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

Bremen, 05.12.2022

Protokoll

der 169. Sitzung der Fluglärmkommission am 29.08.2022 um 15:00 Uhr

Bürgerhaus Gemeinschaftszentrum Obervieland

Alfred - Faust - Str. 4

28279 Bremen

Tagesordnungspunkte

TOP 1.	Genehmigung der Tagesordnung	1
TOP 2.	Genehmigung des Protokolls der 168. FLK-Sitzung.....	2
TOP 3.	Untersuchung zur schalltechnischen Wirksamkeit der Lärmschutzwälle und – wände am Verkehrsflughafen Bremen.....	2
TOP 4.	Aktuelles	4
TOP 5.	Zunahme verspäteter Nachtflüge (verspätete Home Carrier und Ausnahmegenehmigungen)	5
TOP 6.	Evaluation der lärmabhängigen Entgelte (siehe TOP 3a aus der 168. FLK).....	7
TOP 7.	Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung	8
	Abkürzungsverzeichnis.....	9

Beginn der Sitzung: 15 Uhr

Ende der Sitzung: ca. 18 Uhr

Der Vorsitzende fragt die Anwesenden, ob sie mit der Aufzeichnung der Sitzung einverstanden sind. Es gibt keine Einwände. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird angenommen.

TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 168. FLK-Sitzung

Wer?	Macht was?	Bis wann?
Geschäftsführung	Veröffentlichung des Protokolls	Kommende Sitzung

Das Protokoll wird mit Änderungen angenommen.

TOP 3. Untersuchung zur schalltechnischen Wirksamkeit der Lärmschutzwälle und – wände am Verkehrsflughafen Bremen

Wer?	Macht was?	Bis wann?

Der Vorsitzende begrüßt die Vertretung von SoundPlan.

Ein Vertreter von SoundPlan trägt vor. Es handelt sich um eine Ergänzung zur Präsentation aus der 166. FLK-Sitzung.

Die Immissionspunkte auf Folie 2 sind vorgegeben. Für diese Punkte wurde berechnet. Zwischen drei Formen der Lärmschutzmaßnahmen auf den Karten wurde unterschieden. Diese sind:

- Lärmschutzwände
- Lärmschutzwälle und
- Lärmschutzwälle mit aufgesetzten Lärmschutzwänden.

Auf den Bildern sind sowohl die bestehenden Schallschutzeinrichtungen verzeichnet als auch fiktive Erhöhungen auf 7 bzw. 10 Meter. Ergänzt wurden die fiktiven Lärmschutzwände an der Schwäbische Hall Siedlung (W), die „Airbus-Wand“ (N) und am Krimpelweg (S).

Je weiter ein Punkt von einer Lärminderungsmaßnahme (hier Lärmschutzwände und -wälle) entfernt ist, desto weniger wirksam ist diese Lärminderungsmaßnahme. Zudem gilt, je höher das Flugzeug sich im Flug befindet, desto geringer ist die Wirkung der Lärminderungsmaßnahme.

Die vortragende Person erklärt die verschiedenen Betriebsfälle (Folie 12). Für die Ausführung des Auftrags der FLK gibt es keine eindeutige technische Vorschrift. Es wurden verschiedene Vorschriften kombiniert, um die gewünschte Maximalpegel zu berechnen.

Zunächst werden die entsprechende DIN 45684 mit der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) kombiniert, um die Abschirmung zu berechnen. Dabei wurden Einzelpegel für alle Immissionspunkte (s. Folie 3) berechnet und Differenzpegel $\geq 0,1$ dB aufgelistet. Zunächst wurde eine Schallausbreitung ohne Abschirmung durch Lärmschutzmaßnahmen berechnet (Folie 20). Anschließend wurde mit Abschirmung gerechnet (Folie 21). Aus diesen wurde eine Pegeldifferenz der Rasterberechnung erstellt (Folie 22). Die Gebäude von Airbus schirmen stark ab, da es keine direkte Sichtlinie zwischen den Emissionspunkten und den Immissionspunkten gibt. Dies ist auf Folie 22 erkennbar.

Je größer ein Differenzwert ist, desto stärker ist die Abschirmung. Insbesondere fallen die Werte bei den Punkten N1 und N2 auf, da diese Punkte derzeit keine Lärmschutzmaßnahmen haben. Aus akustischen Gründen wurden sowohl ΔL_{pAeq} als auch $\Delta L_{pAS,max}$ dargestellt.

Es ist zu beachten, dass die Belastung durch Fluglärm durch die Luftfahrzeuge (LFZ) bestimmt wird, die sich in der Luft befinden und nicht durch die Bewegung am Boden.

Eine signifikante Geräuschkinderung (> 1 dB) wurde nur bei Starts in westliche Richtung (Fall 4) festgestellt und zwar bei einer Wandhöhe von 10 m über Taxi-/Runway.

Zusätzlich könnte -statt der Errichtung einer Lärmschutzwand am Airbusstandort- eine Aufstockung des Walles am Grollander See durch eine 10m Lärmschutzwand sinnvoll sein. Die Airbusgebäude selbst schirmen die dahinterliegenden Wohngebäude bereits ab. Ansonsten ist keine signifikante Minderung zu erreichen.

Eine Vertretung der VSF äußert sich über den Pegelwert L_{rT^*} in db(A), die laut des Vortragenden bei der Wolfskuhlen-Siedlung bei 60-65 liegt. Diese Zahlen erscheinen dem Vertreter zu gering. Der Vortragende erklärt, dass es sich nicht um absolute Maximalwerte handelt, sondern ausschließlich um eine Darstellung der Differenz und Auswirkung der Abschirmung. Es handelt sich um einen Mittelungspegel über eine Stunde. (36:30)

Der Vorsitzende merkt an, dass eine deutliche Verbesserung durch eine 10 Meter Wand erkennbar sei. Der Vertreter von Soundplan antwortet, dass es in einem Teilbereich erkennbar sei, es sich aber dennoch um eine Kosten-Nutzen Frage handele. Ein weiterer Vertreter von Soundplan ergänzt, dass eine Erhöhung in den meisten Fällen keinen Mehrwert habe, weil die Starts und Landungen in den meisten Fällen in die andere Richtung (d.h. nach Westen, nicht nach Osten) gehen.

Eine Vertretung der VSF merkt an, dass zwei Fälle beobachtet werden sollten, der Start und der Probelauf und eine Änderung durch die Erhöhung erkennbar wäre. Der Vertreter von Soundplan antwortet, dass es sich in diesem Fall nur um die erste Baureihe handelt und der Pegel in der zweiten Baureihe schon deutlich anders ist. (55:30)

Eine Vertretung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) äußert sich darüber, dass es sich um eine Berechnung eines einzigen Flugzeugstyps handelt und merkt an, dass gem. Fall 3 die Airbus-Wand eine Erleichterung für die Neustadt wäre. (01:06:00)

Eine Vertretung der Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter (VSF) äußert sich darüber, dass viele Dinge akustisch unverständlich waren und merkt zusätzlich an, dass ein Überflug der Schirmkante immer da sein wird und somit aus dem Fazit (Folie 40 f.) weggelassen werden könnte. Ein Vertreter von Soundplan antwortet, dass die Distanz zur Schirmkante und die Flughöhe eine Wirkung hätten. Je weiter man weg gehe und je höher man sei, desto geringer sei die Wirkung.

Die Genehmigungsbehörde merkt an, dass das Fazit so beibehalten bleiben solle, der vollständig- und verständlichkeitshalber.

Des Weiteren muss beachtet werden, dass die FLK für das weitere Vorgehen Empfehlungen aussprechen kann, für die Entscheidung über eine mögliche Aufstockung von Schallschutzwällen und -wänden letztendlich aber auch Faktoren wie die Hindernisüberprüfung, Anwohnerbeteiligung und ein finanzieller Vorbehalt eine Rolle spielen würden

Der Vorsitzende schlägt vor, dass seitens der FLK eine Empfehlung bis zur 170. FLK-Sitzung dargelegt wird. (01:16:00)

Die Genehmigungsbehörde merkt an, dass ein ausformulierter Bericht zur ersten Präsentation zur Verfügung gestellt werden kann.

Eine Vertretung aus Stuhr beklagt, dass die Präsentation vorher nicht in die Runde gegeben worden ist und erinnert an den Stuhr-Vertrag. Zudem wird gefragt, warum es sich bei den Messungen um Erdgeschosshöhen handelt.

Die Genehmigungsbehörde antwortet, dass es sich um das Erdgeschoss handelt, weil die Schutzwirkung der Wälle und Wände im Erdgeschoss am höchsten ist. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass die finanzielle Situation nicht von der Genehmigungsbehörde gesteuert wird, sondern seitens des Parlaments bestimmt wird.

Eine Vertretung der VSF geht darauf ein, dass die Genehmigungsbehörde dazu verpflichtet ist, die vorgeschriebenen Höhen der Lärmschutzwälle und -wände einzuhalten und erwähnt die Problematik der finanziellen Situation.

Die Genehmigungsbehörde antwortet, dass die Behörde gesetzlich dazu verpflichtet sei einzuschreiten, wenn unzumutbarer Fluglärm bestehe.

Darüber hinaus seien in dem Stuhr-Vertrag und in einzelnen Planfeststellungsbeschlüssen Maßgaben hinsichtlich der Errichtung bestimmter Wälle und Wände enthalten.

Mit den hier vorliegenden Gutachten solle die Frage geklärt werden, wie sich der Schallschutz bei 7 und bei 10 Metern Wall- bzw. Wandhöhe auswirken würde

Der Vorsitzende schlägt abschließend vor, dass bis zur nächsten FLK-Sitzung eine Empfehlung seitens der FLK ausgesprochen wird.

TOP 4. Aktuelles

-Neue Fluglärmessanlage-

Die Vertretung der FBG stellt sich vor und führt in das Thema ein. Es geht um den aktuellen Stand der neuen Fluglärmessanlage am Flughafen Bremen. Es wird erklärt, dass das Projekt zum gegebenen Zeitpunkt gestartet wurde, jedoch der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Messanlage noch nicht bestimmt werden kann. Eine Vertretung der VSF weist darauf hin, dass die Thematik um die Fluglärmessanlage mehr Zeit bedarf und schlägt vor den Punkt zu vertagen, sobald der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Messanlage steht.

Der Vorsitzende fragt, ob auch auf die Thematik der angenommenen Empfehlung der Veröffentlichung der Fluglärmessdaten und Flugspuren für die Öffentlichkeit eingegangen wird.

Die Vertretung der FBG erklärt, dass die neue Fluglärmessanlage die aktuellste DIN-Norm erfüllt, dadurch wird zukünftig der Fluglärm präzise erfasst. Die Daten werden in qualifizierten Berichten dargestellt und über das Internetprogramm „TraVis“ veröffentlicht.

Eine Vertretung der VSF fragt, warum die Fluglärmessanlage noch nicht in Betrieb ist. Die Genehmigungsbehörde antwortet, dass das Projekt ursprünglich mit einem kleinen Unternehmen durchgeführt werden sollte, was letztlich scheiterte, daraufhin kam die Pandemie, was zu einer Veränderung insbesondere der finanziellen Rahmenbedingungen führte.

-Neue Empfehlung zum Abflugverfahren NADP1 im Luftfahrthandbuch-

Eine Vertretung der VSF fragt, ob dokumentiert ist, dass die Pilot:innen über das empfohlene Steilabflugverfahren informiert werden. Eine Vertretung der DFS antwortet, dass die Umsetzung der Empfehlung zum Steigverfahren NADP1 im Luftfahrthandbuch durch die Genehmigungsbehörde so erfolgt ist, wie in der FLK-Sitzung besprochen. Diese wird nun im FLK-Protokoll veröffentlicht.

Der Vorsitzende fragt, ob eine Aussage darüber getätigt werden kann, wie hoch der prozentuale Anteil der Anwendungen des neuen Verfahrens ist. Die Vertretung der DFS antwortet, dass die DFS nicht einsehen kann, welches Abflugverfahren die Pilot:innen fliegen. Es wird vorgeschlagen, diese Thematik im Ausschuss zu diskutieren.

-Mitgliederliste der FLK-

Die Mitgliederliste muss aktualisiert werden. Der Geschäftsführer wird diese zeitnah anpassen.

TOP 5. Zunahme verspäteter Nachtflüge (verspätete Home Carrier und Ausnahme genehmigungen)

Der Vorsitzende leitet in die Thematik ein. Es geht um die auffallend mehr Nachtbewegungen nach 24 Uhr und Beschwerden im Portal der Fluglärmschutzbeauftragten.

Die Genehmigungsbehörde erklärt, dass die Zahlen der Nachtflüge in 2022 aufgrund der Corona-Pandemie kaum mit den Nachtflügen aus 2020 und 2021 verglichen werden können. Geeignete Vergleichswerte bieten die Jahre 2018 und 2019. Zur Begründung der vorliegenden Verspätungen werden unter anderem Belastungen des Luftraums aufgrund des Ukraine-Kriegs, besondere Vorkehrungen aufgrund der Corona-Pandemie sowie der Personalmangel im Luftverkehrsbereich genannt. Diese Auswirkungen bilden Beeinträchtigungen für das Gesamtsystem des Luftverkehrs.

Des Weiteren ist die Home-Carrier Regelung zu betrachten, nach der es gestattet ist, dass zwei Flugbewegungen zwischen 22:30 und 23:00 Uhr landen dürfen und verspätet bis 24:00 Uhr. Zusätzlich können während der Flugbeschränkungszeiten ab 22:30 Uhr in begründeten Fällen Ausnahmeerlaubnisse bewilligt werden. Im Juni 2022 wurden 34 Ausnahmeerlaubnisse beantragt und davon 26 genutzt. Im Juni 2019 wurden 48 beantragt und 25 genutzt. Überwiegend handelt es sich um verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr. Da jedoch die Zahlen der nächtlichen Flugbewegungen im Vergleich zu den Referenzjahren gestiegen sind, wird die Genehmigungsbehörde nachforschen, welche Gründe hierfür vorliegen und wird gegebenenfalls mit den Fluggesellschaften in Kontakt treten. (02:09)

Eine Vertretung der BVF äußert den Wunsch, dass die Genehmigungsbehörde restriktiver mit Ausnahmeerlaubnissen umgehen sollte. Zusätzlich wurde wahrgenommen, dass an den

Wochenenden Ausnahmen stattgefunden haben und auch Flüge von Fußballmannschaften nach 22:30 Uhr gestartet haben.

Der Vorsitzende wünscht sich seitens der Genehmigungsbehörde mehr Engagement bezüglich der Reduzierung nächtlicher Flugbewegungen.

Die Genehmigungsbehörde antwortet, dass Home Carrier Landungen und die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen auch an Wochenenden möglich sind. Zudem berufen sich die Flüge der Fußballmannschaften auf die Corona-Pandemie und den engen Spielplan.

Alle Sonderfälle werden seitens der Genehmigungsbehörde genau geprüft und abgewogen.

(02:20) Ein Vertreter der VSF geht auf das Beispiel in Berlin ein, wo eine Fußballmannschaft wegen einer Minute Verspätung nicht starten durfte; die Probleme der Verspätungen der Fluggesellschaften seien oft hausgemacht, ohne dass diese dafür bezahlen müssten.

Die Genehmigungsbehörde antwortet, dass nicht alle auftretenden Probleme pauschal hausgemacht seien, und im Übrigen auch die Folgen möglicher Verweigerungen von Ausnahmeerlaubnissen für die Passagiere mitbedacht werden müssten. Bei der Entscheidung über die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen handele es sich -bei Vorliegen der in Flughafengenehmigung verankerten Voraussetzungen- um Ermessensentscheidungen. Für die Erteilung von Ausnahmeerlaubnissen würden Gebühren eingefordert.

Der Vorsitzende betont, dass es in erster Linie nicht um die paar Passagiere gehe, sondern um die tausenden von Anwohnern, die nachts durch die Flugbewegungen gestört würden.

Eine Vertretung der DFS erklärt, dass alle Flugbewegungen die in einem zulässigen Rahmen stattfinden, toleriert werden müssten. Bei vermehrter Auffälligkeit könne das Gespräch zu den Airlines gesucht werden. Zusätzlich wird die Idee geäußert, eine Vertretung von Fluggesellschaften in Kommission aufzunehmen. Zusätzlich wird auf die Problematiken neuer Verkehrsströme durch den Ukraine-Krieg aufmerksam gemacht, da die Korridore für Flüge der Nato umflogen werden müssen, welche die Bundeswehr vermehrt fliegt. Die zivile Luftfahrt ist somit deutlich eingeschränkter.

Die Genehmigungsbehörde äußert ein großes Interesse daran, einen Ansprechpartner aus der Luftfahrt mit in die Kommission aufzunehmen. Zusätzlich wird auf die Hintergründe erteilter Ausnahmeerlaubnisse im Juni 2022 eingegangen: Von 26 Ausnahmeerlaubnissen lagen bei fünf Fällen Umlaufprobleme, zwei Fällen Wetterproblematiken, elf Fällen Zeiträumenvergabe, einem Fall technische Gründe, zwei Fällen Probleme mit anderen Flughäfen und in fünf Fällen sonstige Probleme zugrunde.

Es wurde die Frage gestellt, worum es sich bei einer Zeiträumenvergabe handelt.

Eine Vertretung der DFS erläutert, dass es sich hierbei um ein Vorabeingreifen seitens der DFS handelt, um den Verkehr zu steuern. Daraufhin bekommt der Pilot oder die Pilotin einen Zeitrahmen zugewiesen, in dem sie landen oder starten darf.

Die Stellvertretung des Beirats Huchting äußert sich zu der Umlaufproblematik und fragt, ob die Genehmigungsbehörde Maßnahmen ergreift.

Die Genehmigungsbehörde antwortet, dass sie bei Auffälligkeiten mit den Fluggesellschaften in den Dialog treten, um die Ursache der Verspätung zu identifizieren.

TOP 6. Evaluation der lärmabhängigen Entgelte (siehe TOP 3a aus der 168. FLK)

Die Vertretung der FGB stellte der Fluglärmkommission geeignete Unterlagen zur Verfügung.

Eine Vertretung der BVF erklärt, dass die Lärmrentgelte zu niedrig seien, und diese höher gesetzt bzw. neu strukturiert werden sollten. Als Beispiel wird der Flughafen Frankfurt herangezogen. Dort sind die Entgelte deutlich höher gesetzt als am Verkehrsflughafen Bremen.

Eine Vertretung des VSF stellt die Kategorien der Entgeltordnung in Frage, da von neun Kategorien nur fünf für den Verkehrsflughafen Bremen von Relevanz seien.

Eine Vertretung der VSF stellt die Dezibel Angaben in Frage, die der Entgeltordnung zu entnehmen sind, und erklärt, dass diese in keinem Zertifikat aufgeführt werden. Zudem werden die Zahlen der Entgelte und Flugbewegungen des Geschäftsberichts des Flughafens Bremen thematisiert.

Die Vertretung der Genehmigungsbehörde erklärt, dass der Verkehrsflughafen Bremen die Entgeltordnung vorlegt, die Genehmigungsbehörde daraufhin prüft, ob dieser den gesetzlichen Vorgaben entspricht und daraufhin genehmigt. Die Maßstäbe der Entgeltordnung sind in § 19 b LuftVG aufgeführt. Weiter erklärt sie, dass die Entgelte keine sanktionierende Wirkung haben dürfen. Die Entgeltordnung muss von der Genehmigungsbehörde nach Maßgabe der Vorgaben des § 19 b LuftVG genehmigt werden. Zusätzlich wird im Kommentar zur Entgeltordnung darauf hingewiesen, dass keine überschüssigen Gewinne durch die Lärmrentgelte erzielt werden dürfen. (2:51)

Am Verkehrsflughafen Bremen werde, anders als in Hamburg oder Frankfurt, das arithmetische Mittel der drei zertifizierten Lärmwerte genommen und hieraus eine Zuordnung zu den die Lärmkategorien vorgenommen. Leisere Flugzeuge zahlen weniger als lautere Flugzeuge. Aus rechtlichen Gründen dürfen die gezahlten Beträge der Airlines nicht an Dritte weitergegeben werden. Abschließend wird erklärt, dass die Entgeltordnung als ein Gesamtsystem zu betrachten ist.

Der Vorsitzende wünscht, dass eine Beschlussempfehlung seitens der FLK zur Veränderung der Entgelte der FBG erfolgt.

Eine Vertretung des VSF wünscht sich, mehr Zahlen zu bekommen. Daraufhin antwortet der Vorsitzende, dass es sich um ein Geschäftsgeheimnis handelt.

(2:57:45) Eine Vertretung der BVF schlägt vor, dass Flugzeugtypen den einzelnen Kategorien zugewiesen werden. Die Vertretung der Genehmigungsbehörde erklärt erneut, dass nicht pauschal gesagt werden kann, welcher Flugzeugtyp in welche Kategorie fällt, denn das Baujahr und die Triebwerke jedes individuellen Luftfahrzeuges müssen mitberücksichtigt werden. Es vorgeschlagen, sich an die FBG zu wenden, um Beispiele zu bekommen.

(2:58:35) Eine Vertretung der BVF erklärt, dass die Frage nach der anzuwendenden Maßeinheit (dB oder EPNdB) aus einer vergangenen Sitzung noch offen ist. Der Vorsitzende schlägt vor, dass offene Fragen an eine Vertretung der Genehmigungsbehörde gesendet werden sollen.

Die FLSB erklärt, dass die Bewertungsgröße der Entgelte aus den ICAO Vorschriften hervorgeht. Bei der Lärmzertifizierung bestehen bestimmte festgelegte Punkte (seitlicher Lärmpe-

gel, Landeanflug-Lärmpegel, Start-Überfluglärmpegel, Überflug-Lärmpegel, Start-Lärmpegel), nach den sich gerichtet wird, und diese werden in den EPNL gerechnet. Die Vertretung der BVF erklärt daraufhin, dass ein Flugzeugzertifikat nach EPNL und nicht dB nach ausgestellt wird. Im Folgenden erfolgt eine Diskussion darüber, welche Maßeinheit in den Lärmzeugnissen der Luftfahrzeuge verwendet wird, und welche Maßeinheit zur Beschreibung der Lärmkategorien der lärmabhängigen Entgelte in der Entgeltordnung des Verkehrsflughafens Bremen richtig sei.

Der Vorsitzende schlägt vor, dass ein anonymisiertes Lärmzeugnis vorgelegt werden solle.

TOP 7. Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung

Die kommende Sitzung findet am Montag den 05.12.2022 statt.

Aufgrund der ansteigenden Corona-Zahlen und den finanziellen Erfordernissen für eine Raummiete wird die Sitzung voraussichtlich virtuell stattfinden.

Abkürzungsverzeichnis

AAL	Augmented Approaches to Land
AAS	Atlas Air Service
ADF	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AIP	Aeronautical Information Publication / Luftfahrthandbuch
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BMDV	Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
BVL	Bremer Verein für Luftfahrt e.V.
CDO	Constant Descend Operation
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
FLSB	Fluglärmschutzbeauftragte
GBAS	Ground Based Augmentation System
GLS	GBAS Landing System
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LAT	Lufthansa AviationTraining GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärmminderungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MP/MS	Messstelle

OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PAPI	Precision Approach Path Indicator
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
RF	Constant Radius arc to a Fix
RNP	Required Navigation Performance
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
SWAE	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Europa
SWH	Senatorin für Wissenschaft und Häfen
SGFV	Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz
UBA	Umweltbundesamt
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route