

---

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

---

Bremen, 03.04.2024

---

**PROTOKOLL ZUR 173. SITZUNG**

---

Bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Zweite Schlachtpforte 3, 28195  
Bremen, Raum 020

## Inhalt

TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung .....	2
TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 172. FLK-Sitzung.....	2
TOP 3. Aktuelles .....	2
TOP 4. Luftmessprogramm am Bremer Flughafen (SUKW) .....	2
TOP 5. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen und Beschlüssen der FLK: .....	4
a. Wirksamkeit der Lärmschutzwälle und –wände (siehe TOP 5 aus der 171. FLK) <i>Genehmigungsbehörde</i> .....	4
b. Einbindung in die Beratungen zur Entgeltordnung (siehe TOP 6 aus der 171. FLK) <i>Genehmigungsbehörde, Flughafen Bremen GmbH</i> .....	5
TOP 6. Fluglärm auswertung zum NADP 1 - Verfahren Flughafen Bremen GmbH, (Fluglärmenschutzbeauftragte, DFS).....	6
TOP 7. Anpassung der Sichtflugverfahren ( <i>DFS</i> ) .....	7
TOP 8. Platzrundenflüge der CAE ( <i>CAE, FLSB</i> ).....	8
TOP 9. Themen der nächsten Sitzung(en).....	8
TOP 10. Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung .....	9
a. Termin .....	9
b. Webseite Flughafen VSF.....	9
Abkürzungsverzeichnis.....	10

Datum der Sitzung 26. Februar 2024

Beginn der Sitzung: 15:00 Uhr

Ende der Sitzung: 17:30Uhr

Es wird eine Gedenkminute für die verstorbene Vertretung der Genehmigungsbehörde eingelegt.

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

### **TOP 1. Genehmigung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung wird genehmigt.

### **TOP 2. Genehmigung des Protokolls der 172. FLK-Sitzung**

Das Protokoll der 172. Sitzung der FLK mit den eingereichten Änderungsvorschlägen wird angenommen.

### **TOP 3. Aktuelles**

Die Genehmigungsbehörde informiert über eine interne Airbus Veranstaltung, die im Zusammenhang mit „100 Jahre Flugzeugbau“ steht. Für diese sollen wenige Flüge mit historischen Flugzeugen durchgeführt werden. Für diese sollen Genehmigungen erteilt werden. Auf Nachfrage eines Gemeinderates aus Stuhr handelt es sich um zwei historische Flugzeuge.

Eine Vertretung des VSF fragt zum nächtlichen Flugbetrieb am Bremer Flughafen in der vergangenen Nacht. Die Vertretung der Genehmigungsbehörde erklärt, dass es sich um einen behördlichen Flug, in diesem Fall Polizei oder Militär, gehandelt habe.

### **TOP 4. Luftmessprogramm am Bremer Flughafen (SUKW)**

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Eine Vertretung der SUKW aus dem Referat 22 Immissions- und Strahlenschutz trägt vor und berichtet, dass das im Jahr 2020 abgebrochene Luftschadstoffmessprogramm am Bremer Flughafen wiederaufgenommen wird. Der Messpunkt des vorherigen Messprogramms im Jahr 2020 an der Fluglärmmessstelle 5 wurde durch Zustellen der Messstelle durch Anwohner:innen blockiert, weshalb ein neuer Standort gewählt wird.

Ein Standort muss also alle folgenden Punkte verbinden:

- Anbindung an das Stromnetz
- Sicherer Standort auf dem Gebiet der Freien Hansestadt Bremen.
- Repräsentativer Standort zur Überwachung der Luftqualität in Wohnbereichen. Ziel der Messung ist der Schutz der Bevölkerung, nicht die Quellen von Emissionen zu identifizieren. Daher ist eine Wohnbebauung in der Umgebung wichtig.

Die Messung des Einflusses des Luftverkehrs auf die Bevölkerung ist die rechtliche Grundlage für die Messung.

- Gut erreichbar für Wartungsarbeiten: Auf dem Flughafengelände ist die Wartung aufgrund der Sicherheitsauflagen ein Problem.
- Die Messung soll in Hauptwindrichtung des Flughafens durchgeführt werden, um mögliche Partikel aufzunehmen. Dadurch sollte der Messpunkt nördlich der An- und Abflugschneisen liegen.

Es wurden mehrere Standorte geprüft. Ergebnis der Prüfung eines geeigneten Standorts für eine einjährige Messung der Luftimmissionen ist eine präferierte Messung am Westufer des Grollander Sees (Westseite des Flughafens).

Der gefundene Ort ist relativ nah an den ab- und anfliegenden Flugzeugen. Eine Wohnbebauung ist für die Rechtfertigung der Messung vorhanden. Zudem sind andere Immissionsquellen eher fernegelegen, wodurch eine Messung vielversprechend ist. Andere Verkehrsquellen sollten nach Möglichkeit ausgeschlossen werden.

Eine Messung auf der Ostseite ist schwierig, weil dort die Emissionen einer großen Baustelle (A281) die Messung verfälschen könnten. Auf Nachfrage des BVF zum Standort Friedhof Huckelriede erklärt die Vortragende, dass der Standort aufgrund der größeren Entfernung zum Flughafen und durch zusätzliche Schadstoffquellen ungünstig wäre. Eine Vertretung der VSF erklärt, dass eine Messung im Osten aufgrund eines höheren Immissionslevels bei Anflug notwendig sei. Die Vertretung des BVF stimmt der Aussage zu und bekräftigt, dass mehr Feinstaub bei der Landung entstünde.

Auf Nachfrage eines Beirats aus Obervieland zur Auswirkung und Folgen von Ultrafeinstaub, gibt die Vertretung des BVF an, dass es sich um hochgiftige Partikel handle. Eine Vertretung des VSF unterstützt die Aussage, dass die Partikelgröße des Ultrafeinstaubes diesen lungengängig mache. Auf weitere Nachfrage des Beirats aus Obervieland zur Zusammensetzung des Feinstaubes erklärt die Vortragende von SUKW, dass unter den Verbrennungsprodukten von Kerosin bis zu 20 nm große Kohlenwasserstoffmoleküle entstünden. Deren Wirkung sei Gegenstand wissenschaftlicher Forschung und laufender Untersuchungen. Derzeit können keine Maßnahmen abgeleitet werden, da ohne wissenschaftliche Grundlage keine Grenzwerte gebildet werden könnten.

Eine Vertretung von SUKW erklärt auf Nachfrage, dass es verschiedene Zuordnungen der Auswertungen geben wird: Folgende werden in Betracht gezogen.

- Tagesauswertungen
- Versuche, die Messungen einzelnen Flugzeugen zuzuweisen.
- Dabei werden sowohl mittlere- als auch Peak-Konzentrationen erhoben.

Der Vorsitzende unterstützt die Messung, da Messwerte auch ohne Grenzwerte sinnvoll wären, um für die Festsetzung der Grenzwerte vorbereitet zu sein.

Ein Beirat der Neustadt unterstützt die Idee zur zusätzlichen Messung der Luftschadstoffe auf der Ostseite. Da aufgrund der Hauptwindrichtung auch die dortige Wohnbevölkerung betroffen ist.

Ein Beirat aus Huchting stimmt dem geplanten Messpunkt zu.

Auf Nachfrage eines Beirats aus Huchting wird zudem durch SUKW erklärt, dass die Höhe der Messstelle limitiert ist. Ein Aufstellen auf Gebäuden ist nicht möglich.

Eine Vertretung des VSF stimmt zum Messpunkt zu und gibt zu bedenken, dass die Wirbelschleppen der Flugzeuge ebenfalls eine Auswirkung hätten. Z

Der Vorsitzende fasst zusammen: Die FLK ist mit dem Standort im Westen einverstanden. Ein Standort für Messungen im Osten solle aber nicht vergessen werden. Für die Zukunft soll noch ein möglicher Standort für eine zweite Messung im Osten erörtert werden.

## **TOP 5. Stellungnahmen und Informationen zu Empfehlungen und Beschlüssen der FLK:**

### ***a. Wirksamkeit der Lärmschutzwälle und –wände (siehe TOP 5 aus der 171. FLK) Genehmigungsbehörde***

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Es geht um die Antwort der Genehmigungsbehörde auf den Beschluss der 171. Sitzung. Die Genehmigungsbehörde hatte den Beschluss abgelehnt, aufgrund mangelnder Rechtsgrundlage den Flughafen zur Durchsetzung des Beschlusses zu verpflichten und der mangelnden Finanzierbarkeit aus der öffentlichen Hand.

Der Vorsitzende kritisiert, dass die Antwort schon vor der Durchführung des Gutachtens hätte gegeben werden können und die Vorarbeit und Überlegungen zum Gutachten daher wertlos gewesen wären. Er fügt hinzu, dass der Stuhvertrag noch einzuhalten wäre.

Ein Beirat aus Huchting fügt hinzu, dass die Differenz der Reduktion der Schallpegel signifikant sei. Er sieht die wirtschaftlicheren Gründe als nachvollziehbar, wäre aber für die Umsetzung des FLK-Beschlusses, da Huchting und Grolland von den Maßnahmen profitieren würden.

Eine Vertretung des VSF sagt, dass die im Stuhvertrag angegebenen 7m nicht mehr eingehalten wären und vor einem Wiederherstellen erst gemessen werden sollte.

Ein Gemeinderat aus Stuhr gibt bekannt, dass die Verwaltung in Stuhr sich für die Erhöhung auf 10m ausspricht. Entsprechende Unterlagen des Bürgermeisters Stuhrs seien der Flughafen Bremen GmbH und der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation zugegangen. Sie wird die Antworten abwarten, bevor weitere Schritte unternommen werden.

Eine Vertretung des VSF verweist auf die eigene, kopierte Darstellung der Ergebnisse des Gutachtens, welche die Wirkung der verschiedenen Varianten der Wände verdeutlicht. Das Planfeststellungsverfahren sei 1989 gelaufen und die darin festgestellte 7m Höhe des

Lärmschutzwalls sei nicht erreicht worden. Die Vertretung BVF unterstützt die Aussage, dass die Höhe von damals nicht eingehalten wurde.

Der Vorsitzende bekräftigt, dass ein Abschließen des Themas an dieser Stelle nicht hilfreich sei. Mit entsprechenden Vorinformationen wäre ein politisches Werben möglich gewesen. Ein höherer Lärmschutzwall wäre auch positiv für das Image des Flughafens.

Die Genehmigungsbehörde bekräftigt, dass es nicht das Ziel war, die FLK zu täuschen. Sie sieht den gemeinsamen Erfolg im neu gewonnenen Wissen und dem damit verbundenen Mehrwert. Sie sieht den Unterschied in der Interpretation der Ergebnisse des Gutachtens. Die Interpretation des Gutachtens von Seiten der Genehmigungsbehörde ist, dass der Gesamtlärm nicht signifikant minderbar wäre. Eine Verhältnismäßigkeit weiterer Maßnahmen sei nicht gegeben.

Ein Beirat aus Huchting sieht zwei Fragen in der Diskussion. Zunächst, ob es eine Verpflichtung für Bremen gäbe, 7m wiederaufzurichten. Die zweite Frage wäre, ob eine Aufstockung auf 10m notwendig wäre. Der Vorsitzende sieht beide Punkte im Beschluss gegeben, also Einhaltung und Aufstockung, über den Verweis auf den Stuhvertrag.

Die Genehmigungsbehörde hat die Unterlagen der Gemeinde Stuhr zur Kenntnis bekommen. Sie sieht allerdings eine Vermischung der Beratungsfrage der FLK mit der Rechtsfrage der Gemeinde Stuhr. Die Gemeinde Stuhr müsse sich für die Einhaltung des Stuhvertrages einsetzen. Der Vorsitzende wünscht aus Interesse bezüglich der Diskussion um den Stuhvertrag auf dem Laufenden gehalten zu werden.

Die VSF erklärt, dass sie nach eigenem Rechtsgutachten davon ausgeht, dass der Stuhvertrag für alle Anrainer gelte.

Eine Vertretung von SUKW fragt nach dem Wort „Erhalt“ im Bescheid zur Planfeststellung des Flughafens, da eine Bestandssicherung im Bescheid genannt werden müsse, zumindest in Ihrem eigenen Arbeitsfeld.

VSF antwortet darauf, dass es bei der Erstellung des Lärmschutzwalles nicht um einen Selbstzweck handelt, sondern dass dessen Wirkung selbstverständlich dauerhaft zu erhalten ist.

Der Vorsitzende möchte, dass der Vorstand der FLK sich mit dem Thema befasst. Das Thema wird in der Zukunft wieder aufgerufen. Er bittet die Gemeinderäte aus Stuhr über die Entwicklung im Rahmen des Stuhvertrags zu unterrichten.

**b. Einbindung in die Beratungen zur Entgeltordnung (siehe TOP 6 aus der 171. FLK)  
Genehmigungsbehörde, Flughafen Bremen GmbH**

Die Genehmigungsbehörde bietet an, möglichst schnell nach Erhalt des Antrags auf Genehmigung der Entgeltordnung die FLK zu beteiligen. Dafür soll es kurzfristig eine

Zusatzsitzung geben. Auch die Vertretung der FBG möchte eine ausreichend lange Frist ermöglichen.

### **TOP 6. Fluglärmwertung zum NADP 1 - Verfahren Flughafen Bremen GmbH, (FBG, DFS)**

Die Darstellung der Daten erfolgt durch die FBG. Es wurden die sechs verkehrsreichsten Monate verglichen. Leq und LASmax werden dabei dargestellt. Die Lufthansa ist nicht mit aufgeführt, da diese gem. Aussagen der DFS anderer Flugverfahren praktizieren, die weder dem NADP 1- noch dem NADP 2-Verfahren zugeordnet werden können.

Neue Daten wurden der GF kurz vor der Sitzung zur Verfügung gestellt. Diese sollen im Nachgang der Sitzung versendet werden, zudem sind diese im Anhang aufgeführt.

Oberhalb der Säulen in den grafischen Darstellungen werden die Anzahl der Flüge und das durchschnittliche Lärmereignis dargestellt. Die Säulen sind nach Flugzeugtypen getrennt. Bei der Anzahl der Flugbewegungen des entsprechenden Flugzeugtyps gilt, je mehr Flugbewegung, desto signifikanter der Wert. Das Resultat ist, dass es kein klares Bild gibt.

Der Wechsel einer Messanlage macht die vergangenen Lärmwerte in der Zukunft nicht vergleichbar, da bisher nach alter und zukünftig nach neuer DIN Norm gemessen wird.

Die Analyse der DFS hat ergeben, dass die Flughöhe bei Messstation 4 von 1750 Fuß auf 1900 Fuß angestiegen ist, an Messstation 10 von 2000 Fuß auf 2200 Fuß.

Der Vorsitzende fragt zu den Messergebnissen an Messstation 10 nach. Die Vertretung der FGB erklärt, dass der Messpunkt 10 nur ein Flug sei, bezogen auf das Luftfahrzeugmuster A 320, und daher statistisch nicht signifikant. Auch die Zahlen zum A319 sind nicht unbedingt vergleichbar, weil es starke Unterschiede in der Anzahl Flüge und Jahren gibt.

Die Vertretung der DFS gibt den Hinweis, dass das DLR derzeit anfängt an optimalen Lande- und ggf. auch irgendwann Abflugverfahren zu forschen. Dabei sollen im Kontext der lokalen Gegebenheiten optimale Flugverfahren ermittelt werden.

Eine Vertretung des VSF verweist auf die Empfehlung zur Nutzung von NADP 1.

Die Vertretung der CAE gibt zu bedenken, dass es eine Abwägung von Feinstaub und Lärm bei den Abflugverfahren gebe. Auf Nachfrage erklärt sie, dass die computergesteuerte Startleistung bis zum Cutback-Punkt gegeben werde, diese wären bei NADP 1 und NADP 2 unterschädlich hoch. Bei NADP 1 verbleibt das Luftfahrzeug durch die Schubreduzierung in einer Höhe von ca.3000ft (je nach Organisation) mit geringerer Geschwindigkeit länger im betroffenen Bereich bleibt. Somit sind Abgase und Verweildauer länger – wenn auch sicherlich in einem sehr geringen Maße. Bei NDAP2 wird das Luftfahrzeug in geringerer Höhe (ca.1000ft – je nach Firma) beschleunigt. Die Geschwindigkeit wird erhöht und die Leistung der Triebwerke reduziert. Dadurch wird weniger Höhe gewonnen, aber der Kraftstoffausstoß verringert und die Verweildauer über Grund - durch die höhere Geschwindigkeit – reduziert.

Nichtsdestotrotz ist es durchaus üblich geworden die NDAP1 Prozedur zu fliegen.

Der Vorsitzende fragt, wie es nun weitergehen würde. Es soll weiter beobachtet werden. Die Vertretung der DFS erklärt auf Nachfrage, dass die Abflugverfahren nicht eindeutig abgelesen werden können. Hier müsste bei den Airlines nachgefragt werden. Häufig würden Mischverfahren, aufgrund von Witterungsbedingung und anderen Faktoren zuzüglich des angestrebten Verfahrens, entstehen. Zudem sei durch die punktuelle Messaufnahme der Messstellen eine konkrete Aussage zur Lärmausbreitung inklusive Bewertung nicht möglich.

Es wird weiter beobachtet. Die Daten werden über die Geschäftsführung verteilt.

### **TOP 7. Anpassung der Sichtflugverfahren (DFS)**

Der Vorsitzende führt in das Thema ein. Es geht um bessere Abflugrouten für den Sichtflug, um so die Wege für die Sichtflieger und Instrumentenflieger schneller zu trennen. Dadurch hätten Sichtflieger eine kürzere Verweildauer in der Kontrollzone und auch der Abflugpfad für Instrumentenflieger wäre schneller frei.

Die Präsentation im Anhang zeigt die aktuelle Situation und die angedachten Änderungen. Angedacht sind direktere Flüge von Sierra 2 zu Sierra 1. Es wäre dann der gleiche Wohnbereich wie bei Anflügen betroffen. Ziel sei es, dass die Sichtflieger vor der Wolfskuhlensiedlung abdrehen. Eine geringere Lärmbetroffenheit durch Führung über ein Gewerbegebiet ist angestrebt.

Bei Sierra 2 handle es sich um einen visuellen Punkt. Auf Nachfrage des VSF wird erklärt, dass bei Sichtflug klare, aus der Luft leicht identifizierbare, Meldepunkte als Referenzpunkte genutzt werden. Dazu zählten Brücken und signifikante Gebäude.

Die Vertretung CAE sieht im westlichen Bereich keine Probleme den möglichen Änderungen zu folgen. Auf der Ostseite bestehe allerdings ein Luftverkehrssicherheitsproblem, da die früh eingeleitete Kurve zu einem Zeitpunkt stattfindet, an dem das Flugzeug aus aerodynamischen Gründen verwundbar ist. Die CAE hat eine Absprache mit der DFS getroffen, die in TOP 8 dargestellt wird. Für die CAE ist die östliche VFR-Abflugroute nicht möglich.

Die VSF sieht eine stärkere Betroffenheit der Wolfskuhlensiedlung. Daher müsse ein Weg zurück zum derzeitigen Abflugverfahren offenbleiben.

Die Vertretung der DFS wünscht eine Veröffentlichung zum Herbst/Winter. Es gibt keine Einwände.

Auf Nachfrage wird erklärt, dass der Hubschrauberlandeplatz am Klinikum Links der Weser keine Sperrzone habe.

Auf Nachfrage einer Vertretung des VSF zu den Verfahren von Sichtfliegern und Helikoptern erklärt die Vertretung der DFS, dass dies grundsätzlich nicht das Aufgabengebiet der DFS sei. Es gäbe dafür standardisierte Regeln für den Sichtflug. Innerhalb von Kontrollzonen müssen

Sichtflieger sich nach Weisung der DFS richten. Zum Beispiel ist der kreuzende Verkehr zum Flughafen mit den Towerlotsen zu klären.

Die FLK nimmt die Änderung ohne Einwände zur Kenntnis.

### **TOP 8. Platzrundenflüge der CAE (CAE, FLSB)**

Die FLSB führt in das Thema ein. Der Ursprung des Themas liegt in Fluglärmbeschwerden aus dem August aus Huchting und Obervieland. Gegenstand war eine wahrgenommene Veränderung der Platzrunde. Der folgende Vortrag ist das Resultat von Gesprächen zwischen FLSB, DFS und CAE GmbH. Das darin abgestimmte Verfahren sei im allseitigen Vorteil entstanden (Vortrag im Anhang). Dieses wird gerade als Letter of Agreement ausgearbeitet.

In Bremen gibt es keine ausgewiesene Platzrunde. daher wurde auf die Verfahren der LAT zurückgegriffen. Zudem sollen Flugschüler:innen in der Flugausbildung verschiedene Standardverfahren fliegen.

Um dies zu ermöglichen gibt es eine östliche und eine westliche Platzrunde. Bei der östlichen Platzrunde wird über den Arstener Zubringer geflogen.

Die Westliche Platzrunde fliegt entlang des Grollander Sees. Und dann im Anflug direkt auf die Piste zu, und nicht entlang des Arstener Zubringers, da ein stabilisierter Anflug erfolgen muss.

Zwei Dinge sind dabei von der CAE nicht beeinflussbar.

- Gesetzliche Prüfungsflüge, da es dabei keine Handhabe gibt, die CAE versuche aber darauf durch Sensibilisieren einzuwirken.
- Simulationen im Training, können zu Abweichungen bei Trainingsflügen führen. Triebwerksausfall. Jeder Trainingsverlauf kann abweichen von der östlichen Route.

Die Vertretung des BVF fragt nach der Anzahl geflogener Platzrunden, die LAT hatte maximal drei. Die Vertretung der CAE erklärt, sie versuche fair auf die verschiedenen Flugplätze zu verteilen, witterungsbedingt kann es aber zu Häufungen am Verkehrsflughafen Bremen kommen, wenn Verfahren an den umgebenden Flugplätzen nicht durchgeführt werden können. Dabei werden maximal drei Platzrunden geflogen.

### **TOP 9. Themen der nächsten Sitzung(en)**

Der Vorsitzende bittet um Themenvorschläge dann Vorsitzenden und die Geschäftsführung zu senden.

- Bericht der FLSB ist ein Vorschlag.

## **TOP 10. Verschiedenes - Terminfestlegung der nächsten Sitzung**

### **a. Termin**

Der nächste Termin soll der 27.05.2024 um 15:00 Uhr sein.

### **b. Webseite Flughafen VSF**

Eine Vertretung hat Anmerkung zur Webseite des Flughafens.

- Korrektur bis 06 / 07 Uhr
- 06:00 bis 07:00 - „Besonders leise“ Flugzeuge fragwürdig, Wunsch ändern.

Die Vertretung der FGB bittet um schriftliche Mitteilung.

## **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
GF	Geschäftsführung
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
SUKW	Die Senatorin für Umwelt, Klimaschutz und Wissenschaft
SWAE	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Europa
SWHT	Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
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