Interpellation Mächler-Zuzwil / Häusermann-Wil / Storchenegger-Jonschwil / Sulzer-Wil / Thalmann-Kirchberg (25 Mitunterzeichnende) vom 14. September 2015

Fluglärm Region Wil – Massiv mehr Anflüge geplant

Schriftliche Antwort der Regierung vom 15. Dezember 2015

In ihrer Interpellation vom 14. September 2015 beziehen sich die Interpellanten auf das beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zur Genehmigung eingereichte Betriebsreglement 2014 des Flughafens Zürich und stellen im Zusammenhang mit der Einfachen Anfrage 61.15.19 verschiedene Fragen zur entsprechenden Antwort der Regierung vom 18. August 2015, mit der sie nicht einverstanden sind.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung hat in ihrer Antwort vom 18. August 2015 auf die Einfache Anfrage 61.15.19 ihre Haltung zur Betriebsreglementsänderung 2014 dargelegt. Die Regierung hat sehr wohl erkannt, dass mit der Betriebsreglementänderung 2014 auch eine Verschiebung des Anflugkorridors nach Osten geplant ist und hat in diesem Zusammenhang auch ausgeführt, dass sie sich in der fraglichen Stellungnahme dagegen gewehrt hat. Sie hat gefordert, dass die Anflüge weiterhin so nah wie möglich beim sogenannten Endanflugpunkt bei Turbenthal aufliniert werden müssen. Hingegen bleibt die zeitliche Ausgestaltung des Flugbetriebs gegenüber heute im Grundsatz unverändert. Eine Veränderung der zeitlichen Ausgestaltung des Flugbetriebs würde nach Auffassung der Regierung etwa bedeuten, dass im Gegensatz zur heutigen Ausgestaltung des Flugbetriebs das Ostkonzept auch unter dem Tag zur Anwendung kommen würde, wie dies in der Vergangenheit im Rahmen der Koordinationsprozesse Sachplaninfrastruktur Luftfahrt (SIL-Prozesse) diskutierte Betriebsvarianten vorsehen. Eine derartige Änderung des Flugbetriebs ist mit der Betriebsreglementsänderung 2014 jedoch nicht verbunden. Da in dieser Hinsicht offenbar verbreitet Unklarheit über die Zusammenhänge und Verfahren rund um den Flughafen Zürich besteht, nimmt die Regierung dazu nachfolgend ausführlich Stellung.

Die Regierung beschäftigt sich seit mehr als 15 Jahren mit dem Flughafen Zürich und der zukünftigen Ausgestaltung seines Flugbetriebs. Sie hat in dieser Zeit in verschiedenen Verfahren – etwa zur Erneuerung der Betriebskonzession, zum SIL-Prozess, zu Plangenehmigungsgesuchen für Instrumentenlandesysteme, zum vorläufigen Betriebsreglement, zur Anpassung der Luftraumstruktur oder zur Umsetzung des Staatsvertrags – zuhanden des Bundes Stellung genommen. Es kann damit von den Interpellanten nicht ernsthaft behauptet werden, die St.Galler Regierung setze sich nicht für die kantonalen Interessen im Zusammenhang mit der zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs am Flughafen Zürich ein.

Wichtig ist zu sehen, welche Regelungen für die Ausgestaltung des Flugbetriebs rund um den Flughafen Zürich relevant sind und wie die einzelnen Verfahren zusammenhängen. Folgende Regelungen und Verfahren sind wesentlich:
– Deutsche Durchführungsverordnung (DVO);
– Staatsvertrag Schweiz–Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (Staatsvertrag);
– Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL);
– Betriebsreglement;
– Plangenehmigungen;
– Luftraumstruktur.

Deutsche Durchführungsverordnung (DVO) / Staatsvertrag Schweiz–Deutschland:
Die DVO oder der Staatsvertrag bestimmen die Ausgestaltung des Flugbetriebs am Flughafen Zürich entscheidend mit. Der Flugbetrieb des Flughafens Zürich ist aufgrund des Pistensystems grundsätzlich nach Norden ausgerichtet. Die deutsche Grenze ist lediglich knapp 18 Kilometer vom Flughafen entfernt. Die gewachsene Nordausrichtung bringt es mit sich, dass ein Grossteil der An- und Abflüge in der Vergangenheit über süddeutsches Gebiet führte. Seit den achtziger Jahren und verstärkt in den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts bemühte sich Deutschland letztlich mit wenig Erfolg um eine Reduktion der Flüge über süddeutschem Gebiet. Nachdem im Jahr 2003 ein erster Staatsvertrag vom Schweizer Parlament abgelehnt wurde, legte Deutschland mit der DVO einseitig fest, zu welchen Zeiten und in welcher Höhe die An- und Abflüge des Flughafens Zürich über deutschem Staatsgebiet stattfinden dürfen. Damit wurde der bisher gegen Norden ausgerichtete Betrieb des Flughafens massiv eingeschränkt. Infolge der Sperrzeiten mussten auch die bisher über deutschem Gebiet liegenden Warteräume in die Schweiz verschoben werden, was wiederum eine Verschiebung der An- und Abflugrouten unter anderem auf St.Galler Kantonsgebiet zur Folge hatte.

Aktuell darf zu folgenden Zeiten nicht über Deutschland an- und abgeflogen werden:
– Montag bis Freitag: 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr
– Samstag und Sonntag: 20.00 Uhr bis 09.00 Uhr
In diesen Sperrzeiten fliegen die Flugzeuge derzeit am Morgen zwischen 06.00 und 07.00 von Süden, am Abend von Osten an.

Die einseitig verfügte DVO kann grundsätzlich von Deutschland jederzeit geändert werden. Auch ein gegen die DVO gerichtetes Verfahren der Schweiz vor dem Europäischen Gerichtshof blieb chancenlos. Nicht zuletzt um mehr Rechtssicherheit zu erhalten, wurde deshalb im Jahr 2012 wieder ein Staatsvertrag ausgehandelt. National- und Ständerat haben ihm zugestimmt, aber in Deutschland ist die Genehmigung oder Ratifizierung noch pendent. Erst wenn auch Deutschland den Vertrag genehmigt hat, tritt er in Kraft. Umstritten ist der Vertrag vor allem in den betroffenen Gebieten in Süddeutschland. In der sogenannten Stuttgarter Erklärung aus dem Jahr 2009 fordern sie wesentlich weitergehende Einschränkungen des Flugbetriebs über Süddeutschland.

Mit dem Staatsvertrag sind folgende Rahmenbedingungen vorgesehen:
Sofort nach Inkrafttreten:
– Montag bis Freitag: 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr
– Samstag und Sonntag: 20.00 Uhr bis 09.00 Uhr
Spätestens ab dem Jahr 2020:
– Montag bis Freitag: 18.00 Uhr bis 06.30 Uhr
– Samstag und Sonntag: 18.00 Uhr bis 09.00 Uhr

Wie die Flugzeuge in diesen Zeiten anfliegen werden, ist Gegenstand der nachfolgend beschriebenen Verfahren und derzeit noch offen. Über allem steht die Ratifikation des Staatsvertrags durch Deutschland, die derzeit blockiert scheint.

SIL-Koordinationsprozess und SIL-Objektblatt
Für die innerschweizerische Umsetzung der DVO oder des Staatsvertrags sind vorerst die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, in deren Rahmen dann der Betrieb und die Infrastruktur des Flugbetriebs konkret festgelegt werden können. Dies geschieht auf Bundesebene im sogenannten Sachplan Infrastruktur Luftfahrt.

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt ist Basis und Voraussetzung für die Genehmigung des künftigen Betriebsreglements bzw. für die Genehmigung von künftigen Bauprojekten im Bereich des Flughafens (Flughafenperimeter). Er ist mit den kantonalen Richtplänen abzustimmen, soweit

diese von raumplanerisch relevanten Festlegungen betroffen sind. Dies ist neben dem Standortkanton Zürich in den Kantonen Aargau und Schaffhausen der Fall.

Insgesamt ist das Verfahren im Fall des Flughafens Zürich komplex. Von November 2004 bis Februar 2010 fand unter der Leitung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Koordinationsprozess statt, in dessen Verlauf die fachlichen Grundlagen für die zukünftige Flughafenentwicklung ausgearbeitet und politisch diskutiert wurden. Neben dem Kanton Zürich als Standortkanton und der Flughafen Zürich AG als Flughafenbetreiberin, den zuständigen Bundesstellen und den raumplanerisch betroffenen Nachbarkantonen Aargau und Schaffhausen sowie den Gemeinden in unmittelbarer Nähe zum Flughafen waren auch die Nachbarkantone Zug, Schwyz, Thurgau und St.Gallen am Prozess beteiligt. Zu beachten ist, dass der Kanton Zürich über die Anteilseignerschaft am Flughafen Zürich für die Initiierung von Bauprojekten, mithin auch Pistenausbauten, ein Antrags- und faktisch auch ein Vetorecht hat. Innerhalb des Kantons Zürich ist aber diesbezüglich nicht nur die Regierung zuständig, sondern auch der Kantonsrat mittels referendumsfähigen Erlassen.

Im Lauf dieses Koordinationsprozesses wurden 19 technisch mögliche Varianten diskutiert. Im Endergebnis resultierten drei Varianten, wovon eine dem heutigen Betrieb entspricht. Die beiden anderen Varianten halten die DVO nicht ein, für eine der beiden ist zudem eine Verlängerung der Pisten 28 nach Westen und 32 nach Norden notwendig. Die St.Galler Regierung befürwortete die Varianten auf dem bestehenden Pistensystem, die eine Verlagerung des Flugverkehrs nach Osten und Süden nur soweit vorsahen, als diese aufgrund der deutschen Einschränkungen erforderlich waren.

Im Sommer 2010 startete das formelle Verfahren zum Erlass des SIL-Objektblatts, beginnend mit der Anhörung der Kantone und Gemeinden sowie der Information und Mitwirkung der Bevölkerung. Zeitgleich fand auch die öffentliche Auflage der Richtpläne in den Kantonen Zürich und Aargau statt. Am 26. Juni 2013 hat der Bundesrat eine erste Etappe zum SIL-Objektblatt festgelegt und damit jene Festlegungen getroffen, die unabhängig vom Staatsvertrag sind.

Wenn bekannt ist, wie der Flugbetrieb aufgrund der internationalen Regeln namentlich von deutscher Seite oder aufgrund des Staatsvertrags definitiv auszugestalten sein wird, wird der Bundesrat das SIL-Objektblatt in einer zweiten Etappe nochmals anpassen müssen. Es wird erneut zu einem Mitwirkungs- und Anhörungsverfahren kommen. *Diese* zweite Etappe des SIL-Objektblattes wird ausschlaggebend dafür sein, wie der Flugbetrieb in der Folge ausgestaltet werden kann und muss. Ergänzend zum Koordinationsprozess, der im Jahr 2010 abgeschlossen wurde, fand dazu im Jahr 2012 eine Konsultation der am SIL-Prozess beteiligten Körperschaften statt.

Betriebsreglement und Plangenehmigungen
Das Betriebsreglement regelt den Flugplatzbetrieb in allen Belangen, insbesondere die Organisation des Flugplatzes, die Betriebszeiten, die An- und Abflugverfahren, die Benützung von Flugplatzanlagen durch Passagiere, Luft- und Bodenfahrzeuge sowie durch sonstige Benützer oder die Bodenabfertigungsdienste. Übergeordnet massgebend sind die raumplanerischen Festlegungen im SIL-Objektblatt, das eidgenössische Luftfahrtgesetz (SR 748.0) mit den entsprechenden Ausführungserlassen sowie das eidgenössische Umweltschutzgesetz (SR 814.01) mit seinen Ausführungserlassen. Plangenehmigungen sind notwendig für bauliche Veränderungen von Flugplatz- oder Flugsicherungsanlagen, etwa für die Installation eines Instrumentenlandesystems, sowie bei Nutzungsänderungen.

Im Gegensatz zum SIL-Objektblatt, das ausschliesslich behördenverbindlich ist, sind die Genehmigung des Betriebsreglements und die Plangenehmigungen verbindliche Verfügungen, gegen die Rechtsmittel offenstehen. Entsprechend kann die Übereinstimmung mit den raumplanerischen

Festlegungen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und den massgeblichen Gesetzesbestimmungen von allen dazu legitimierten Personen und Körperschaften einer richterlichen Überprüfung unterzogen werden.

Derzeit massgebend ist das vorläufige Betriebsreglement aus dem Jahr 2005, das den heutigen Betrieb regelt. Bei seinem Erlass wurde es von zahlreichen Beschwerdeführern, unter anderem auch vom Kanton St.Gallen, angefochten. Die letztinstanzliche Beurteilung durch das Bundesgericht fand im Jahr 2010 statt. Diese Rechtsmittelverfahren führten bei verschiedenen bisher offenen Fragen zu einer Klärung. Für den Kanton St.Gallen und insbesondere die Region Wil etwa ist die richterliche Schlussfolgerung relevant, dass die prognostizierten Lärmwerte im St.Galler Kantonsgebiet keine zusätzlichen Massnahmen zur Lärmminderung nach dem Vorsorgeprinzip, wie es im Umweltschutzgesetz verankert ist, rechtfertigen.

Die Betriebsreglementsänderung 2014, auf welche die Interpellanten Bezug nehmen, hat im Wesentlichen Anpassungen im Rahmen des heutigen Betriebs zur Folge, die insbesondere aus einer Sicherheitsüberprüfung aus dem Jahr 2012 resultieren. Dazu gehört auch die vom Osten geforderte Entflechtung der An- und Abflüge im Ostkonzept. Für den Fall, dass der Staatsvertrag in Kraft tritt, ist sodann die sofort notwendige Ausweitung des Ostkonzepts am Abend um eine Stunde Gegenstand des Genehmigungsgesuchs (20.00 Uhr statt 21.00 Uhr), nicht jedoch die eigentliche Umsetzung des Staatsvertrags. Dies einerseits, weil noch nicht klar ist, ob der Staatsvertrag überhaupt je in Kraft treten wird und anderseits, weil die dazu notwendigen raumplanerischen Festlegungen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt noch nicht erfolgt und damit die Entscheide, wie der zukünftige Betrieb ausgestaltet werden soll, noch nicht getroffen sind. Erst wenn dies der Fall ist, kann das künftig definitive Betriebsreglement zur Genehmigung unterbreitet werden.

Luftraumstruktur
Die Festlegung der Luftraumstruktur erfolgt in der Regel nachgelagert zu den vorgenannten Verfahren oder unabhängig davon, wenn andere Gründe für eine Anpassung bestehen. Mit der Luftraumstruktur wird der Luftraum in verschiedene Luftraumklassen eingeteilt mit dem Zweck, eine sichere Abwicklung des Flugverkehrs und insbesondere der im Betriebsreglement festgelegten An- und Abflugverfahren zu ermöglichen. Die Luftraumstruktur wird grundsätzlich entsprechend den festgelegten Flugverfahren gestaltet und nicht umgekehrt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Ausgestaltung des Flugbetriebs primär durch die DVO oder den Staatsvertrag der Schweiz mit Deutschland bestimmt wird. Innerschweizerisch werden die Weichen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt gestellt. Das Betriebsreglement und die Plangenehmigungen legen den Flugbetrieb im Rahmen der Festlegungen der Sachplanung konkret fest und unterstehen einer richterlichen Überprüfung. Heute massgebend ist das SIL-Objektblatt vom 9. September 2015, das im Sinn einer ersten Etappe den Betrieb basierend auf dem heutigen Betrieb raumplanerisch festlegt. Für die Umsetzung des Staatsvertrags oder für eine anderweitig notwendige Änderung des Betriebs, etwa aufgrund einer substantiellen Änderung der DVO, ist erneut ein Sachplanverfahren durchzuführen. Bisher wurden im Rahmen des sogenannten Koordinationsprozesses verschiedene Umsetzungsvarianten präsentiert. Die Regierung kritisierte diese als unvollständig und forderte, auch Varianten zu prüfen, die keine Verlängerung der Pisten 28 und 32 erforderlich machten.

Die Position der Regierung zur zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs am Flughafen Zürich richtet sich gesamthaft – wie in der Antwort auf die Einfache Anfrage 61.15.19 bereits ausgeführt – nach den folgenden Eckwerten:
– Der Flughafen Zürich ist unser Tor zur Welt: Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich ist nicht nur für den Standortkanton, sondern auch für den Kanton St.Gallen gross. Dank der vielen Direktverbindungen sind die wichtigsten Wirtschaftszentren Europas innerhalb von vier bis fünf Stunden von der Region St.Gallen aus erreichbar. Jeder Einwohner des Kantons

St.Gallen nutzt diese Anbindungen im Durchschnitt 2,3 Mal je Jahr. 21 Prozent aller Übernachtungstouristen in der Schweiz reisen über den Flughafen Zürich; allein diese generieren einen Umsatz von rund 2 Milliarden Franken. Über 35 Prozent der wertmässigen Exporte der Schweiz werden per Luftfracht versandt. Der Flughafen garantiert damit auch den Anschluss des Kantons St.Gallen an die Weltmärkte.
– Der Flugbetrieb des Flughafens ist ursprünglich nach Norden ausgerichtet. Dies soll im Grundsatz so bleiben. Fluglärm soll nur soweit auf St.Galler Kantonsgebiet verlagert werden, als dies tatsächlich notwendig ist.
– Die notwendige Verlagerung soll nicht einseitig nach Osten erfolgen, sondern es soll eine adäquate Verteilung nach Süden und Osten nach Massgabe der betroffenen Bevölkerung stattfinden.
– Mit einer Optimierung der An- und Abflugrouten soll der Lärm möglichst beschränkt werden. Primär soll der Lärm dazu soweit als möglich kanalisiert werden. Sofern eine Kanalisierung nicht möglich ist oder nicht zum gewünschten Entlastungseffekt führt, soll auf die sogenannte 5000/8000-Fuss-Regel verzichtet und der Lärm dadurch gestreut werden.
– Mit Blick auf den militärischen Trainingsraum Säntis soll die zivile Nutzung des Luftraums der militärischen Nutzung vorgehen.
– Auf Pistenverlängerungen zur Umsetzung des Staatsvertrags sei zu verzichten.
– Zur Entlastung des Ostens seien Südabflüge geradeaus (straight) zu prüfen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Wie bereits ausgeführt, ist sich die Regierung der Problematik bewusst, dass mit der Betriebsreglementsänderung 2014 eine Verschiebung der Ostanflüge bzw. des Einschwenkpunktes auf den Endanflug nach Osten vorgesehen ist. Die Regierung hat sich in ihrer Stellungnahme zu der Betriebsreglementsänderung 2014 dagegen ausgesprochen und gefordert, die Flugzeuge wie bisher so nahe wie möglich auf den Endanflugpunkt bei Turbenthal einschwenken zu lassen. Diese Haltung wird auf allen Ebenen konsequent vertreten. Trotzdem muss in technischer Hinsicht eingeräumt werden: Selbst wenn es dabei bleiben sollte, dass die Flugzeuge in Zukunft weiter östlich auf die Endanflugachse einschwenken können, würde dies nicht zwingend dazu führen, dass sämtliche Endanflüge über oder östlich von Wil zu liegen kämen. Vielmehr wird dies davon abhängen, wie es der Flugsicherung gelingt, die Flugzeuge auf den Endanflug zu dirigieren. Bei wenig Verkehr werden die Flugzeuge weiterhin wie bisher westlich der Stadt Wil auf die Endanflugachse eindrehen.

2. Wie die Regierung bereits in der Beantwortung der Einfachen Anfrage 61.15.19 ausgeführt hat, sieht die Regierung im Zusammenhang mit der derzeit in Frage stehenden Änderung des Betriebsreglements die Standortattraktivität der Region nicht beeinträchtigt, weil es auch in Zukunft nicht zu einer Verschlechterung der Fluglärmsituation in dem Sinn kommen wird, dass zukünftig mit Überschreitungen der gesetzlich definierten Planungs-, Immissions- oder Alarmgrenzwerte aus dem Flugverkehr gerechnet werden muss. Mit Bezug auf die aktuelle Änderung des Betriebsreglements gibt es aufgrund der Entflechtung der An- und Abflugrouten eine gewisse Entlastung für die Region Wil.

   Die Regierung hat im Zusammenhang mit der Einführung des Instrumentenlandesystems bei der Piste 28 auch in der Region Wil zusammen mit dem Kanton Thurgau Lärmmessungen vorgenommen. Seither hat sie sich am Fluglärm-Monitoring des Kantons Thurgau, der in der Nähe von Bichelsee-Balterswil eine Messstation betreibt, orientiert. Die dort festgestellten Messwerte sind auch für die Region Wil aussagekräftig. Sie liegen klar unter den geltenden Immissions- und Alarmgrenzwerten. Unter diesen Umständen sieht die Regierung keine Notwendigkeit, im Raum Wil Lärmmessungen vorzunehmen. Ohnehin werden nach der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) die relevanten Fluglärmimmissionen grundsätzlich nicht gemessen, sondern durch Berechnungen ermittelt.

3. Die Forderung nach dem sogenannten kontinuierlichen Endanflug (continuous descent approach [CDA]) steht im Raum und wurde von der Regierung wiederholt gestellt. Sie ist im Grunde genommen von keiner Seite bestritten. Die Anwendbarkeit hängt auch von der Führung der Anflugrouten ab. Ziel aller Beteiligten ist es, diesen sogenannten kontinuierlichen Endanflug so weit wie möglich zu realisieren. Die Flughöhe im Raum Wil ist von der Höhe abhängig, welche die Flugzeuge beim sogenannten Endanflugpunkt erreichen müssen. Selbstverständlich ist die Regierung der Ansicht, dass der Überflug möglichst hoch erfolgen soll. Dies gilt im Übrigen sowohl für die Anflüge wie auch für die Abflüge.

4. Die Betriebsreglementsänderung 2014 sieht vor, dass in der Nacht nach 22.00 Uhr die bisherige Abflugroute Richtung Osten zur Verfügung stehen soll, insbesondere um unnötige Umwegflüge zu vermeiden. Möglich wird dies, weil in dieser Zeit wenig Anflugverkehr herrscht und die notwendige Separierung der An- und Abflüge sichergestellt werden kann. Die Regierung hat in ihrer Stellungnahme zur Betriebsreglementsänderung 2014 nicht gegen diese Routenführung protestiert, insbesondere weil das Festhalten an der von den Anflügen entflochtenen Abflugrouten in Verbindung mit dem dafür notwendigen Umwegflug dazu geführt hätte, dass andere flughafennahe Gebiete zur Nachtzeit unnötigen Umwegflugverkehr zu tragen hätten. Die Regierung hat jedoch gefordert, dass die entsprechenden Abflugrouten derart optimiert werden, dass die dichtbesiedelten Agglomerationen Wil und St.Gallen in den lärmsensitiven Nachtstunden nicht planmässig direkt überflogen werden.

5. Wie bereits einleitend dargelegt, hat die Regierung in den letzten 15 Jahren verschiedentlich zur Frage der zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs beim Flughafen Zürich Stellung genommen und Forderungen gestellt. Die entsprechenden Eckwerte für die Haltung der Regierung wurden schon in der Antwort der Regierung auf die Einfache Anfrage 61.15.19 und ebenfalls nochmals einleitend hier dargelegt. Bis heute ist es der Regierung gelungen, zusammen mit den weiteren Beteiligten in den verschiedenen Verfahren diese Eckwerte zu bewahren. Die Regierung ist sich indessen bewusst, dass dies auch aus der divergierenden Interessenlage im Standortkanton Zürich und in den Nachbarkantonen rund um den Flughafen resultiert.

6. Die verschiedenen Planungs- und Genehmigungsverfahren rund um den Flughafen Zürich ergeben sich aus der bestehenden Gesetzgebung zur Luftfahrt, namentlich aus dem Bundesgesetz über die Luftfahrt (SR 748.0) und den verschiedenen Ausführungsverordnungen. Massgebend sind sodann insbesondere das eidgenössische Umweltschutzgesetz (SR 814.01) und das eidgenössische Raumplanungsgesetz (SR 700). Die entsprechenden Verfahren sehen Anhörungs- und Rechtsmittelverfahren vor. Die Regierung hat sich in der Vergangenheit in erster Linie über die Anhörungsverfahren in die Meinungsbildung eingebracht. Im Jahr 2005 hat sie zudem gegen die Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements und gegen die Genehmigung der Luftraumstruktur zusammen mit mehreren hundert weiteren Beschwerdeführern Beschwerde erhoben. Diese Rechtsmittelverfahren brachten zu verschiedenen Fragen Klarheit, unter anderem auch, bis zu welchem Grad die Änderung von An- und Abflugverfahren über dem Gebiet des Kantons St.Gallen rechtlich durchsetzbar ist. Zusammenfassend wurde gerichtlich festgestellt, dass angesichts der geringen Betroffenheit – der Lärm überschreitet die festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht – rechtlich keine Veranlassung besteht, weitergehende vorsorgliche Massnahmen nach dem eidgenössischen Umweltschutzgesetz zu veranlassen. Wie den Gesuchsunterlagen zur Betriebsreglementsänderung 2014 entnommen werden kann, wird diese im Raum Wil zu keinen Grenzwertüberschreitungen führen. Es ist im Gegenteil so, dass das Gebiet im Osten des Flughafens, das von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist, eher leicht reduziert wird. Mithin besteht kaum Aussicht auf Erfolg, die Anpassung der Anflugrouten im Raum Wil rechtlich durchzusetzen. Die Regierung wird die Frage indessen abschliessend klären, wenn die Genehmigung der beantragten Betriebsreglementsänderung 2014 vorliegt.