
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 16.11.2007

Protokoll

über die 122. Sitzung der Kommission am 15. Oktober 2007 im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH

Tagesordnung:

1. Begrüßung der neuen Mitglieder und Genehmigung der Tagesordnung
 - 2a) Wahl Vorsitzender
Wahl stellv. Vorsitzender
Antrag Beirat Osterholz und Gemeinde Weyhe auf Mitgliedschaft in der FLK
 - 2b) Genehmigung des Protokolls der 121. FLK-Sitzung
-Schreiben von der Vertreterin der BVF vom 14.04.2007 zum Protokoll der 120. Sitzung (z.K.)
 3. Bericht aus dem 40., 41. und 42. Ausschuss: Offene Anträge der FLK seit 2003
 - a) Bodenschall (Ziff. 3, Ziff. 19)*
 - b) Fluglärm (Ziff. 5)*
 - c) Flugroute (Ziff. 7, 7b)*
 - d) Nachtflug (10, 11, 12, 13, 14)*
 4. Bericht LSB: Wesertalroute: Messwerte Weyhe, Hemelingen, Beschwerdelage
 5. Anträge:
 - a) Dokumentation Außenstarts (BVF, Ziff. 1)*
 - b) Kostenpflicht Daten (Ziff. 4)*
 - c) Dokumentation Aktivitäten Militärflüge (Ziff. 9)*
 - d) Dokumentation Nutzung Sonderstartbahn (Ziff.15, 16)*
 - e) Stationierung Ryanair (Ziff. 18)*
 - f) Befassung mit Protokoll 39 Ausschusssitzung (Ziff. 18)*
 - g) Lärmmessstelle Arsten (OA Obervieland, Ziff.20)*
 - h) Drehpunkt Wesertalroute (OA Hemelingen Ziff. 21)*
 - i) Rollhalt West (Gemeinde Stuhr Ziff. 19)*
- *: Ziffern gemäß Prioritätenliste
6. Verschiedenes (Terminfestlegung)

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

Bereits im Vorfeld der Sitzung wurden versandt:

- Protokollentwurf der 121. FLK-Sitzung
- Protokolle der 40. und 41. Ausschusssitzung (letzteres im Entwurf, vorbehaltlich der Genehmigung in der 42. Ausschusssitzung) einschließlich Anlagen
- die gemäß den Ergebnissen der Ausschusssitzungen überarbeitete Prioritätenliste offener Anträge
- ein Antwortschreiben der Luftverkehrsbehörde u.a. zu Nachtflügen
- eine Bitte der Luftverkehrsbehörde an die FLK
- Anträge aus Stuhr, Hemelingen, Obervieland
- Ein Schreiben von der Vertreterin der BVF zum Protokoll der 120. FLK-Sitzung sowie ein Antwortschreiben dazu
- die Übersicht der Nachtflüge und Lärmwerte bis 08/2007
- Übersichten zur Einhaltung der Wesertalroute und Abflug Richtung Westen

In der Sitzung wurden darüber hinaus verteilt:

- LSB-Bericht
- Auswertung Sondermessprogramm Wesertalroute
- Schreiben aus Hemelingen vom 21.03.2007
- Entwurf des Protokolls der 42. Ausschusssitzung

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder und die Genehmigungsbehörde. Er erklärt, dass wie in der Vergangenheit für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mitläuft. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden. Der Vorsitzende würdigt die langjährige Mitarbeit des im August 2007 verstorbenen Vertreters der VSF.

TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird wie vorgeschlagen angenommen.

TOP 2a) Wahlen-

a) Wahl 1. Vorsitzender

b) Wahl stellvertretender Vorsitzender sowie Ausschussmitglieder

Aufgrund der relativ hohen Anzahl an neuen Mitgliedern sowie der kurzfristig zur erwartenden Umstrukturierung der FLK (Schreiben der Luftverkehrsbehörde an die FLK vom 26.09.2007) werden die Wahlen unter a) und b) einstimmig vertagt, der Vorsitzende führt den Vorsitz der FLK zunächst kommissarisch weiter.

c) Antrag Beirat Osterholz und Gemeinde Weyhe auf Mitgliedschaft in der FLK

Im Schreiben der Luftverkehrsbehörde vom 26.09.2007 wird mitgeteilt, dass die Aufnahme des Ortsamts Osterholz und der Gemeinde Weyhe mit je 1 Stimme beabsichtigt ist. Dies wird in der FLK kritisch gesehen, da die Arbeitsfähigkeit durch eine zu hohe Mitgliedzahl gefährdet wird und ein Erfordernis der Zusammensetzung nach tatsächlicher Lärmbetroffenheit gesehen wird. Es besteht jedoch jederzeit die Bereitschaft, Gäste zu besonderen Themen zuzulassen. Die FLK bekräftigt den Beschluss aus der 121. Sitzung, vor einer Änderung der Zusammensetzung zunächst die Berechnung der neuen Schallschutzzonen nach FluglärmG 2007 abzuwarten. Weiterhin wird um eine Begründung der Luftverkehrsbehörde für die Aufnahme der weiteren Mitglieder gebeten.

TOP 2b) -

a) Genehmigung des Protokolls der 121. FLK-Sitzung

Der Vertreter der VSF weist drauf hin, dass in der Sitzung aufgrund der räumlichen Verhältnisse den Diskussionen akustisch z.T. nur schwer gefolgt werden konnte. Er stellt die Abstimmungsergebnisse damit jedoch nicht in Frage. Die Kommission nimmt die Kritik zur Kenntnis, das Protokoll der 121. Sitzung wird mehrheitlich genehmigt.

Das Schreiben von der Vertreterin der BVF zur 120. FLK-Sitzung wird zur Kenntnis genommen. Der Vorsitzende und der Vertreter der FBG erläutern nochmals, dass der Tatbestand des Hausfriedensbruchs erfüllt und vom Flughafen so bewertet wurde. Auf einen Strafantrag wurde jedoch verzichtet.

TOP 3 - Bericht aus dem 40., 41. und 42. Ausschuss: Offene Anträge der FLK seit 2003

a) Bodenlärm (Ziff. 3, Ziff. 19)*

Der Vorsitzende berichtet aus der 42. Ausschusssitzung, in denen Vertreter der OLT über die Notwendigkeit von Dichtläufen berichtet hatten. Möglichkeiten, diese Dichtläufe zu vermeiden konnten nicht aufgezeigt werden, da es sich um notwendige Tests nach einer Wartung handelt. Bei der OLT werden aber zur Zeit Versuche zur Lärmvermeidung durch Verwendung anderer Propeller durchgeführt. Dieser Versuch kostet pro Triebwerk 50.000,- EUR, man erhofft sich eine Verringerung um bis zu 5 dB(A).

b) Fluglärm (Ziff. 5)*: Lärmentwicklung der letzten 10 Jahre

Der Antrag wird von der Vertreterin der BVF zurückgezogen.

c) Flugroute (Ziff. 7, 7b)*

- Visual approach: Es wird nochmals erläutert, dass es sich auch bei diesem Verfahren um ein Instrumentenflugverfahren – kein Sichtflugverfahren – handelt.

Die Vertreterin der BVF gibt zu Protokoll, dass viele OLT-Flüge über Oberrivland statt übers Wesertal angefliegen sind. Sie würde einem Testbetrieb mit Visual approach nur unter der Maßgabe einer intensiven, zeitnahen Begleitung jedes einzelnen Flugs und ohne erhöhte Belastung der Bevölkerung zustimmen.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte bestätigt, dass es über Sichtanflüge von Kleinfliegern zahlreiche Beschwerden gibt, diese sind aber zu differenzieren von den hier beantragten visual approaches. Derzeit vorliegende Beschwerden zu OLT-Flügen gehen überwiegend auf Landungen aus nördlicher Richtung zurück. Für Flugzeuge < 5,7 t (Metroliner) sind visual approaches bereits zugelassen. Bei dem Antrag geht es lediglich um die Erlaubnis für Flugzeuge >5,7 t. Der Vertreter der DFS erläutert, dass die Saab 2000, die diese neue Regel betreffen würde leiser ist, als der Metroliner.

Die Vertreterin der BVF erkundigt sich, ob nicht eine Einschränkung für visual approaches <5,7t erfolgen könne, wenn diese Flugzeuge lauter sind als die größeren.

Die Empfehlung des Ausschusses aus der 41. Ausschusssitzung, einen ½-jährlichen Probetrieb mit begleitender Auswertung durchzuführen, wird mehrheitlich angenommen. Die Begleitung soll im Ausschuss erfolgen.

- T-VOR-Landeverfahren streichen (Ziffer 7b): Der Vertreter der DFS berichtet, dass bereits eine Betriebsanweisung für die Lotsen erstellt wurde, die die Empfehlung des Ausschusses auf Beschränkung des T-VOR-Anfluges auf die LH-Verkehrsfliegerschule und Ausnahmesituationen umsetzt.

d) Nachtflug (10, 11, 12, 13, 14)

Der Vorsitzende berichtet über die Empfehlung der 41. Ausschusssitzung. Es wird konkretisiert, dass die Empfehlung als ein Appell an die Genehmigungsbehörde zu verstehen ist. Eine Änderung der Flughafengenehmigung wird damit nicht angestrebt.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen wünscht auch für den Zeitraum von 22:30 – 24:00 Uhr den Quellenhinweis auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen aufzunehmen. Dies wird angenommen.

Die Vertreterin von SAFGJS bittet um eine Veränderung der Nachtflugliste insofern, als die Zeiträume entsprechend den Zeiträumen der Ausschuss-Empfehlung gewählt werden sollten. Dies wird ebenfalls angenommen. Der Vertreter des SWuH sagt eine Prüfung dieses Wunsches zu.

Die Vertreterin der BVF wünscht eine zeitnahe Reaktion der Luftverkehrsbehörde auf die Empfehlung der FLK.

Der Vertreter der VSF erkundigt sich, ob die Stellungnahme des Gesundheitsamtes zu Ziffer 11 bereits abschließend überarbeitet wurde. Die Vertreterin des SAFGJS erläutert, dass die Frankfurter Synopse derzeit überarbeitet werde und ihre Stellungnahme daher nochmals überarbeitet wird.

Die FLK stimmt der Empfehlung des Ausschusses mit 1 Enthaltung zu.

Die Fluglärmkommission schlägt der Genehmigungsbehörde folgende Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm vor:

„Die FLK unterstützt die Festsetzung in der Genehmigung des Flughafens (vom 28. August 2000), in dem der schützenswerte Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr (lokale Zeit) definiert wird.

Der Ermessenspielraum bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen sollte zum Schutz der Bevölkerung vor nächtlichen Fluglärm restriktiver gehandhabt werden (Verweis auf Beschluss vom 19. September 2006).

1. Der Zeitraum von 24:00 Uhr bis 06:00 ist als äußerst schützenswert einzuschätzen und möglichst frei von Flügen zu halten (unter Bezugnahme auf Umweltgutachten 2002 Sachverständigenrat für Umweltfragen, BT-DRS 14/8792).
2. Der Zeitraum zwischen 22:30 – 24:00 ist als besonders schützenswert einzuschätzen (unter Bezugnahme auf Umweltgutachten 2002 Sachverständigenrat für Umweltfragen, BT-DRS 14/8792).

Es werden Ermessensspielräume bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zur Vermeidung erheblicher Störungen im Flugverkehr aus den folgenden Gründen gesehen:

- Umlauf
- Technik
- Wetter, sofern der Start noch nicht erfolgt ist
- ATC
- Probleme am Bremer Flughafen (PIB)
- Security
- Positionsflüge
- Probleme an anderen Flughäfen (PAF)

Diese Ermessensspielräume werden auch im Falle von Flügen in besonderem öffentlichen Interesse gesehen.“

Weiterhin bittet die FLK die Genehmigungsbehörde um Prüfung, ob eine Veränderung der Zeiträume in der Nachtflugliste entsprechend der Zeiträume der Empfehlung möglich ist. Hintergrund ist die bessere Vergleichbarkeit zur Empfehlung sowie Übersicht und damit Abschätzung der Beeinträchtigung der Bevölkerung durch nächtlichen Fluglärm über die nach 22:30 Uhr erfolgenden Flüge.

TOP 4 – LSB-Bericht

Die Fluglärmenschutzbeauftragte stellt den LSB-Bericht vor. Eine Auswertung der Messwerte für Flüge der Ryanair ergab überwiegend geringere Messwerte, als die des gleichen Maschinentyps der Tuifly. Allerdings ist das Frequenzspektrum des Geräusches unterschiedlich und führt dazu, dass die Ryanair-Maschinen verstärkt wahrgenommen werden.

Auf Nachfrage vom Vertreter der VSF auf die Abweichung von der Idealflygroute teilt der Vertreter der DFS mit, dass ihm keine Abweichungen von der Flugroute bekannt seien.

Die Vertreterin der BVF teilt mit, dass Ryanair bei Landungen sehr heftig abbremst und dies zum einen für die Passagiere unangenehm aber auch weit zu hören sei.

Der Vertreter der Gemeinde Stuhr erläutert, dass aus Stuhr-Moordeich die Vorwürfe kämen, die Starts von Ryanair würden nicht ausreichend schnell an Höhe gewinnen und seien daher lauter. Dies gilt insbesondere im engen Kurvenflug. Dies war bereits im Ausschuss besprochen worden, es wird ein Gespräch mit dem Chefpiloten von Ryanair dazu erfolgen. Die Vertreterin der BVF regt an, in dieses Gespräch auch die Bremsvorgänge aufzunehmen.

Die Vertreterin der BVF spricht die zunehmenden frühen Starts an und wünscht eine Erläuterung über die Veränderung. Der Vertreter der FBG teilt mit, dass durch Ryanair nur 2 Starts hinzugekommen sein können. Die Vertreterin der BVF ist der Ansicht, dass in der Genehmigungsänderung 1993 auch die Zeit zwischen 6:00 – 07:00 Uhr mit Beschränkungen belegt worden sei. Der Vertreter der FBG widerspricht dem und verweist auf die Bedeutung der frühen Flüge als Zubringerfunktion.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte gibt Erläuterungen zum Bericht zum Sondermessprogramm Wesertalroute. Für Weyhe hat sich mit der Wesertalroute eine Erhöhung der Fluglärmbelastung gegeben, sie liegt mit Wesertalroute bei einem Dauerschallpegel <30 dB(A). Die überwiegende Anzahl der Flugereignisse, insbesondere bei den höheren Maximalpegeln, rührte aber von Kleinfliegern her und stand nicht in Zusammenhang mit der Wesertalroute.

Bei der Betrachtung der Messwerte ist zu beachten, dass in 2007 überwiegend Starts Richtung Westen erfolgten. Im Gegensatz dazu erfolgten in 2006 im selben Messzeitraum die Starts überwiegend nach Osten.

TOP 5 - Anträge:

a) Dokumentation Außenstarts (BVF, Ziff. 1)*

Der Vertreter des Beirats Huchting erläutert, dass Außenstarts bzw. Landungen höchstens im Einzelfall vorkommen. Der Vertreter der FBG teilt mit, dass der Flughafen ein sehr geringes Interesse an

Außenstarts/-landungen habe, da dies einen erheblichen Aufwand bedeute. Die Vertreterin der BVF sieht ihren Antrag damit als erledigt an.

b) **Kostenpflicht Daten (Ziff. 4)***

Die Vertreterin der BVF teilt mit, dass der VSF die Informationen als FLK-Mitglied haben wollte. Es ist aber als eine Auskunft nach Umweltinformationsgesetz behandelt und damit kostenpflichtig geworden. Wenig später seien dieselben Informationen kostenlos an die FLK verteilt worden. Die Vertreterin der BVF weist darauf hin, dass die Genehmigungsbehörde auf die Kostenpflicht vorab hinweisen sollte. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass Daten für die FLK durch die FLK angefordert werden und nicht einzelne Mitglieder Daten abfordern sollen.

c) **Dokumentation Aktivitäten Militärflüge (Ziff. 9)***

Der Vorsitzende erläutert, dass verschiedene Gespräche und Schriftverkehr mit dem Militär geführt wurde, dort aber kein Spielraum zur Verringerung der Übungsflüge in der Mittagszeit besteht.

d) **Dokumentation Nutzung Sonderstartbahn (Ziff.15, 16)***

Der Vertreter der FBG wird eine Auflistung der Nutzung der Sonderstartbahn durch den Beluga an die FLK übergeben. Andere Flugzeuge nutzen die Sonderstartbahn nicht.

e) **Stationierung Ryanair (Ziff. 18)***

Die Vertreterin der BVF hinterfragt, ob für die Ansiedlung von Ryanair mit den folgenden Baumaßnahmen ein Planfeststellungsverfahren notwendig gewesen wäre. Der Vertreter der FBG erläutert, dass ein Planfeststellungsverfahren bei wesentlichen Änderungen der Anlage und Betrieb. Dies ist hier nicht der Fall. Der planfestgestellte Betrieb liegt bei 79.000 Bewegungen/Jahr, diese werden bei weitem nicht erreicht. Zum anderen liegt ein gedeckelter Flugbetrieb durch die 67+1dB(A)-Regelung vor. Diese Lärmdeckelung wird ebenfalls bei weitem nicht erreicht. Weiterhin waren die Vorfeldflächen bereits vorhanden, diese sind auch nicht ausschließlich für Ryanair.

Der Vertreter der FBG weist darauf hin, dass Ryanair eine Luftverkehrsgesellschaft wie jede andere ist und sehr neue Flugzeuge verwendet. Er hält die heftige Kritik an Ryanair für reinen Populismus.

f) **Befassung mit Protokoll 39 Ausschusssitzung (Ziff. 18)***

Dieser Punkt wird vertagt, da die Stellungnahme des Gesundheitsressorts überarbeitet wird.

g) **Lärmmessstelle Arsten (OA Obervieland, Ziff.20)***

Es wird die Wiederinbetriebnahme der Messstelle 3 gefordert. Der Ausschuss hat die Tendenz gezeigt, dass die bisherige Aufstellung der Messstellen nicht verändert werden sollte, um eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Messwerten zu gewährleisten. Es wurde präferiert, eher den Messwagen einzusetzen als eine weitere stationäre Stelle einzurichten.

Die Messanlage liefert lediglich den Vergleich, ob sich die gesamte Lärmsituation über die Jahre verändert.

Der Vertreter der VSF regt die Einrichtung einer Messstelle im Bereich Sielhof an, um den Lärm an der Start-/Landebahn auch in östlicher Richtung zu dokumentieren.

Die Vertreterin der BVF regt an, die alte MS 3 wieder in Betrieb zu nehmen.

Der Vertreter der FBG teilt mit, dass eine Messstelle ca. 50.000,- EUR/Jahr kostet. Die Bedeutung der Anlage ist relativ gering, der große Wert liegt in der Vergleichbarkeit über mehrere Jahre. Eine Messstelle selbst führt nicht zur Verringerung von Fluglärm. Eher sollte der Messwagen öfter eingesetzt werden. Die FLK folgt mehrheitlich mit 2 Enthaltungen, 2 Nein.-Stimmen der Tendenz des Ausschusses, die bisherige Situation der Messanlage beizubehalten und für Spezialfragen den Messwagen einzusetzen.

h) **Drehpunkt Wesertalroute (OA Hemelingen Ziff. 21)***

Der Vertreter des Beirats Hemelingen gibt eine Einführung in die Diskussion und fordert, den Drehpunkt 2,5 DME und 2,65 DME ebenfalls nach Wölfel zu berechnen.

Der Vertreter der DFS bietet an, ein NIROS-Gutachten darüber erstellen zu lassen. Hier wird aber nur die Idealroute ohne den Toleranzbereich betrachtet. Er plädiert dafür, die jetzige Route mit 2,8 DME

beizubehalten. Der Drehpunkt mit 2,5 DME hat zu erheblichen Beschwerden aus Habenhausen geführt, dazu wird kein neues Gutachten benötigt. Weiterhin wird die Kostenfrage diskutiert.

Die Vertreterin der BVF teilt mit, dass nach Ihrer Auffassung die Flüge Richtung Nienburg, Warburg, Bassum erfolgen gut eingehalten werden, während bei der Eelde-Route eine breite Streuung und häufigere Nutzung auftritt. Sie erfragt, ob hier Einschränkungenmöglichkeiten bestehen ohne nun ein neues Gutachten zu benötigen.

Es besteht überwiegende Übereinstimmung, dass die jetzige Wesertalroute beibehalten werden sollte. Der Antrag auf ein weiteres Wölfel-Gutachten für den Drehpunkt 2,5 DME und 2,65 DME wird mit 11 Nein-Stimmen, 1-Ja-Stimme und 2 Enthaltungen abgelehnt.

i) Rollhalt West (Gemeinde Stuhr Ziff. 19)*

Der Vertreter der Gemeinde Stuhr erläutert den Wunsch auf Verlegung des Rollhalteorts im Westbereich des Flughafens. Der Vertreter der FBG teilt mit, dass es im östlichen Bereich eine derartige Verlegung aus Lärmschutzgründen gegeben hat. Sie führt allerdings zu erheblichen Problemen. Der Vertreter der Gemeinde Stuhr bittet die FLK um Unterstützung des an die Genehmigungsbehörde gerichteten Prüfauftrag.

Die FLK unterstützt den Antrag aus Stuhr auf Prüfung der Verlegung des Rollhalts aus Lärmschutzgründen im westlichen Bereich des Flughafens.

TOP 6 - Verschiedenes

Die Vertreterin der BVF wünscht eine Behandlung von Luftverunreinigungen durch den Flugverkehr in der kommenden Sitzung. Es wird geprüft, ob dieser TOP aufgenommen werden kann.

Der Vertreter der VSF regt an, zwischen den FLK-Sitzungen Zwischenberichte zu verschiedenen Themen zu erhalten. Dies wird aus Kapazitätsgründen abgelehnt.

Die Vertreterin der BVF regt an, zu dieser Sitzung eine Presseinformation herauszugeben, da etliche Punkte abgeschlossen worden seien. Es wird aus dem Ausschuss berichtet, dass dort der Tenor in Richtung einer Internetseite ging, auf der aktuelle Themen veröffentlicht werden könnten.

Die Sitzung endet um 17:00 Uhr.

Die nächste Sitzung der FLK ist am 14. April 2008 um 13.30 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	Lärminderungsplan
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