

---

# KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

---

Bremen, 15.03.2009

## Protokoll – abgestimmte Fassung-

### über die 129. Sitzung der Kommission am 30. November 2009 im Medienraum der Flughafen Bremen GmbH

#### Tagesordnung:

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

TOP	Inhalt
1.	Genehmigung der Tagesordnung
2.	Genehmigung des Protokolls der 128. FLK-Sitzung
3	Drehpunkt Wesertalroute – Diskussion und Empfehlung
4.	Verschiedenes a) Terminfestlegung

Bereits im Vorfeld der Sitzung wurden versandt:

- Protokollentwurf der 128. FLK-Sitzung
- Antrag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zur Beteiligung des Petitionsausschusses
- Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, Schreiben des Petitionsausschusses
- Beiratsbeschlüsse aus Osterholz, Hemelingen, Obervieland
- Stellungnahme und Auswertung der VSF

Der Vorsitzende begrüßt die Gäste, Mitglieder und die Genehmigungsbehörde. Wie in der Vergangenheit läuft für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mit. Die Anwesenden sind hiermit einverstanden. Von 23 stimmberechtigten Mitgliedern sind 21 anwesend, das Gremium ist damit beschlussfähig.

#### TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung

Der Vorsitzende erläutert, dass der Antrag des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa vom 30.10.2009 auf Einbeziehung des Petitionsausschusses in die Beratungen nach der Sitzung am 26.10.2009 einging. Eine Befassung des Gremiums damit war daher bisher nicht möglich, ein Umlaufbeschluss über den Antrag erschien wegen des Diskussionsbedarfs ebenfalls nicht möglich. Der Petitionsausschuss hat seine Stellungnahme abgegeben und keinen weiteren Beratungsbedarf gegenüber der FLK geäußert. Das Schreiben des Beirats Hemelingen wurde zur Kenntnis genommen. Der Vorsitzende stellt eine Beteiligung des Petitionsausschusses und damit Vertagung der heutigen Sitzung zur Diskussion. Der Vertreter des Beirats Hemelingen bekräftigt seine Ansicht, dass der Senatsbeschluss vom 24. März 2009 nicht ausreichend umgesetzt sei und dem Petitionsausschuss wie in der Vergangenheit die Gelegenheit zur Beratung eingeräumt werden sollte. Die Vertreterin des BVF unterstützt dies. Mehrere Mitglieder stellen fest, dass die vorliegende Stellungnahme des Petitionsausschusses ernst genommen würde. Es wurde kein weiterer Beratungsbedarf vom Petitionsausschuss geltend gemacht und weitere fachliche Hinweise wurden nicht eingebracht. Der Antragsteller schlägt vor, in dieser Sitzung eine Empfehlungsentscheidung zu treffen und diese dem Petitionsausschuss vor der Zuleitung an die DFS vorzulegen. Der

Vorsitzende schlägt daraufhin vor, das Thema in der Sitzung zu behandeln, die DFS und den Petitionsausschuss zeitgleich zu informieren und dem Petitionsausschuss ein Gespräch mit dem Vorstand der FLK, einschließlich Vertretern, anzubieten. Dieser Vorschlag wird ohne Widerspruch von den Mitgliedern angenommen.

Die Tagesordnung wird im Folgenden wie vorgeschlagen angenommen.

Der Vorsitzende geht auf einen Presseartikel im Weserkurier ein, in dem ein Mitglied der FLK mit den Worten zitiert wird „...von der FLK von vorne bis hinten betrogen...“. Er bittet derartige Äußerungen zu unterlassen, da sie das Gremium beschädigen. Das Mitglied stellt klar, dass es ihm um Lärminderungspotentiale gegangen sei, die Formulierung in der Presse unvollständig wiedergegeben wurde und aus einer Beiratssitzung zur „Wesertalroute“ im Jahr 2009 stamme.

### **TOP 2- Genehmigung des Protokolls der 128. FLK-Sitzung**

Das Protokoll wird mit Änderungen und Anlagen genehmigt, die korrigierte Fassung wird versandt.

### **TOP 3 – Drehpunkt Wesertalroute**

Der Vorsitzende verteilt eine Liste mit Beurteilungskriterien und Erwägungsgründen zur Strukturierung der weiteren Diskussion. Die Mitglieder sehen keinen Bedarf zur Erweiterung der Liste und stimmen dem Vorgehen zu. Ein Vertreter des Beirats Obervieland weist auf eine mehrseitige Unterschriftenliste gegen eine Verlegung des Drehpunkts hin. Auf Nachfrage wird erläutert, dass die Stellungnahme Nr. 6 aus Weyhe von einem Bürger, nicht von der Gemeinde, eingereicht wurde.

Im Einzelnen wurde diskutiert:

### **Beurteilungsgrundlagen**

#### NIROS 2009

Der Vorsitzende verweist auf das vorliegende Gutachten sowie den Nachtrag des Gutachters dazu, dass keine belastbaren Unterschiede zwischen den Drehpunkten 2,0 DME – 2,8 DME bestehen. Der Vertreter des Beirats Hemelingen stellt fest, dass nach den Gütewerten bei allen Routen außer der Eelde-Route eine Verbesserung eintritt, dies auch vor dem Hintergrund der Nutzungshäufigkeit (22%Eel, 46%WRB). Auch der Gutachter stelle fest, dass der 2,8 DME nicht der optimale Drehpunkt sei.

Ein Vertreter des Beirats Obervieland merkt an, dass die negativen Wirkungen links der Weser und in Weyhe ebenfalls betrachtet werden müssen. Die Vertreterin des BVF konstatiert, dass die Gutachten einen Ausschluss eines Drehpunkts auf der rechten Weserseite nahe legen. Weiterhin sei wichtig, die Streuung auf der Eelde-Route zu minimieren und die Lärm Aspekte mit hohem Gewicht nach den Sicherheitsaspekten von der DFS für die Routenfestlegung berücksichtigt werden müssen. Die Vertreterin des Gesundheitsressorts kritisiert, dass eine alleinige Betrachtung der Gütewerte nicht ausreichend sei und je nach Betrachtungsweise unterschiedliche Aussagen abgeleitet werden könnten.

#### Wölfel 2009

Das Gutachten und die Klarstellung des Gutachters, dass keine belastbaren Unterschiede zwischen den Drehpunkten 2,0 – 2,8 DME ermittelt werden konnten, liegen den Mitgliedern vor. Der Vertreter des Beirats Hemelingen und die Vertreterin des BVF sehen dem gegenüber eindeutige Hinweise in den Berechnungen, dass eine Verlegung des Drehpunkts Richtung Westen Lärminderungen ergeben würden, insbesondere wenn die Streuung verringert werden könne. Der Vertreter des Beirats Hemelingen verweist insbesondere auf Anhang 38 und Anhang 47 des Gutachtens. Es würde deutlich, dass besonders in den hohen Schallpegelbereichen (55-60 dB(A), 50 – 55 dB(A)) Entlastungen für 1.244 Menschen möglich seien. Gleiches bilde sich bei dem NAT-Kriterium ab. Dass die rechnerischen Unterschiede nur gering sind, sei auf den geringen Abstand zwischen den Drehpunkten zurückzuführen, er halte die Unterschiede dennoch für belastbar. Letztlich müsse auch gefragt werden, ob die Gutachten die Aussage hergäben, der 2,8 DME sei der bevorzugte Drehpunkt. Mehrere Mitglieder entgegneten, dass die Aussagen der Gutachter akzeptiert werden müssten und die

Detailbetrachtung nicht über das Fazit des Gutachters gestellt werden könne. Mit einer Detailbetrachtung könnten für jeden Drehpunkt Argumente dafür und dagegen abgeleitet werden. Zwei Mitglieder stellen fest, dass als Kompromiss ein mittlerer Drehpunkt gewählt werden sollte, wenn keine belastbaren Unterschiede erkennbar seien.

#### Sondermessprogramm „Wesertalroute“ 2006 – 2009

Die Vertreterin des BVF kritisiert, dass keine Lärmmessungen aus dem südlichen Hemelingen vorliegen und damit die Hauptbelastungen nach der Drehpunktverlegung auf 2,8 DME dort nicht dokumentiert wurden. Die ausgewählten Messpunkte seien nicht aussagefähig, da sie entweder außerhalb jeglicher Wohnbebauung lagen bzw. aufgrund der Nähe zu anderen Routen keine entscheidenden Änderungen der Messwerte zu erwarten waren. Anhand der FANOMOS-Darstellungen aus dem Gutachten lasse sich feststellen, dass die Streuungen mit dem Drehpunkt 2,8 DME geringer sind als bei einem Drehpunkt HIG. (Zur Verdeutlichung S. A 10 und A 15). Anhand der FANOMOS-Daten lässt sich mit dem Drehpunkt 2,8 DME eine erhebliche Belastung durch Überflüge über Hemelinger Wohngebiete feststellen. Allerdings sei die Streuung mit dem Drehpunkt 2,8 DME geringer als im Geradeausflug über das Funkfeuer. Diese Einschätzung wird von anderen Mitgliedern nicht geteilt. Ein Vertreter der DFS und der Fluggesellschaften geben zu bedenken, dass die Streuungen im Kurvenflug größer sind als im Geradeausflug. Je früher der Drehpunkt liegt, umso größer wird die Streuung, da dem Piloten nur sehr wenig Zeit (< 1 Minute) zur Stabilisierung des Flugzeugs nach dem Start und Einleitung der Kurve bleibt.

Der Vertreter der Beirats Hemelingen hält die Ergebnisse des Sondermessprogramms für nicht belastbar, da die Messungen zu unterschiedlichen Jahreszeiten an den verschiedenen Messstellen erfolgten und der Vorher-Nachher-Vergleich aufgrund der geringen Datenlage wackelig sei. Die Erhöhung des Lärmpegels in Weyhe werde nicht bestritten, aber es müsste auch die absolute Höhe des Lärmpegels und die Nutzungshäufigkeit der „Wesertalroute“ mit ca. 12% der Flüge berücksichtigt werden. Ziel ist die Festlegung des lärmoptimalen Drehpunkts.

Der Vertreter der Gemeinde Weyhe hält die Messdaten dagegen für belastbar, auch wenn keine kontinuierliche Langzeitmessung erfolgte. Die Erhöhung um mehr als 7 dB(A) im Dauerschallpegel korrespondiere mit den eingehenden Beschwerden der Weyher Bürger. Die starke Lärmbelastung in Bremen sei vorhanden, Niedersachsen könne aber nicht als Verfügungsmasse zur Verteilung des Lärms herangezogen werden. Viele Bürger seien bewusst in die ländlichen Bereiche gezogen, um dem Lärm zu entkommen. Die Gemeinde Weyhe sei aufgrund der höheren Betroffenheit durch die „Wesertalroute“ in der Fluglärmkommission vertreten. Eine weitere Verlegung des Drehpunkts Richtung Westen würde aus Sicht der Gemeinde Weyhe neue Betroffenheiten hervorrufen.

Die Vertreterin des BVF stellt fest, dass aus den FANOMOS-Karten des Gutachters hervorgeht, dass mit der Hemelingenroute die niedersächsischen Gemeinden Uphusen, Bierden, Achim direkt überflogen wurden, Dreye dagegen sei auch mit dem Drehpunkt 2,8 DME nur marginal betroffen.

#### **Weitere Erwägungen**

##### Einhaltung der Idealflugroute

Der Vorsitzende stellt fest, dass die Einhaltung der Idealflugroute für die Entscheidung eine wichtige Rolle spiele und auch in den Gutachten angesprochen wurde.

Die Vertreterin des BVF greift den Vorschlag eines Bürgers aus Weyhe auf, die Routen BASUM und WRB zunächst auf der NIE-Route zu führen und erst südlich von Weyhe die Routen Richtung Westen abzweigen zu lassen. Weiterhin solle auch die EEL zunächst auf der NIE-Route geführt werden. Der Vertreter der Gemeinde Weyhe teilt mit, dass die Gemeinde kein Interesse an einer Verlegung der EEL hat, da dadurch Mehrbelastungen befürchtet werden. Unterstützt wird aber eine Prüfung des Vorschlags für die Routen BASUM und WRB. Die Vertreter der DFS erklären, dass eine entsprechende Änderung möglich sei und geprüft werde. Weiterhin würden Möglichkeiten zur Verringerung der Streuung untersucht.

Im Weiteren erläutert ein Vertreter der DFS, dass bei Verlassen des Flugerwartungsgebiets (Toleranzbereich) ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen den Piloten eingeleitet wird.

Innerhalb des Toleranzbereich ist eine Einhaltung der Idealroute wünschenswert, Abweichungen sind aber zulässig.

Ein Vertreter der Fluggesellschaften teilt mit, dass eine Kurve kurz nach dem Start stets manuell geflogen werde und der Pilot zeitgleich die Klappen und das Fahrwerk fahren und die Frequenzwechsel vornehmen müsse. Genauer sei stets der Geradeausflug einzuhalten, je enger die Kurve ist, umso größer ist die Streuung. Die Vertreterin des BVF bezweifelt dies, da die FANOMOS-Auszüge eine bessere Bündelung der Flüge mit dem Drehpunkt 2,8 DME gegenüber der „Hemelingenroute“ zeigen würden. Wichtig seien Gespräche mit den Piloten.

#### Steigrate/ Flughöhe am Drehpunkt

Ein Vertreter der Fluggesellschaften erläutert, dass die Steigung des Flugzeugs beim Geradeausflug aus aerodynamischen Gründen optimal sei.

Die Fluglärmschutzbeauftragte spricht an, dass eine Drehung in niedrigerer Höhe auch optisch-psychologisch eine stärkere Auswirkung hat als eine Drehung in größerer Höhe. Aus der Messdatenauswertung geht hervor, dass an den Drehpunkten 2,0 DME und 2,2 DME die Flughöhe zwischen 400 – 600 m, bei den Drehpunkten 2,5 DME und 2,8 DME 600-800 m beträgt. Daher sind die östlicheren Drehpunkte vorzuziehen. Diese Einschätzung wird von mehreren Mitgliedern geteilt.

#### Veränderte Abstrahlwirkung/Nördliche Abweichungen

Die Vertreterin des BVF stellt fest, dass im Vergleich der vorgelegten FANOMOS-Aufzeichnungen beim Geradeausflug über das Funkfeuer eine stärkere nördliche Abweichung erfolge, als bei der Drehung bei 2,8 DME. Der Vertreter des Beirats Hemelingen unterstützt dies.

Die Fluglärmschutzbeauftragte teilt mit, dass seit Einführung der Wesertalroute in 2007 aus dem Bereich Huckelriede und Dichterviertel zahlreiche Beschwerden über nördliche Abweichungen eingingen. Die Vertreterin des BVF weist darauf hin, dass in den Jahren als übers Funkfeuer Hemelingen geflogen wurde, die Beschwerden über nördliche Abweichungen so häufig waren, dass sich der Vorgänger der FLSB veranlasst sah, die Rückverlegung auf den alten Drehpunkt 2,5 zu fordern.

#### Gesamtbelastung Fluglärm, Mehrfachbelastungen

Die Fluglärmschutzbeauftragte erläutert, dass die Fluglärmbelastung durch Starts und Landungen im Bereich Hemelingen im Kernbereich im  $L_{DEN}$  bei 50 – 55 dB(A) liegt, umgrenzend bei 45 – 50 dB(A). Ein kleiner Bereich liegt im Bereich  $L_{DEN}$  bei 55 – 60 dB(A). Der Kernbereich von Obervieland liegt im Bereich von  $L_{DEN}$  60 – 65 dB(A) bzw.  $L_{DEN}$  55 – 60 dB(A), umgrenzt von  $L_{DEN}$  50 – 55 dB(A) und niedriger abstuft. Ein kleiner Bereich liegt bei  $L_{DEN}$  65 – 70 dB(A). Die berechnete Veränderung der Belastung bei den Drehpunkten 2,0 DME – 2,8 DME ist nur gering.

In Obervieland treten Mehrfachbelastungen durch Straßenverkehrslärm in Pegelbereichen bis zu  $L_{DEN}$  70 – 75 dB(A) auf, insbesondere aus der Kattenturmer Heerstraße, vom Arster Zubringer, von der Habenhauser Brückenstraße und BAB 1. Weite Bereiche liegen bei Belastungen von  $L_{DEN}$  55-60 dB(A) aus dem Straßenverkehrslärm. In Hemelingen treten insbesondere Mehrfachbelastungen aus Straßenverkehrslärm und Bahnlärm auf. Straßenverkehrslärm geht insbesondere von der BAB 1 aus und erreicht ähnliche Belastungshöhen wie in Obervieland. Weiterhin tragen der Hemelinger Zubringer und die Osterholzer Heerstraße zu Lärmpegeln bis zu  $L_{DEN}$  70 – 75 dB(A) bei. Die Belastung durch Straßenverkehrslärm kann in Obervieland und Hemelingen als nahezu gleich eingeschätzt werden.

In Hemelingen treten weitere Lärmbelastungen durch Bahnlärm auf. Entlang der Bahnlinie werden Pegel von  $L_{DEN}$  70 dB(A) erreicht, die in Abstufung bis  $L_{DEN}$  50 bzw. 55 dB(A) den gesamten Ortsbereich überziehen.

#### Stellungnahmen Beiräte Obervieland, Hemelingen, Osterholz, Gemeinde Weyhe

Die Stellungnahmen liegen den Mitgliedern vor, Beratungsbedarf dazu besteht nicht.

### Eilantrag VSF/BVF

Die Vertreterin des BVF erläutert, dass auch mit dem Drehpunkt 2,8 DME über der Wohnbebauung Hemelingen geflogen werde und das unbewohnte Wesertal weitgehend ungenutzt bliebe. Dies könne mit dem Drehpunkt 2,5 DME geändert werden, ohne Obervieland stärker zu belasten. Bis zum Drehpunkt 2,5 DME wird ein Bereich von ca. 1 km Breite Gewerbe- und Grünfläche überflogen und erst danach Wohnbebauung. Deshalb sei es für Obervieland unerheblich, ob im Bereich Staustraße mit dem Drehpunkt 2,5 DME das Wesertal erreicht würde oder im Bereich der Wehrstraße mit dem Drehpunkt 2,8 DME. Deshalb schlägt die Antragstellerin vor, den Drehpunkt bei 2,5 DME entsprechend dem vorliegenden NIROS-Gutachten festzulegen. Darüber hinaus schlägt sie vor, die EEL-Route südlich um Dreye herum zu führen. Obervieland sei mit der EEL-Route zweifach betroffen, da die Wohnbebauung sowohl direkt nach dem Start in Richtung Osten und dann am Ende der Kurve erneut in Richtung Westen überflogen wird.

Der Einschätzung zum Drehpunkt 2,5 DME wird von der Gemeinde Weyhe und einem Vertreter aus Obervieland widersprochen. Eine Entlastung Hemelings könne nicht zu Lasten Obervielands oder Weyhes gehen. Der Vertreter Hemelings stellt fest, dass die gewünschte Entlastung Hemelings mit der Einführung des Drehpunkts 2,8 DME nicht ausreichend erfolgt sei, daher müsse der Drehpunkt weiter nach Westen verschoben werden.

### Stellungnahme Petitionsausschuss

Die Stellungnahme liegt den Mitgliedern vor und wird in die Abwägung einbezogen. Der Vertreter des Beirats Hemelingen zitiert die Aussage des Petitionsausschusses und erläutert, dass der Petitionsausschuss von den Bürgern gewählte Vertreter seien und der Stellungnahme daher besonderes Gewicht zukomme.

### Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der öffentlichen Informationsveranstaltung wurden die folgenden wesentlichen Vorschläge gegeben:

- höhere Gewichtung der höher belasteten Gebiete, Berücksichtigung der weiteren Vorbelastungen
- Eelde-Route mit späterem Drehpunkt und Führung südlich um Weyhe herum
- Bessere Einhaltung der Idealflugrouten durch technische Verbesserungen, kurze Kurve nur mit GPS, insbesondere für die Eelde-Route
- Einrichtung einer stationären Messstelle am Bunnsackerweg
- Lärmpegel und nicht die Anzahl der betroffenen Personen sollen entscheidend sein

Die schriftlichen Stellungnahmen aus der Bevölkerung liegen den Mitgliedern vor. Generell wird aus Bereichen östlich der Weser der Drehpunkt 2,0 bzw. 2,2 DME gefordert. Aus Bereichen westlich der Weser und Gemeinde Weyhe besteht die Forderung den Drehpunkt weiter östlich zu verlegen oder zumindest den Drehpunkt 2,8 DME beizubehalten. Über die bereits besprochenen Gesichtspunkte hinaus wurde die Forderung erhoben, den Drehpunkt aus naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten zum Schutz der freien Landschaft weiter nach Osten zu verlegen.

Zum Wahlverfahren schlägt der Vorsitzende vor, zunächst eine geheime Abstimmung vorzunehmen, ob die Mehrheit eine Verlegung des Drehpunkts 2,8 DME wünscht und erst in diesem Fall eine weitere Detailbetrachtung vorzunehmen. Die Vertreterin des BVF weist auf den Eilantrag der VSF hin und möchte die Einzelpositionen separat abstimmen lassen. Der Vertreter aus Hemelingen schlägt vor, zunächst über die Drehpunkte rechts der Weser abzustimmen und anschließend die Drehpunkte 2,0 – 2,8 DME in 2 Wahlgängen abzustimmen. Der Vorschlag des Vertreters aus Hemelingen wird nach Abstimmung abgelehnt, der Vorschlag des Vorsitzenden mehrheitlich angenommen.

Die geheime Abstimmung zur Frage, ob der Drehpunkt 2,8 DME verlegt werden soll, ergibt 4 Ja, 14 Nein, 3 Enthaltungen.

**Abstimmungsergebnis: Der Drehpunkt 2,8 DME soll beibehalten werden.**

Mit diesem Ergebnis ist der Eilantrag der VSF in wesentlichen Teilen obsolet, die Optimierungsmöglichkeiten der WRB und BASUM durch weitere Führung auf der NIE bleiben aber auch mit dem Drehpunkt 2,8 DME bestehen. Eine Prüfung war von der DFS bereits zugesagt worden.

Im Weiteren wird eine Pressemitteilung entworfen und bei 1 Nein, 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

**TOP 4: Verschiedenes**

Der Vertreter des Beirats Osterholz verabschiedet sich und kündigt an, dass ab 01.01.2010 ein anderer Vertreter seines Beirats berufen sei.

**Terminfestlegung**

Die nächste Sitzung der FLK findet voraussichtlich am 15. März 2010 um 13.30 Uhr statt.

Die Sitzung endet um 18:15 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