

AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.175, 176 vom 1. März 2023

AG Verwaltungsgericht, 2023-03-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2022.175, 176](https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2022.175,176)

FR: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.175, 176 du 1 mars 2023

IT: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.175, 176 del 1 marzo 2023

Erwägungen

E. 3

In teilweiser Gutheissung der Beschwerde des C. wird die Auflage 4.2 der Zustimmungsverfügung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung für Baubewilligung) vom 19. Mai 2020 sowie des Protokollauszugs der Gemeinde E. vom 22. Juni 2020 wie folgt neu gefasst: "4.2 Die Autos sind beim Landwirtschaftsbetrieb X. zu parkieren. Das sporadische Abstellen von maximal zwei Autos auf dem Wendepplatz für die Dauer des Ein- und Ausladens von grossen Modellflugzeugen und anderen schweren Gerätschaften wird toleriert."

E. 3.1

Die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 4'000.00 sowie der Kanzleigebühr und den Auslagen von Fr. 938.00, gesamthaft Fr. 4'938.00, sind vom Beschwerdegegner zu bezahlen.

E. 3.2

Zu prüfen ist, ob der Modellflugplatz über eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 ff. RPG bewilligt werden kann. Ins Auge fällt dabei zunächst Art. 24c RPG: Danach sind bestimmungsgemäss nutzbare Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen, die nicht mehr zonenkonform sind, in ihrem Bestand geschützt (Abs. 1); solche Bauten und Anlagen können mit Bewilligung der zuständigen Behörde erneuert, teilweise geändert, massvoll erweitert oder wiederaufgebaut werden, sofern sie rechtmässig erstellt oder geändert worden sind (Abs. 2). Diese erweiterte Besitzstandsgarantie erstreckt sich auf Bauten und Anlagen, die vor der Einführung der Trennung der Bauzonen von den Nichtbauzonen am 1. Juli 1972 in Übereinstimmung mit dem materiellen Recht erstellt worden sind, oder zwar nach dem 1. Juli 1972 in der Bauzone erstellt, aber nachträglich zum Nichtbaugelände geschlagen worden sind (RUDOLF MUGGLI, in: Praxiskommentar RPG: Bauen ausserhalb der Bauzone, 2017 [nachfolgend: Praxiskommentar RPG], N. 17 zu Art. 24c; ALIG/HOFFMANN, in: Öffentliches Baurecht, 2016, Rz. 3.179). Eine solche Konstellation liegt hier nicht vor. Vor dem 1. Juli 1972 existierte am betreffenden Standort noch kein Modellflugbetrieb. Die ersten Flüge fanden im Herbst 1989 statt; am 24. Februar 1992 erteilte der Gemeinderat für den damaligen Flugbetrieb eine Betriebsbewilligung (Erw. II/1.1). Bereits damals lag der Standort jedoch ausserhalb der Bauzonen, weshalb ein Anwendungsfall von Art. 24c RPG von vornherein nicht in Betracht fällt. Da auch kein anderer spezieller Ausnahmegrund nach Art. 24a ff. RPG ersichtlich ist, ist der Modellflugplatz nach Massgabe von Art. 24 RPG zu beurteilen.

E. 3.2.1

Der Beschwerdegegner, der Regierungsrat und der Gemeinderat E. werden verpflichtet, dem Beschwerdeführer I die vor Verwaltungsgericht entstandenen Parteikosten in Höhe von Fr. 3'600.00 je zu 1/3, d.h. je zu Fr. 1'200.00 zu ersetzen.

E. 3.2.2

Der Beschwerdegegner, der Regierungsrat und der Gemeinderat E. werden verpflichtet, den Beschwerdeführern II die vor Verwaltungsgericht entstandenen Parteikosten in Höhe von Fr. 2'400.00 je zu 1/3, d.h. je zu Fr. 800.00 zu ersetzen. 4.

E. 4

Die Kosten des Verfahrens der Beschwerden von A. und G., bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 4'000.– sowie den Kanzleigebühen und Auslagen von Fr. 1'320, insgesamt Fr. 5'320.–, werden je zur Hälfte, das heisst mit je Fr. 2'660.– A. und den Erben von G. auferlegt. Die Erben von G. (H., A., I., J. und K.) haften für ihre Hälfte solidarisch. Da A. und G. je einen Kostenvorschuss von Fr. 2'000.– geleistet haben, haben A. und die Erben von G. noch je Fr. 660.– zu bezahlen.

E. 4.1

Die Verfahrenskosten im Verfahren vor dem Regierungsrat, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 4'000.00 sowie den Kanzleigebühen und den Auslagen von Fr. 1'320.00, insgesamt Fr. 5'320.00, sind vom C. zu bezahlen.

E. 4.2.1

Der C. und der Gemeinderat E. werden verpflichtet, A. die im Verfahren vor dem Regierungsrat entstandenen Parteikosten in Höhe von Fr. 3'000.00 je zur Hälfte, d.h. je zu Fr. 1'500.00, zu ersetzen.

- 35 -

E. 4.2.2

Der C. und der Gemeinderat E. werden verpflichtet, der Erbengemeinschaft G., bestehend aus H., A., I., J. und K., die im Verfahren vor dem Regierungsrat entstandenen Parteikosten in Höhe von Fr. 3'000.00 je zur Hälfte, d.h. je zu Fr. 1'500.00, zu ersetzen. Zustellung an: den Beschwerdeführer I (Vertreter) den Beschwerdeführer II (Vertreter) den Beschwerdegegner (Vertreter) den Regierungsrat den Gemeinderat E. das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) das Bundesamt für Umwelt (BAFU) das Bundesamt für Landwirtschaft Mitteilung an: das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung für Baubewilligungen Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten Dieser Entscheid kann wegen Verletzung von Bundesrecht, Völkerrecht, kantonalen verfassungsmässigen Rechten sowie interkantonalem Recht innert 30 Tagen seit der Zustellung mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Schweizerischen Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, angefochten werden. Die Frist steht still vom 7. Tag vor bis und mit 7. Tag nach Ostern, vom 15. Juli bis und mit 15. August und vom 18. Dezember bis und mit 2. Januar. Die unterzeichnete Beschwerde muss das Begehren, wie der Entscheid zu ändern sei, sowie in gedrängter Form die Begründung, inwiefern der angefochtene Akt Recht verletzt, mit Angabe der Beweismittel enthalten. Der angefochtene Entscheid und als Beweismittel angerufene Urkunden sind beizulegen (Art. 82 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110]).

E. 4.2.3

Der Beschwerdegegner erachtet die Beschwerden auch in diesen Punkten als unbegründet. Er teilt die Ansicht der Vorinstanz. Die negative Standortgebundenheit sei gegeben und die Standortevaluation genügend. Die notwendigen Abklärungen seien vorgenommen worden (Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2021.175, S. 11 ff.; Replik Beschwerdegegner WBE.2021.175 ff., S. 6 f., 10; Duplik Beschwerdegegner WBE.2022.175, S. 5; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2021.176, S. 5, 17 ff.; Replik Beschwerdegegner WBE.2021.176, S. 7, 10). Der Vorwurf der Beschwerdeführer, wonach die Vorinstanz die Interessenabwägung ungenügend und falsch vorgenommen habe, treffe nicht zu. Eine Beeinträchtigung der Landschaft liege nicht vor. Die im Zusammenhang mit dem Gewässerschutz erteilte Ausnahmegewilligung berücksichtige den massgebenden Sachverhalt und sei verhältnismässig. Der eingedolte Nbach stehe dem Modellflugplatz nicht entgegen. Das Naturschutzgutachten sei schlüssig. Das Sicherheitsrisiko sei beim Modellflugplatz schliesslich nicht höher als bei anderen bewilligten Modellflugplätzen. Die Vorinstanz habe den Sachverhalt korrekt ermittelt und das Recht richtig angewandt (Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2021.175, S. 14 ff.; Replik Beschwerdegegner WBE.2021.175, S. 4 ff., 7 ff., 11 f.; Duplik Beschwerdegegner WBE.2021.175, S. 5 f.; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2021.176, S. 14 ff., 19 f.; Replik Beschwerdegegner WBE.2021.176, S. 6, 7 f., 11 f.).

E. 4.3.1

Soweit die Beschwerdeführer II rügen, es sei nicht geprüft worden, ob das Bedürfnis an einem Modellflugplatz eine Anlage im Nichtbaugelände rechtfertige und die Vorinstanz habe in diesem Zusammenhang das rechtliche Gehör verletzt, kann ihnen nicht gefolgt werden. Im angefochtenen Entscheid wurde auf S. 8 dargelegt, dass und weshalb der Modellflugplatz auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen ist (Lärm; erforderliche grosse, unüberbaute Flächen, welche im Baugelände nicht vorhanden sind; Gefahrenpotential). Die Begründungspflicht und damit das rechtliche Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV) wurde nicht verletzt.

- 24 - Die Einschätzung der Vorinstanz ist im Übrigen auch in materieller Hinsicht richtig. Aufgrund der vom Flugbetrieb ausgehenden Lärmemissionen, der für einen Modellflugplatz erforderlichen grossen, unüberbauten Flächen, welche in Bauzonen fehlen sowie aus Sicherheitsgründen ist der Modellflugplatz auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen. Die Praxis in den Kantonen sowie die Lehre bestätigen, dass bei Modellflugplätzen die negative Standortgebundenheit grundsätzlich bejaht wird (vgl. Entscheide des Verwaltungsgerichts WBE.2021.153 vom 23. Mai 2022, Erw. II/3.1.2, 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 Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich VB.2009.00308 vom 17. Dezember 2009, Erw. 5.2; Urteil des Kantonsgerichts 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).

E. 4.3.2.1

Dass der Modellflugplatz auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen an- gewiesen ist, genügt für die Bejahung der Standortgebundenheit (am kon- kreten Standort) jedoch noch nicht. Nach der Rechtsprechung des Bundes- gerichts setzt die Bejahung der Standortgebundenheit und damit die Ertei- lung einer Ausnahmegewilligung nach Art. 24 lit. a RPG voraus, dass mög- liche Alternativstandorte ernsthaft evaluiert worden sind (vgl. BGE 136 II 214, Erw. 2.2 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 1C_477/2014 vom 22. Dezember 2015, Erw. 3.3; je mit Hinweisen; ferner: Entscheid des Ver- waltungsgerichts WBE.2021.153 vom 2. Mai 2022, Erw. II/3.1.3).

E. 4.3.2.2

Auch wenn das Interesses des Beschwerdegegners an der Beibehaltung des heute vorhandenen Modellflugplatzes am Standort "X." in E. offenkun- dig ist, muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ausgewiesen sein, dass eine objektive, ernsthafte und gewissenhafte Evaluation von Al- ternativstandorten vorgenommen wurde. Gemäss Baugesuchsunterlagen wurden vier Alternativstandorte in der Um- gebung von E. geprüft ("P." E. / Z.; "QQ." in Z.; AA.; AC.). Soweit die Stand- orte mit Planausschnitten aufgezeigt wurden, ist die Evaluation nicht ganz greifbar, da in keinem dieser Planausschnitte (vgl. Vorakten, act. 39 f.) ein exakter Standort des angedachten Modellflugplatzes eingetragen wurde.

- 25 - Unter "AC." wurde pauschal festgehalten, die Gemeinden QR., QS. und QT. kämen nicht in Frage, da keine genügend grossen Ebenen mit Abstand zu überbauten Gebieten existierten. Welche konkreten Standorte in den genannten Gemeinden in Betracht gezogen wurden, wurde jedoch nicht aufgezeigt. Weiter wurde ausgeführt, die grössere ebene Fläche zwischen QU. und QV. liege in der Sperrzone um den Flugplatz QW. (Vorakten, act. 39). Hinsichtlich Alternativen wurde am vorinstanzlichen Augenschein sodann erläutert, man habe ca. 20 Standorte angeschaut, davon könnten maximal 10 Standorte überhaupt in Frage kommen. Diese habe man nach den verschiedenen Kriterien (welche im Baugesuch aufgeführt seien) ge- prüft (Vorakten, act. 271 [Votum AG.]). Bei den Baugesuchsunterlagen fin- det sich jedoch keine Dokumentation, welche diese Aussagen bestätigen und untermauern würde. Insoweit kann nicht überprüft werden, welche wei- teren Standorte tatsächlich betrachtet und wie diese evaluiert wurden. Im Baugesuch wurde sodann erörtert, in der weiteren Region existierten noch weitere Vereine mit ähnlichem Vereinszweck. Sollte der Flugbetrieb beim bestehenden Modellflugplatz "X." in E. eingestellt werden müssen, sei ein Zusammenschluss mit den benachbarten Vereinen allerdings nicht möglich. Es seien Modellflugvereine im Umkreis von 20 km Luftlinie ange- fragt worden, was maximal 30 Minuten Fahrzeit entspreche. Einer der an- gefragten Vereine müsse bereits heute einen neuen Modellflugplatz su- chen, die anderen Vereine könnten gar keine oder nur einzelne neuen Mit- glieder aufnehmen (vgl. Vorakten, act. 38 f.). Welche Vereine angefragt wurden und wie die Antworten konkret lauteten, ist jedoch auch hier nicht aktenkundig und kann entsprechend nicht überprüft werden. Bei einer Gesamtbetrachtung lässt sich zwar festhalten, dass sich der Be- schwerdegegner mit der Frage nach Alternativen beschäftigt hat, die ein- gereichten Unterlagen lassen eine abschliessende und schlüssige Über- prüfung der vorgenommenen Standortevaluation

jedoch nicht zu. Ob die Standortevaluation mit der erforderlichen Objektivität, Gewissenhaftigkeit und Ernsthaftigkeit vorgenommen wurde (und zwar trotz der offenkundigen Interessenlage des Beschwerdegegners an der Beibehaltung des aktuellen [aber nicht bewilligten] Standorts), kann im Ergebnis jedoch offenbleiben, da das Baugesuch bereits aus anderen Gründen abzuweisen ist (siehe nachfolgend Erw. II/4.4 ff.).

E. 4.4

Neben der Standortgebundenheit fordert Art. 24 RPG, dass dem Bauvorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Bei der Interessenabwägung ist zu beachten, dass, soweit das positive Verfassungs- und Gesetzesrecht einzelne Aspekte der Interessenabwägung konkret regelt, vorweg zu klären ist, ob das Vorhaben mit diesen Vorschriften zu vereinbaren ist. Erst wenn dies zutrifft, ist die Abwägung aller zu berücksichtigenden Interessen koordiniert durchzuführen (Erw. II/4.1 am Ende).

- 26 - Vorliegend ist vorab zu prüfen, ob der Modellflugplatz mit den kommunalen Vorgaben betreffend die Landschaftsschutzzone (§ 20 BNO) sowie den bundesrechtlichen Vorgaben betreffend den Gewässerschutz vereinbar ist.

E. 4.5.1

Gemäss § 20 BNO ist die Landschaftsschutzzone der Landwirtschaftszone überlagert. Sie dient der Erhaltung der Landschaft in ihrem Aussehen und ihrer Eigenart. Bauten, Anlagen und Terrainveränderungen, Abgrabungen, Aufschüttungen und Ablagerungen sind verboten (Abs. 1). Die landwirtschaftliche Nutzung richtet sich nach § 14 Abs. 1 BNO (Abs. 2). Bestehende landwirtschaftliche Siedlungen, Bauten und Anlagen dürfen zeitgemäss unterhalten, erneuert und ausgebaut werden, wenn das Schutzziel nicht übermässig beeinträchtigt wird. Kleinere Terrainveränderungen, Bienenhäuschen, Weideunterstände, Fahrnisbauten, die der Bewirtschaftung dienen, sowie betriebsnotwendige Installationen (Hagelschutznetze, usw.), Bauten für den ökologischen Ausgleich, Renaturierungsmassnahmen, Flur- und Wanderwege sowie für den Hochwasserschutz können bewilligt werden, wenn sie auf den Standort angewiesen sind und keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen (Abs. 3). Neue Hochbauten im Gebiet QX wie landwirtschaftliche Siedlungen, Gewächshäuser oder andere Einrichtungen mit vergleichbaren Auswirkungen auf die Landschaft können nur an den im Zonenplan bezeichneten Standorten bewilligt werden. Sie dürfen das Schutzziel nicht übermässig beeinträchtigen und die First- resp. Gebäudehöhe von 6.5 m nicht überschreiten (Abs. 4). Bei Aufgabe des Gemüsebetriebs im Gebiet QX (Parzellen Nrn. AD + AF) sind die Bauten zurückzubauen und es gilt automatisch die Landschaftsschutzzone (Abs. 5).

E. 4.5.2

Dass der zu beurteilende Modellflugplatz nicht als bauliche Vorkehr im Sinne von § 20 Abs. 3 Satz 2 BNO (kleinere Terrainveränderungen, Bienenhäuschen, Weideunterstände, Fahrnisbauten, die der Bewirtschaftung dienen, sowie betriebsnotwendige Installationen [Hagelschutznetze, usw.], Bauten für den ökologischen Ausgleich, Renaturierungsmassnahmen, Flur- und Wanderwege sowie für den Hochwasserschutz) eingestuft werden kann, steht ausser Frage. Entsprechend § 20 Abs. 1 Satz 2 BNO ist der Modellflugplatz in der Landschaftsschutzzone verboten.

E. 4.5.3.1

Die Vorinstanz prüfte, ob der heutige Modellflugplatz von der (erweiterten) Besitzstandsregelung gemäss § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO gedeckt ist. Danach dürfen bestehende landwirtschaftliche Siedlungen, Bauten und Anlagen

- 27 - zeitgemäss unterhalten, erneuert und ausgebaut werden, wenn das Schutzziel nicht übermässig beeinträchtigt wird.

E. 4.5.3.2

Die Vorinstanz hielt fest, bei Aufnahme des Modellflugbetriebs 1989/1990 und anlässlich der Erteilung der Betriebsbewilligung durch den Gemeinderat im Jahre 1993 (richtig: 1992) habe die Landschaftsschutzzone noch nicht bestanden. Sie bejahte in der Folge, dass der heutige Modellflugplatz von der Regelung gemäss § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO gedeckt ist (angefochtener Entscheid, S. 11 f.). Dabei ging sie davon aus, dass die Rasenpiste, die Schutznetze, die Windsackstange und die Infotafel bereits seit 1990 bestanden (angefochtener Entscheid, S. 11). Wie in Erw. II/2.3.1 und 2.3.3 dargelegt, trifft dies jedoch so nicht zu. Damals bestand keinerlei Infrastruktur, ebenso wenig waren Infrastrukturarbeiten vorgenommen worden. Ausweislich der historischen Akten waren bauliche oder anlagentechnische Vorkehrungen weder vorhanden noch geplant. Der eigentliche Modellflugplatz mit entsprechender Infrastruktur entstand erst später, ohne Baubewilligung und schleichend, ebenso erfolgte die Intensivierung des Betriebs auf dem Gelände fliessend. Von einem bestehenden Modellflugplatz lässt sich insofern nicht sprechen.

E. 4.5.3.3

Selbst wenn zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des § 20 BNO ein Modellflugplatz bestanden haben sollte (welcher allerdings nicht bewilligt war), so würde ein Modellflugplatz keine Anlage darstellen, welche von § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO profitieren kann. § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO bezieht sich nicht auf beliebige bestehende Bauten und Anlagen, sondern nur auf "bestehende landwirtschaftliche Siedlungen, Bauten und Anlagen". Diese Formulierung lässt sich in guten Treuen nur so verstehen, dass auch die in § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO erwähnten Bauten und Anlagen – gleich wie die Siedlungen – einen landwirtschaftlichen Bezug haben müssen. Andernfalls wären die "landwirtschaftlichen Siedlungen" an den Schluss der Aufzählung gestellt ("bestehende Bauten und Anlagen sowie landwirtschaftliche Siedlungen") oder es wäre die Formulierung "bestehende landwirtschaftliche Siedlungen sowie Bauten und Anlagen" gewählt worden, was jedoch nicht getan wurde. Wären von § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO alle beliebigen Bauten und Anlagen erfasst (d.h. auch nichtlandwirtschaftliche), so führte dies im Übrigen zum widersprüchlichen Ergebnis, dass sich auch Eigentümer nichtlandwirtschaftlicher Siedlungen – welche Siedlungen naturgemäss aus Bauten und Anlagen bestehen – auf die Regelung berufen könnten, obwohl gemäss Wortlaut nur "landwirtschaftliche Siedlungen" von der Regelung erfasst sein sollen. Eine solch widersprüchliche Regelung ergäbe keinen Sinn. Grundvoraussetzung für die Anwendbarkeit von § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO ist somit, dass die betreffende bestehende Siedlung, Baute oder Anlage einen landwirtschaftlichen Bezug haben muss. Bei einem Modellflugplatz ist dies nicht der Fall.

- 28 - Soweit die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid im Zusammenhang mit § 20 Abs. 3 Satz 1 BNO bloss von "bestehenden Bauten und Anlagen" sprach (angefochtener Entscheid, S. 11), gab sie von vornherein den Wortlaut der Bestimmung ("bestehende landwirtschaftliche Siedlungen, Bauten und Anlagen") nicht vollständig wieder und verzerrte damit den Anwendungsbereich der Bestimmung, indem sie diesen

unzulässigerweise auf jegliche Bauten und Anlagen (d.h. auch auf nichtlandwirtschaftliche) aus- dehnte.

E. 4.5.4

Da der Modellflugplatz mit den Vorgaben betreffend die Landschaftsschutz- zone (§ 20 BNO) nicht vereinbar ist, fällt eine Baubewilligung – namentlich auch eine Ausnahmebewilligung nach Art. 24 RPG – ausser Betracht.

E. 4.6.1

Gemäss Art. 36a Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (GSchG; SR 814.20) legen die Kantone nach Anhörung der betroffenen Kreise den Raumbedarf der oberirdischen Ge- wässer (Gewässerraum) fest, der für die Gewährleistung folgender Funkti- onen erforderlich ist: (a) die natürlichen Funktionen der Gewässer; (b) den Schutz vor Hochwasser; (c) die Gewässernutzung. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten (Abs. 2). Die Kantone sorgen dafür, dass der Gewässer- raum bei der Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigt sowie extensiv gestaltet und bewirtschaftet wird (Art. 36a Abs. 3 Satz 1 GSchG). Bis zur definitiven Festlegung der Gewässerräume (Art. 41a und Art. 41b GschV) kommen die Übergangsbestimmungen zur Änderung der Gewäs- serschutzverordnung vom 4. Mai 2011 zur Anwendung. Der Rechtspre- chung des Verwaltungsgerichts lässt sich entnehmen, dass es letztlich Auf- gabe der Nutzungsplanung ist, den Gewässerraum für jedes einzelne Ge- wässer konkret festzulegen (vgl. Entscheide des Verwaltungsgerichts WBE.2020.19 vom 23. November 2020, Erw. II/2.2, WBE.2017.511 vom 24. Mai 2018, Erw. II/2.2, WBE.2017.224 vom 1. März 2018, WBE.2016.451, WBE.2016.452 vom 21. Juni 2017). Gemäss Abs. 1 der Übergangsbestimmungen zur Änderung der GSchV vom 4. Mai 2011 legen die Kantone den Gewässerraum gemäss den Art. 41a und 41b GSchV bis zum 31. Dezember 2018 fest. Solange sie diesen nicht festgelegt haben, so Abs. 2 lit. a, gelten die Vorschriften für Anlagen nach Art. 41c Abs. 1 und 2 entlang von Gewässern auf einem beidseitigen Streifen mit einer Breite von je 8 m plus die Breite der bestehenden Gerinnesohle bei Fliessgewäs- sern mit einer Gerinnesohle bis 12 m Breite.

- 29 - Vorliegend steht ausser Frage, dass die Gemeinde E. noch nicht über eine rechtsgültige Gewässerraumausscheidung verfügt (angefochtener Ent- scheid, S. 13; Vorakten, act. 264 [Votum WY.]). Im Bereich der Parzelle Nr. F ist für den eingedolten Nbach daher ein beidseitiger Streifen mit einer Breite von je 8 m plus die Breite der bestehenden Gerinnesohle als Gewäs- serraum massgebend (siehe Abs. 2 lit. a der Übergangsbestimmungen zur Änderung der GSchV vom 4. Mai 2011; angefochtener Entscheid, S. 13). Der eingedolte Nbach quert das Gelände des Modellflugplatzes. Ein gros- ser Teil des Modellflugplatzes befindet sich aktuell somit im Gewässerraum des Nbachs (siehe AGIS, Karte "Gewässer [Bachkataster]").

E. 4.6.2

Gemäss Art. 41c Abs. 1 GschV dürfen im Gewässerraum nur standortge- bundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wan- derwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Sofern keine über- wiegenden Interessen entgegenstehen, kann die Behörde ausserdem die Erstellung der in lit. a – d genannten Anlagen bewilligen. Die im Gewässer- raum liegenden Bestandteile des Modellflugplatzes fallen nicht darunter. Die Vorinstanz hielt dies zwar ebenfalls fest, führte anschliessend jedoch aus, gemäss Art. 41a Abs. 5 lit. b GSchV könne, soweit keine überwiegen- den Interessen entgegenständen, auf

die Festlegung eines Gewässerraums verzichtet werden, wenn das Gewässer eingedolt sei. Da der eingedolte Nbach nicht nur quer durch die Modellflugplatzpiste, sondern auch quer durch die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen verlaufe, hätte eine Offenlegung des Bachs im Bereich der heutigen Bachleitung nicht nur eine Verkürzung der Start- und Landebahn um rund 40 m, sondern auch einen erheblichen Verlust an Fruchtfolgeflächen und einen erschwerten Zugang zu diesen zur Folge. Sollte deshalb dereinst eine Ausdolung des Nbachs in Erwägung gezogen werden, würde der Bach voraussichtlich an den südöstlich davon verlaufenden Feldweg verlegt, sodass die landwirtschaftliche Nutzung weniger stark eingeschränkt und die Modellflugplatzpiste nur unwesentlich verkürzt würde. Das spreche für den Verzicht auf die kommunale Ausscheidung eines Gewässerraums im Bereich des eingedolten Nbachs, erfordere aber – solange die übergangsrechtliche Gewässerraumausscheidung aufgrund der Gewässerschutzverordnung gelte – eine Ausnahmegewilligung, welche vom BVU, Abteilung für Baubewilligungen, in ihrer Zustimmungsverfügung versehentlich nicht erteilt worden sei. Nachdem aus heutiger Sicht eine Öffnung des Bachs weder geplant noch angezeigt sei, eine allfällige Bachöffnung zudem mit geringfügiger Verschiebung des Bachlaufs sowie ohne Beseitigung der Modellflugpiste möglich wäre und auch sonst keine Gewässerschutzinteressen entgegenständen, könne der Regierungsrat für den negativ standortgebundenen Modellflugplatz im Gewässerraum des Nbachs die erforderliche Ausnahmegewilligung erteilen, zumal die Konzentration des Modellflugbetriebs am

- 30 - vorliegenden, geeigneten Standort im öffentlichen Interesse liege (Art. 41c Abs. 1 GSchV) (vgl. angefochtener Entscheid, S. 13 f.). Die Erörterungen der Vorinstanz entsprechen den gesetzlichen Vorgaben nicht. Art. 41a Abs. 5 lit. b GSchV hält zwar fest, dass – soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen – auf die Festlegung des Gewässerraums verzichtet werden kann, wenn das Gewässer eingedolt ist. Es ist jedoch Aufgabe der Nutzungsplanung, den Gewässerraum für jedes einzelne Gewässer konkret festzulegen. Ob bei einem eingedolten Gewässer auf die Festlegung des Gewässerraums verzichtet werden kann oder wie der Gewässerraum konkret festgelegt werden soll, ist entsprechend in der Nutzungsplanung zu definieren. Die Ausführungen und Einschätzungen der Vorinstanz, wonach bei einer künftigen Ausdolung des Bachs dieser voraussichtlich an den südöstlich davon verlaufenden Feldweg verlegt werde, was für den Verzicht auf die Ausscheidung eines Gewässerraums im Bereich des eingedolten Nbachs spreche, sind Mutmassungen zu einer noch nicht erfolgten Nutzungsplanung. Im Rahmen des zu beurteilenden Baugesuchs ist jedoch nicht auf solche Mutmassungen abzustellen, sondern auf das geltende Recht und die geltenden Nutzungspläne. Da in der Gemeinde E. im Rahmen der Nutzungsplanung die Gewässerräume noch nicht festgelegt wurden, gelten gemäss Abs. 2 lit. a der Übergangsbestimmungen zur Änderung der Gewässerschutzverordnung vom 4. Mai 2011 die Vorschriften für Anlagen nach Art. 41c Abs. 1 und 2 entlang von Gewässern auf einem beidseitigen Streifen mit einer Breite von je 8 m plus die Breite der bestehenden Gerinnesohle bei Fliessgewässern mit einer Gerinnesohle bis 12 m Breite. Der eingedolte Nbach quert den Modellflugplatz, womit letzterer im Gewässerraum liegt (siehe bereits Erw. II/4.6.1). Beim Modellflugplatz bzw. dessen Bestandteilen kann zudem nicht von einer Anlage oder baulichen Vorkehrungen im Sinne von Art. 41c Abs. 1 GSchV gesprochen werden, welche innerhalb des Gewässerraums bewilligt werden könnten. Eine Bewilligung gestützt auf diese Bestimmung fällt nicht in Betracht. Ein Fall von Bestandesschutz im Sinne von Art. 41c Abs. 2 GSchV liegt im Übrigen ebenfalls nicht vor, eine Baubewilligung wurde für den Modellflugplatz bisher

nicht erteilt (vgl. Erw. II/2.3.4).

E. 4.6.3

Der Modellflugplatz erweist sich somit auch in Bezug auf das Gewässer- schutzrecht als nicht bewilligungsfähig. Eine Baubewilligung – insbeson- dere eine Ausnahmbewilligung nach Art. 24 RPG – kann auch aus diesem Grund nicht erteilt werden.

E. 4.7

Da der Modellflugplatz weder mit den Vorgaben betreffend die Land- schaftsschutzzone noch mit dem Gewässerschutzrecht vereinbar ist und eine Bewilligung schon deswegen ausser Betracht fällt, kann auf eine wei- tergehende Interessenabwägung (Art. 24 lit. b RPG) verzichtet werden.

- 31 - 5. Auf die Abnahme weiterer Beweismittel kann schliesslich in antizipierter Beweiswürdigung verzichtet werden. Die sich stellenden Rechtsfragen las- sen sich gestützt auf die bei den Akten befindlichen Unterlagen schlüssig beurteilen. Weitere Beweiserhebungen vermöchten am vorliegenden Beur- teilungsergebnis nichts zu ändern (vgl. zur antizipierten Beweiswürdigung etwa BGE 141 I 60, Erw. 3.3; 136 I 229, Erw. 5.3; 134 I 140, Erw. 5.3). 6. Demgemäss erweisen sich die in den Beschwerdeverfahren I und II erho- benen Beschwerden als begründet. Sie sind gutzuheissen und der ange- fochtene Entscheid des Regierungsrats vom 16. März 2022, mit welchem die Baubewilligung des Gemeinderats vom 22. Juni 2020 geschützt wurde, ist antragsgemäss aufzuheben. Über die Anordnung des Rückbaus des Modellflugplatzes sowie die Einstellung des Betriebs (vgl. § 159 Abs. 1 BauG) werden die erstinstanzlich zuständigen Behörden in einem separa- ten Entscheid zu befinden haben. III. 1. 1.1. Die Verfahrenskosten werden im Beschwerdeverfahren in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt. Den Behörden werden Verfahrenskosten nur auferlegt, wenn sie schwerwie- gende Verfahrensmängel begangen oder willkürlich entschieden haben (§ 31 Abs. 2 VRPG). Entsprechend dem Verfahrensausgang haben die obsiegenden Beschwerdeführer keine Verfahrenskosten zu tragen. Neben den Beschwerdefüh- rern I und II hatten vor Verwaltungsgericht der Beschwerdegegner (§ 13 Abs. 2 lit. b i.V.m. Abs. 1 lit. a VRPG), die Vorinstanz (§ 13 Abs. 2 lit. e VRPG) und der Gemeinderat (§ 13 Abs. 2 lit. f VRPG) Parteistellung. Da den Behörden kein Grund gemäss § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG vorgeworfen werden kann, hat der Beschwerdegegner die verwaltungsgerichtlichen Ver- fahrenskosten zu bezahlen. 1.2. 1.2.1. Die Parteikosten werden im Beschwerdeverfahren in der Regel nach Mass- gabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt (§ 32 Abs. 2 VRPG). Anders als bei den Verfahrenskosten werden die Behörden bei den Parteikosten nicht privilegiert (vgl. § 32 Abs. 2 im Vergleich zu § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG).

- 32 - Nachdem sowohl der anwaltlich vertretene Beschwerdeführer I als auch die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführer II obsiegen, haben sie Anspruch auf Ersatz ihrer verwaltungsgerichtlichen Parteikosten (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). Diese sind ihnen vom Beschwerdegegner, von der Vorinstanz und vom Gemeinderat zu je 1/3 zu ersetzen. Entgegen der Ansicht des Beschwerdegegners (vgl. Replik Beschwerde- gegner WBE.2022.175, S. 8 f.; Replik Beschwerdegegner WBE.2022.176, S. 8 f.) ist es für die Parteientschädigungen nicht von Relevanz, dass A. im Verfahren WBE.2022.175 von Rechtsanwalt Christoph Hintermann vertre- ten ist und im Verfahren WBE.2022.176 – als Mitglied der Erbgemein- schaft G. – von Rechtsanwalt Dr. Peter Heer. Als Einzelperson, die auf dem X. lebt, muss A. nicht dieselben Interessen haben wie die Erbgemein- schaft.

Die Erbgemeinschaft ist als solche nicht parteifähig, sondern die beteiligten Personen bilden eine notwendige Streitgenossenschaft und müssen entsprechend gemeinsam vorgehen (vgl. MICHAEL MERKER, Rechtsmittel, Klage und Normenkontrollverfahren nach dem aargauischen Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege, Kommentar zu den §§ 38 – 72 [a]VRPG, 1998, N. 13 zu Vorbem. zu § 38). A. bringt richtig vor, dass er sich bei einem Verzicht auf die Einreichung einer Verwaltungsgerichtsbeschwerde im eigenen Namen zwingend mit den anderen Streitgenossen hätte einigen bzw. unterordnen müssen und damit verbunden auch seine Rechtspositionen unter Umständen hätte aufgeben müssen. Umgekehrt konnte die Erbgemeinschaft nicht einfach auf eine eigene Eingabe verzichten und darauf hoffen, dass A. nebst seinen eigenen Rechten auch die Rechte der Erbgemeinschaft wahrnimmt (vgl. Replik Beschwerdeführer I WBE.2022.175, S. 7). In rechtlicher Hinsicht liegen zwei Beschwerden von zwei verschiedenen Parteien (wobei die Erbgemeinschaft – wie dargelegt – eine notwendige Streitgenossenschaft bildet) vor, die sich je von einem Rechtsanwalt vertreten liessen und aufgrund des Verfahrensausgangs daher je Anspruch auf eine (ungekürzte) Parteientschädigung haben. 1.2.2. Die Höhe der Parteientschädigung richtet sich nach Massgabe des Dekrets über die Entschädigung der Anwälte vom 10. November 1987 (Anwaltstarif; SAR 291.150 [nachfolgend: AnwT]). Gemäss § 8a Abs. 1 AnwT bemisst sich die Entschädigung in vermögensrechtlichen Streitsachen 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 praxisgemäss von einer vermögensrechtlichen Streitsache aus, wobei der Streitwert in der Regel 10 %

- 33 - der Bausumme beträgt (vgl. AGVE 1992, S. 397, Erw. 2a; 1989, S. 283, Erw. 2a/aa; 1983, S. 249, Erw. 4a). Der Streitwert beträgt vorliegend unbestritten weniger als Fr. 20'000.00 (angefochtener Entscheid, S. 20). 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 Ziffer 1 AnwT). Die Bedeutung und die Schwierigkeit des Falles sind als mittel einzustufen. Der mutmassliche Aufwand des Rechtsvertreters des Beschwerdeführers I war hoch, wohingegen derjenige des Rechtsvertreters der Beschwerdeführer II als mittel einzustufen ist. Insgesamt erscheinen für den Beschwerdeführer I Parteikosten in der Höhe von Fr. 3'600.00 und für die Beschwerdeführer II solche in der Höhe von Fr. 2'400.00 sachgerecht. 2. 2.1. Aufgrund des verwaltungsgerichtlichen Verfahrensausgangs sind auch die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens neu zu verlegen. Die Beschwerdeführer sind auch in jenem Verfahren als obsiegend zu betrachten. Entsprechend haben sie keine Verfahrenskosten zu tragen. Die Verfahrenskosten des Verfahrens vor dem Regierungsrat gehen zu Lasten des Beschwerdegegners, da den Behörden kein Grund gemäss § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG vorgeworfen werden kann. 2.2. 2.2.1. Da sowohl der heutige Beschwerdeführer I als auch die Beschwerdeführer II bereits im vorinstanzlichen Verfahren anwaltlich vertreten waren und als obsiegend gelten, haben sie Anspruch auf Ersatz ihrer Parteikosten (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). Neben den Beschwerdeführern und dem heutigen Beschwerdegegner hatte im vorinstanzlichen Verfahren der Gemeinderat Parteistellung (§ 13 Abs. 2 lit. e VRPG). Folglich haben der Beschwerdegegner und der Gemeinderat dem Beschwerdeführer I und den Beschwerdeführern II die Parteikosten des Verfahrens vor dem Regierungsrat je zur Hälfte zu ersetzen. 2.2.2. Bei

der Festsetzung der Höhe der vorinstanzlichen Parteikosten gilt zu berücksichtigen, dass die Vorinstanz die Bedeutung als mittel und die Schwierigkeit des Falles als hoch eingestuft hat (vgl. angefochtener Entscheid, S. 20). Der Aufwand des Rechtsvertreters des heutigen Beschwerdeführers I und auch derjenige des Rechtsvertreters der heutigen Beschwerdeführer II ist bezüglich des vorinstanzlichen Verfahrens je als überdurchschnittlich einzustufen. Insgesamt erscheinen sowohl für den heutigen Beschwerdeführer I als auch die heutigen Beschwerdeführer II Parteikosten in der Höhe von Fr. 3'000.00 sachgerecht.

- 34 - Das Verwaltungsgericht erkennt: 1. Die Beschwerdeverfahren WBE.2022.175 (Beschwerdeverfahren I) und WBE.2022.176 (Beschwerdeverfahren II) werden vereinigt. 2. In Gutheissung der Beschwerden im Beschwerdeverfahren I und im Beschwerdeverfahren II werden der Entscheid des Regierungsrats vom

E. 5

Die Kosten des Verfahrens der Beschwerde des C., bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 1'000.– sowie den Kanzleigebühren und Auslagen von Fr. 440.–, insgesamt Fr. 1'440.–, werden zur Hälfte, das heisst mit Fr. 720.– dem C. auferlegt. Die andere Hälfte geht zulasten der Staatskasse. Da der C. einen Kostenvorschuss von Fr. 1'000.– geleistet hat, sind ihm Fr. 280.– aus der Staatskasse zurückzuerstatten.

E. 6

Die auf Fr. 6'000.– festgesetzten Parteikosten des C. sind ihm je zur Hälfte, das heisst mit je Fr. 3'000.–, von A. und von den Erben von G. zu ersetzen. Die Erben von G. (H., A., I., J. und K.) haften für ihre Hälfte solidarisch. C. 1. 1.1. Gegen den am 18. März 2022 zugestellten Entscheid des Regierungsrats erhob A. (nachfolgend: Beschwerdeführer I) am 2. Mai 2022 Verwaltungsgerichtsbeschwerde (Beschwerdeverfahren I, WBE.2022.175) mit den Anträgen:

- 5 - 1. Es sei der Regierungsratsbeschluss Nr. 2022-000280 vom 16. März 2022 vollumfänglich aufzuheben. 2. Es seien der Beschluss des Gemeinderats vom 22. Juni 2020 zu Baugesuch Nr. 22/2020 sowie die kantonalen Verfügungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung für Baubewilligungen vom 19. Mai 2020 und 9. Juni 2020 (BVUAFB.19.2285) aufzuheben. Unter ordentlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen zzgl. MWST. 1.2. Der Gemeinderat E. reichte am 30. Mai 2022 eine Beschwerdeantwort ein, wobei er festhielt, aus den eingereichten Beschwerden resultierten mit Ausnahme des aufgestellten Schutzzeltes keine neuen Aspekte. Das Verwaltungsgericht werde gebeten, die Frage der Zulässigkeit des Schutzzeltes im Rahmen des laufenden Verfahrens zu klären. 1.3. Mit Beschwerdeantwort vom 9. Juni 2022 beantragte der Rechtsdienst des Regierungsrats namens des Regierungsrats die kostenfällige Abweisung der Beschwerden. 1.4. Der C. (nachfolgend: Beschwerdegegner) beantragte in seiner Beschwerdeantwort vom 20. Juni 2022: 1. Die Beschwerde sei abzuweisen. 2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MWST). 1.5. Mit Replik vom 10. August 2022 äusserte sich der Beschwerdegegner zu den Beschwerdeantworten des Gemeinderats sowie des Regierungsrats und stellte den Antrag: 1. Die Beschwerde sei abzuweisen, falls auf diese eingetreten wird. 2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MWST). 1.6. In seiner Replik vom 19. August 2022 hielt der Beschwerdeführer I an seinem Beschwerdeantrag fest.

- 6 - 1.7. Der Beschwerdegegner erstattet am 20. September 2022 eine Duplik und wiederholte seinen in der Replik gestellten Antrag. 2. 2.1. Gegen den am 18. März 2022 zugestellten Entscheid des Regierungsrats vom 16. März 2022 erhoben darüber hinaus H., A., I., J. und K. (nachfolgend: Beschwerdeführer II) als Rechtsnachfolger des verstorbenen G. am 2. Mai 2022 Verwaltungsgerichtsbeschwerde (Beschwerdeverfahren II, [WBE.2022.176]) mit den Anträgen: 1. Der Regierungsratsbeschluss Nr. 2022-000280 vom 16. März 2022 sei – unter Neuregelung der Kostenfolgen – aufzuheben. Es sei der Entscheid des Gemeinderats E. vom 22. Juni 2020 samt Zustimmung des DBVU vom 19. Mai 2020 / 9. Juni 2020 aufzuheben. 2. Unter gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen. 2.2. Der Gemeinderat E. reichte am 30. Mai 2022 eine Beschwerdeantwort ein, wobei er festhielt, aus den eingereichten Beschwerden resultierten mit Ausnahme des aufgestellten Schutzzeltes keine neuen Aspekte. Das Verwaltungsgericht werde gebeten, die Frage der Zulässigkeit des Schutzzeltes im Rahmen des laufenden Verfahrens zu klären. 2.3. Mit Beschwerdeantwort vom 9. Juni 2022 beantragte der Rechtsdienst des Regierungsrats namens des Regierungsrats die kostenfällige Abweisung der Beschwerden. 2.4. Der C. (Beschwerdegegner) beantragte mit Beschwerdeantwort vom 12. Juli 2022: 1. Die Beschwerde sei abzuweisen, falls auf diese eingetreten wird. 2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MWST). 2.5. Mit Replik vom 10. August 2022 äusserte sich der Beschwerdegegner zu den Beschwerdeantworten des Gemeinderats sowie des Regierungsrats und wiederholte seinen in der Beschwerdeantwort gestellten Antrag.

- 7 - 2.6. Mit Eingabe vom 7. September 2022 verzichteten die Beschwerdeführer II auf eine Replik. 2.7. Mit Verfügung vom 12. Januar 2023 wurden die Beschwerdeführer II ersucht, eine Erbenbescheinigung einzureichen. Diese wurde am 13. Januar 2023 eingereicht. 3. Das Verwaltungsgericht hat den Fall am 1. März 2023 beraten und entschieden. 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. Die beiden Beschwerden richten sich gegen denselben Entscheid des Regierungsrats vom 16. März 2022. Bezüglich der Streitfrage, ob der Modellflugplatz bewilligt werden kann oder nicht liegt derselbe Sachverhalt zugrunde und es stellen sich gleiche Rechtsfragen. Die Beschwerden hängen inhaltlich eng zusammen. Es rechtfertigt sich deshalb, die beiden Beschwerdeverfahren WBE.2022.175 und WBE.2022.176 zu vereinigen und die Sache in einem einzigen Urteil zu behandeln (vgl. BGE 128 V 192, Erw. 1; Urteil des Bundesgerichts 1C_327/2021, 1C_328/2021 vom 3. Februar 2022, Erw. 1; Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2016.466, WBE.2016.470 vom 30. Juni 2017, Erw. I/2). 3. Mit Eingabe vom 13. Januar 2023 reichten die Beschwerdeführer II die Erbenbescheinigung nach. Damit ist die Beschwerdelegitimation ausgewiesen, was auch der Beschwerdegegner anerkennt (Beschwerdeantwort Beschwerdeführer WBE.2022.176, S. 2). 4. Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzungen gerügt

- 8 - werden (§ 55 Abs. 1 VRPG). Eine Ermessenskontrolle ist dagegen ausgeschlossen (Umkehrschluss aus § 55 Abs. 3 VRPG). II. 1. 1.1. Der heutige C. wurde 1978 unter dem

Namen "M." gegründet. Im Herbst 1989 fanden die ersten Flüge auf dem heutigen Fluggelände X. in E. statt. Seit dem Jahre 1990 steht dem Verein beim X. ein ganzjährig benutzbares Flugfeld zur Verfügung (Vorakten, act. 47). Am 24. Februar 1992 erteilte der Gemeinderat E. der Modellfluggruppe eine Betriebsbewilligung für den Modellflug mit Start und Landung auf der Parzelle Nr. F, bezeichnete das Flugbetriebsreglement (Ausgabe März 1991), die dazugehörigen Anhänge sowie die Flugraumkarte als integrierenden Bestandteil der Betriebsbewilligung, legte Betriebszeiten fest und regelte die Parkierung der Fahrzeuge (Vorakten, act. 47, 198 [= kommunale Akten] [Beilage 5]). 1994 erfolgte der Namens- und Sitzwechsel zu "M.", später zu "C." (Vorakten, act. 47). Am

E. 7

Juli 2008 wurde eine neue Version des Reglements bewilligt (Vorakten, act. 198 [Beilage 6]). Die aktuell gültige Version des Flugbetriebsreglements stammt gemäss Angaben des C. aus dem Jahre 2015 (Vorakten, act. 36). Der bisherige Modellflugbetrieb auf der Parzelle Nr. F basierte somit auf einer Betriebsbewilligung des Gemeinderats, welche auf das Jahr 1992 zurückgeht. Nachdem dem BVU, Abteilung für Baubewilligungen, zugetragen worden war, dass im Gebiet X. ein Modellflugplatz bestehe, der immer intensiver genutzt werde und am Standort überdies ein WC und ein Unterstand erstellt worden seien, wandte sich dieses im Sommer 2019 zwecks weiterer Abklärungen an den Gemeinderat (Vorakten, act. 198 [Beilage 1]). Die Abklärungen ergaben, dass für den Modellflugplatz bisher keine Baubewilligung, sondern einzig die Betriebsbewilligung vom 24. Februar 1992 erteilt worden war (Vorakten, act. 3 sowie 198 [Beilagen 1 und 7]). Der Gemeinderat forderte den C. am 5. August 2019 deshalb auf, für die Nutzung der Parzellen im Gebiet X. als Flugplatz ein Baugesuch einzureichen (Vorakten, act. 198 [Beilage 7]; Vorakten, act. 3). Dieser Aufforderung kam die Beschwerdegegnerin mit Eingabe vom 15. Oktober 2019 nach. 1.2. Der Modellflugplatz liegt ausserhalb der Bauzonen in der Landwirtschaftszone. Die Landwirtschaftszone ist am betreffenden Standort von einer Landschaftsschutzzone überlagert (Kulturlandplan der Gemeinde E. vom 20. Juni 1997 / 24. Oktober 1998; § 20 Abs. 1 der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde E. vom 24. November 2004 / 28. September 2005 [BNO], mit seitherigen Änderungen). Der Standort befindet sich in einer Landschaft von kantonaler Bedeutung (vgl. kantonalen Richtplan) und in ei-

- 9 - nem Gebiet, welches im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) eingetragen ist (Art. 1 Abs. 1 i.V.m. Anhang 1 [Nr. 1305, Reusslandschaft] der Verordnung vom 29. März 2017 über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler [VBLN; SR 451.11]). Der Modellflugplatz grenzt südwestlich sodann an den Wald entlang des Reussufers und den Perimeter des Reussuferschutzdekrets (vgl. § 2 Abs. 3 i.V.m. Anhang 1 des Dekrets über den Schutz der Reuss und ihrer Ufer unterhalb Bremgarten vom 17. März 1966 [Reussuferschutzdekret, RUD; SAR 761.520]). Schliesslich werden die Rasenpiste und die westlich angrenzende Aufenthaltsfläche vom eingedolten Nbach durchquert (siehe Aargauisches Geografisches Informationssystem [AGIS], Karte "Gewässer [Bachkataster]"). 2. 2.1. 2.1.1. Die Vorinstanz erörterte, aus heutiger Sicht sei es zwar falsch, dass der Gemeinderat im Jahre 1993 (richtig: 1992) lediglich eine Betriebsbewilligung erteilt und kein Baubewilligungsverfahren durchgeführt habe. Allerdings müsse davon ausgegangen werden, dass die damalige Baugesuchszentrale auf ein ihr vom Gemeinderat 1993 oder 1994 zugestelltes Baugesuch für den Modellflugplatz E. mit Verweisung auf einen Regierungsratsbeschluss vom 25. August 1993 (in welchem der Regierungsrat bezüglich

eines anderen Modellflugplatzes die Baubewilligungspflicht verneint und es als genügend bezeichnet habe, wenn der Gemeinderat den Flugbetrieb in einem Flugbetriebsreglement regle und darin die entgegenstehenden Interessen angemessen berücksichtige) nicht eingetreten wäre und mitgeteilt hätte, das vom Gemeinderat am 24. Februar 1993 (richtig: 24. Februar 1992) genehmigte Flugbetriebsreglement stelle eine hinreichende Bewilligung der Anlage dar. Der Beschwerdegegner hätte also gar keine Baubewilligung erlangen können, selbst wenn er darum ersucht hätte. Das vom Gemeinderat E. bewilligte Flugplatzreglement habe aus damaliger kantonalen Sicht eine formgültige Bewilligung des Modellflugplatzes dargestellt, auch wenn die kantonale Praxis bereits damals in Widerspruch zum geltenden eidgenössischen Raumplanungsrecht gestanden habe (vgl. angefochtener Entscheid, S. 5 f.). Der Bauherrschaft könne nicht vorgeworfen werden, dass der Gemeinderat aufgrund der damals herrschenden kantonalen Praxis lediglich eine kommunale Polizeierlaubnis und nicht eine Baubewilligung mit kantonaler Zustimmung (Art. 25 Abs. 2 RPG) erteilt habe. Die Bauherrschaft habe nicht bösgläubig auf die Einreichung eines Baugesuchs verzichtet, weil sie gewusst habe, dass zeitnah strengeres, die Baubewilligungserteilung ausschliessendes Recht in Kraft treten würde. Entsprechend der höchstrichterlichen Praxis sei es daher sachgerecht, das nachträgliche Baugesuch anhand des Rechts zu beurteilen, das im Zeitpunkt der Erstellung der Anlage gegolten habe, nachdem das jüngere Recht für die Bauherrschaft nicht milder sei. Diese Praxis werfe vorliegend

- 10 - keine praktischen Probleme bezüglich der Ermittlung damaligen Sach- und Rechtslage auf. Dementsprechend sei die 1990 erstellte Start- und Landebahn anhand des damals geltenden Rechts zu beurteilen. Das seither in Kraft getretene strengere Recht im Bereich des Gewässer-, Natur-, Heimat- und Umweltschutzes sei lediglich auf die nach ihrem Inkrafttreten zusätzlich erstellten Anlageteile anwendbar. Dementsprechend habe der Regierungsrat die ursprüngliche Anlage zunächst nach dem 1990 sowie 1993 geltenden Raumplanungsrecht beurteilt, aber anschliessend die heutige, mit weiteren Elementen ergänzte Anlage zusätzlich auch noch nach dem in den Jahren 2020 (Baubewilligung des Gemeinderats) und 2022 (Entscheid des Regierungsrats) geltenden, strengeren Recht geprüft (Beschwerdeantwort Vorinstanz, S. 2; angefochtener Entscheid, S. 7 f.). 2.1.2. Die Beschwerdeführer erachten die Ansicht der Vorinstanz als nicht richtig. Der Modellflugplatz müsse nach dem heute geltenden Recht beurteilt werden. Der Beschwerdeführer I hält fest, die zwingende Anwendung des neuen, strengeren Rechts im Bereich des Gewässer-, Natur-, Heimat- und Umweltschutzrechts gelte nicht nur bezüglich der nach ihrem Inkrafttreten zusätzlich erstellten Anlageteile, sondern für die gesamte, nachträglich zu bewilligende Anlage; korrekterweise sei auf die gesamte Anlage das neue Recht anzuwenden (vgl. Beschwerde WBE.2022.175, S. 6 ff.; Replik Beschwerdeführer I WBE.2022.175, S. 5 f.). Auch die Beschwerdeführer II bringen vor, im konkreten Fall sei grundsätzlich und im Besonderen bezüglich des Gewässer-, Natur-, Heimat- und Umweltschutzes das Recht, das im Zeitpunkt der gemeinderätlichen Bewilligung vom 22. Juli 2022 in Kraft gestanden habe, massgebend (vgl. Beschwerde WBE.2022.176, S. 4 ff., 6). Übereinstimmend beanstanden die Beschwerdeführer auch, dass die Vorinstanz den Ausgangszustand und die zwischenzeitlich eingetretenen Nutzungssteigerungen nicht abgeklärt habe (vgl. Beschwerde WBE.2022.175, S. 8 f.; Replik Beschwerdeführer I WBE.2022.175, S. 8; Beschwerde WBE.2022.176, S. 6 f.). 2.1.3. Der Beschwerdegegner teilt die Auffassung der Vorinstanz. Intertemporalrechtlich sehe er die Rechtslage wie die Vorinstanz (vgl. Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2022.175, S. 8 f.; Replik

Beschwerdegegner WBE.2022.175, S. 5; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2022.176, S. 9 f.; Replik Beschwerdegegner WBE.2022.176, S. 5). Zudem bringt er vor, der Zustand des Modellflugplatzes habe sich seit 1990/1993 nicht verändert (Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2022.175, S. 9 f.; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2022.176, S. 11 f.).

- 11 - 2.2. Ausser Frage steht, dass die am 24. Februar 1992 erteilte Betriebsbewilligung nicht in einem Baubewilligungsverfahren erging. Eine Baubewilligung wurde bei Aufnahme des Flugbetriebs nicht eingeholt bzw. erteilt, ebenso wenig eine kantonale Zustimmung im Sinne von Art. 25 Abs. 2 RPG, welche bereits damals jedoch zwingend erforderlich gewesen wäre. Zu prüfen ist, ob der heute bestehende Modellflugplatz (nachträglich) einer Baubewilligung zugeführt werden kann (zur Baubewilligungspflicht siehe Erw. II/3.1). Da es sich um eine bereits erstellte Baute bzw. Anlage handelt, stellt sich zunächst die Frage nach dem anwendbaren Recht. Bei der Prüfung von ohne Bewilligung erstellten oder geänderten Bauten erachtet das Bundesgericht den Rechtszustand im Zeitpunkt der Errichtung der Baute als massgeblich, es sei denn die Baute könne nach dem im Zeitpunkt des Entscheids geltenden "milderen" Rechts bewilligt werden (BGE 123 II 248, Erw. 3a/bb; 102 Ib 64, Erw. 4; Urteile des Bundesgerichts 1C_28/2021 vom 30. Juni 2021, Erw. 3.3.1, 1C_22/2019, 1C_476/2019 vom 6. April 2020, Erw. 8.1). Auf strengeres neues Recht wird nur abgestellt, wenn der Bauherr bewusst keine Bewilligung eingeholt hat, weil er wusste, dass vor der Erteilung der Bewilligung neues strengeres Recht in Kraft treten werde (BGE 104 Ib 301, Erw. 5c; Urteile des Bundesgerichts 1C_28/2021 vom 30. Juni 2021, Erw. 3.3.1, 1C_22/2019, 1C_476/2019 vom 6. April 2020, Erw. 8.1). Diese, der Grundregel des intertemporalen Rechts – wonach die erstinstanzlich entscheidende Behörde das zur Zeit ihres Entscheids geltende Recht anwendet – widersprechende Praxis wirft zahlreiche praktische Probleme auf (z.B. fehlende Dokumentation des Ausgangszustands bei geänderten Bauten; Schwierigkeit der Feststellungen weit zurückliegenden kantonalen und kommunalen Rechts). Wer keine Baubewilligung eingeholt hat, kann nicht in jedem Fall auf den Schutz der von ihm getätigten Investitionen im Falle einer Rechtsänderung vertrauen (Urteil des Bundesgerichts 1C_22/2019, 1C_476/2019 vom 6. April 2020, Erw. 8.1 mit Hinweisen). Jedenfalls aber kann die zitierte Praxis nicht auf Rechtsvorschriften angewendet werden, die zur Durchsetzung erheblicher öffentlicher Interessen erlassen worden sind. Solche Bestimmungen sind zwingend anzuwenden, auch wenn sie erst im Lauf eines Rechtsmittelverfahrens in Kraft treten (BGE 125 II 591, Erw. 5e/aa), und müssen daher erst recht bei der erstmaligen (nachträglichen) Bewilligung einer formell rechtswidrigen Baute zur Anwendung kommen. Zwingende Gründe für eine sofortige Anwendung neuen Rechts hat das Bundesgericht im Bereich des Gewässer-, Natur-, Heimat- und Umweltschutzrechts als gegeben erachtet (BGE 135 II 384, Erw. 2.3; Urteil des Bundesgerichts 1C_22/2019, 1C_476/2019 vom 6. April 2020, Erw. 8.2). Vorliegend ist in tatsächlicher Hinsicht bereits der Ausgangszustand umstritten. Die Beschwerdeführer beanstanden zu Recht, dass die Vorinstanz die Situation anfangs der 1990er Jahre, als der Flugbetrieb aufgenommen

- 12 - wurde und die Betriebsbewilligung vom 24. Februar 1992 erteilt wurde, nicht ermittelt hat. Sie klärte im Weiteren aber auch die Entwicklungen und Nutzungssteigerungen in den nachfolgenden drei Jahrzehnten nicht weiter ab. Dies ist nachfolgend nachzuholen. 2.3. 2.3.1. Zu eruieren ist zunächst der Ausgangszustand. Das BVU, Abteilung für Baubewilligungen, übernahm bezüglich der damaligen Situation die

"Histo- rie" bzw. Angaben des Beschwerdegegners aus dem aktuellen Baugesuch (siehe Vorakten, act. 100 und 210 f. im Vergleich zu act. 34), verifizierte diese Angaben jedoch nicht weiter. Im Baugesuch wurde festgehalten, der Modellflugplatz sei 1989 auf der bisher landwirtschaftlich genutzten Par- zelle Nr. F eingerichtet worden. Seit Beginn bestehe er aus einer 155 m langen und durchschnittlich 12 m breiten Piste sowie einer angrenzenden Aufenthaltsfläche für Piloten und Besucher. Die Aufenthaltsfläche sei durch einen Sicherheitszaun von der Piste getrennt, ein Windsack werde auf ei- nem Metallrohr während des Flugbetriebs montiert. Piste und Aufenthalts- raum seien als Sportrasen angelegt. Diese Basisanordnung sei seither un- verändert beibehalten worden (Vorakten, act. 34). Bezüglich der Anzahl Pi- loten und Vereinsmitglieder wurde festgehalten, während den zwölf Jahren vor der Eröffnung des Platzes habe die Anzahl Vereinsmitglieder im Be- reich von 30 – 40 Piloten gependelt. Dank der neuen Infrastruktur habe sich ein moderates Wachstum auf vorerst 50, später bis 75 flugberechtigte Mit- glieder eingestellt. Die Anzahl regelmässig fliegender Piloten sei über die Jahre konstant bei ca. 25 Piloten geblieben; zahlreiche Mitglieder seien dem Verein treu geblieben, obwohl sie das Hobby nicht mehr aktiv oder nur noch selten ausübten (Vorakten, act. 33). Anlässlich der vorinstanzlichen Verhandlung wurde zudem ausgeführt, man habe ursprünglich mit 30 Mit- gliedern angefangen. Auch wenn es heute mehr Mitglieder seien, so habe sich die Anzahl der Aktivmitglieder nur leicht erhöht. Heute habe man 20 – 30 Aktivmitglieder, vor 30 Jahren seien es ca. 15 – 20 gewesen (vgl. Vorakten, act. 276 [Voten AG.]). Die bei den kommunalen Akten befindlichen historischen Unterlagen (be- treffend die Betriebsbewilligung vom 24. Februar 1992) ergeben bezüglich der damaligen Verhältnisse ein etwas anderes Bild: So war die Piste nicht "seit Beginn" 155 m lang und durchschnittlich 12 m breit. Der mit dem Schreiben vom 9. Mai 1991 eingereichte Plan enthielt zum Fluggelände vielmehr die Anmerkung "Grasstreifen" ca. "80 x 10 m" (Vorakten, act. 198 [Beilage 3]). In der damaligen Beilage 3 wurde unter dem Titel "Infrastruktur / Installationen" zudem festgehalten, es seien "keine Bauten, Befestigung- gen oder Installationen irgendwelcher Art erstellt" worden. Es sei "keine Infrastrukturarbeit irgendwelcher Art durchgeführt" worden. Einen temporär montierten Holzkasten von 10 cm x 40 cm x 40 cm habe man "wieder de-

- 13 - montiert" (vgl. Vorakten, act. 198 [Beilage 3]). Diese Ausführungen spre- chen dagegen, dass die von der Beschwerdegegnerin im aktuellen Bauge- such angeführten Installationen, welche angeblich "seit Beginn" bestehen sollen, damals schon vorhanden waren. Auch ein Sportrasen (sowohl auf der Piste als auch auf der Aufenthaltsfläche) war noch nicht angelegt, wurde damals doch betont, es sei "keine Infrastrukturarbeit irgendwelcher Art" durchgeführt worden. Es wurde festgehalten, die Modellfluggruppe be- nutze "sporadisch" ein Grasfeld in der Nähe des X. zum Modellflug, wobei es sich bei den Flugaktivitäten nicht um organisiertes Motormodellfliegen auf einem Modellflugplatz handle; dazu fehlten Piste, jegliche Infrastruktur und allgemein das spezielle Interesse am Motorflug. Für die Modellflug- gruppe bedeute dieses Grasfeld aber die einzige Möglichkeit, in ihrem Ein- zugsgebiet ihre Hauptzielrichtung, den ferngesteuerten Modellsegelflug, auch in der Ebene auszuüben. Dazu würden die Segler mit Elektromotoren, Gummiseilhochstart oder Seglerschlepp bzw. Huckepack mittels Motormo- dellen auf Höhe gebracht. Die dabei anfallenden Motorflüge dienten im We- sentlichen der Schulung und dem Training des Modellsegelns v.a. der Ju- niormitglieder. Die Modellfluggruppe sei sich der Problematik des Motor- modellflugs bewusst. Deshalb habe man von Anfang an konsequent und im Gespräch mit der Familie AH., welche am

meisten betroffen sei, verbindliche Richtlinien (Flugbetriebsreglement X. E.) für einen geordneten und gemässigten Betrieb ausgearbeitet (Vorakten, act. 198 [Beilage 2]). Zur Flughäufigkeit wurde festgehalten, es dürfe nur während der im beige- legten Flugbetriebsreglement festgelegten Zeiten geflogen werden. Von Montag bis Freitag sei erfahrungsgemäss praktisch nie ein Mitglied am Fliegen. Pro Jahr werde an ca. 15 Wochenenden geflogen, da Feiertage, schlechtes Wetter, feuchtes Gras oder Wind den Flugbetrieb oft verunmöglichen. Mehr als 25 Starts mit Motorflugzeugen an einem Tag seien eine Seltenheit, in der Regel seien es 5 bis 15 Starts (Vorakten, act. 198 [Beilage 3]).

2.3.2. 2.3.2.1. Der heute bestehende Modellflugplatz präsentiert sich wie folgt: Herzstück bildet die Graspiste mit einer Länge von ca. 155 m und einer Breite von zwischen 13.6 m und 12 m. Die Piste besteht aus einem "kurz geschnittenen Sportrasen". Angrenzend an die Piste befindet sich eine Aufenthaltsfläche für Piloten und Material, wobei auch dieser Bereich als Sportrasen angelegt ist. Piste und Aufenthaltsfläche sind durch einen ca. 1.10 m hohen Sicherheitszaun abgetrennt; zusätzlich wird die Piste zur Strasse hin durch einen demontierbaren Zaun geschlossen (Vorakten, act. 4 f., 35). Am Pistenrand ist sodann ein Windsack an einem gut 3.63 m hohen Metallrohr montiert (Vorakten, act. 9, 17, 35) und auf der Aufenthaltsfläche sind eine gut 1.72 m hohe Infotafel (Vorakten, act. 12, 17, 35), eine Sitzbank mit einer Länge von 2.30 m, einer Breite von 0.68 m und einer Höhe von 0.86 m (Vorakten, act. 6, 17, 35) sowie eine Materialkiste mit einer Länge von

- 14 - 2.70 m und einer Breite von 1.15 m (exkl. Dach) sowie einer Höhe von bis 1.07 m (Vorakten, act. 11, 17, 35) installiert. Weiter ist der Modellflugplatz in den Betriebsmonaten mit einer mobilen Miet-Toilettenkabine ausgerüstet, welche eine Grundfläche von 1.25 m x 1.25 m und eine Höhe von 2.40 m aufweist (Vorakten, act. 13, 17, 35). Die Erschliessung des Modellflugplatzes erfolgt ab der Kantonsstrasse über einen Feldweg, welcher bis zur Start- und Landebahn reicht, wo ein Wendepunkt das Ein- und Ausladen der Modellflugzeuge sowie der weiteren schweren Gerätschaften ermöglicht. Die Fahrzeuge der Vereinsmitglieder können beim rund 400 m entfernten X. parkiert werden (vgl. angefochtener Entscheid, S. 17). Das sporadische Abstellen von maximal zwei Autos auf dem Wendepunkt für die Dauer des Ein- und Ausladens von grossen Modellflugzeugen und anderen schweren Gerätschaften wird gemäss Vorinstanz toleriert (angefochtener Entscheid, S. 19, 21 [Dispositiv-Ziffer 3]). Gemäss Jahresbericht 2021 hat der C. 86 Vereinsmitglieder, davon 69 Aktivmitglieder, 5 Passivmitglieder, 6 Junioren und 6 Interessenten (_____, Jahresbericht 2021, S. 47). An der vorinstanzlichen Verhandlung vom

E. 11

August 2021 wurde dagegen bloss von 20 – 30 Aktivmitgliedern gesprochen (vgl. Vorakten, act. 276 [Votum AG.]), wobei damit offenbar die Piloten gemeint waren, welche regelmässig fliegen (vgl. Vorakten, act. 33). Gleichzeitig auf dem Platz seien typischerweise 5, maximal 10 Personen (Vorakten, act. 275 f. [Votum AG.]). An einem schönen Tag könne man sehr gut fliegen, aber bei starkem Wind, Regen oder Schnee werde nicht geflogen. Man fliege etwa 50 – 100 Mal im Jahr. Das verteile sich sehr unterschiedlich. Unter der Woche kämen nur wenige Mitglieder zum Fliegen, v.a. die Pensionierten (Vorakten, act. 277 [Votum AG.]). Im Baugesuch wurde festgehalten, mit zunehmendem Durchschnittsalter erhöhe sich der Anteil der pensionierten Vereinsmitglieder. Damit gehe eine Verschiebung der Flugbewegungen unter die Woche einher. Entsprechend habe in den letzten Jahren der Flugbetrieb am Wochenende zugunsten

von vermehrten Aktivitäten tagsüber unter der Woche abgenommen (Vorakten, act. 33). In der Baubewilligung vom 22. Juni 2022 wird der Flugbetrieb mit jeglichen Modellen von Montag bis Samstag von 08.00 – 12.00 Uhr und von 13.00 – 21.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 10.00 – 12.00 Uhr und von 13.00 – 18.00 Uhr als zulässig erklärt (Vorakten, act. 108). Das Flugbetriebsreglement wurde vom Gemeinderat unter Auflagen genehmigt (Vorakten, act. 108). Nach Angaben des Beschwerdegegners liegt der Schwerpunkt des Vereins seit der Gründung auf dem Segelflug. Die Elektroschlepper hätten die bisherigen Verbrenner in der Zwischenzeit fast vollständig verdrängt. Beim Schleppbetrieb würden primär grössere Segler zwischen 3.5 m und 7 m Spannweite eingesetzt. Elektrosegler lägen üblicherweise zwischen 2 m und 4 m. Letztere seien heute mit Abstand die häufigsten Flieger (Vorakten, act. 34). Neben Segelflug findet auf dem Modellflugplatz aber auch Motorflug statt. Dieser sei – so der Beschwerdegeg-

- 15 - ner – in den Anfangsjahren des Platzes von Verbrennungsmotoren dominiert gewesen. Spätestens mit dem Stromanschluss im Jahre 2006 und damit der Möglichkeit, Akkus auf dem Platz zu laden, habe die Vorherrschaft von elektrisch betriebenen Fliegern begonnen. Das Fliegen mit Verbrennungsmotoren sei heute eine seltene Randerscheinung. Typische Modelle mit Verbrennungsmotoren hätten im Verein eine Spannweite zwischen 1.5 m und 2 m, grössere Flieger seien aufgrund der strikten Lärmlimiten kaum in Betrieb. Die Mehrheit der elektrisch betriebenen Motormodelle sei mit 1 m bis 1.5 m Spannweite kleiner. Analog zur Entwicklung beim Segelflug sei damit auch beim Motorflug ein kleinerer Aktionsradius üblich. Einzig im Bereich Kunstflug (elektrisch) sei eine Tendenz zu grösseren Maschinen mit 1.5 m bis 2 m Spannweite, in seltenen Fällen bis 2.5 m Spannweite zu sehen. Andere Sparten des Modellflugs wie Helikopter oder Drohnen würden gelegentlich und von wenigen Mitgliedern auf dem Platz betrieben. Flugzeuge mit Modellstrahltriebwerk seien auf dem Platz nie zugelassen gewesen (Vorakten, act. 33 f.). Auf dem Modellflugplatz finden seit über 20 Jahren durchschnittlich auch ein bis zwei jährliche Anlässe mit externen Piloten statt, wie z.B. das regelmässige Staffeltreffen oder Segel- oder Kunstflugwettbewerbe (Segel- und Motorkunstflug). Solche eintägigen Events gehen mit erhöhtem Flugbetrieb und Verkehrsaufkommen einher (Vorakten, act. 33).

2.3.2.2. Bestandteil des Baugesuchs für den Modellflugplatz bildeten ursprünglich auch noch ein Unterstand (Vorakten, act. 15, 17, 35), ein Cheminée (Vorakten, act. 14, 17, 35), ein Ladestationsgestell (Vorakten, act. 10, 17, 35), ein Elektrokasten und ein Wasseranschluss (vgl. Vorakten, act. 7 f., 17, 34). Diese Elemente wurden im Baubewilligungsentscheid vom 22. Juni 2020 nicht bewilligt (Vorakten, act. 109 f., 97). Der Unterstand, das Cheminée und das Ladestationsgestell wurden inzwischen zurückgebaut, weshalb sie nicht mehr zur Beurteilung stehen. Der Strom- und der Wasseranschluss sowie die Einkiesung des Wendeplatzes wurden (aufgrund der landwirtschaftlichen Betriebsnotwendigkeit) dem Grundeigentümer AH. zudem inzwischen in einem separaten Verfahren zugestanden (angefochtener Entscheid, S. 4; Vorakten, act. 245 ff.). Ihre Zulässigkeit steht damit fest, auch wenn ausser Frage steht, dass sie von den Mitgliedern des Beschwerdegegners mitbenützt werden.

2.3.3. Vergleicht man die Verhältnisse im Ausgangszustand bzw. zum Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsbewilligung vom 24. Februar 1992 (Erw. II/2.3.1, letzter Absatz) mit denjenigen von heute (Erw. II/2.3.2), so zeigt sich, dass sich der ursprünglich über eine Betriebsbewilligung bewilligte Flugbetrieb in den nachfolgenden drei Jahrzehnten grundlegend entwickelt und gewandelt hat, namentlich auch was die Infrastruktur anbelangt:

- 16 - Im Zusammenhang mit der Betriebsbewilligung gab die Modellfluggruppe damals an, auf dem Grasfeld werde "sporadisch" geflogen. Pro Jahr war von ca. 15 Wochenenden die Rede, unter der Woche (von Montag bis Freitag) sei "praktisch nie" ein Mitglied am Fliegen. Demgegenüber wird heute ca. 50 bis 100 Mal pro Jahr geflogen, wobei der Beschwerdeführer I gestützt auf die eigenen Zählungen von 148 bzw. 147 Flugtagen pro Jahr spricht (vgl. Beschwerde WBE.2022.175, S. 22; Replik WBE.2022.175, S. 13). So oder anders hat sich die Anzahl Flugtage im Verlaufe der Jahrzehnte massiv erhöht. Von einem bloss sporadischen Fliegen kann keine Rede mehr sein. Es ist auch nicht mehr so, dass unter der Woche praktisch nie geflogen wird. Gemäss Baugesuch hat der Flugbetrieb in den letzten Jahren am Wochenende zugunsten von vermehrten Modellflugaktivitäten tagsüber (v.a. durch die pensionierten Vereinsmitglieder) unter der Woche abgenommen. Angesichts der heutigen Anzahl Flugtage dürften im Vergleich zu früher aber auch die jährlichen Flugtage an den Wochenenden deutlich zugenommen haben. Hinzu kommt, dass jährlich durchschnittlich ein bis zwei Anlässe mit externen Piloten stattfinden (z.B. Staffeltreffen, Segel- oder Kunstflugwettbewerbe [Segel- und Motorkunstflug]), welche Events mit erhöhtem Flugbetrieb und Verkehrsaufkommen verbunden sind. An anderer Stelle wird im Baugesuch ausgeführt, "wir führen immer wieder regionale und nationale Anlässe durch" (Vorakten, act. 47). Im Rahmen der Erlangung der Betriebsbewilligung war von solchen Events noch keine Rede. Stark erhöht hat sich in den letzten drei Jahrzehnten zudem die Anzahl der aktiven Vereinsmitglieder des Beschwerdegegners. Während die M. am 9. Mai 1991 noch von 22 aktiven Mitgliedern sprach (Vorakten, act. 198 [Beilage 2]), sind es heute 69 Aktivmitglieder, zuzüglich 6 Junioren und 6 Interessenten (siehe Jahresbericht 2021, S. 47), welche zwecks Schulung/Training wohl ebenfalls auf dem Modellflugplatz fliegen. Auch wenn seitens des Beschwerdegegners ausgeführt wird, die Anzahl der regelmässig fliegenden Piloten sei konstant bei 20 – 30 bzw. rund 25 Piloten, so lässt sich nicht ernsthaft in Abrede stellen, dass bei objektivierter Betrachtung die Flugaktivitäten und damit zusammenhängend auch der Betrieb auf der Aufenthaltsfläche in den vergangenen rund 30 Jahren markant zugenommen haben. Die Intensivierung und der Wandel zeigen sich auch in der Infrastruktur. Während früher für den sporadischen Flugbetrieb keinerlei Infrastruktur vorhanden und erforderlich war, ebenso keine Infrastrukturarbeiten durchgeführt wurden und das Benützen eines Grasstreifens von ca. 80 x 10 m auf einem Grasfeld genügte (so wurde etwa auch ausgeführt "Bei den Flugaktivitäten beim X. handelt es sich nicht um organisiertes Motormodellfliegen auf einem Modellflugplatz, dazu fehlen Piste, jegliche Infrastruktur und allgemein das spezielle Interesse am Motorflug"; Vorakten, act. 198 [Beilage 2]), so ist heute eine ca. 155 m lange und zwischen 13.6 m und 12 m breite Piste aus einem kurz geschnittenen Sportrasen angelegt. Der ursprünglich auf dem Grasfeld benutzte Grasstreifen hat sich somit zu einer

- 17 - Piste, bestehend aus einem kurz geschnittenen Sportrasen, gewandelt, wobei sich die Fläche zum Starten und Landen mehr als verdoppelt hat. Infrastrukturarbeiten wurden nicht nur bezüglich der Piste, sondern auch auf der Aufenthaltsfläche vorgenommen, wo heute ebenfalls ein Sportrasen angelegt ist. Dass z.B. im Jahre 2011 eine komplette Pistensanierung vorgenommen und der Rasen neu erstellt wurde, bestätigt auch der Beschwerdegegner (vgl. Vorakten, act. 34 mit Hinweis auf das im AGIS abrufbare Orthofoto 2011). Während früher jegliche Infrastruktur fehlte, sind heute – neben der erwähnten Piste und Aufenthaltsfläche aus Sportrasen – ein Sicherheitszaun zwischen Piste und Aufenthaltsfläche, ein demontierbarer Zaun zur Strasse hin, ein Windsack auf einem Metallrohr, eine Info-tafel, eine fix installierte Sitzbank, eine Materialkiste und in den

Betriebsmo- naten eine mobile Miet-Toilettenkabine vorhanden. Überdies stehen ein Strom- und ein Wasseranschluss zur Verfügung, welche zum Zeitpunkt der Betriebsbewilligung vom 24. Februar 1992 und auch Jahre danach noch nicht vorhanden waren. Dass diese Anschlüsse schliesslich dem Grundei- gentümer in einem separaten Verfahren nachträglich zugestanden wurden, spielt hier keine Rolle, da die Vereinsmitglieder des Beschwerdegegners diese Anschlüsse mitbenützen können. An der Stelle, wo früher ein bloss sporadischer Flugbetrieb ohne jegliche Infrastruktur stattfand, findet sich heute somit ein Modellflugplatz mit – für Verhältnisse ausserhalb der Bauzonen – gut ausgestatteter Infrastruktur, u.a. stehen am Standort sogar eine mobile Toilettenkabine und ein Strom- und ein Wasseranschluss zur Verfügung. Heute wird am Standort nicht nur geflogen, der eingerichtete Modellflugplatz ist vielmehr zu einem gesellschaftlichen Treffpunkt der Ver- einsmitglieder und Interessierter geworden. Auf der Aufenthaltsfläche be- findet sich eine fest installierte Sitzbank, in der Materialkiste werden u.a. Tischgarnituren, Sonnenschirme und Plastikgeschirr gelagert (vgl. Vorak- ten, act. 35). Während laufendem Verfahren wurde für zwei Schüleranlässe und ein Vereinstreffen (wenn auch zeitlich beschränkt) ein Festzelt aufge- baut (siehe Beschwerde WBE.2021.175, S. 17; Beschwerdeantwort Ge- meinderat WBE.2021.175, S. 2; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner WBE.2021.175, S. 16; Replik Beschwerdegegner WBE.2021.175, S. 4; Beschwerde WBE.2021.176, S. 17; Beschwerdeantwort Gemeinderat WBE.2021.176, S. 2; Replik Beschwerdegegner WBE.2021.176, S. 4), und während Jahren waren am Standort überdies ein Cheminée und ein Unter- stand installiert, welche baulichen Vorkehren erst nach dem (diesbezüglich abweisenden) Baubewilligungsentscheid vom 22. Juni 2020 zurückgebaut wurden. Die Entwicklung auf dem Gelände und der Ausbau der Infrastruk- tur machen deutlich, dass nicht nur der Flugbetrieb intensiver wurde, son- dern der Standort auch in anderer Hinsicht intensiver genutzt wird. Die Be- schwerdeführer II sprechen sogar davon, am Wochenende werde es fast zum Festbetrieb (Vorakten, act. 174 [Votum _____]).

- 18 - Bei einer Gesamtbetrachtung lässt sich festhalten, dass der Modellflugplatz mit seiner heutigen Infrastruktur, den heutigen Bedürfnissen und dem heu- tigen Betrieb – namentlich auch auf der Aufenthaltsfläche – in keinem Ver- hältnis mehr steht zum Anfangszustand, welcher Basis für die Betriebsbe- willigung vom 24. Februar 1992 bildete. Von einem sporadischen Flugbe- trieb auf einem Grasfeld bzw. einem Grasstreifen ohne jegliche Infrastruk- tur und Infrastrukturarbeiten kann keine Rede mehr sein. Die Entwicklung und Intensivierung erfolgte in den letzten drei Jahrzehnten fliessend bzw. schleichend. Es ist deshalb nicht möglich, den Fall nach dem anwendbaren Recht zu einem (nicht greifbaren) Zeitpunkt in der Vergangenheit zu beur- teilen. Der bisher nicht bewilligte Modellflugplatz und sein Betrieb sind des- halb im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zu beurteilen, und zwar nach dem heute geltendem Recht und nach Massgabe der heutigen Verhältnisse und Bedürfnisse. 2.3.4. Hinzuweisen ist im Übrigen, dass am 1. Juni 2011 neue Bestimmungen der Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201) in Kraft getreten sind, welche Normen auch auf bereits bestehende, nicht bewilligte Bauten oder Anlagen anzuwenden sind. Bauten im Gewässerraum, die vor dem Stich- tag (1. Juni 2011) ohne Baubewilligung errichtet oder geändert wurden, sind in ihrem Bestand nur geschützt, wenn sie auch heute noch im Gewäs- serraum bewilligt werden könnten. Art. 41c Abs. 2 GSchV, wonach Anlagen im Gewässerraum in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt sind, sofern sie rechtmässig erstellt wurden und bestimmungsgemäss nutzbar sind, um- fasst somit nur formell rechtmässige, d.h. rechtskräftig bewilligte Bauten und Anlagen (Urteil des

Bundesgerichts 1C_22/2019, 1C_476/2019 vom 6. April 2020, Erw. 8.2). Selbst wenn man im vorliegenden Fall somit die Ansicht vertreten würde, der nicht baubewilligte Modellflugplatz sei vor rund 30 Jahren erstellt worden und deshalb nach dem Rechtszustand von damals zu beurteilen, so wäre er in seinem Bestand nur geschützt, wenn er auch heute noch im Gewässerraum bewilligt werden könnte (siehe Erw. II/2.2 und 4.6). Weiter ist zu beachten, dass auch die Landschaftsschutzzone gemäss § 20 BNO erst am 24. November 2004 beschlossen und durch den Regierungsrat am 28. September 2005 genehmigt wurde (angefochtener Entscheid, S. 8). Auch diese Bestimmung wäre aufgrund der damit verfolgten erheblichen öffentlichen Interessen bei der erstmaligen (nachträglichen) Bewilligung anzuwenden (vgl. Erw. II/2.2). Die Vereinbarkeit des Modellflugplatzes mit § 20 BNO wird in Erw. II/4.5 geprüft. 3.

E. 16

März 2022 sowie die Baubewilligung des Gemeinderats E. vom 22. Juni 2020 aufgehoben. 3.

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