
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 24.08.2006

Protokoll

(überarbeitet gem. 118. FLK)

**über die 117. Sitzung der Kommission
am 21. März 2006
im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH**

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Beschlussprotokolls über die 116. Kommissionssitzung
3. Bericht aus der Ausschusssitzung am 29.11.2005 und 07.02.2006 (Vorsitzender):
4. Ergebnisse des Antrags auf Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des Flughafens im Hinblick auf Nachtflugbewegungen, Fortführung aus 116. FLK (Vertreterin des Gesundheitsamts)
5. Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten (Fluglärmschutzbeauftragte)
6. Anträge
7. Verschiedenes
8. Festlegung des nächsten Sitzungstermins

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

Bereits mit der Einladung wurden versandt:

- Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten Oktober 05 – Februar 06
- Antwort der Luftverkehrsbehörde zum Antrag der VSF auf Erfassung von Bodenlärm
- Auswertung der Flugbewegungen bei Nacht einschl. Fluglärmwerte für 2005 und bis 2/2006
- Übersicht der Leq-Werte für 2004 und 2005
- die Protokolle der 36. und 37. Ausschusssitzung
- Schreiben der VSF zu Nachtflügen
- Kurzprotokoll der ADF-Tagung

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder der Kommission sowie zwei Vertreter von der Genehmigungsbehörde Senator für Wirtschaft und Häfen, die Vertreterin der VSF und den Vertreter von der Deutschen Flugsicherung.

Der Vorsitzende erklärt, dass wie in der Vergangenheit für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mitläuft.

Die Mitglieder der Kommission sind hiermit einverstanden.

TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird wie vorgelegt genehmigt.

TOP 2 – Genehmigung des Beschlussprotokolls über die 116. Kommissionssitzung

Zum Protokoll wurden keine Änderungsvorschläge eingereicht. Zu TOP 5 hinterfragt die Vertreterin der BVF, ob seitens der DFS die dort aufgeführten Aussagen so stehen bleiben können, da sie nach Ihrer Ansicht lediglich die Meinung einzelner darstelle. Seitens der DFS wird kein Änderungsbedarf gesehen. Das Protokoll wird ohne Änderungen mit 1 Gegenstimme und 3 Enthaltungen genehmigt.

TOP 3 – Bericht aus der Ausschusssitzung am 29.11.2005 und 07.02.2006

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert den Stand der Internetpräsentation. Die Internetseiten sind als interne Version bereits weitgehend fertiggestellt. Zur Zeit erfolgt noch die technische Optimierung z.B. zur Herstellung der Barrierefreiheit. Nach Fertigstellung der Seiten wird der Vertreter der Genehmigungsbehörde den entsprechenden Link bekannt geben. Der Vertreter der VSF berichtet verwundert, dass er auf den Internetseiten des SBUV Aussagen zu Fluglärm fand. Die Fluglärmschutzbeauftragte teilte mit, dass diese Seiten seit ca. 1 Jahr dort bestehen.

Der Vorsitzende und die Fluglärmschutzbeauftragte berichten zum Stand der Diskussionen zur NIROS-Berechnung. Eine Vertreterin der DFS hatte die Möglichkeiten und Grenzen des Systems in der Ausschusssitzung präsentiert und verdeutlicht, dass die Berechnung nur als Unterstützung in der Verfahrensplanung herangezogen werden könne und jeweils weitere Gesichtspunkte zusätzlich zu betrachten seien. Die Vertreterin der DFS ist mit der NIROS-Berechnung auf Grundlage des verkehrsreichsten Tags aus 2005 mit einer Splittung zwischen Tag- und Nacht-Flügen für die Flugrouten Warburg, Nienburg, Bassum beauftragt. Darüberhinaus wird eine Optimierung des Drehpunktes für die Wesertalroute berechnet. Die Ergebnisse der Berechnung werden ca. im Juni vorliegen und in einer separaten FLK-Sitzung vorgestellt.

Der Antrag zur Erfassung des Bodenlärms wird in der kommenden FLK-Sitzung behandelt.

TOP 4 – Ergebnisse des Antrags auf Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des Flughafens im Hinblick auf Nachtflugbewegungen, ab Punkt 2.2 (Vertreterin des Gesundheitsamts)

Die Vertreterin der BVF erkundigt sich, warum Ihre schriftlichen Fragen an den Vertreter der Genehmigungsbehörde nicht schriftlich beantwortet worden seien, obgleich diese Möglichkeit in der vergangenen FLK-Sitzung angeboten worden war. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Fragen der VSF nicht dem vereinbarten Vorgehen des Nach-Vorne-Schauens entsprechen sondern stattdessen eine Aufbereitung 10 Jahre alter Daten gefordert werde. Darüberhinaus sei dieses Schreiben als Arbeitsauftrag zu werten, der von der FLK jedoch nicht autorisiert worden sei. Dies entspreche nicht der vereinbarten Arbeitsweise der FLK. Desweiteren kritisiert und missbilligt der Vorsitzende, dass das Schreiben parallel an den Petitionsausschuss und die Bürgerschaftsfraktionen gegangen ist. Die Sitzungen der FLK seien nicht öffentlich und die Themen daher entsprechend zu behandeln.

Die Vertreterin der BVF erläutert, dass die Aussagen der Genehmigungsbehörde sich nicht ausschließlich auf den ausgewerteten Zeitraum 2004/2005 beziehen, sondern allgemeingültig

formuliert seien. Dies sei jedoch nicht überprüfbar, da die Jahre vor 2004 nicht mit ausgewertet worden seien.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass eine schriftliche Beantwortung der Fragen nicht erfolgt sei, da es sich nicht um Verständnisfragen sondern um Arbeitsaufträge gehandelt habe. Daher habe er auf eine Behandlung in der FLK-Sitzung verwiesen.

Der Vertreter der FBG hinterfragt, ob der Vertreter der Genehmigungsbehörde allgemein keine Arbeitsaufträge einzelner FLK-Mitglieder entgegennehmen würde. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bestätigt dies, der Vorsitzende stimmt dem zu.

Es wird vereinbart, dass Schreiben der VSF parallel mit zu behandeln, eine Rückschau auf die Jahre vor 2004 wird jedoch abgelehnt.

Die Vertreterin des Gesundheitsamts regt an, die Ergebnisse aus der Antwort der Genehmigungsbehörde separat schriftlich zu fixieren. Dies wird zugesagt.

Zu Punkt 2.2:

Die Vertreterin des Gesundheitsamts wünscht vom Vertreter der Genehmigungsbehörde eine Definition verschiedener Begriffe, die in seinem Antwortschreiben verwendet werden. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde stellt dar, dass die Begriffe aus der Begründung zur Genehmigung aus 1993 und dem Widerspruchsbescheid und Gerichtsurteil stammen. Wie diese Begriffe damals gefüllt wurden, könne er nur vermuten. Der Vertreter der FBG erläutert, dass die Prognose zum Genehmigungsverfahren 6 Nachtflugbewegungen als regelmäßig planmäßig zu Grunde gelegt habe. Die Vertreterin der BVF stellt dar, dass im Widerspruchsbescheid vom 3.11.1994 und im OVG-Urteil neben den 6 regelmäßigen Nachtflügen auch davon ausgegangen sei, dass sich die Anzahl der Nachtflüge nicht weiter erhöhen werde und 5 der 6 Nachtflüge bis 23:00 Uhr stattfinden. Der Vertreter der FBG erläutert, dass der 6. Flug die Postmaschine betraf, die um 2:30 Uhr landete. Das OVG-Urteil stelle allerdings auch fest, dass zeitweilig auch mehr als 6 Nachtflüge erfolgen können.

Es wird festgehalten, dass durch die Genehmigung und das OVG-Urteil keine Beschränkung auf 6 Nachtflüge erfolgt ist, sondern diese lediglich den Planungen zugrundegelegt worden sind. Davon zu unterscheiden ist die Frage der Zumutbarkeit, die die Genehmigungsbehörde beachten müsse. Eine Begrenzung der Nachtflüge erfolgt nicht über die Anzahl der Flüge, sondern über die Schallpegel.

Die Begriffe unwesentlich bzw. geringfügige Überschreitung sind unbestimmte Rechtsbegriffe. Diese ebenso wie die Frage der Zumutbarkeit werden in vielen Gerichtsurteilen und Prognosen unterschiedlich definiert, eine einheitliche Meinung darüber besteht nicht. Mit der Novellierung des Fluglärmsgesetzes wird hier eine einheitliche Rechtsgrundlage geschaffen werden.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass in der Genehmigung und OVG-Urteil hinterfragt wurde, ob die 6 Nachtflugbewegungen eine „wesentliche Änderung“ sei. Dies wurde vom OVG verneint. Weiterhin führte das Gericht aus, dass eine 7. Flugbewegung eine geringfügige Erhöhung sei.

Eine Überprüfung der Genehmigung sei erst bei einer dauerhaften Pegelüberschreitung von Amts wegen notwendig. „Dauerhaft“ versteht der Vertreter der Genehmigungsbehörde als wochenlange regelmäßige Pegelüberschreitungen. Der weitere Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass es derzeit unabhängig von den Lärmwerten eine weite Unterschreitung der 6 Nachtflüge gebe. Bei ca. 260 Flugtagen/Jahr waren in 2004 19 Nächte mit mehr als 6 Flugbewegungen, 2005 1. Halbjahr waren es 9 Nächte. Die durchschnittliche Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen betrug in 2004 3,9, in 2005 1. Halbjahr 3,6. Die maximale Zahl der Flugbewegungen in einer Nacht war in 2004 9 Flüge, in 2005 1. Halbjahr 10 Flüge. Die Anzahl der Nächte mit Pegelüberschreitungen betrug in 2004 1 Tag, in 2005 1. Halbjahr 2 Tage. Der Vertreter der Gemeinde Stuhr ergänzt, dass das OVG

auch bei einer Ausweitung der Nachtflugbewegungen nicht automatisch eine Änderung der Flughafengenehmigung vorgesehen habe, sondern auch Schallschutzfenster ausreichend sein könnten.

Der Vertreter der FBG stellt dar, dass das OVG 60 dB(A) am Ohr des Schläfers bzw. 6 x 75 dB(A) außen als Zumutbarkeitsschwelle für die Genehmigungsbehörde definiert hat, d.h. ab diesem Wert ist ein Einschreiten der Genehmigungsbehörde erforderlich. Diese Schwelle liegt höher als die Schwelle für die Planung, die bei 55 dB(A) liegt. Genehmigt und planfestgestellt seien für den Flughafen über die Prognosen für heute 70.000 Flugbewegungen. Diese werden weit unterschritten.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass auch ein Überschreiten der 6 x 75 dB(A) an einer Messstation nicht automatisch zu einem Einschreiten der Behörde führt. Zunächst wäre die tatsächliche Immission bei der Bevölkerung genau festzustellen einschließlich der Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen.

Die Vertreterin der BVF hinterfragt die Überprüfung der Einhaltung von Flugplänen. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass die Genehmigungsbehörde keine Prüfung der Flugpläne vornimmt. Dies erfolgt durch einen Flugplankoordinator beim Bundesministerium für Verkehr, die Fluggesellschaften beantragen dort die Flugpläne.

Da sich keine abschließende Definition der verschiedenen Begriffe finden lässt, wird vorgeschlagen, die Begriffe „wesentlich, Zumutbarkeit, planmäßig, regelmäßig“ im Ausschuss für die FLK näher zu definieren und eine Empfehlung an die Genehmigungsbehörde zu geben. Die Genehmigungsbehörde ist in der Abwägung daran jedoch nicht gebunden. Die Vertreterin des Gesundheitsamts wird für die Ausschusssitzung ebenfalls eingeladen.

zu Punkt 2.3:

Der Nachtzeitraum geht exakt von 22:00 bis 6:00 Uhr. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, ein Flug um 22 Uhr und 15 Sekunden sei bereits ein Nachtflug.

zu Punkt 2.4:

Auf Nachfrage von der Vertreterin der BVF erläutert der Vertreter der Genehmigungsbehörde, dass eine „generelle Ausnahme“ die Flüge umfasst, für die die Genehmigung bereits eine Ausnahme erteilt und keine Einzelfallentscheidung eingeholt werden muss. Dies umfasst z.B. die Home Carrier bis 24:00 mit 2 Bewegungen, d.h. alle Flüge ohne besondere Genehmigung im Gegensatz zu denen, die eine besondere Genehmigung (Einzelfallentscheidung) benötigen.

Zu Punkt 2.5:

Kein weiterer Beratungsbedarf. Die Flugbewegungen selber sind nicht absolut begrenzt.

Zu Punkt 2.6:

Kein weiterer Beratungsbedarf.

Zu Punkt 2.7:

Die Vertreterin der BVF weist darauf hin, dass an manchen Flughäfen anstelle der 75 dB(A) bereits 70 dB(A) als Maximalpegel für die Zulässigkeit des Flugbetriebs zugrundegelegt werden. Der genaue Flughafen wird von der Vertreterin der BVF noch präzisiert werden, da nicht bekannt ist, ob es sich dabei um einen bestehenden oder einen neuen Flughafen handelt.

Zu Punkt 2.8:

Die Vertreterin des Gesundheitsamts regt an, den Begriff des „aktiv regulierenden Eingreifens der Behörde“ ebenfalls im Ausschuss mit zu definieren.

Zu Punkt 2.9:

Die Vertreterin der BVF wünscht ebenfalls die Angabe der Ablehnungen von Ausnahmegenehmigungen, um ein klareres Bild zu gewinnen. Der Vertreter der FBG erläutert, dass dies nicht praktikabel ist, da viele Anfragen bereits bei der Vorfeldkontrolle als aussichtslos abgelehnt werden und nicht bis zur Genehmigungsbehörde weitergeleitet werden. Eine Dokumentation der abgelehnten Anfragen durch die Genehmigungsbehörde würde daher ein schiefes Bild ergeben.

Die Fluglärmschutzbeauftragte stellt fest, dass die Gründe für Ausnahmegenehmigungen aufgrund besonderen öffentlichen Interesses nicht näher ausgeführt wurden. Auch vor dem Hintergrund der Fußballweltmeisterschaften sei hier eine Diskussion notwendig. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bestätigt, dass bereits mindestens 1 Ausnahmegenehmigung im Zusammenhang mit der WM genehmigt wurde.

Der Vertreter der VSF hinterfragt den Flug der HSV-Spieler, der in Hamburg abgelehnt wurde und in Bremen mit Ausnahmegenehmigung landen durfte. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert dazu, dass die OLT-Maschine zunächst nach der Landung in Hamburg erneut starten und nach Bremen weiterfliegen sollte. Der Grund war die Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr, da das Flugzeug am kommenden Tag von Bremen aus starten sollte. Diese Ausnahmegenehmigung war bereits erteilt worden. Nachdem die Landeerlaubnis in Hamburg nicht erteilt wurde, flog die Maschine direkt nach Bremen.

Der Vertreter der VSF berichtet aus dem Urteil zu Schönefeld, dass das Schutzinteresse der Bevölkerung stets Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen habe. Da dazu noch keine offiziellen Berichte und Kommentare vorliegen, wird dies Thema nicht weiter diskutiert.

Zu 2.10:

Die Definition der Grenze der Zumutbarkeit wird im Zusammenhang mit Ziffer 2.8 in den Ausschuss verwiesen.

Zu 2.11:

Die Vertreterin der BVF kritisiert erneut, dass die Aussage, die 6 Flüge in 365 Nächten und damit der Prognosewert nicht erreicht wurden, nicht nachweisbar belegt wurde. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass es in dieser Fragestellung ausschließlich um die Anzahl der Flugbewegungen gehe. Diese sind in der Jahressumme seines Wissens nicht überschritten worden. Davon zu differenzieren sei die Einhaltung der Pegelkriterien, d.h. 6 x 75 dB(A).

Die Fluglärmschutzbeauftragte ergänzt zu den Nachtflügen und den dazu überreichten Unterlagen, dass die derzeit regelmäßig verspäteten OLT-Flüge aus London einer Analyse auf die Verspätungsgründe unterzogen werden. Die Analyse könnte ebenfalls im Ausschuss auf weitere zeitliche Einsparpotentiale untersucht werden.

Die Vertreterin der BVF hinterfragt die Einwirkungsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörde, derartige dauerhafte Verspätungsfälle zu begrenzen und verweist auf Flüge der Lufthansa. HDer Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass die Lufthansa noch nicht mit dauerhaften Verspätungen aufgefallen sei. Solange das Kriterium der 6 x 75 dB(A) nicht erreicht wird, ist es für ihn allerdings kein Unterschied, ob eine Landung um 22:25 Uhr oder 22:35 Uhr stattfindet, da beides im Nachtzeitraum liegt. Bei regelmäßigen Verspätungen wie zur Zeit bei der OLT sehe dies jedoch anders aus. Die Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass sowohl im Januar als auch im Februar je 38 verspätete Flüge erfolgten. Davon waren im Januar 19 OLT-Flüge und 8 LH-Flüge betroffen. Letztere waren ausschließlich wetterbedingte Verspätungen. Im Februar waren 17 OLT-Flüge und 12 LH-Flüge verspätet, letztere zu 50% wegen Umlaufproblemen.

TOP 5 – Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten (Fluglärmenschutzbeauftragte)

Die Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert zunächst einige Begrifflichkeiten des Berichtes aus dem vergangenen Berichtszeitraum, da dazu Verständnisfragen eingegangen waren. Demnach ist die

- monatliche Darstellung der Beschwerden: Die Beschwerden werden im Monat des Ereignisses aufgeführt. Dieser ist in der Regel identisch mit dem Monat des Beschwerdeingangs und werden andernfalls entsprechend nachgetragen.
- „angebliche Einhaltung der Idealroute“: Die sogenannte „Idealroute“ ist lediglich eine rechnerische Route, relevant ist jedoch der gesamte Toleranzbereich. Der Vertreter der DFS ergänzt, dass auch ein Verlassen des Toleranzbereiches nicht automatisch ein Verstoß bedeutet, da dieses z.B. aus Witterungsgründen notwendig werden kann. Ein exaktes Befliegen der rechnerischen Ideallinie ist nicht möglich, da z.B. Windeinflüsse dies behindern.
- „Ende des Jahres“ im Zusammenhang mit dem Ausfall der Messstelle 2: dieser Begriff war etwas großzügiger verstanden worden.
- Eine Verzerrung der Messwerte, durch den Ausfall der MS 2 ist nicht erfolgt, da die Messwerte nicht über alle Messstationen integriert werden, sondern eine getrennte Auswertung erfolgt. Weiterhin wurde für die MS 2 kein Leq ausgewiesen, da die Datenmenge hierzu zu gering war.
- Lärmindernde Maßnahmen werden nicht im Detail aufgeführt, da kein Rechenschaftsbericht der LSB-Tätigkeit angefertigt wird. Da die gesamte Tätigkeit der LSB auf die Vermeidung und Minderung von Lärm ausgerichtet ist, würde eine beispielhafte Benennung einzelner Tätigkeiten ein schiefes Bild ergeben.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte stellt den vorab verteilten Bericht Okt. 2005 – Feb. 2006 vor. Der Vertreter der VSF hinterfragt, warum die Abweichung von der Idealfluglinie in diesem Berichtszeitraum keine Relevanz mehr hatte. Die Fluglärmenschutzbeauftragte erläuterte, dass im vergangenen Berichtszeitraum sehr viele Flüge anhand von Fanomos-Aufzeichnungen als auch direkt vor Ort überprüft wurden und dabei keine Abweichungen von dem Toleranzraum festgestellt werden konnten.

Die Vertreterin der BVF regt an, einen Bericht über jeweils ein Jahr zu erhalten, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Die Fluglärmenschutzbeauftragte lehnt dies aus zeitlichen Gründen ab. Eine Vergleichbarkeit der jeweils halbjährlichen Berichte ist gegeben, zumal so auch die verschiedenen Jahreszeiten vergleichbar seien und keine Integration über das gesamte Jahr erfolgt. Diese Meinung wird von den übrigen FLK-Mitgliedern unterstützt.

Die Vertreterin der BVF hinterfragt die Erneuerungen an den Messstellen. Die Fluglärmenschutzbeauftragte erläutert, dass kein genereller Austausch der Messtechnik erfolgt ist, sondern lediglich die Hardware erneuert wurde. Die Messweise bleibt dabei gleich und die Messwerte weiterhin vergleichbar.

TOP 6 - Anträge

Es sind keine Anträge eingegangen.

TOP 7 – Verschiedenes

a) Vertretungsregelung Ausschuss

Der Vorsitzende und die Fluglärmenschutzbeauftragte erläutern, dass im Rahmen der 38. Ausschusssitzung das Thema der Vertretungsregelung im Ausschuss aufgekommen sei. Bisher ist von der FLK für den Ausschuss keine Vertretungsregelung beschlossen worden. Die Ausschussmitglieder seien namentlich benannt, nicht als Institution. Hintergrund war, dass sich die Ausschussmitglieder sehr intensiv mit den verschiedenen Fragestellungen befassen. Dies ist bei den Vertretungsmitgliedern der FLK in der Regel nicht der Fall. Da der

Ausschuss nur beratenden Charakter hat und keine eigenständigen Beschlüsse fasst, sollten hier die mit dem Thema am besten vertrauten Personen beteiligt werden.

Die Vertreterin der BVF weist darauf hin, dass § 10 (4) der Geschäftsordnung eine Vertretungsregelung für den Ausschuss analog der Regelung für die FLK festlege. Der Vertreter von SBUV stellt aus juristischer Sicht klar, dass die Vertretungsregelung der FLK nicht automatisch für den Ausschuss gelte, sondern darüber ein separater Beschluss notwendig sei. Möglich seien dabei die Varianten:

- Wahl der Vertretungsregelung der FLK
- Wahl eines anderen Vertreters für den Ausschuss aus dem Kreis der Mitglieder der FLK
- keine Festlegung von Vertretern

Darüberhinaus sei dem Ausschuss jederzeit freigestellt, Gäste zur fachlichen Unterstützung einzuladen.

Es wird mit 1 Ablehnung und 3 Enthaltungen beschlossen, die bisherige Regelung beizubehalten. Für den Ausschuss werden keine Vertreter benannt. Im Falle einer Nicht-Teilnahme eines Ausschussmitgliedes bleibt dieser Sitz unbesetzt.

- b) Ein neuer Vertreter wird als Nachfolger für den bisherigen Vertreter der DFS in den Ausschuss gewählt.

TOP 8 – Festlegung des nächsten Sitzungstermins

Die nächste Sitzung der FLK ist am 27. Juni 2006 um 13.30 Uhr im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH.

Die nächste Sitzung des Ausschusses findet am 4. Juli um 13.30 Uhr im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH statt.

Ende der Sitzung um 16:00 Uhr

(Unterschrift Protokollführerin)

(Unterschrift Vorsitzender)

Abkürzungsverzeichnis

ADF	Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LFT	Lufthansa Flight Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärmminderungsplan
LSB	Lärmschutzbeauftragte
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
SAFGJS	Senator für Arbeit, Frauen Gesundheit, Jugend und Soziales
SUBV/SBUV/SUBVE	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route
WUH	Senator für Wirtschaft und Häfen