erlaubt. Modelle mit leisen Elektroantrieben dürfen zu den gleichen Zeiten auch an anderen Tagen geflogen werden. II. Am 16. November 2007 erhoben die Betroffenen bei der Baurekurskommission II Rekurs und beantragten die Aufhebung der beiden baurechtlichen Entscheide. Es sei festzustellen, dass der Flugbetrieb keiner baurechtlichen Bewilligung bedürfe; eventuell sei hierfür eine Ausnahmbewilligung zu erteilen. Nachdem sie verschiedene Gesuchstellende beigeladen und am 28. November 2008 einen Augenschein durchgeführt hatte, entschied die Rekurskommission am 21. April 2009 wie folgt: "II. Die Rekurse werden gutgeheissen. Demgemäss werden die angefochtene Verfügung der Baudirektion Kanton Zürich vom 25. September 2007 und der angefochtene Beschluss der Baukommission Küsnacht vom 9. Oktober 2007 aufgehoben. Die Baudirektion Kanton Zürich und die Baukommission Küsnacht werden angewiesen, für die Modellsegelflugnutzung mit Modellschleppflugzeugen auf der AF-Wiese beim Weiler AD (Grundstück Kat.-Nr. 01) unter Anordnung der erforderlichen Nebenbestimmungen eine auf drei Jahre befristete Ausnahmbewilligung gemäss Art. 24 des Raumplanungsgesetzes (Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung; RPG) zu erteilen. III. Die Kosten des Verfahrens ... werden zur Hälfte der Baudirektion Kanton Zürich und zu je einem Viertel der Baukommission Küsnacht und den Beigeladenen (ohne Kostenfolgen für den Verband AG) auferlegt ... IV. Die kostenpflichtigen Beigeladenen werden unter solidarischer Haftung verpflichtet, den Rekurrierenden eine Umtriebsentschädigung von insgesamt Fr. 2'500.- zu

bezahlen. Im Übrigen werden keine Umtriebsentschädigungen zugesprochen." Anlässlich der Urteilsberatung wurden zwei Minderheitsanträge gestellt. Der eine des Koreferenten lautete auf Gutheissung des Rekurses, weil es bereits an einem bewilligungspflichtigen Sachverhalt fehle, der andere des juristischen Sekretärs zielte auf Abweisung des Rechtsmittels. III. Mit Beschwerde vom 3. Juni 2009 liessen A und sechzehn weitere Beigeladene dem Verwaltungsgericht beantragen, die von der Baudirektion bzw. von der Baukommission Küsnacht ausgesprochene Bauverweigerung wiederherzustellen. Ausserdem verlangten sie eine Parteientschädigung. In verfahrensrechtlicher Hinsicht beantragten sie einen Augenschein samt Durchführung einer Flugdemonstration. Die Vernehmlassung der Baurekurskommission II vom 17. Juni 2009 lautet auf Abweisung des Rechtsmittels. Die Baudirektion beantragte in ihrer Beschwerdeantwort vom 6. Juli 2009 unter Hinweis auf den Mitbericht der Abteilung Bauverfahren und Koordination Umweltschutz (BAKU) vom 1. Juli 2009 Gutheissung der Beschwerde. Deren Abweisung – unter Zusprechung einer Parteientschädigung – beantragten am 8. Juli 2009 auch die IG W und die Gruppe AA. In der Replik vom 21. September 2009 und Duplik vom 16. Oktober 2009 hielten die privaten Parteien an ihren Standpunkten fest. Die Baudirektion verzichtete am 9. Oktober 2009 auf Duplik, und die Baukommission Küsnacht schloss sich mit Eingabe vom 19./20. Oktober 2009 dem Standpunkt der Beschwerdeführenden an. Die Kammer zieht in Erwägung: 1. 1.1 Im Streit liegt die Frage, ob die IG W (Beschwerdegegnerin 1) sowie die (Beschwerdegegnerin 2) einen Anspruch auf Erteilung einer auf drei Jahre befristeten Bewilligung für die Fortführung des Betriebs eines Modellflugplatzes auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01, AF-Wiese, beim Weiler AD, Küsnacht, haben oder nicht. 1.2 Ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse hat der Nachbar nur dann, wenn die Auswirkungen eines Vorhabens auf seine Liegenschaft nach Art und Intensität so beschaffen sind, dass sie auch bei objektivierter Betrachtungsweise als Nachteil empfunden werden müssen; eine besondere (subjektive) Empfindlichkeit des Betroffenen verdient dagegen keinen Rechtsschutz (RB 1985 Nr. 8 [Leitsatz]; Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. A., Bern 2008, S. 534). Angesichts der örtlichen Verhältnisse erscheint nicht ausgeschlossen, dass die Beschwerdeführenden vorliegend durch die mit dem Flugbetrieb verbundenen Lärmimmissionen besonders betroffen sind und daher ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung des angefochtenen Rekursentscheids haben. Praxisgemäss verschafft die Rüge übermässiger Lärmimmissionen den Anfechtenden in einem weiten Umkreis den Zugang zum Rechtsmittelverfahren (BGE 124 II 293 E. 3a; RB 1995 Nr. 9). Auch im vorliegenden Fall lässt sich der Einwand, dass der Flugbetrieb aus Gründen des Lärmschutzes zu verweigern oder einzuschränken sei, nicht von vornherein als unzutreffend zurückweisen. Die Legitimation der unterlegenen privaten Beigeladenen zur Beschwerde an das Verwaltungsgericht ist daher nach § 338a Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975/20. Mai 1984 (PBG) ausgewiesen. 2. Die für die Beurteilung der Streitsache erheblichen Verhältnisse sind aus den vorliegenden Akten hinreichend ersichtlich. Hinzu kommt, dass die Baurekurskommission II einen Lokaltermin durchgeführt hat und das Verwaltungsgericht auf ihre protokollierten und fotografisch dokumentierten Erhebungen abstellen darf (RB 1995 Nr. 12 = BEZ 1995 Nr. 32). Daran ändert nichts, dass die Vorinstanz ihren Augenschein im Winter durchgeführt und auf das Pistengrundstück beschränkt hat. Eine dünne Schneedecke mag den Motorenlärm zwar etwas gedämpft haben; dieser Umstand stand der Würdigung des Lärms und dessen Auswirkungen auf die Liegenschaften der Beschwerdeführenden aber nicht im Weg. Der Antrag der Beschwerdeführenden auf Durchführung eines gerichtlichen Augenscheins im

beantragten Umfang ist daher abzuweisen. 3. 3.1 Ob bauliche Massnahmen oder Nutzungsänderungen bewilligungspflichtig sind, ist im baurechtlichen Verfahren zu klären. Bei der Frage, ob ein solches Verfahren überhaupt einzuleiten ist, steht der Baubehörde ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Bestehen Anhaltspunkte dafür, dass ein bewilligungspflichtiger Sachverhalt vorliegen könnte, wird sie im Zweifelsfall ein Bewilligungsverfahren einzuleiten haben; vor allem bei Nutzungsänderungen bestehender Bauten oder Anlagen ergibt oft erst eine genauere Untersuchung, ob die Zweckänderung der baurechtlichen Bewilligungspflicht untersteht (RB 2004 Nr. 75 = BEZ 2004 Nr. 47, vom Bundesgericht bestätigt mit Urteil 1A.204/2004 vom 14. Dezember 2004, [www.bger.ch](http://www.bger.ch); RB 1992 Nr. 76 = BEZ 1992 Nr. 1; vgl. auch Christoph Fritzsche/Peter Bösch, Zürcher Planungs- und Baurecht, 4. A., Zürich 2006, S. 20-6). Gemäss § 309 Abs. 1 lit. b PBG sind "Nutzungsänderungen bei Räumlichkeiten und Flächen, denen baurechtliche Bedeutung zukommt", bewilligungspflichtig. Richtig verstanden heisst dies, dass nicht jede Zweckänderung bewilligungspflichtig ist, sondern eine bewilligungspflichtige Nutzungsänderung nur dann vorliegt, wenn die neue Nutzung unter eine andere baurechtliche Kategorie fällt, wenn die mit der neuen Bewerbung verbundenen Auswirkungen in einer baurechtlich relevanten Hinsicht intensiver sind als die bisherigen oder wenn diese sonst ein planungs- und baurechtlich geschütztes Rechtsgut berühren (vgl. Christian Mäder, Das Baubewilligungsverfahren, Zürich 1991, Rz. 211), indem sie beispielsweise Anlass zu zusätzlichen bau- oder feuerpolizeilichen Anordnungen geben (VGr, 18. August 2004, VB.2004.00160, E. 2, [www.vgrzh.ch](http://www.vgrzh.ch)). Allgemein gilt, dass die Baubewilligungspflicht der Behörde ermöglichen soll, ein Bauvorhaben in Bezug auf seine räumlichen Folgen vor seiner Ausführung auf die Übereinstimmung mit der raumplanerischen Nutzungsordnung und der übrigen einschlägigen Gesetzgebung zu überprüfen (BGE 119 Ib 222 E. 3a S. 226). Massstab dafür, ob eine bauliche Massnahme erheblich genug ist, um sie dem Baubewilligungsverfahren zu unterwerfen, ist daher, ob damit im Allgemeinen, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge, so wichtige räumliche Folgen verbunden sind, dass ein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn an einer vorgängigen Kontrolle besteht ( BGE 120 Ib 379 E. 3c; 114 Ib 312 E. 2a) . 3.2 Vorliegend führt der Betrieb des Modellflugplatzes zwar nicht zu einer Beeinträchtigung des als Schafweide genutzten Wieslands, indessen fällt ein Widerspruch dieser Nutzung zu raumplanungs- wie auch zu umweltrechtlichen Normen trotz ihrer zeitlichen Beschränkung durchaus in Betracht. Ferner besteht allenfalls mit Bezug auf die Sicherheit des durch den Flugbetrieb verursachten motorisierten Verkehrs ein Regelungsbedarf. Unter diesen Umständen hat die Mehrheit der Baurekurskommission II zu Recht erkannt, dass ein Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden muss (ebenso Arnold Marti, ZBl 106/2005, S. 658; Gutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung vom 6. Oktober 2005; zur Bewilligungspflicht eines Hängegleiterlandeplatzes vgl. BGE 119 Ib 222 E. 3).

3.3 Selbst wenn ein förmliches Baubewilligungsverfahren nicht erforderlich wäre, müsste das Vorhaben gleichwohl die materiellen Vorschriften des öffentlichen Baurechts sowie des Umweltschutzrechts einhalten, wie § 2 Abs. 2 der Bauverfahrensverordnung vom 3. Dezember 1997 ausdrücklich festhält. Diesfalls hätte die Baubehörde auf Begehren eines Nachbarn die Vereinbarkeit mit dem materiellen Recht in einem rekursfähigen Beschluss festzustellen (VGr, 21. Juli 2006, BEZ 2006 Nr. 56; RB 1986 Nr. 105). 4. Gemäss Art. 16 Abs. 1 RPG dienen Landwirtschaftszonen der langfristigen Sicherung der Ernährungsbasis des Landes, der Erhaltung der Landschaft und des Erholungsraums oder dem ökologischen Ausgleich. Zonenkonform sind Bauten und Anlagen, die zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung

oder für den produzierenden Gartenbau nötig sind (Art. 16a Abs. 1 RPG). Das Wiesengrundstück Kat.-Nr. 01, AF-Wiese, dient hauptsächlich als Schafweide. Dass die streitbetroffene sporadische Nutzung für den Modellflugbetrieb dem Zonenzweck zuwiderläuft, ist offensichtlich. Die Erteilung einer ordentlichen Bewilligung gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. a RPG fällt somit ausser Betracht. 5. 5.1 Laut Art. 24 RPG können Ausnahmegewilligungen für zonenwidrige Bauten und Anlagen erteilt werden, wenn ihr Zweck einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordert (lit. a) und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (lit. b). Die Standortgebundenheit ist nach ständiger bundesgerichtlicher Praxis zu bejahen, wenn eine Anlage aus technischen oder betriebswirtschaftlichen Gründen oder wegen der Bodenbeschaffenheit auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen ist (positive Standortgebundenheit) oder wenn ein Werk aus bestimmten Gründen in einer Bauzone ausgeschlossen ist (negative Standortgebundenheit). Positive Standortgebundenheit bedeutet objektives Angewiesensein auf eine bestimmte Lage, was sich aus technischen, betriebswirtschaftlichen oder aus Gründen der Bodenbeschaffenheit ergeben kann (BGE 129 II 63 E. 3.1; Hänni, a.a.O. S. 220). Negative Standortgebundenheit liegt insbesondere dann vor, wenn sich die geplante Nutzung wegen der damit verbundenen Immissionen in einer Bauzone nicht verwirklichen lässt (BGr, 3. September 1997, ZBl 99/1998, S. 332 E. 5b; VGr Luzern, 25. Juni 1998, ZBl 2000 S. 419; Hänni, a.a.O. S. 221). 5.2 Im vorliegenden Fall ist von der negativen Standortgebundenheit der umstrittenen Modellsegelfluggpiste auszugehen: Der Segelflugbetrieb ist für die Anrainer mit einer erheblichen Lärmbelastung verbunden, auch wenn sich der Einsatz von Verbrennungsmotoren bei den Zugmaschinen auf die kürzere Schleppphase beschränkt. Gemäss dem von der Beschwerdegegnerschaft dem Baugesuch beigelegten Schallpegelkataster beträgt der Ausgangswert bei der Piste 86 Dezibel und am Rand des Weilers AD (nur) noch 52 Dezibel. Ein solcher Betrieb erscheint im Siedlungsgebiet als unerwünscht. In Industrie- und Gewerbebezonen sind zwar höhere Lärmbelastungen zulässig; Lehre und Rechtsprechung gehen indessen davon aus, dass es hier meistens an den für den Modellflug erforderlichen grossen, unüberbauten Flächen fehlt. Sodann ist der Modellflug mit Gefahren verbunden, wenn Flugzeuge aufgrund von technischen Defekten oder menschlichem Versagen ausser Kontrolle geraten und abstürzen. Diese Gefahren sind in Bauzonen nicht zu verantworten, weshalb dem Modellflugbetrieb ausserhalb der Bauzonen die negative Standortgebundenheit zuerkannt wird (Regierungsrat Aargau, 21. Mai 2003, ZBl 106/2005, S. 643 E. 3b; VGr Luzern, 25. Juni 1998, ZBl 2000, S. 419; Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 24 N. 10; Thomas Widmer Dreifuss, Planung und Realisierung von Sportanlagen, Zürich 2002, S. 237 ff.). 5.3 Nach ständiger Rechtsprechung ist bei der Prüfung der Dispensvoraussetzungen 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, was die Beschwerdeführenden unter Berufung auf Waldmann/Hänni (a.a.O., Art. 24 N. 10, mit Hinweis auf BGE 129 II 63 E. 3 S. 67 ff.) verlangen, oder gemäss Vorgehen der Baurekurskommission II erst im Zusammenhang mit der Prüfung entgegenstehender Interessen (so auch BGE 118 Ib 17 E. 3 S. 23 ff., 115 Ib 472 E. 2e/aa), tut im Ergebnis nichts zur Sache. Auf die Frage nach zweckmässigeren Alternativörtlichkeiten soll nachfolgend in E. 9 eingegangen werden. 6. Eine Ausnahmegewilligung darf gemäss Art. 24 lit. b RPG nur dann erteilt werden, wenn einem Vorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Zu dieser Thematik äussern sich

die involvierten Parteien wie folgt: 6.1 Die Baudirektion stellte sich in der ablehnenden Verfügung vom 25. September 2007 auf den Standpunkt, der Küsnachterberg sei ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung in der Agglomeration Zürich. Entsprechend hoch sei der Nutzungsdruck. Neue private Anlagen seien deshalb sehr zurückhaltend zu bewilligen. Aufgrund der bereits zahlreichen bestehenden Modellflugplätze in der Region stünden dem Vorhaben überwiegende Interessen, insbesondere an der Schonung und Erhaltung der Landschaft, entgegen. Die Gemeinde Küsnacht hielt in der Verfügung vom 9. Oktober 2007 fest, das Interesse an der Schonung der Landschaft durch Verzicht auf unnötige Bauten und Anlagen sei höher zu gewichten als die Partikulärinteressen der Gesuchstellenden an einem zusätzlichen Modellflugplatz in der Region. 6.2 Dieser Auffassung schloss sich der juristische Sekretär der Baurekurskommission II in seinem Minderheitsantrag an und begründete dies wie folgt: Die landwirtschaftlich geprägte, ländlich und naturnah in Erscheinung tretende Umgebung des Weilers AD bilde Bestandteil des Küsnachter Bergs, der zusammen mit dem Pfannenstiel ein grosses zusammenhängendes Nichtbauzonengebiet darstelle. Von einem Landschaftsschutzobjekt von kantonaler Bedeutung sei die Graspiste nur 500 bis 1100 Meter entfernt. Etwa 1 km südlich des Modellflugplatzes beginne das Tobel AH, Bestandteil eines Landschaftsschutzgebietes von regionaler Bedeutung. Diese Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung mit ihren naturnahen Landschaften bildeten im Zusammenhang mit den vorhandenen weitläufigen Wäldern ein wichtiges Naherholungsgebiet zwischen Zürichsee und Forch, das über die umliegenden Gemeinden hinaus auch für grosse Teile der stadtzürcherischen Agglomeration von erheblicher Bedeutung sei. Entsprechend werde dieses Erholungsgebiet regelmässig von einer Vielzahl von Erholungssuchenden (Spaziergänger, Wanderer, Jogger, Biker, Hundebesitzer, Reiter) aufgesucht. Weniger als 100 m südlich der AF-Wiese verlaufe durch den Wald AI ein öffentlicher Wanderweg, der zu zwei beliebten und geschützten Waldschluchten führe. Die Schleppflüge beschallten – selbst nach den Lärmberechnungen der Segelflieger – unweigerlich grosse Teile des Erholungsgebiets und zahlreiche seiner Besucher und Nutzer, was deren Ruhebedürfnis abträglich sei. Die Modellflugnutzung mit dem wiederholten Schlepplärm mindere das Erholungsgebiet herab, führe zu Nutzungskonflikten mit anderen Erholungssuchenden und widerspreche der nutzungsplanerisch anzustrebenden Schonung der naturnahen Landschaft. 6.3 Demgegenüber erachtete der Spruchkörper der Rekurskommission die Immissionen für tolerierbar. Das Vorhaben sei verschiedensten Emissionsbegrenzungen zugänglich, weshalb es die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich zu stören vermöge. Solange mithilfe der zur Verfügung stehenden Emissionsbegrenzungen den Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wirksam begegnet werden könne, gebiete das Verhältnismässigkeitsprinzip, von der Verweigerung einer Ausnahmegewilligung allein wegen seiner Immissionen abzusehen. Sowohl andere Freizeitaktivitäten als auch die Landwirtschaft könnten zuweilen störende Emissionen im Modellfluggebiet verursachen. Der ohne ortsfeste Einrichtungen auskommende Schleppbetrieb sei keine Motorsportanlage im Sinn von Anhang 6 Ziffer 1 Abs. 2 zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV). In der nach Art. 40 Abs. 3 LSV diesfalls vorzunehmenden Einzelfallbeurteilung aufgrund der Kriterien von Art. 15, 19 und 23 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz; USG) ergebe sich, dass die streitbetreffene Nutzung die betroffene Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich störe, wenn die Emissionen aus dem Flugbetrieb sachgerecht beschränkt würden.

Die Flugdemonstration vor Ort anlässlich des Augenscheins habe aufgezeigt, dass ein einzelner Schleppvorgang kaum länger als eine Minute dauere und der hierbei erzeugte Lärm ungefähr demjenigen eines auf der angrenzenden AJ-Strasse vorbeifahrenden Motorrades entspreche. Nach der Entkoppelung der Segelflugzeuge glitten die Schleppflugzeuge nahezu geräuschlos zur Landepiste zurück. Der durch den Startvorgang verursachte Lärm störe die Wohnbevölkerung in den Weilern AD und AK sowie im Quartier AL in Zumikon nicht erheblich, zumal der Fluglärm mit wachsender Entfernung zur Lärmquelle abnehme. Die für die genannten Wohngebiete geltenden Empfindlichkeitsstufen II bzw. III seien jedenfalls eingehalten. Die Betroffenen möchten den Lärm zwar als eindringlich und lästig empfinden, doch sei diese Wahrnehmung angesichts der begrenzten Dauer und Häufigkeit des Schlepplärms zu relativieren. Die von ihnen geltend gemachte Ruhe im Quartier AL führe wohl dazu, dass einzelne Bewohner den Schleppbetrieb als besonders störend wahrnähmen. Ein absoluter Anspruch auf Ruhe lasse sich aus dem Umweltschutzgesetz jedoch nicht ableiten. Geringfügige Lärmstörungen, wie sie aus der umstrittenen Modellflugnutzung resultierten, seien in umweltschutzrechtlicher Hinsicht hinzunehmen. Weil die Schleppflüge ausserhalb von Natur- und Landschaftsschutzgebieten erfolgten, müsse angesichts der relativ geringen Flugfrequenz auch nicht mit negativen Auswirkungen auf die Tierwelt gerechnet werden. Nach dem Parkplatzkonzept der Gruppe AA würden die Fahrzeuge im Weiler AD und damit in der Bauzone abgestellt. Insgesamt fielen die dem Vorhaben zuwiderlaufenden Anliegen aus Raumplanung und Umweltrecht nicht besonders schwer ins Gewicht. Zugunsten der Gruppe AA gelte es zu berücksichtigen, dass ihre Bemühungen um einen Ersatzstandort gescheitert seien und das Gesuch nur für einen Zeitraum von drei Jahren gestellt werde. 6.4 Die Beschwerdeführenden rügen, dass sich die Baurekurskommission II mit möglichen Alternativlösungen und -standorten unzureichend auseinandergesetzt habe. Ausser den aktenkundigen Anfragen hätte sich die Gruppe AA nicht um weitere Lösungen bemüht. Tatsächlich bestünden in der näheren Umgebung zahlreiche Möglichkeiten, den Modellflugsport zu betreiben. Die Raumplanung müsse bestrebt sein, derartige Anlagen zahlenmässig zu beschränken. Es stelle sich die Frage, wo, wie und mit welcher Häufigkeit in der Landwirtschaftszone Steckenpferde gepflegt werden dürften. Wegen des von der Rekurskommission festgestellten Drucks von Freizeitaktivitäten auf das Landwirtschaftsgebiet dürfe nicht jede einzelne zu beurteilende Beanspruchung nur für sich geprüft, sondern müsse die präjudizielle Bedeutung jeder Bewilligung berücksichtigt werden. Weil Planungswerte vorliegend fehlten, dürfe die Bevölkerung in ihrem Befinden nicht mehr als geringfügig gestört werden; dies treffe hier nicht zu. Der Sekretär der Rekurskommission habe im Minderheitsantrag zutreffend auf die Erholungsfunktion der Landwirtschaftszonen hingewiesen und die besonderen Qualitäten des streitbetroffenen Gebiets hervorgehoben. Bezüglich der Lärmauswirkungen auf die Beschwerdeführenden gäben nicht in erster Linie abstrakte Berechnungen den Ausschlag, sondern der nach einem möglichst objektiven Massstab von den Betroffenen tatsächlich empfundene Lärm. Die von der Landwirtschaft erzeugten Immissionen würden von der Bevölkerung ungleich mehr akzeptiert als jene einer Freizeitaktivität mit unangenehm pfeifenden und heulenden Geräuschen. Gegenüber dem Ruhebedürfnis von sehr zahlreichen Erholungssuchenden gewichte die Vorinstanz die Interessen einer kleinen Minderheit von 40 Modellsegelfliegern übermässig stark. Es sei nicht sachgerecht, für ein Hobby die Messlatte so tief zu setzen, während etwa ein landwirtschaftlicher Hobbybetrieb strengen Anforderungen zu genügen habe. Der zeitliche Aspekt sei unmassgeblich. Abgesehen

davon, dass die Modellflüge schon seit dem Jahr 2000 durchgeführt würden, bemühten sich die Anstösser seit 2004 um eine Einstellung des Betriebs. 6.5 Die Beschwerdegegnerschaft betont, dass sich der Flugbetrieb im Weiler AD wesentlich von demjenigen auf einem Modellflugplatz unterscheidet. Dort befänden sich meistens mehrere verschiedenartige Maschinen gleichzeitig in der Luft, wobei der Lärm je nach Flugmanöver variere. Hier gehe es um den emissionsfreien Modellsegelflug; die motorbetriebenen Schleppmaschinen würden nur kurz eingesetzt. Angesichts der beschränkten Flugtage und -zeiten sowie der geringen Anzahl von Flugbewegungen könne nicht von Dauerlärm gesprochen werden. Die grossvolumigen Motoren der Schleppmaschinen erzeugten einen gleichmässigen, eher sonoren Ton und nicht ein "Aufheulen". Auf den Grundstücken der Beschwerdeführenden erreiche der Lärm nicht einmal den dort geltenden Planungswert. In den stärker exponierten Weilern AK und AD habe sich niemand über den Flugbetrieb beschwert. Das Modellfluggebiet sei ohnehin nicht frei von Lärm: Mehrere Strassen mit erheblichem Verkehr führten durch das Gebiet, und die Zivilluftfahrt, die Landwirtschaft und andere Freizeitaktivitäten verursachten ebenfalls Immissionen. Wenn die Rekurskommission zum Schluss gelangt sei, dass die Schallimmissionen die Beschwerdeführenden nicht in ihrem Wohlbefinden beeinträchtigten, habe sie im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens entschieden. Zum gleichen Ergebnis wäre die Vorinstanz gelangt, wenn sie die Schleppflüge auf der Grundlage von Anhang 6 zur Lärmschutzverordnung beurteilt hätte. Dass sich ein geeigneter Ersatzstandort für den Schleppbetrieb nicht finden lasse, hätte die Gruppe AA im Rekursverfahren hinreichend nachgewiesen. Der Schleppbetrieb mit Grossmodellen sei nämlich weitgehend unvereinbar mit dem auf den meisten anderen Modellflugplätzen vorherrschenden gemischten Flugbetrieb oder deren betrieblichen Einschränkungen. Der Modellsegelflugplatz AD trage zu einem reichhaltigen und vielfältigen Freizeitangebot bei, woran ein schützenswertes Interesse bestehe. Im Übrigen könnte eine Intensivierung der Flugbewegungen in anderen Anlagen an umweltrechtliche Grenzen stossen. 6.6 Die Baudirektion weist im Rahmen der Beschwerdeantwort erneut darauf hin, dass das Gebiet, in dem die Flüge stattfinden, Bestandteil eines bedeutenden, nahezu unbebauten Naherholungsgebiets sei, welches von der städtischen und umliegenden Bevölkerung sehr geschätzt und dementsprechend oft aufgesucht werde. Die Beschallung dieser Region durch die periodisch aufsteigenden Schleppflugzeuge beeinträchtigt das Ruhebedürfnis einer Vielzahl von Erholungssuchenden. Das öffentliche Interesse an der Schonung und Erhaltung naturnaher Landschaften und Erholungsgebiete überwiege gegenüber dem Interesse Einzelner an der Ausübung ihres Hobbys, zumal der Modellsegelflug im Raum Zürich an zahlreichen bewilligten Ersatzstandorten betrieben werden könne und die Gesuchstellenden eine ernsthafte Evaluation alternativer Standorte unterlassen hätten. 7. Im Rahmen der Erteilung einer Ausnahmegewilligung müssen alle sich widerstreitenden räumlichen Interessen ermittelt, gegeneinander abgewogen und mit sachgerechten Erwägungen gewichtet werden. Wird ein wesentlicher Gesichtspunkt ausser Acht gelassen, so liegt darin eine Verletzung von Art. 24 RPG (Waldmann/Hänni, a.a.O., Art. 24 Rz. 22). Die Rekurskommission hat bei der Überprüfung der behördlichen Interessenabwägung zwar grundsätzlich volle Kognition (vgl. Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 20 N. 17). Doch der Bewilligungsbehörde ist bei der Gewichtung der abzuwägenden Interessen ein weitgehender Beurteilungsspielraum zuzugestehen (Waldmann/Hänni, a.a.O., Art. 24 N. 25). Vor Verwaltungsgericht können lediglich Rechtsverletzungen geltend gemacht werden; die Ermessenskontrolle ist – mit

Ausnahme hier nicht relevanter Sonderfälle – ausgeschlossen (§ 50 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 [VRG]; Kölz/Bosshart/Röhl, § 50 N. 1 und N. 70 ff.).

8. 8.1 Die Vorinstanz berücksichtigte im Rahmen der Interessenabwägung unter anderem den Umstand, dass die Beschwerdegegnerschaft lediglich um eine auf drei Jahre befristete Ausnahmegewilligung ersucht hatte (vgl. oben E. 6.3). Es stellt sich vorab die Frage, ob es zulässig war, das Kriterium der Bewilligungsbefristung in die Interessenabwägung mit einzubeziehen.

8.2 Bewilligungen können grundsätzlich befristet werden, etwa um den Behörden die Möglichkeit der regelmässigen Überprüfung der gesetzlichen Voraussetzungen zu geben (Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli/Markus Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Auflage, Bern 2009, § 44 N. 19). Im Zusammenhang mit der Erteilung von Baubewilligungen hält § 321 Abs. 1 PBG fest, dass mit der Bewilligung die gebotenen Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) zu verknüpfen seien, wenn inhaltliche oder formale Mängel eines Bauvorhabens ohne besondere Schwierigkeiten behoben werden können oder wenn zur Schaffung oder Erhaltung des rechtmässigen Zustands Anordnungen nötig sind. Nach Auffassung von Christoph Fritzsche und Peter Bösch (a.a.O., S. 21-17) bedeutet die Erteilung einer befristeten Baubewilligung gestützt auf § 321 PBG nichts anderes als die temporäre Tolerierung vorschriftswidriger Bauten und Anlagen; solchen Vorhaben sind deshalb enge Grenzen gesetzt. Die Erteilung einer befristeten Baubewilligung kommt einerseits infrage, wenn eine definitive Bewilligung aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist, andererseits wenn die typischen Merkmale eines Provisoriums gegeben sind (zum Beispiel Fahrnisbauten, Ladenprovisorium). In der Praxis kommen befristete Baubewilligungen insbesondere in dringlichen Fällen vor, so etwa beim Vorliegen einer Notlage bei der Unterbringung von Asylbewerbern (BEZ 1992 Nr. 8 E. 3a; VGr, Urteil vom 3. Oktober 1991, in ZBl 1992 S. 184 ff.) oder beim Fehlen von Notschlafstellen für Obdachlose im Winterhalbjahr (BEZ 1990 Nr. 18). Doch auch beim Vorliegen von Notlagen sind derartige Bewilligungen nur zulässig, wenn der Nachweis erbracht ist, dass eine vorschriftsgemässe Baute auf dem Baugrundstück oder an anderer Stelle nicht möglich ist (VGr, 18. August 2004, VB.2003.00401, E. 4). Der Grundsatz der Gesetzmässigkeit verlangt, dass befristete Abweichungen vom ordentlichen Recht nur dann und für so lange zugestanden werden, als die Realisierung eines gesetzeskonformen Projekts entweder unmöglich oder für den Bauherrn unzumutbar ist (VGr, Urteil vom 3. Oktober 1991, in ZBl 1992 S. 184 ff. E. 5c/aa).

8.3 Im vorliegenden Fall ist kein sachlicher Grund für eine Befristung der umstrittenen Modellsegelfluggewilligung ersichtlich. Es bestand keine Dringlichkeit für eine Bewilligungserteilung; den Behörden stand genügend Zeit zur Verfügung, um das Gesuch sorgfältig zu prüfen und im Rahmen der Interessenabwägung sämtliche relevanten Aspekte mit einzubeziehen. Der Modellsegelfluggewilligungsbetrieb stellt ferner auch kein blosses Provisorium dar, das in absehbarer Zeit wieder beendet werden soll; vielmehr ersuchten die Betroffenen um eine „vorerst“ für drei Jahre befristete Bewilligung, nachdem sie ihre Freizeitaktivitäten bereits seit Jahren am selben Ort ausgeübt hatten. Die Bewilligungsbefristung zielt im vorliegenden Fall somit nicht etwa darauf ab, in zeitlicher Hinsicht genügenden Spielraum zu schaffen, um einen Ersatzstandort zu finden (so etwa ZBl 2000 419 ff., 420). Würden die Behörden in dieser Situation im Rahmen der Interessenabwägung das Kriterium der Bewilligungsbefristung berücksichtigen, so bestünde damit die Gefahr, dass öffentliche Interessen, die der Erteilung einer unbefristeten Bewilligung entgegenstehen, relativiert werden könnten. Dies würde letztlich darauf hinauslaufen, dass befristete Bauvorhaben trotz an sich überwiegenden gegenläufigen

Interessen zu bewilligen wären, selbst wenn dies nicht durch sachliche Gründe (vgl. E. 8.2) zu rechtfertigen wäre. Um dieser Gefahr zu begegnen, darf die Interessenabwägung bei einem befristeten Baubewilligungsgesuch nicht anders ausfallen als bei einem unbefristeten Gesuch – es sei denn, sachliche Gründe, wie z.B. Dringlichkeit, würden einer sorgfältigen und umfassenden Interessenabwägung entgegenstehen, was vorliegend jedoch nicht der Fall ist. 8.4 Damit ergibt sich, dass die Vorinstanz den Umstand, dass um Erteilung einer befristeten Bewilligung ersucht wurde, zu Unrecht in die Interessenabwägung mit einbezogen hat. 9. 9.1 Was die Suche nach einem Alternativstandort betrifft, ging die Baudirektion von ungenügenden Abklärungen der Beschwerdegegnerschaft aus. Demgegenüber kam die Vorinstanz zum Schluss, die Gesuchstellenden hätten ausreichend dargetan, dass kein geeigneter Alternativstandort zur Verfügung stehe. 9.2 Die Vorinstanz stützt ihre Argumentation unter anderem auf eine nach Abweisung des Baugesuchs durchgeführte Standortevaluation des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV) vom 12. November 2007, gemäss welcher der Standort AD ideal gewählt und bestens geeignet sei. Diese Standortevaluation kann allerdings nicht als neutraler Beleg zur genügenden Suche nach einem Alternativstandort dienen: Zum einen handelt es sich beim SMV um die Dachorganisation der Beschwerdegegnerin 2. Zum anderen strebt der SMV gerade die Dezentralisierung von Modellflugplätzen im lokalen Bereich an, wie aus seinen Richtlinien hervorgeht. Die Standortevaluation des SMV überzeugt im Übrigen aber auch inhaltlich nicht: Zwar wird an sich überzeugend festgehalten, dass sich der Standort AD aus Gründen der Sicherheit und der Topografie sowie der Parkplatzlösung als Modellsegelflugstandort eigne. Die Frage, ob dies auch für andere Standorte zutrefte, wird dann aber pauschal verneint – ohne zu erwähnen, welche alternativen Standorte überhaupt geprüft wurden und aus welchen Gründen diese nicht infrage kommen. Zu relativieren ist ferner das Argument des SMV, der Standort AD eigne sich aufgrund der guten Erreichbarkeit für die Mitglieder der Gruppe AA: Unter den 44 Vereinsmitgliedern befinden sich auch Personen aus weit entfernten Orten wie Adelboden, Basel, Stettfurt, Wiesendangen oder Untersiggenthal; ebenfalls nicht besonders kurz sind die Anfahrtswege der Mitglieder aus Jona, Wettswil, Kloten und Feldbach. 9.3 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens beschränkte sich die Beschwerdegegnerschaft darauf, fünf lokal benachbarte Modellfluggruppen anzuschreiben und diese nach Möglichkeiten der Mitbenutzung ihrer Modellflugplätze zu fragen. Kontaktiert wurden die Modellfluggruppen Erlenbach, Gossau, Dübendorf, Hinwil und Zumikon-Maur – also praktisch ausschliesslich jene Gruppen, welche die Baudirektion in ihrem Schreiben vom 22. Juni 2007 beispielhaft genannt hatte. Dem Antwortschreiben der Gruppe AA kann dabei kein Beweiswert zukommen, da sie im vorliegenden Verfahren Partei ist. Die Anfrage bei den übrigen vier Modellfluggruppen kann entgegen der Auffassung der Vorinstanz nicht als ernsthafte Standortevaluation gewertet werden, wenn man bedenkt, dass der Schweizerische Modellflugverband 164 Modellflugvereine umfasst und allein zur Region Nordostschweiz 40 Modellfluggruppen gehören ([www.modellflug.ch](http://www.modellflug.ch)). So hatte etwa der Modellflugverein Emmen-Seetal, der vom Entscheid des Aargauer Regierungsrats vom 21. Mai 2003 betroffen war, über 30 Alternativstandorte geprüft (ZBl 2003 643 ff., 655). Auch im vorliegenden Fall wäre es der Beschwerdegegnerschaft zumutbar gewesen, die Suche nach einem Alternativstandort auszuweiten – zum einen, indem weitere bestehende Modellfluggruppen angefragt worden wären, zum anderen, indem abgeklärt worden wäre, ob sich kein anderer geeigneter Standort in der Landwirtschaftszone finden lasse, der in geringerem Mass der Erholung diene (vgl. unten, E. 11.3), oder ob die Modellflüge gar auf einer grösseren hindernisfreien

Fläche in der Industrie- und Gewerbezone durchgeführt werden könnten (vgl. allerdings oben, E. 5.2). Nach Angaben der Baudirektion als Fachbehörde ist davon auszugehen, dass geeignete Alternativstandorte in der Region bestehen (vgl. oben, E. 6.1 und 6.6). Die Beschwerdegegnerschaft behauptet im Übrigen nicht etwa, dass der Schleppbetrieb mit Grossseglern auf Modellflugplätzen nicht realisierbar sei; sie führt lediglich aus, der Betrieb sei „weitestgehend“ unvereinbar mit dem „auf den meisten anderen Modellflugplätzen der Region vorherrschenden gemischten Flugbetrieb oder deren betrieblichen Einschränkungen“ (Beschwerdeantwort Ziff. 33 a.E.). Wie es sich auf den einzelnen Modellflugplätzen mit dem Flugbetrieb und dessen betrieblichen Einschränkungen verhält, wird allerdings – abgesehen von den vier erwähnten Fällen – nicht weiter ausgeführt. Unter diesen Umständen ist nicht von einer sachgerechten Evaluation alternativer Standorte auszugehen bzw. von einem hinreichenden Beleg dafür, dass keiner der bestehenden Modellsegelflugplätze in der näheren Umgebung als Alternativstandort infrage komme. 9.4 Die Vorinstanz ging somit zu Unrecht davon aus, die Beschwerdegegnerschaft habe in genügendem Umfang und mit ausreichender Sorgfalt nach einem Alternativstandort gesucht. 10. Was die Immissionen betrifft, die aus dem Modellflugbetrieb resultieren, ging die Vorinstanz zu Recht davon aus, dass die Lärmschutzverordnung für den Lärm von Schleppflügen keine Belastungsgrenzwerte enthalte. Aufgrund von Art. 40 Abs. 3 LSV muss deshalb eine Einzelfallbeurteilung vorgenommen werden – unter Berücksichtigung des Charakters des Lärms, des Zeitpunkts und der Häufigkeit seines Auftretens sowie der Lärmempfindlichkeit bzw. der Vorbelastung mit Lärm (BGE 126 II 300 E. 4c/aa). Einen absoluten Anspruch auf Ruhe gibt es nicht; vielmehr sind geringfügige, nicht erhebliche Störungen hinzunehmen (BGE 126 II 300 E. 4c/bb). Im vorliegenden Fall konnte sich die Vorinstanz im Rahmen eines Augenscheins einen Eindruck von der Lärmsituation vor Ort verschaffen. Sie kam zum Schluss, dass die Schleppflüge nur geringfügige und die betroffene Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich störende Lärmstörungen verursache, da das Vorhaben verschiedensten Emissionsbegrenzungen zugänglich sei. Dieser Schluss ist im Rahmen der beschränkten Kognition des Verwaltungsgerichts (vgl. E. 7) nicht zu beanstanden. Anzumerken ist immerhin, dass sich die Vorinstanz nicht zur Frage äusserte, ob die im Reglement der IGS vom 16. März 2006 oder in der davon abweichenden Fassung vom 14. November 2007 vorgesehenen Flugbetriebsbeschränkungen genügende Emissionsbegrenzungen darstellten. Sie wies die Baubehörden lediglich an, die befristete Ausnahmegewilligung „unter Anordnung der [für einen wirksamen Emissionsschutz] erforderlichen Nebenbestimmungen (Auflagen betreffend Anzahl Flugtage pro Jahr und Flugzeiten u.a.)“ zu erteilen. 11. 11.1 Was die Raumplanungsinteressen betrifft, kam die Vorinstanz zum Schluss, diese wögen nicht ausgesprochen schwer. Sie begründete dies damit, dass der Modellflugplatz keine ortsfesten Bauten benötige und die Landschaft insofern nicht beeinträchtige sowie dass die Flüge ausserhalb von Natur- und Landschaftsschutzgebieten erfolgten und sich deshalb nicht negativ auf die Tierwelt auswirkten. 11.2 Die Argumentation der Vorinstanz überzeugt insofern, als der Modellsegelflugbetrieb effektiv ohne ortsfeste Anlagen auskommt und die gemähte Graspiste nur einen geringfügigen und reversiblen Eingriff in die Landschaft darstellt. Weil das Gelände nicht planiert und kein Humus abgetragen wird, erfährt die Bodenfruchtbarkeit keine Beeinträchtigung. Dass der Flugbetrieb Interessen der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft oder der Natur mehr als nur geringfügig beeinträchtigen würde (vgl. hierzu eingehend: RR AG, 21. Mai 2003, ZBl 106/2005, 643 E. 3c/cc S. 649 ff.), lässt sich den Akten nicht entnehmen. Sodann spricht Umstand, dass der Flugbetrieb

nur während des Sommers und nur tagsüber ausgeübt wird, gegen eine Störung der Fauna.

11.3 Auffallend ist hingegen, dass sich die Vorinstanz nicht zu jenen raumplanerischen Interessen äusserte, die gemäss den Behörden dem Modellsegelflugbetrieb entgegenstehen. Sowohl die kantonalen als auch die kommunalen Baubehörden sowie der juristische Sekretär der Baurekurskommission waren zum Schluss gekommen, der Künsbacherberg sei ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung, und das Interesse an der Schonung und Erhaltung der nahezu un bebauten Landschaft stehe dem Modellflugvorhaben entgegen (vgl. E. 6.1). Die Beschallung der Region durch Schleppflugzeuglärm beeinträchtigt das Ruhebedürfnis einer Vielzahl von Erholungssuchenden. Es bestehe ein gewichtiges Interesse an der Schonung und Erhaltung naturnaher Landschaften und Erholungsgebiete (vgl. E. 6.6). Der Standort AD liege in einem grossen zusammenhängenden Nichtbaugelände und in geringer Entfernung von Landschaftsschutzobjekten (vgl. E. 6.2).

11.4 Weshalb die Vorinstanz diese Argumente nicht in die Interessenabwägung mit einbezog, ist nicht ersichtlich: Von keiner Seite wird die Feststellung der kantonalen und kommunalen Baubehörden bestritten, dass die geplante Modellsegelflugpiste in einer grossflächigen, nahezu un bebauten Landschaft liegt, die der Bevölkerung als Naherholungsgebiet dient. Ferner ist der Schluss der Baudirektion nachvollziehbar, dass der zonenfremde Modellsegelflugbetrieb und die damit verbundenen Immissionen, die beim Start der Schleppflieger gemäss Angaben der Gesuchstellenden 86 Dezibel betragen und auf einer Flughöhe von 300 Metern über Grund ein relativ grossflächiges Gebiet beschallen, den Erholungswert der Landschaft schmälern – dies umso mehr, als die Flüge regelmässig an Samstagen im Sommer stattfinden, wenn sich erfahrungsgemäss am meisten Ruhesuchende in Erholungsgebieten aufhalten. An der Erhaltung von Erholungsräumen und naturnahen Landschaften besteht – auch wenn sie sich wie hier ausserhalb von eigentlichen Schutzzonen befinden – ein nicht unerhebliches öffentliches Interesse: Gemäss Art. 3 Abs. 2 lit. d RPG sollen naturnahe Landschaften und Erholungsräume erhalten bleiben, und nach Art. 16 Abs. 1 RPG dienen Landwirtschaftszonen unter anderem der Erhaltung der Landschaft und des Erholungsraums. Naturnahe Landschaften, die vom Menschen noch relativ wenig beeinträchtigt worden sind – etwa eingriffsarme Kulturlandschaften –, wirken oftmals als Erholungsraum; sie sind in der Schweiz selten geworden und sollen möglichst ungeschmälert erhalten bleiben (vgl. Pierre Tschannen, in: Aemisegger/Kuttler/Moor/Ruch, Kommentar zum Raumplanungsgesetz, Zürich/Basel/Genève 2009, Art. 3 RPG Rz. 52; Waldmann/Hänni, a.a.O., Art. 3 N. 30).

11.5 Die Auffassung der Behörden, der Schleppfluglärm beeinträchtigt den Erholungswert der Landschaft, wird auch nicht durch das vorinstanzliche Argument entkräftet, es lägen keine Überschreitungen von Planungswerten vor. Zum einen dienen die Planungswerte der Planung neuer Bauzonen für den Schutz vor neuen lärmigen ortsfesten Anlagen (Art. 23 USG) und stellen nicht einen absoluten Massstab für die Zulässigkeit von Lärm durch zonenfremde Nutzungen dar. Zum anderen kann im vorliegenden Fall ohnehin nicht von der Einhaltung der Planungswerte gesprochen werden: Die Lärmschutzverordnung enthält für Immissionen von Schleppfliegern keine Belastungsgrenzwerte, sodass wie gesagt eine Einzelfallbeurteilung vorzunehmen ist (vgl. E. 10). Die Richtlinien des Schweizerischen Modellflugverbandes für den Einsatz von Flugmodellen und den Betrieb von Modellflugplätzen enthalten zwar in Anhang 4 Lärmgrenzwerte, die nicht überschritten werden sollen. Doch zum einen handelt es sich bei diesen Richtlinien um ein rechtlich nicht verbindliches Reglement des Schweizerischen Modellflugverbandes. Zum anderen wurden in diesen Richtlinien offenbar die Lärmgrenzwerte aus der Lärmschutzverordnung übernommen, die für Lärm von

Strassen, Eisenbahnen, Industrie etc. statuiert wurden und in Bezug auf andere Immissionsarten nicht anwendbar sind (vgl. BGE 123 II 325 E. 4d/bb). 11.6 Schliesslich steht der behördlichen Auffassung, der Schleppfluglärm beeinträchtigt den Erholungswert der Landschaft, auch nicht entgegen, dass die Region AD von Immissionen durch den Verkehr, die Landwirtschaft und andere Freizeitaktivitäten nicht verschont werde. Soweit Immissionen aus zonenkonformer Nutzung stammen (z.B. Traktorenlärm in der Landwirtschaftszone oder Verkehrslärm auf Strassen), darf daraus nicht auf die Zulässigkeit von Immissionen aus zonenfremder Nutzung geschlossen werden (z.B. Schleppfluglärm in der Landwirtschaftszone). Was andere lärmige Freizeitaktivitäten betrifft, ist es sachgerecht und entspricht dem Willen des Gesetzgebers, eine vorgängige Überprüfung der Immissionen nur bei raumrelevanten bzw. baubewilligungspflichtigen Projekten vorzunehmen – was allerdings nicht bedeutet, dass nicht bewilligungspflichtige Freizeitaktivitäten keinen lärmrechtlichen Vorschriften unterliegen. 11.7 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Behörden zu Recht zum Schluss gelangten, der Modellsegelflugbetrieb beeinträchtigt den Erholungswert der Landschaft. Die Vorinstanz hätte demnach das öffentliche Interesse an der Erhaltung von Erholungsräumen in die Interessenabwägung mit einbeziehen müssen. 12. 12.1 Im Rahmen der Gesamtwürdigung gewichteten die Baubehörden das Interesse am Betrieb des Modellsegelflugplatzes weniger schwer als die entgegenstehenden Interessen am Schutz des Erholungsgebiets in der Region AD, zumal für den Modellsegelflugbetrieb Alternativstandorte zur Verfügung stünden. 12.2 Die Vorinstanz kam zum gegenteiligen Schluss: Sie gewichtete das persönliche Interesse der Modellsegelflieger an der Ausübung ihres weitgehend emissionsfreien Hobbys höher als entgegenstehende Umweltschutz- und Raumplanungsinteressen. Sie begründete dies damit, dass der Standort AD aus Sicherheits- und Topografiegründen geeignet sei, ein Ersatzstandort nicht zur Verfügung stehe und auch nicht ohne Weiteres zu finden sei, keine ortsfesten Bauten benötigt würden, die Landschaft nicht beeinträchtigt werde, die Flüge ausserhalb von Natur- und Landschaftsschutzgebieten erfolgten, keine negativen Auswirkungen auf die Tierwelt zu erwarten seien, Emissionsbegrenzungen möglich seien, die Bevölkerung durch den Fluglärm nicht erheblich in ihrem Wohlbefinden gestört werde, andere Freizeitaktivitäten im Modellfluggebiet ebenfalls Immissionen verursachten, das Parkplatzkonzept überzeugend und die Bewilligung vorerst lediglich auf drei Jahre befristet sei. 12.3 Die Interessenabwägung der Vorinstanz ist in verschiedener Hinsicht zu beanstanden: Dass lediglich um eine befristete Baubewilligung ersucht wurde, hätte nicht zugunsten der Beschwerdegegnerschaft berücksichtigt werden dürfen (E. 8); die Suche nach einem Alternativstandort hätte als ungenügend eingestuft werden müssen (E. 9); der Umstand, dass der Modellsegelflugbetrieb zur Beeinträchtigung eines Erholungsraums führt, hätte nicht ausgeblendet werden dürfen (E. 11). Unter diesen Umständen kann insgesamt nicht mehr von einer umfassenden Abwägung aller relevanten Interessen im Rahmen von sachgerechten Erwägungen ausgegangen werden. Vielmehr liess die Vorinstanz bei der Interessenabwägung einen wesentlichen, gegen eine Bewilligungserteilung sprechenden Gesichtspunkt ausser Acht (Erhaltung eines Erholungsraums), während sie unzulässigerweise einen unwesentlichen Gesichtspunkt zugunsten der Gesuchstellenden berücksichtigte (Befristung der Bewilligung). Was sodann die Beurteilung der Suche nach einem alternativen Standort für den Modellsegelflugbetrieb betrifft, wich die Vorinstanz ohne sachliche Begründung von der Einschätzung der Bewilligungsbehörde ab und griff damit in den Beurteilungsspielraum ein, welcher der Bewilligungsbehörde bei der Interessenabwägung zuzugestehen ist (vgl. E. 7). Was die

Gewichtung des Interesses der Gesuchstellenden am Betrieb des Modellsegelflugplatzes betrifft, ist die Interessengewichtung der Baubehörden nicht zu beanstanden, die dem Interesse von 40 Modellsegelfliegern an der Ausübung ihres Hobbys am Standort AD bloss relativ geringes Gewicht zumessen. Die Vorinstanz wich von dieser Einschätzung ohne überzeugende Begründung ab, indem sie von einem nicht unbedeutenden Gewicht dieses Interesses ausging. 12.4 Insgesamt ist mit den Baubehörden davon auszugehen, dass dem Interesse der rund 40 aus einem relativ breiten Einzugsgebiet stammenden Modellsegelflieger an der Ausübung ihres Hobbys am umstrittenen Standort in der Landwirtschaftszone überwiegende öffentliche Interessen an der Erhaltung eines Erholungsraums entgegenstehen, zumal keine genügenden Abklärungen in Bezug auf einen Alternativstandort vorgenommen wurden und aus dem Umstand der beantragten dreijährigen Befristung nichts zugunsten der Gesuchstellenden abgeleitet werden durfte. Die Baubehörden hatten die Erteilung einer Ausnahmegewilligung demnach zu Recht verweigert. Der vorinstanzliche Entscheid beruht hingegen auf einer fehlerhaften Interessenabwägung und verletzt somit Art. 24 RPG. 13. Die Beschwerde ist demnach gutzuheissen. Disp.-Ziff. II des Entscheids der Baurekurskommission II vom 21. April 2009 ist aufzuheben, und die Verfügung der Baudirektion des Kantons Zürich vom 25. September 2007 sowie der Beschluss der Baukommission Küsnacht vom 9. Oktober 2007 sind wiederherzustellen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Kosten des Rekurs- und des Beschwerdeverfahrens der Beschwerdegegnerschaft solidarisch aufzuerlegen (§ 70, § 13 Abs. 2 sowie § 14 VRG). Die Beschwerdegegnerschaft ist zu verpflichten, den Beschwerdeführenden eine Parteientschädigung für das Rekurs- und Beschwerdeverfahren zu entrichten (§ 17 Abs. 2 lit. a VRG); als angemessen erscheint ein Betrag von Fr. 4'000.-. Demgemäss entscheidet die Kammer : 1. Die Beschwerde wird gutgeheissen. Entsprechend wird Disp.-Ziff. II des Entscheids der Baurekurskommission II vom 21. April 2009 aufgehoben. Die Verfügung der Baudirektion des Kantons Zürich vom 25. September 2007 und der Beschluss der Baukommission Küsnacht vom 9. Oktober 2007 werden wiederhergestellt. 2. In teilweiser Aufhebung von Disp.-Ziff. III des Entscheids der Baurekurskommission II vom 21. April 2009 werden die Kosten des Rekursverfahrens den Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 je zur Hälfte auferlegt, unter solidarischer Haftung eines jeden für den Gesamtbetrag. 3. Disp.-Ziff. IV Abs. 1 des Entscheids der Baurekurskommission II vom 21. April 2009 wird aufgehoben. 4. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf Fr. 3'000.-; die übrigen Kosten betragen: Fr. 140.- Zustellungskosten, Fr. 3'140.- Total der Kosten. 5. Die Gerichtskosten werden den Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 je zur Hälfte auferlegt, unter solidarischer Haftung für den Gesamtbetrag. 6. Die Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 werden solidarisch verpflichtet, den Beschwerdeführenden eine Parteientschädigung für das Rekurs- und Beschwerdeverfahren von insgesamt Fr. 4'000.- zu entrichten, zahlbar innert 30 Tagen nach Rechtskraft des Entscheids. 7. Gegen diesen Entscheid kann Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nach Art. 82 ff. des Bundesgerichtsgesetzes erhoben werden. Die Beschwerde ist innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, einzureichen. 6. Mitteilung (je unter Beilage des Minderheitsantrags) an... Abweichende Meinung einer Minderheit der Kammer (§ 71 VRG in Verbindung mit § 138 Abs. 4 des Gerichtsverfassungsgesetzes vom 13. Juni 1976) Eine Minderheit der Kammer hat unter entsprechenden Kosten- und Entschädigungsfolgen Abweisung der Beschwerde beantragt, und zwar aus folgenden Gründen: 1. Gestützt auf § 321 Abs. 1 PBG können untergeordnete Mängel eines Bauvorhabens nicht nur durch

Bedingung oder Auflage, sondern auch mittels einer Befristung geheilt werden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Gesuchsteller selbst nur eine zeitlich limitierte Bewilligung verlangt oder ob die Behörde eine solche von sich aus anordnet. Gerade bei der temporären Nutzung von Land ausserhalb der Bauzonen – so etwa für einzelne Sportanlässe, kulturelle Veranstaltungen oder Festivitäten – gibt es zahlreiche Fälle, wo die Nutzung von vornherein für beschränkte Zeit angestrebt wird. Unter dem Gesichtswinkel der Verhältnismässigkeit ist es offensichtlich, dass eine kurzfristig zonenfremde Nutzung der Landwirtschaftszone, beispielsweise für eine Zeltstadt von Pfadfindern – in der Regel sogar ohne Bewilligungsverfahren – stillschweigend hingenommen wird, auch wenn damit kleinere Rechtsverletzungen einhergehen. Ebenso klar ist, dass die nämliche Zeltstadt als Dauereinrichtung zu verweigern wäre. 2. Die streitbetreffene Nutzung für den Segelflugschlepp beeinträchtigt das als Startbahn in Anspruch genommene Wiesengrundstück gemäss Feststellung aller Instanzen nicht. Nach der auf einem Augenschein mit Flugdemonstration beruhenden Erkenntnis der Baurekurskommission II erzeugt der Startvorgang selbst im nahe gelegenen Weiler AD – und erst recht für die wesentlich weiter entfernt wohnenden Beschwerdeführenden – keinen rechtserheblichen Lärm. Auch vor dem Hintergrund der seit einigen Jahren mit der Zivilluftfahrt verbundenen Immissionen im Küsnachterberg überzeugt diese Beurteilung. 3. Wenn das Verwaltungsgericht dem Vorhaben gleichwohl überwiegende Interessen im Sinn von Art. 24 lit. b RPG entgegenhält, lässt sich dieser Schluss nicht nachvollziehen. Weil das als Graspiste dienende Wiesland im Hinblick auf dessen primäre Bewerbung als Schafweide keinerlei Schaden nimmt, der Startvorgang nur einen mässigen Lärm verursacht und der nachfolgende Segelflug weder Mensch noch Tier stört, beschränkt sich ein der Ausübung des Hobbys entgegenstehendes öffentliches oder privates Interesse auf die Zu- und Wegfahrt sowie die blosser Anwesenheit von mehreren Personen ausserhalb der Bauzonen. Selbst wenn dem Küsnachterberg ein erhöhter Erholungswert zuerkannt wird und die wachsende Inanspruchnahme von Erholungsgebieten im Zuge des wachsenden Siedlungsdrucks Tatsache ist, geht ein umfassendes Verbot für den sporadischen Modellsegelflugschlepp zu weit. Es wäre sachgerecht, wenn der Gesetzgeber die Nutzung von Landwirtschaftsgebiet zu Freizeitwecken generell näher ordnen würde. Solange dies nicht geschehen ist, obliegt es der Rechtsprechung, verhältnismässige und rechtsgleiche Leitplanken für verschiedene Freizeitaktivitäten zu setzen. 4. Weil die dem Vorhaben zuwiderlaufenden Interessen ausgesprochen leicht wiegen, stellt das Verwaltungsgericht übersteigerte und damit unverhältnismässige Anforderungen an die Gruppe AA hinsichtlich der Suche nach einem Alternativstandort. Legt man die Messlatte derart hoch an, müssten wohl alle Fussball-Grümpelturniere, Radquer-Rennen, Schwingfeste, Openair-Kinos usw. auf wenige Lokalitäten begrenzt werden. Selbst Picknickplätze wären bei dieser Betrachtungsweise in Erholungsgebieten nur noch restriktiv zuzulassen. Für richtigen Auszug, Der Gerichtssekretär:

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