

# ANHANG 1

## **Wintersamstage:**

Flugbewegungen 2001/2002 - 2007/2008

Flugzeugtypenanalysen 2001/2002 - 2007/2008

Passagierverteilung Terminals 1 und 2 - 2004 – 2007

Flugbewegungen und Passagiere 2001/2002 - 2007/2008

Flugzeugtypenanalyse – Basis BMVIT 2007

Auswirkung Verbot von lauten ICAO - Kapitel 3 Flugzeugtypen

**Wintersamstage - Flugbewegungen kommerzieller Luftverkehr  
 2001/2002 - 2007/2008**

		2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008
1	KW51	118	108	107	49	72	152	151
2	KW52	129	133	135	42	125	182	185
3	KW53	0	0	0	0	124	0	0
4	KW1	136	158	177	45	174	194	191
5	KW2	139	155	173	127	190	260	248
6	KW3	136	144	159	172	189	194	208
7	KW4	134	143	145	172	190	197	207
8	KW5	138	138	153	170	188	199	219
9	KW6	144	125	161	172	221	225	229
10	KW7	145	156	180	204	229	236	226
11	KW8	138	153	172	203	209	219	222
12	KW9	135	141	148	176	200	200	
13	KW10	133	137	143	170	191	200	
14	KW11	128	125	141	171	173	181	
15	KW12	120	110	122	160	137	153	
16	KW13	114	80	83	147	92	105	
17	KW14	72	52	68	102		90	
<b>Summe</b>		2059	2058	2267	2282	2704	2987	2086
							<b>Gesamt</b>	<b><u>16.443</u></b>
von		22.12.2001	21.12.2002	20.12.2003	18.12.2004	17.12.2005	16.12.2006	22.12.2007
bis		06.04.2002	05.04.2003	03.04.2004	02.04.2005	01.04.2006	07.04.2007	23.02.2008

Anzahl der Wintersamstage = 106

**Wintersamstage:**  
**Flugzeugtypenanalysen 2001/2002 - 2007/2008**  
**An- und Abflüge im kommerzieller Luftverkehr**

Nr.	Flugzeugtypen	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	Summe	% Anteil
1	Boeing 757	463	483	469	447	410	418	290	2980	18,1
2	Boeing 737-800	232	221	227	210	273	454	354	1971	12,0
3	Airbus 320	208	82	62	171	229	293	234	1279	7,8
4	Boeing 737-300	63	159	34	78	280	315	218	1147	7,0
5	Airbus 321	204	94	95	30	181	169	122	895	5,4
6	Fokker 70	92	78	103	186	127	192	2	780	4,7
7	Boeing 737-500	28	60	64	96	218	134	50	650	4,0
8	DeHavilland Dash 8-400	91	92	54	97	71	76	159	640	3,9
9	Avroliner RJ 100	34	41	140	110	122	102	46	595	3,6
10	Boeing 737-700	2	44	26	199	110	127	86	594	3,6
11	Boeing 767	32	69	68	72	98	74	50	463	2,8
12	Boeing 737-400	1	3	100	46	78	114	70	412	2,5
13	Aerospatiale, Alenia ATR72	70	0	88	106	76	22	20	382	2,3
14	Dornier 328	158	123	0	91	0	3	0	375	2,3
15	Tupolev TU154M	46	46	106	27	18	44	39	326	2,0
16	Fokker 100	28	4	26	36	76	36	80	286	1,7
17	DeHavilland Dash 8-300	83	65	35	38	28	14	7	270	1,6
18	Canadair, Regional Jet	15	26	45	109	66	1	2	264	1,6
19	McDonnell Douglas MD82	0	20	3	20	28	91	50	212	1,3
20	British Aerospace BAe146	6	16	50	6	62	60	2	202	1,2
21	Saab 2000	94	80	0	4	1	0	6	185	1,1
22	Tupolev TU204	29	29	52	23	6	28	2	169	1,0
23	McDonnell Douglas DC10	0	28	110	0	0	0	0	138	0,8
24	McDonnell Douglas MD83	2	2	58	2	0	40	24	128	0,8
25	Embraer ERJ 195	0	0	0	0	0	50	58	108	0,7
26	Boeing 737-600	12	16	28	22	8	12	8	106	0,6
27	Aerospatiale, Alenia ATR42	0	95	0	4	4	2	0	105	0,6
28	Airbus 319	0	2	0	0	2	44	51	99	0,6
29	Airbus 300	2	0	0	6	32	28	20	88	0,5
30	McDonnell Douglas MD87	0	5	79	0	2	0	0	86	0,5
31	Boeing 737-200	0	24	52	4	0	0	0	80	0,5
32	Yakovlev YAK42	8	23	24	6	6	4	2	73	0,4
33	Ilyushin 96	0	0	0	20	38	4	2	64	0,4

**Wintersamstage:  
 Flugzeugtypenanalysen 2001/2002 - 2007/2008  
 An- und Abflüge im kommerzieller Luftverkehr**

Nr.	Flugzeugtypen	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	Summe	% Anteil
34	DeHavilland Dash 8-100	44	14	1	0	0	0	3	62	0,4
35	Canadair, Regional Jet 701ER	0	0	0	0	46	0	0	46	0,3
36	McDonnell Douglas MD90	0	0	0	0	4	24	18	46	0,3
37	Airbus 330	0	0	9	2	2	8	0	21	0,1
38	McDonnell Douglas MD81	0	6	2	8	0	0	4	20	0,1
39	Beech 1900	0	2	15	0	0	0	0	17	0,1
40	Saab-Scania SF340	0	0	16	0	0	0	1	17	0,1
41	Fairschild, Metro III	1	0	14	0	0	0	0	15	0,1
42	Avroliner RJ 85	2	2	2	6	2	0	0	14	0,1
43	McDonnell Douglas DC93	0	0	10	0	0	4	0	14	0,1
44	Embraer ERJ 145	1	4	0	0	0	0	6	11	0,1
45	McDonnell Douglas MD88	8	0	0	0	0	0	0	8	0,0
<b>Summe</b>		<b>2059</b>	<b>2058</b>	<b>2267</b>	<b>2282</b>	<b>2704</b>	<b>2987</b>	<b>2086</b>	<b>16443</b>	<b>100,0</b>

bis 23.02.2008

**Wintersamstage**  
**Passagierverteilung Terminals 1 und 2 - 2004 – 2007**

**2004**

Monat	Terminal 1			Terminal 2			Gesamt
	an	transit	ab	an	transit	ab	
Jänner	71059	1928	66807	0	0	6668	146462
Februar	66148	1839	57428	0	0	10052	135467
März	50252	2300	48740	0	0	8971	110263
Dezember	56652	396	41155	0	0	4245	102448
<b>Gesamt 2004</b>	<b>244111</b>	<b>6463</b>	<b>214130</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29936</b>	<b>494640</b>

**2005**

Monat	Terminal 1			Terminal 2			Gesamt
	an	transit	ab	an	transit	ab	
Jänner	83981	1004	67566	0	0	16155	168706
Februar	83158	1191	65159	0	0	18113	167621
März	81825	1468	70146	0	0	17618	171057
Dezember	69834	997	49620	0	0	4739	125190
<b>Gesamt 2005</b>	<b>318798</b>	<b>4660</b>	<b>252491</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>56625</b>	<b>632574</b>

**2006**

Monat	Terminal 1			Terminal 2			Gesamt
	an	transit	ab	an	transit	ab	
Jänner	93016	1744	75409	0	0	17985	188154
Februar	96381	1211	76157	0	0	20449	194198
März	85029	1182	75939	0	0	17186	179336
Dezember	91745	990	66429	0	0	5185	164349
<b>Gesamt 2006</b>	<b>366171</b>	<b>5127</b>	<b>293934</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>60805</b>	<b>726037</b>

**2007**

Monat	Terminal 1			Terminal 2			Gesamt
	an	transit	ab	an	transit	ab	
Jänner	107787	1060	93582	0	0	21919	224348
Februar	116750	1216	93536	0	0	22460	233962
März	103261	948	97449	0	0	17144	218802
Dezember	82455	504	59577	0	0	3673	146209
<b>Gesamt 2007</b>	<b>410253</b>	<b>3728</b>	<b>344144</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65196</b>	<b>823321</b>

**Wintersamstage  
 Flugbewegungen und Passagiere 2001/2002 - 2007/2008**

**2001/2002**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
22.12.2001	118	9617	82	17988	53,5
29.12.2001	129	15294	119	19499	78,4
05.01.2002	136	16722	123	20270	82,5
12.01.2002	139	16263	117	20540	79,2
19.01.2002	136	16186	119	20208	80,1
26.01.2002	134	17248	129	19988	86,3
02.02.2002	138	17784	129	20097	88,5
09.02.2002	144	18685	130	21400	87,3
16.02.2002	145	19031	131	21634	88,0
23.02.2002	138	18386	133	20728	88,7
02.03.2002	135	18194	135	20304	89,6
09.03.2002	133	17571	132	20054	87,6
16.03.2002	128	16099	126	19178	83,9
23.03.2002	120	14902	124	18002	82,8
30.03.2002	114	11199	98	16859	66,4
06.04.2002	72	5617	78	9612	58,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.059</b>	<b>248.798</b>	<b>121</b>	<b>306.361</b>	<b>81,2</b>

**2002/2003**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
21.12.2002	108	10336	97	17211	60,1
28.12.2002	133	16826	127	21422	78,5
04.01.2003	158	19926	126	24462	81,5
11.01.2003	155	18739	121	24582	76,2
18.01.2003	144	16921	118	22035	76,8
25.01.2003	143	18092	127	21788	83,0
01.02.2003	138	18477	134	21159	87,3
08.02.2003	125	15758	126	18906	83,3
15.02.2003	156	20059	129	24736	81,1
22.02.2003	153	21098	138	24301	86,8
01.03.2003	141	19499	138	21862	89,2
08.03.2003	137	18260	133	21270	85,8
15.03.2003	125	15429	123	19814	77,9
22.03.2003	110	10747	98	16032	67,0
29.03.2003	80	6535	82	10830	60,3
05.04.2003	52	4207	81	6718	62,6
<b>Gesamt</b>	<b>2.058</b>	<b>250.909</b>	<b>122</b>	<b>317.128</b>	<b>79,1</b>

**Wintersamstage  
 Flugbewegungen und Passagiere 2001/2002 - 2007/2008**

**2003/2004**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
20.12.2003	107	10018	94	17215	58,2
27.12.2003	135	16584	123	21101	78,6
03.01.2004	177	21646	122	27837	77,8
10.01.2004	173	20165	117	26495	76,1
17.01.2004	159	18350	115	24225	75,7
24.01.2004	145	18246	126	21932	83,2
31.01.2004	153	19245	126	23062	83,4
07.02.2004	161	19838	123	24395	81,3
14.02.2004	180	22811	127	28532	79,9
21.02.2004	172	21509	125	26617	80,8
28.02.2004	148	19740	133	22253	88,7
06.03.2004	143	18923	132	21863	86,6
13.03.2004	141	16928	120	21430	79,0
20.03.2004	122	12333	101	17922	68,8
27.03.2004	83	8874	107	12612	70,4
03.04.2004	68	6635	98	9422	70,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.267</b>	<b>270.845</b>	<b>119</b>	<b>346.913</b>	<b>78,1</b>

**2004/2005**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
08.12.2004	49	3426	70	5512	62,2
15.12.2004	42	2297	55	4474	51,3
11.01.2005	45	3108	69	5106	60,9
18.01.2005	127	15606	123	20115	77,6
15.01.2005	172	20488	119	26348	77,8
22.01.2005	172	21217	123	25528	83,1
29.01.2005	170	21636	127	25176	85,9
05.02.2005	172	21822	127	25792	84,6
12.02.2005	204	25439	125	31810	80,0
19.02.2005	203	25867	127	31133	83,1
26.02.2005	176	23393	133	26686	87,7
05.03.2005	170	22390	132	25818	86,7
12.03.2005	171	21858	128	26230	83,3
19.03.2005	160	20078	125	23508	85,4
26.03.2005	147	15825	108	22106	71,6
02.04.2005	102	9777	96	15584	62,7
<b>Gesamt</b>	<b>2.282</b>	<b>274.227</b>	<b>120</b>	<b>340.926</b>	<b>80,4</b>

**Wintersamstage  
 Flugbewegungen und Passagiere 2001/2002 - 2007/2008**

**2005/2006**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere / An- Und Abflug	Sitze	Auslastung in %
17.12.2005	72	5329	74	10196	52,3
24.12.2005	125	11149	89	20558	54,2
31.12.2005	124	15646	126	20976	74,6
07.01.2006	174	21176	122	27880	76,0
14.01.2006	190	22163	117	30382	72,9
21.01.2006	189	22296	118	29442	75,7
28.01.2006	190	24668	130	30628	80,5
04.02.2006	188	24240	129	30517	79,4
11.02.2006	221	28377	128	36558	77,6
18.02.2006	229	30752	134	38334	80,2
25.02.2006	209	28196	135	34147	82,6
04.03.2006	200	26537	133	32052	82,8
11.03.2006	191	24580	129	30658	80,2
18.03.2006	173	20558	119	27626	74,4
25.03.2006	137	14717	107	22060	66,7
01.04.2006	92	9668	105	14226	68,0
<b>Gesamt</b>	<b>2.704</b>	<b>330.052</b>	<b>122</b>	<b>436.240</b>	<b>75,7</b>

**2006/2007**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere / An- Und Abflug	Sitze	Auslastung in %
03.12.2006	152	16361	108	26157	62,5
10.12.2006	182	24065	132	30981	77,7
06.01.2007	194	25821	133	32729	78,9
13.01.2007	260	30042	116	43150	69,6
10.01.2007	194	25479	131	32510	78,4
17.01.2007	197	25862	131	32676	79,1
13.02.2007	199	26554	133	33315	79,7
10.02.2007	225	30782	137	39344	78,2
17.02.2007	236	34337	145	40449	84,9
24.02.2007	219	31393	143	38253	82,1
03.03.2007	200	28232	141	33862	83,4
10.03.2007	200	26471	132	33462	79,1
17.03.2007	181	21615	119	30245	71,5
24.03.2007	153	15681	102	25594	61,3
31.03.2007	105	12018	114	16240	74,0
07.04.2007	90	9058	101	13342	67,9
<b>Gesamt</b>	<b>2.987</b>	<b>383.771</b>	<b>128</b>	<b>502.309</b>	<b>76,4</b>

**Wintersamstage  
 Flugbewegungen und Passagiere 2001/2002 - 2007/2008**

**2007/2008**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
12.12.2007	151	15121	100	24964	60,6
29.12.2007	185	23155	125	30989	74,7
05.01.2008	191	24627	129	31877	77,3
12.01.2008	248	26587	107	40966	64,9
19.01.2008	208	24549	118	34201	71,8
26.01.2008	207	26882	130	34365	78,2
02.02.2008	219	28986	132	35968	80,6
09.02.2008	229	30687	134	38175	80,4
16.02.2008	226	32783	145	38046	86,2
23.02.2008	222	31304	141	37330	83,9
<b>Gesamt</b>	<b>2.086</b>	<b>264.681</b>	<b>127</b>	<b>346.881</b>	<b>76,3</b>

<b>Zusammenfassung</b>						
Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %	
2007/2008	2.086	264.681	127	346.881	76,3	
2006/2007	2.987	383.771	128	502.309	76,4	
2005/2006	2.704	330.052	122	436.240	75,7	
2004/2005	2.282	274.227	120	340.926	80,4	
2003/2004	2.267	270.845	119	346.913	78,1	
2002/2003	2.058	250.909	122	317.128	79,1	
2001/2002	2.059	248.798	121	306.361	81,2	

**Wintersamstage  
 Flugbewegungen und Passagiere 2001/2002 - 2007/2008**

**Vergleich:**

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
2001/2002	2.059	248.798	121	306.361	81,2
2006/2007	2.987	383.771	128	502.309	76,4
Steigerung	928	134.973		195.948	
<b>Steigerung %</b>	<b>45%</b>	<b>54,3%</b>		<b>64%</b>	

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
2001/2002*	1.357	165.216	122	202.352	81,6
2007/2008*	2.086	264.681	127	346.881	76,3
Steigerung	729	99.465		144.529	
<b>Steigerung %</b>	<b>53,7</b>	<b>60,2</b>		<b>71,4</b>	

*\*10 Samstage jeweils bis 23.2.*

Datum	An- und Abflüge	Passagiere	Passagiere pro An- und Abflug	Sitze	Auslastung in %
2001/2002	2.059	248.798	121	306.361	81,2
01/02 + UWS Term	3.659	448.798	123		
Steigerung UWS	1.600	200.000	125		
<b>Steigerung %</b>	<b>77,7</b>	<b>80,4</b>			

**Flugzeugtypenanalyse - Basis BMVIT 2007**  
**Messdaten: Messstation Taxham - NMT 4**

Nr.	Flugzeugtype	Start / SEL (dB)	Landung / SEL (dB)	Start+Landung Gesamt SEL (dB)
1	Boeing 727	102,2	87,2	102,3
2	McDonnell Douglas MD82	100,9	84,3	101,0
3	McDonnell Douglas MD88	100,8	88,1	101,0
4	McDonnell Douglas MD83	100,7	85,3	100,8
5	McDonnell Douglas MD81	100,6	84,3	100,7
6	Boeing 737-200	100,5	86,0	100,7
7	McDonnell Douglas DC93	100,4	86,2	100,6
8	McDonnell Douglas MD87	100,2	84,7	100,3
9	Tupolev TU154M	99,7	91,9	100,4
10	Boeing 747-SP	99,5	89,1	99,9
11	McDonnell Douglas DC10	99,2	88,7	99,6
12	McDonnell Douglas MD90	98,6	80,3	98,7
13	Tristar L1011	97,5	89,3	98,1
14	Airbus 330	96,6	84,3	96,8
15	Airbus 310	96,4	89,1	97,1
16	Ilyushin 96	96,3	85,8	96,7
17	Airbus 321	96,2	81,7	96,4
18	Tupolev TU204	96,0	84,5	96,3
19	Boeing 777	95,8	84,1	96,1
20	Boeing 767	95,4	85,3	95,8
21	Boeing 737-400	95,4	84,3	95,7
22	Airbus 300	95,1	87,4	95,8
23	Airbus 340	94,5	83,1	94,8
24	Boeing 757	94,4	84,6	94,8
25	Boeing 737-800	94,3	83,7	94,7
26	Boeing 737-300	94,3	83,6	94,7
27	Airbus 320	93,9	82,0	94,2
28	Yakovlev YAK42	93,3	85,5	94,0
29	Antonov 26	93,2	88,3	94,4
30	Boeing 737-500	93,0	83,1	93,4
31	Yakovlev YAK40	92,7	83,2	93,2
32	Boeing 737-700	92,6	83,1	93,1
33	Fokker 100	92,6	82,4	93,0
34	Boeing 737-600	92,5	80,8	92,8
35	Airbus 319	91,6	80,2	91,9
36	Aerospatiale, Alenia ATR72	90,1	80,7	90,6
37	Fokker 70	90,0	80,9	90,5
38	Avroliner RJ 85	89,5	79,2	89,9
39	Antonov 24	89,4	79,4	89,8
40	Dornier 328 Jet	89,2	77,5	89,5
41	Avroliner RJ 100	88,6	79,2	89,1
42	Canadair, Regional Jet 701ER	87,8	83,5	89,2
43	British Aerospace BAe146	87,4	79,4	88,0
44	Boeing 717	87,0	78,3	87,5
45	DeHavilland Dash 8-400	85,0	80,0	86,2
46	Embraer 145	84,9	78,9	85,9
47	Fokker 50	84,6	84,0	87,3
48	Aerospatiale, Alenia ATR72	83,9	81,6	85,9
49	Canadair, Regional Jet	83,4	79,4	84,9
50	DeHavilland Dash 8	82,7	80,2	84,6
51	Aerospatiale, Alenia ATR45	81,7	80,4	84,1
52	Beech 1900	81,3	80,6	84,0
53	Saab 2000	81,1	79,4	83,3
54	Saab-Scania SF340	81,0	81,9	84,5

**Flugzeugtypenanalyse - Basis BMVIT 2007**  
**Messdaten: Messstation Taxham - NMT 4**

Nr.	Flugzeugtype	Start / SEL (dB)	Landung / SEL (dB)	Start+Landung Gesamt SEL (dB)
55	Dornier 328	80,9	80,3	83,6
56	Aerospatiale, Alenia ATR42	80,4	82,0	84,3
57	DeHavilland Dash 8-100	79,6	81,4	83,6
58	Aerospatiale, Alenia ATR43	79,5	82,7	84,4
	max	102,2	91,9	102,3
	min	79,5	77,5	83,3
	Differenz	22,7	14,4	19

**Auswirkung - Verbot von lauten Kapitel 3 Flugzeugtypen**

106 Wintersamstage 2001 - 2008, Summe Starts und Landungen =16443  
 Basisdaten - Flugzeugtypenanalyse - BMVIT 2007 / Messstation Taxham NMT 4

Gruppe 1	Starts und Landungen	Flugzeugtypen	
		326	Tupolev TU154M
		212	McDonnell Douglas MD82
		128	McDonnell Douglas MD83
		138	McDonnell Douglas DC10
		80	Boeing 737-200
		86	McDonnell Douglas MD87
		46	McDonnell Douglas MD90
		20	McDonnell Douglas MD81
		14	McDonnell Douglas DC93
	8	McDonnell Douglas MD88	
	<b>Summe</b> 1058		<b>L<sub>Aeq</sub> Samstage</b> 61,1 dB
Gruppe 2	Starts und Landungen	Flugzeugtypen	
		2980	Boeing 757
		1971	Boeing 737-800
	<b>Summe</b> 4951		<b>L<sub>Aeq</sub> Samstage</b> 62,1 dB
Gruppe 3	Starts und Landungen	Flugzeugtypen	
		895	Airbus 321
		1147	Boeing 737-300
		1279	Airbus 320
	<b>Summe</b> 3321		<b>L<sub>Aeq</sub> Samstage</b> 60,63 dB
Gruppe 4	Starts und Landungen	Flugzeugtypen	
		463	Boeing 767
		412	Boeing 737-400
		650	Boeing 737-500
		594	Boeing 737-700
		780	Fokker 70
		169	Tupolev TU204
		286	Fokker 100
		595	Avroliner RJ 100
		88	Airbus 300
		64	Ilyushin 96
		640	DeHavilland Dash 8-400
		106	Boeing 737-600
		73	Yakovlev YAK42
		99	Airbus 319
		382	Aerospatiale, Alenia ATR72
		202	British Aerospace BAe146
		108	Avroliner RJ 85
		21	Airbus 330
		375	Dornier 328
		264	Canadair, Regional Jet
		270	DeHavilland Dash 8
		185	Saab 2000
		46	Canadair, Regional Jet 701ER
		105	Aerospatiale, Alenia ATR42
		62	DeHavilland Dash 8-100
		14	Avroliner RJ 85
		11	Embraer 145
		17	Beech 1900
		17	Saab-Scania SF340
		15	Aerospatiale, Alenia ATR42
		<b>Summe</b> 7113	

## ANHANG 2

### **Wintersamstage:**

Auswertungen der Messdaten ( 2002 – 2008)  
des stationären Flugweg- und Fluglärmmesssystems

Messstation Taxham - NMT4

Messstation Lieferung – NMT 3

Messstation Freilassing – NMT 2

Verteilung der täglichen Flugbewegungen im kommerziellen  
Luftverkehr 2001 – 2007

Vergleich der Flugbewegungen der 3 und 6 verkehrsreichsten  
Monate im Jahr von 2002 - 2007

**Wintersamstage 2002 - 2008**  
**Messtation Taxham - NMT 4**

NMT	Datum	Event - LDN dB	Schallereignisse Anzahl	Schallereignisse Dauer (sek)	Dauer % der Betriebszeit
4	05.01.2002	65,0	162	4317	7,05
4	12.01.2002	65,1	179	4230	6,91
4	19.01.2002	63,4	176	4112	6,72
4	26.01.2002	64,0	180	4863	7,95
4	02.02.2002	62,8	172	3989	6,52
4	09.02.2002	64,2	199	4981	8,14
4	16.02.2002	63,4	168	4264	6,97
4	23.02.2002	64,3	206	4936	8,07
4	02.03.2002	63,7	128	2484	4,06
4	09.03.2002	62,9	154	3023	4,94
4	16.03.2002	62,8	122	2388	3,90
4	23.03.2002	63,3	128	2674	4,37
4	30.03.2002	62,5	111	2098	3,43
4	06.04.2002	58,0	60	1076	1,76
4	21.12.2002	64,4	140	4035	6,59
4	28.12.2002	65,4	165	4681	7,65
4	04.01.2003	68,0	190	5078	8,30
4	11.01.2003	64,2	166	3556	5,81
4	18.01.2003	63,6	162	4531	7,40
4	25.01.2003	63,8	163	3703	6,05
4	01.02.2003	64,4	135	2794	4,57
4	08.02.2003	66,6	137	2704	4,42
4	15.02.2003	62,8	163	3330	5,44
4	22.02.2003	65,0	160	3441	5,62
4	01.03.2003	63,4	166	3930	6,42
4	08.03.2003	64,9	188	4963	8,11
4	15.03.2003	62,9	127	2570	4,20
4	22.03.2003	60,4	104	1918	3,13
4	29.03.2003	60,2	89	1732	2,83
4	05.04.2003	60,8	82	2111	3,45
4	20.12.2003	62,7	136	3251	5,31
4	27.12.2003	65,1	168	4978	8,13
4	03.01.2004	67,5	175	4005	6,54
4	10.01.2004	66,9	184	4674	7,64
4	17.01.2004	67,2	192	5693	9,30
4	24.01.2004	64,6	157	4297	7,02
4	31.01.2004	66,9	191	5699	9,31
4	07.02.2004	66,6	190	6715	10,97
4	14.02.2004	65,7	188	4449	7,27
4	28.02.2004	63,9	153	3605	5,89
4	06.03.2004	65,2	153	3412	5,58
4	13.03.2004	64,4	163	3848	6,29
4	20.03.2004	63,6	130	3063	5,00
4	27.03.2004	61,2	89	1755	2,87
4	03.04.2004	61,7	97	1977	3,23
4	18.12.2004	69,8	191	9515	15,55
4	25.12.2004	56,9	45	911	1,49
4	08.01.2005	63,6	156	5036	8,23
4	15.01.2005	64,3	201	4815	7,87
4	22.01.2005	66,0	238	6511	10,64
4	29.01.2005	62,6	171	3275	5,35
4	05.02.2005	63,0	193	4239	6,93
4	19.02.2005	65,3	209	4525	7,39

**Wintersamstage 2002 - 2008  
 Messstation Taxham - NMT 4**

NMT	Datum	Event - LDN dB	Schallereignisse Anzahl	Schallereignisse Dauer (sek)	Dauer % der Betriebszeit
4	26.02.2005	63,7	177	3476	5,68
4	05.03.2005	64,5	180	3826	6,25
4	19.03.2005	65,5	182	3970	6,49
4	26.03.2005	63,5	154	3109	5,08
4	02.04.2005	61,4	114	2055	3,36
4	17.12.2005	59,8	86	1839	3,00
4	24.12.2005	61,6	158	3688	6,03
4	07.01.2006	63,1	184	3622	5,92
4	14.01.2006	65,0	189	3749	6,13
4	21.01.2006	65,5	195	4202	6,87
4	28.01.2006	65,6	222	5066	8,28
4	04.02.2006	67,0	204	4005	6,54
4	11.02.2006	65,7	222	4579	7,48
4	18.02.2006	67,1	253	7030	11,49
4	25.02.2006	66,6	208	4211	6,88
4	04.03.2006	67,7	203	4292	7,01
4	11.03.2006	67,1	232	5585	9,13
4	18.03.2006	64,6	170	3663	5,99
4	25.03.2006	63,7	170	3718	6,08
4	01.04.2006	62,7	112	2445	4,00
4	23.12.2006	64,4	163	3911	6,39
4	06.01.2007	67,7	260	7418	12,12
4	13.01.2007	70,9	256	7313	11,95
4	20.01.2007	67,7	227	5136	8,39
4	27.01.2007	67,4	258	6834	11,17
4	03.02.2007	66,7	193	4446	7,26
4	10.02.2007	68,0	243	5793	9,47
4	17.02.2007	68,1	251	6195	10,12
4	10.03.2007	67,8	221	5507	9,00
4	17.03.2007	66,1	195	4630	7,57
4	24.03.2007	64,2	157	3229	5,28
4	31.03.2007	63,1	126	2450	4,00
4	07.04.2007	62,0	102	1968	3,22
4	22.12.2007	63,8	172	3542	5,79
4	29.12.2007	66,3	223	7676	12,54
4	05.01.2008	65,7	220	5323	8,70
4	12.01.2008	69,5	260	6874	11,23
4	19.01.2008	66,7	244	8623	14,09
4	26.01.2008	66,3	236	6413	10,48
4	02.02.2008	67,3	226	5145	8,41
4	09.02.2008	66,9	245	5282	8,63
4	16.02.2008	65,7	222	4259	6,96
4	23.02.2008	67,2	236	4956	8,10

max	70,9	260	15,55
min	56,9	45	1,49

**Wintersamstage 2002 - 2008**  
**Messtation Lieferung - NMT 3**

NMT	Datum	Event - LDN dB	Schallereignisse Anzahl	Schallereignisse Dauer (sek)	Dauer % der Betriebszeit
3	05.01.2002	52,8	46	1370	2,24
3	12.01.2002	56,0	64	2222	3,63
3	19.01.2002	54,2	60	1868	3,05
3	26.01.2002	54,4	56	1863	3,04
3	02.02.2002	53,9	50	1411	2,31
3	09.02.2002	53,5	50	1692	2,76
3	16.02.2002	53,6	60	1819	2,97
3	02.03.2002	55,4	58	2052	3,35
3	09.03.2002	54,7	62	1958	3,20
3	16.03.2002	54,8	58	2030	3,32
3	23.03.2002	55,9	62	2137	3,49
3	30.03.2002	54,5	49	1603	2,62
3	06.04.2002	50,0	24	797	1,30
3	21.12.2002	53,5	39	1320	2,16
3	28.12.2002	54,4	59	2146	3,51
3	04.01.2003	58,0	69	2694	4,40
3	11.01.2003	53,9	57	1875	3,06
3	18.01.2003	52,2	46	1589	2,60
3	25.01.2003	53,4	51	1835	3,00
3	01.02.2003	56,7	53	1834	3,00
3	08.02.2003	56,4	45	1241	2,03
3	15.02.2003	51,7	51	1345	2,20
3	22.02.2003	54,2	59	1929	3,15
3	01.03.2003	53,9	54	1938	3,17
3	08.03.2003	56,4	67	2615	4,27
3	15.03.2003	54,0	52	2063	3,37
3	22.03.2003	51,2	42	1239	2,02
3	29.03.2003	51,5	32	1101	1,80
3	05.04.2003	58,4	50	1828	2,99
3	20.12.2003	52,0	45	1402	2,29
3	27.12.2003	52,2	53	1607	2,63
3	03.01.2004	56,9	66	2909	4,75
3	10.01.2004	57,2	82	3302	5,40
3	17.01.2004	56,8	67	2581	4,22
3	24.01.2004	52,5	47	1552	2,54
3	31.01.2004	57,5	88	2129	3,48
3	07.02.2004	59,6	121	4672	7,63
3	14.02.2004	57,0	78	3357	5,49
3	28.02.2004	54,3	49	1679	2,74
3	06.03.2004	56,5	73	3559	5,82
3	13.03.2004	55,6	62	2120	3,46
3	20.03.2004	55,5	63	1907	3,12
3	27.03.2004	51,7	35	1296	2,12
3	03.04.2004	53,3	32	1128	1,84
3	25.12.2004	52,9	32	764	1,25
3	08.01.2005	50,6	36	879	1,44
3	15.01.2005	55,1	62	2152	3,52
3	22.01.2005	58,5	137	4573	7,47
3	29.01.2005	53,7	45	1187	1,94
3	05.02.2005	52,1	57	1705	2,79
3	19.02.2005	53,9	63	1789	2,92
3	26.02.2005	53,2	60	2029	3,32
3	05.03.2005	53,8	60	1922	3,14

**Wintersamstage 2002 - 2008**  
**Messtation Lieferung - NMT 3**

NMT	Datum	Event - LDN dB	Schallereignisse Anzahl	Schallereignisse Dauer (sek)	Dauer % der Betriebszeit
3	19.03.2005	55,2	69	2133	3,49
3	26.03.2005	53,8	55	1869	3,05
3	02.04.2005	50,4	40	1122	1,83
3	17.12.2005	64,1	59	2315	3,78
3	24.12.2005	50,9	57	1439	2,35
3	07.01.2006	50,1	37	857	1,40
3	14.01.2006	51,7	50	1130	1,85
3	21.01.2006	55,6	86	2468	4,03
3	28.01.2006	55,2	76	2371	3,87
3	04.02.2006	56,5	68	1758	2,87
3	11.02.2006	55,0	83	2405	3,93
3	18.02.2006	56,6	75	2515	4,11
3	25.02.2006	58,1	90	3142	5,13
3	04.03.2006	61,2	93	3830	6,26
3	11.03.2006	58,1	90	3566	5,83
3	18.03.2006	55,0	67	2439	3,99
3	25.03.2006	54,0	64	2012	3,29
3	01.04.2006	55,0	43	1273	2,08
3	23.12.2006	55,2	65	2036	3,33
3	30.12.2006	54,9	71	1906	3,11
3	06.01.2007	56,5	61	1951	3,19
3	13.01.2007	60,8	147	4995	8,16
3	20.01.2007	57,6	94	2834	4,63
3	27.01.2007	58,4	168	5345	8,73
3	03.02.2007	57,9	107	3458	5,65
3	10.02.2007	58,9	96	3231	5,28
3	17.02.2007	57,9	95	3294	5,38
3	24.02.2007	57,3	90	3033	4,96
3	10.03.2007	58,8	102	3791	6,19
3	24.03.2007	55,3	70	2330	3,81
3	31.03.2007	54,4	48	1878	3,07
3	07.04.2007	53,4	44	1251	2,04
3	22.12.2007	52,9	59	1644	2,69
3	05.01.2008	56,5	93	3199	5,23
3	05.01.2008	56,5	93	3199	5,23
3	12.01.2008	59,7	123	4551	7,44
3	26.01.2008	55,7	73	2220	3,63
3	02.02.2008	58,3	105	3906	6,38
3	09.02.2008	56,8	92	2997	4,90
3	16.02.2008	55,8	87	2812	4,59
3	23.02.2008	57,6	99	3556	5,81

max	64,1	168	8,7
min	50	24	1,2

**Wintersamstage 2002 - 2008**  
**Messstation Freilassing - NMT 2**

NMT	Datum	Event - LDN dB	Schallereignisse Anzahl	Schallereignisse Dauer (sek)	Dauer % der Betriebszeit
2	05.01.2002	57,3	103	1827	2,99
2	12.01.2002	57,3	112	2215	3,62
2	19.01.2002	56,1	148	2914	4,76
2	26.01.2002	57,9	122	2664	4,35
2	02.02.2002	56,7	108	2080	3,40
2	09.02.2002	57,5	117	2451	4,00
2	16.02.2002	58,5	136	2748	4,49
2	23.02.2002	56,5	108	2267	3,70
2	02.03.2002	58,2	119	2561	4,18
2	09.03.2002	56,9	113	2208	3,61
2	16.03.2002	57,1	116	2344	3,83
2	23.03.2002	57,2	130	3453	5,64
2	30.03.2002	55,6	89	1800	2,94
2	06.04.2002	54,0	50	847	1,38
2	21.12.2002	56,9	87	1917	3,13
2	28.12.2002	59,1	119	2647	4,33
2	04.01.2003	60,7	142	3346	5,47
2	11.01.2003	59,4	134	3064	5,01
2	18.01.2003	56,4	116	2265	3,70
2	25.01.2003	57,7	138	2872	4,69
2	01.02.2003	56,8	111	2139	3,50
2	08.02.2003	58,8	119	2259	3,69
2	15.02.2003	56,1	127	2265	3,70
2	22.02.2003	57,4	129	2465	4,03
2	01.03.2003	57,3	145	2868	4,69
2	08.03.2003	57,0	118	2469	4,03
2	15.03.2003	57,9	114	2933	4,79
2	22.03.2003	54,3	95	1705	2,79
2	29.03.2003	56,1	105	3864	6,31
2	05.04.2003	53,6	41	873	1,43
2	20.12.2003	57,8	96	2055	3,36
2	27.12.2003	58,1	119	2415	3,95
2	03.01.2004	61,1	167	3717	6,07
2	10.01.2004	59,9	152	3507	5,73
2	17.01.2004	59,5	144	3282	5,36
2	24.01.2004	57,9	121	2432	3,97
2	31.01.2004	56,4	98	1756	2,87
2	07.02.2004	59,2	122	2599	4,25
2	14.02.2004	59,5	162	3527	5,76
2	28.02.2004	58,0	138	2812	4,59
2	06.03.2004	58,4	132	2831	4,63
2	13.03.2004	58,2	125	2588	4,23
2	20.03.2004	57,0	106	2236	3,65
2	27.03.2004	56,1	84	1770	2,89
2	03.04.2004	54,7	70	1326	2,17
2	18.12.2004	59,1	65	1273	2,08
2	25.12.2004	50,7	32	583	0,95
2	08.01.2005	56,1	97	1954	3,19
2	15.01.2005	59,1	155	3306	5,40
2	22.01.2005	58,5	137	2915	4,76
2	29.01.2005	55,9	135	2312	3,78
2	05.02.2005	57,3	146	2745	4,49
2	19.02.2005	58,6	165	3028	4,95

**Wintersamstage 2002 - 2008**  
**Messtation Freilassing - NMT 2**

NMT	Datum	Event - LDN dB	Schallereignisse Anzahl	Schallereignisse Dauer (sek)	Dauer % der Betriebszeit
2	26.02.2005	57,1	152	2758	4,51
2	05.03.2005	58,4	144	2754	4,50
2	19.03.2005	60,3	160	3499	5,72
2	02.04.2005	56,1	109	2254	3,68
2	17.12.2005	51,9	52	947	1,55
2	24.12.2005	55,3	110	2063	3,37
2	07.01.2006	57,4	143	2405	3,93
2	14.01.2006	58,6	165	2737	4,47
2	21.01.2006	57,6	149	2886	4,72
2	28.01.2006	59,2	173	3163	5,17
2	04.02.2006	59,5	160	2627	4,29
2	11.02.2006	59,8	195	3548	5,80
2	18.02.2006	60,4	174	3445	5,63
2	25.02.2006	60,3	198	3801	6,21
2	04.03.2006	59,7	191	3666	5,99
2	11.03.2006	59,3	186	3700	6,05
2	18.03.2006	58,4	156	2953	4,83
2	25.03.2006	57,2	125	2644	4,32
2	01.04.2006	59,4	80	3780	6,18
2	23.12.2006	59,3	149	3017	4,93
2	06.01.2007	60,3	170	3648	5,96
2	13.01.2007	64,5	215	4796	7,84
2	20.01.2007	60,2	181	3877	6,33
2	27.01.2007	58,8	170	3525	5,76
2	03.02.2007	59,2	179	3783	6,18
2	10.02.2007	61,4	203	4303	7,03
2	17.02.2007	61,2	209	4459	7,29
2	10.03.2007	60,2	199	4431	7,24
2	17.03.2007	58,4	169	3755	6,14
2	24.03.2007	57,9	150	3063	5,00
2	31.03.2007	57,7	118	2278	3,72
2	07.04.2007	55,2	81	1584	2,59
2	22.12.2007	58,3	135	2557	4,18
2	29.12.2007	58,0	154	2961	4,84
2	19.01.2008	59,8	174	3669	6,00
2	26.01.2008	59,2	178	3539	5,78
2	02.02.2008	60,5	208	4623	7,55
2	09.02.2008	60,8	209	4193	6,85
2	16.02.2008	59,1	208	4003	6,54
2	23.02.2008	60,7	212	4514	7,38

max	64,5	215	7,84
min	50,7	32	0,95

## Verteilung der täglichen Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr 2001 - 2007

### 2001

Anzahl Flugbewegungen	Anzahl Tage	%
bis 60	281	77%
61- 120	75	21%
mehr als 120	9	2%

### 2002

Anzahl Flugbewegungen	Anzahl Tage	%
bis 60	271	74%
61- 120	82	23%
mehr als 120	12	3%

### 2003

Anzahl Flugbewegungen	Anzahl Tage	%
bis 60	306	84%
61- 120	47	13%
mehr als 120	12	3%

### 2004

Anzahl Flugbewegungen	Anzahl Tage	%
bis 60	281	77%
61- 120	73	20%
mehr als 120	12	3%

### 2005

Anzahl Flugbewegungen	Anzahl Tage	%
bis 60	184	50%
61- 120	166	46%
mehr als 120	15	4%

### 2006

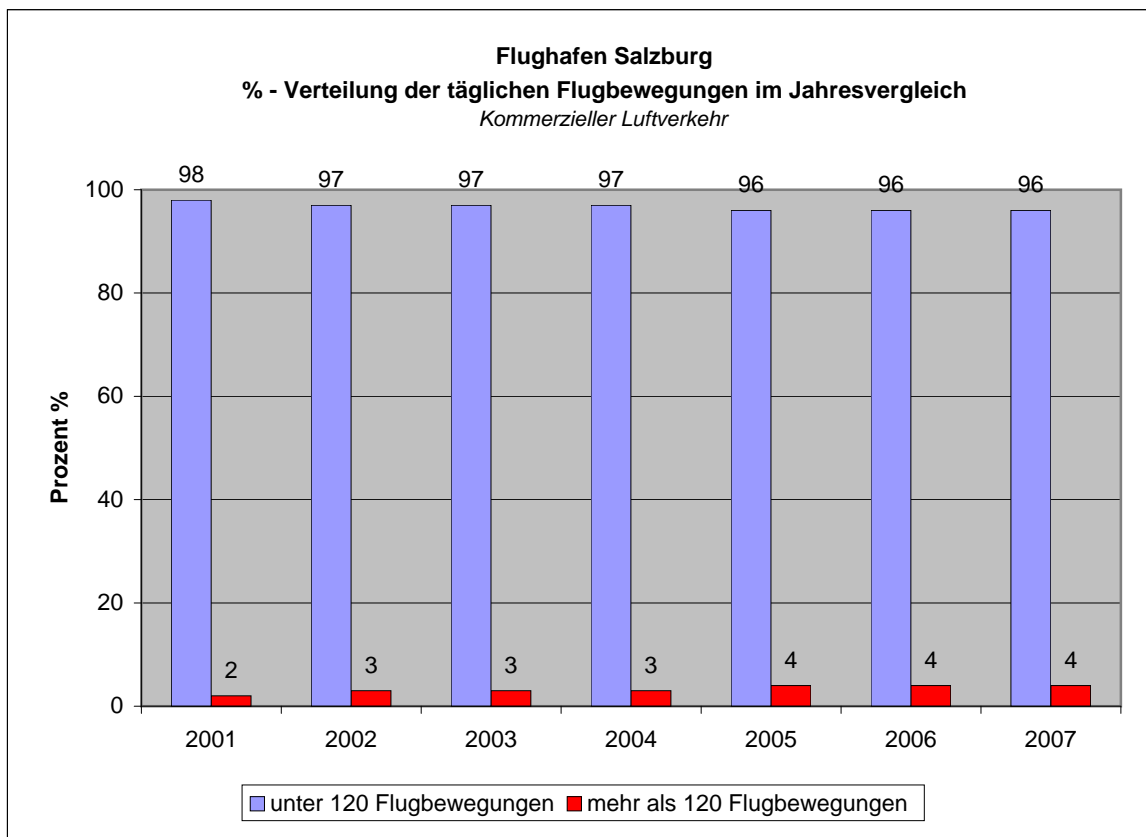
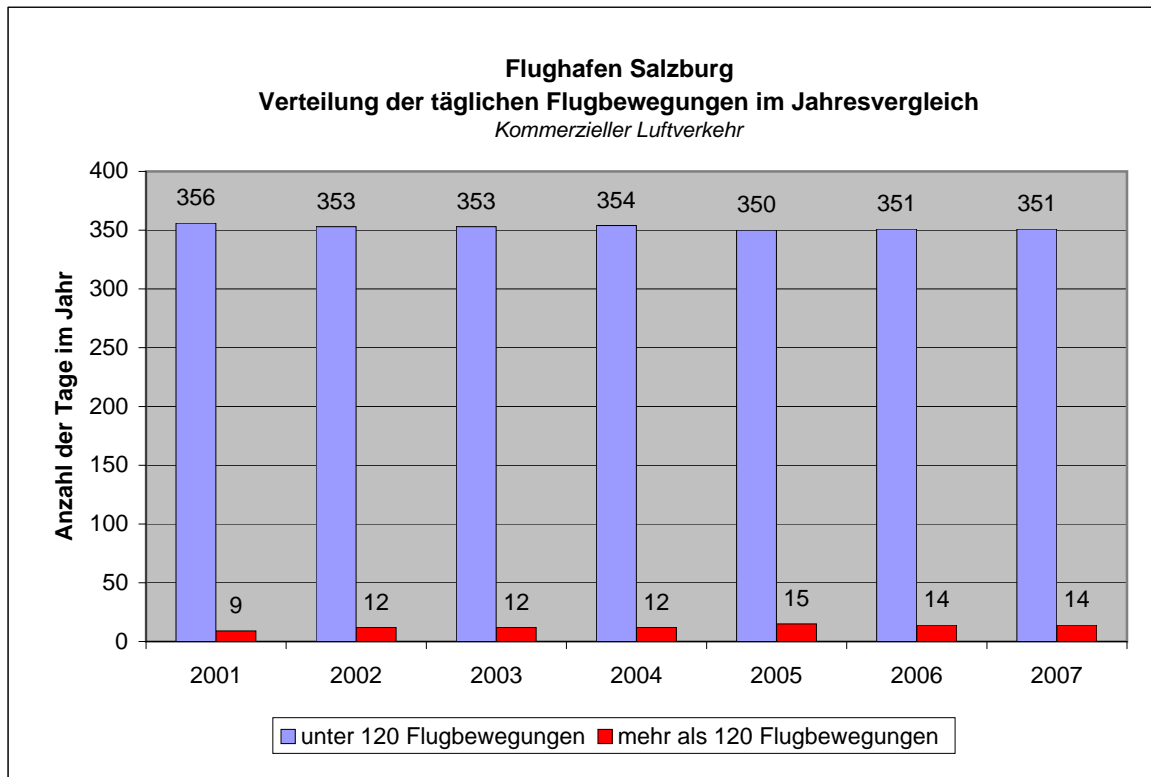
Anzahl Flugbewegungen	Anzahl Tage	%
bis 60	284	78%
61- 120	67	18%
mehr als 120	14	4%

### 2007

Anzahl Flugbewegungen	Anzahl Tage	%
bis 60	263	72%
61- 120	88	24%
mehr als 120	14	4%

1 Flugbewegung = 1 Abflug + 1 Landung

### Verteilung der täglichen Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr 2001 - 2007



**Vergleich der Flugbewegungen der 3 und 6 verkehrsreichsten Monate im Jahr von 2002 - 2007**

2002		Bewegungen	
Jänner	1915		
Mai	1857		
Juni	1972		
Juli	2018		
August	2049		
September	1937		
<b>Summe</b>		<b>11748</b>	
	MW6	1958	
	MW6+33%	2604	
	MW3	2013	
	<b>MW3 / MW6</b>	<b>2,8%</b>	

2003		Bewegungen	
Jänner	1879		
Februar	1771		
März	1815		
Juni	1787		
Juli	1800		
August	1807		
<b>Summe</b>		<b>10859</b>	
	MW6	1810	
	MW6+33%	2407	
	MW3	1834	
	<b>MW3 / MW6</b>	<b>1,3%</b>	

2004		Bewegungen	
Jänner	1970		
Februar	1808		
Juni	1897		
Juli	1916		
August	1846		
September	1811		
<b>Summe</b>		<b>11248</b>	
	MW6	1875	
	MW6+33%	2494	
	MW3	1928	
	<b>MW3 / MW6</b>	<b>2,8%</b>	

2005		Bewegungen	
Jänner	2227		
März	2231		
Juni	2216		
Juli	2259		
August	2253		
September	2175		
<b>Summe</b>		<b>13361</b>	
	MW6	2227	
	MW6+33%	2962	
	MW3	2248	
	<b>MW3 / MW6</b>	<b>0,9%</b>	

2006		Bewegungen	
Jänner	2399		
Februar	2205		
März	2137		
Juni	1826		
Juli	1865		
August	1829		
<b>Summe</b>		<b>12261</b>	
	MW6	2044	
	MW6+33%	2719	
	MW3	2247	
	<b>MW3 / MW6</b>	<b>9,9%</b>	

2007		Bewegungen	
Jänner	2428		
Februar	2226		
März	2207		
Juni	1934		
Juli	1886		
August	1892		
<b>Summe</b>		<b>12573</b>	
	MW6	2096	
	MW6+33%	2788	
	MW3	2287	
	<b>MW3 / MW6</b>	<b>9,1%</b>	

## ANHANG 3

### **Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 - neu:**

Allgemeine Luftfahrt – Entwicklung der Geschäftsflüge von 2000 – 2007  
sowie Prognose 2015 – Bestand und Prognose 2015 neu

Geschäftsflugzeuge - Datenbasis der Prognoseberechnung

Flugbewegungszahlen mit Zuordnung der Flugwege / Flugrouten des  
kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt zur Berechnung  
der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu

Zuordnung der Flugzeugklassen in Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL  
Richtlinie 24 Bl. 1

Betriebsrichtungsverteilung von 2000 – 2007

ICAO - Standard Instrument Departurs (SID) – Salzburg RWY 34

ICAO - Standard Instrument Departurs (SID) – Salzburg RWY 16

Instrument Approach Chart - ICAO - Salzburg - ILS 16

Visual Approach Chart - ICAO - Salzburg - Circling Procedure RWY 34

Flugbewegungen – kommerzieller Luftverkehr –  
Veränderung gegenüber dem Jahr 2000

Flugbewegungen – kommerzieller Luftverkehr 1995 – 2007

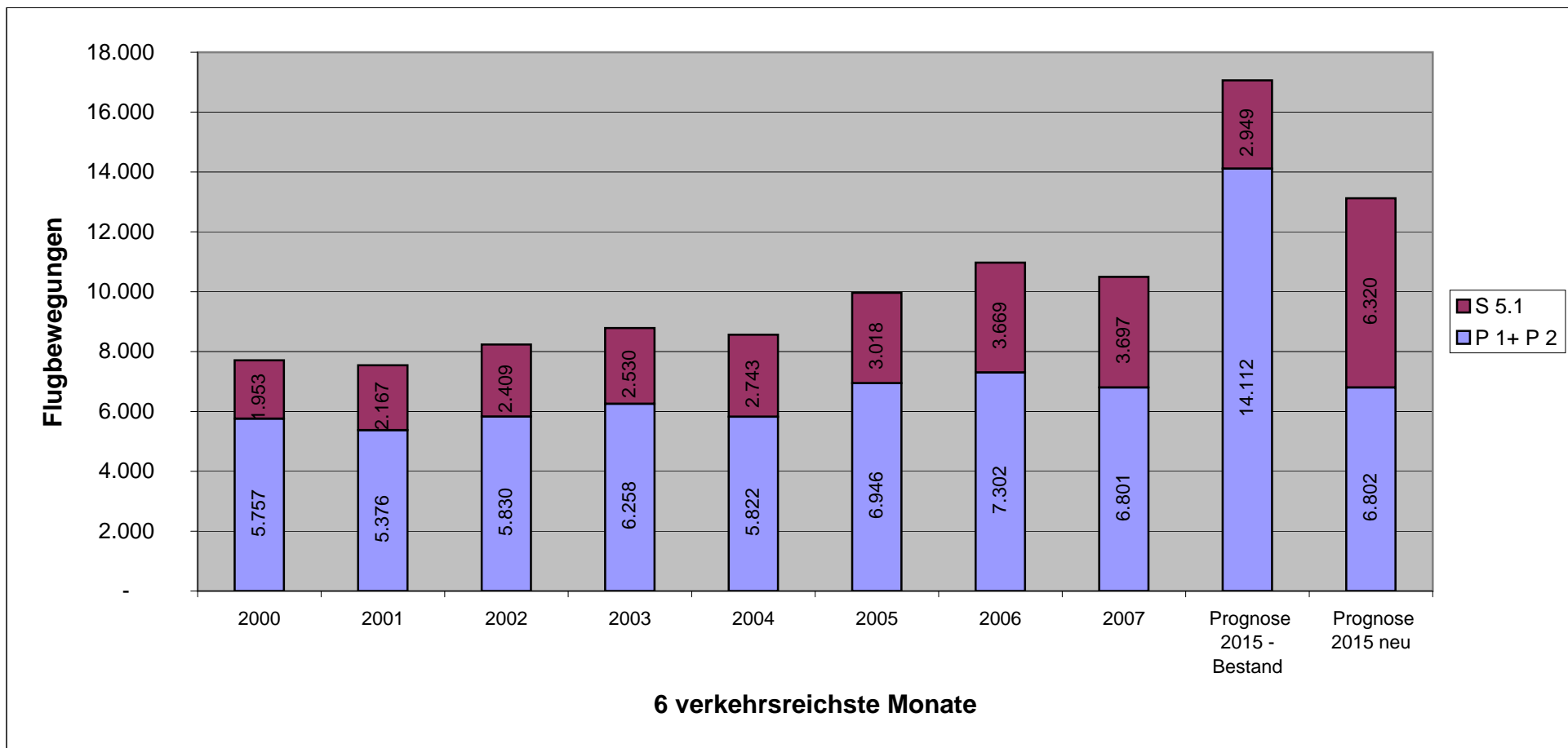
Berechnungsergebnisse - Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu:

Vergleiche mit Prognose 2000 und Prognose 2015 - Bestand

**Allgemeine Luftfahrt – Entwicklung der Geschäftsflüge von 2000 – 2007 sowie  
 Prognose 2015 – Bestand und Prognose 2015 neu**

6 verkehrsreichste Monate

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prognose 2015 - Bestand	Prognose 2015 neu
P 1+ P 2	5.757	5.376	5.830	6.258	5.822	6.946	7.302	6.801	14.112	6.802
S 5.1	1.953	2.167	2.409	2.530	2.743	3.018	3.669	3.697	2.949	6.320
Summe	7.710	7.542	8.238	8.788	8.565	9.964	10.971	10.498	17.061	13.122



## Geschäftsflugzeuge - Datenbasis der Prognoseberechnung

### ABFLÜGE

#### Prognose 2015 - Bestand

Pistenrichtung	R16				R34				Summe
	Flugroute		LNZ3V		TRAUN4S		LNZ3S		
ÖAL-Gruppe	D	E	D	E	D	E	D	E	
P 1.3a	304	128	305	128	619	260	620	262	2626
P 1.3b	395	135	395	135	802	274	801	276	3212
P 1.4	84	67	85	65	174	133	174	133	916
P 2.1	44	6	44	5	91	10	91	10	302
S 5.1	171	73	172	73	346	146	346	148	1474
<b>Gesamt</b>									<b>8531</b>

#### Jahr 2007

Pistenrichtung	R16				R34				Summe
	Flugroute		LNZ3V		TRAUN4S		LNZ3S		
ÖAL-Gruppe	D	E	D	E	D	E	D	E	
P 1.3a	50	21	51	21	103	43	103	43	436
P 1.3b	269	92	269	92	547	187	547	188	2192
P 1.4	57	45	57	44	117	90	117	90	616
P 2.1	23	3	23	3	47	5	47	5	157
S 5.1	214	91	216	91	434	184	434	185	1848
<b>Gesamt</b>									<b>5249</b>

#### Prognose 2015 - neu

Pistenrichtung	R16				R34				Summe
	Flugroute		LNZ3V		TRAUN4S		LNZ3S		
ÖAL-Gruppe	D	E	D	E	D	E	D	E	
P 1.3a	50	21	51	21	103	43	103	43	436
P 1.3b	269	92	269	92	547	187	547	188	2192
P 1.4	57	45	57	44	117	90	117	90	616
P 2.1	23	3	23	3	47	5	47	5	157
S 5.1	366	156	369	156	741	314	741	317	3160
<b>Gesamt</b>									<b>6561</b>

## Geschäftsflugzeuge - Datenbasis der Prognoseberechnung

### LANDUNGEN

#### Prognose 2015 - Bestand

Pistenrichtung	R16		R34		Summe
	D	E	D	E	
ÖAL-Gruppe					
P 1.3a	1239	522	609	256	2626
P 1.3b	1603	550	790	270	3213
P 1.4	348	266	169	132	915
P 2.1	182	20	88	11	301
S 5.1	692	294	343	146	1475
<b>Gesamt</b>					<b>8530</b>

#### Jahr 2007

ÖAL-Gruppe	R16		R34		Summe
	D	E	D	E	
P 1.3a	206	87	101	42	436
P 1.3b	1093	375	539	184	2192
P 1.4	234	179	114	89	616
P 2.1	95	10	46	6	157
S 5.1	867	368	430	183	1848
<b>Gesamt</b>					<b>5249</b>

#### Prognose 2015 neu

Pistenrichtung	R16		R34		Summe
	D	E	D	E	
ÖAL-Gruppe					
P 1.3a	206	87	101	42	436
P 1.3b	1093	375	539	184	2192
P 1.4	234	179	114	89	616
P 2.1	95	10	46	6	157
S 5.1	1483	630	735	313	3160
<b>Gesamt</b>					<b>6561</b>

## Geschäftsflugzeuge - Datenbasis der Prognoseberechnung

### Zusammenfassung

#### LANDUNGEN

Prognose 2015 - neu

Pistenrichtung	R16		R34		Summe
	D	E	D	E	
P 1.3a	206	87	101	42	436
P 1.3b	1093	375	539	184	2.192
P 1.4	234	179	114	89	616
P 2.1	95	10	46	6	157
S 5.1	1483	630	735	313	3160
<b>Gesamt</b>					<b>6.561</b>

#### ABFLÜGE

Prognose 2015 - neu

Pistenrichtung	R16				R34				Summe
	Flugroute		LNZ3V		TRAUN4S		LNZ3S		
ÖAL-Gruppe	D	E	D	E	D	E	D	E	
P 1.3a	50	21	51	21	103	43	103	43	436
P 1.3b	269	92	269	92	547	187	547	188	2192
P 1.4	57	45	57	44	117	90	117	90	616
P 2.1	23	3	23	3	47	5	47	5	157
S 5.1	366	156	369	156	741	314	741	317	3160
<b>Gesamt</b>									<b>6.561</b>

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	P 1.3a - Ab Tag	P 1.3a - Ab Abend	P 1.3a - Ab Nacht	P 1.3a - An Tag	P 1.3a - An Abend	P 1.3a - An Nacht	P 1.3b - Ab Tag	P 1.3b - Ab Abend	P 1.3b - Ab Nacht
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRAUN 5 S DEP 34	103	43	0	0	0	0	547	187	0
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LNZ 4 S DEP 34	103	43	0	0	0	0	541	188	0
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 34	0	0	0	101	42	0	0	0	0
TRAUN 6 V DEP 16	52	21	0	0	0	0	269	92	0
LNZ 4 V DEP 16	51	21	0	0	0	0	269	92	0
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 16	0	0	0	206	87	0	0	0	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	278	76	0	0	0	0	30	7	0
Platzrunde Start 34	1149	309	0	0	0	0	125	37	0
Platzrunde Start 16	589	151	0	0	0	0	63	17	0
Platzrunde Start 34 Lang	598	151	0	0	0	0	63	17	0
Summe	2923	815	0	307	129	0	1907	637	0

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	P 1.3b - An Tag	P 1.3b - An Abend	P 1.3b - An Nacht	P 1.4 - Ab Tag	P 1.4 - Ab Abend	P 1.4 - Ab Nacht	P 1.4 - An Tag	P 1.4 - An Abend	P 1.4 - An Nacht
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRAUN 5 S DEP 34	0	0	0	117	90	0	0	0	0
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LNZ 4 S DEP 34	0	0	0	117	90	0	0	0	0
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 34	539	184	0	0	0	0	114	89	0
TRAUN 6 V DEP 16	0	0	0	57	45	0	0	0	0
LNZ 4 V DEP 16	0	0	0	57	44	0	0	0	0
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 16	1088	375	0	0	0	0	234	179	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	1627	559	0	348	269	0	348	268	0

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	P 2.1 - Ab Tag	P 2.1 - Ab Abend	P 2.1 - Ab Nacht	P 2.1 - An Tag	P 2.1 - An Abend	P 2.1 - An Nacht	S 1.1 - Ab Tag	S 1.1 - Ab Abend	S 1.1 - Ab Nacht
RTT 3 S DEP 16	16	6	7	0	0	0	0	0	0
TRAUN 5 S DEP 34	908	24	0	0	0	0	0	0	0
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	71	10	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 S DEP 34	823	14	0	0	0	0	0	0	0
LNZ 4 S DEP 34	611	140	2	0	0	0	0	0	0
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	5	0	0
RTT 4 V DEP 16	5	3	2	0	0	0	0	0	0
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 V DEP 16	96	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 34	0	0	0	387	95	3	0	0	0
TRAUN 6 V DEP 16	113	7	0	0	0	0	0	0	0
LNZ 4 V DEP 16	120	19	0	0	0	0	0	0	0
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 16	0	0	0	1821	541	158	0	0	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	2763	223	11	2208	636	161	5	0	0

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	S 1.1 - An Tag	S 1.1 - An Abend	S 1.1 - An Nacht	S 5.1 - Ab Tag	S 5.1 - Ab Abend	S 5.1 - Ab Nacht
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	45	2	2
TRAUN 5 S DEP 34	0	0	0	1587	332	1
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	0	0	0	91	8	2
SIMBA 3 S DEP 34	0	0	0	1204	276	0
LNZ 4 S DEP 34	0	0	0	1152	404	75
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	44	73	93
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	3	0	2
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	30	6	0
SIMBA 3 V DEP 16	0	0	0	107	19	0
Landung RWY 34	0	0	0	0	0	0
TRAUN 6 V DEP 16	0	0	0	483	159	0
LNZ 4 V DEP 16	0	0	0	434	168	19
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	3	6	15
Landung RWY 16	5	0	0	0	0	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	0	0	0
Summe	5	0	0	5183	1453	209

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	S 5.1 - An Tag	S 5.1 - An Abend	S 5.1 - An Nacht	S 5.2 - Ab Tag	S 5.2 - Ab Abend	S 5.2 - Ab Nacht	S 5.2 - An Tag	S 5.2 - An Abend	S 5.2 - An Nacht
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	3	0	0	0	0	0
TRAUN 5 S DEP 34	0	0	0	574	23	0	0	0	0
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	3	3	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	0	0	0	294	33	2	0	0	0
SIMBA 3 S DEP 34	0	0	0	516	133	8	0	0	0
LNZ 4 S DEP 34	0	0	0	81	22	7	0	0	0
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	205	35	5	0	0	0
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	3	0	2	0	0	0
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	2	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	2	0	0	0	0	0
SIMBA 3 V DEP 16	0	0	0	8	0	0	0	0	0
Landung RWY 34	1279	372	8	0	0	0	228	37	0
TRAUN 6 V DEP 16	0	0	0	15	2	0	0	0	0
LNZ 4 V DEP 16	0	0	0	7	0	0	0	0	0
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	3	0	0	0	0	0
Landung RWY 16	3804	1137	249	0	0	0	1345	294	89
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	5083	1509	257	1716	251	24	1573	331	89

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	S 5.3 - Ab Tag	S 5.3 - Ab Abend	S 5.3 - Ab Nacht	S 5.3 - An Tag	S 5.3 - An Abend	S 5.3 - An Nacht	S 6.1 - Ab Tag	S 6.1 - Ab Abend	S 6.1 - Ab Nacht
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	0	0	0	3	0	0
TRAUN 5 S DEP 34	94	15	0	0	0	0	41	0	0
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	188	41	0	0	0	0	13	0	0
SIMBA 3 S DEP 34	40	31	2	0	0	0	3	1	0
LNZ 4 S DEP 34	25	13	0	0	0	0	47	1	0
LIMRA 5 S DEP 34	54	8	2	0	0	0	6	0	0
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	3	0	0
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	2	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 V DEP 16	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 34	0	0	0	90	8	0	0	0	0
TRAUN 6 V DEP 16	3	0	0	0	0	0	0	0	0
LNZ 4 V DEP 16	2	1	0	0	0	0	2	0	0
LIMRA 5 V DEP16	3	0	1	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 16	0	0	0	387	42	0	0	0	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	413	109	5	477	50	0	118	2	0

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	S 6.1 - An Tag	S 6.1 - An Abend	S 6.1 - An Nacht	S 6.2a - Ab Tag	S 6.2a - Ab Abend	S 6.2a - Ab Nacht	S 6.2 - An Tag	S 6.2 - An Abend	S 6.2 - An Nacht
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRAUN 5 S DEP 34	0	0	0	4	0	0	0	0	0
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 S DEP 34	0	0	0	24	0	1	0	0	0
LNZ 4 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 34	24	0	0	0	0	0	3	0	0
TRAUN 6 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LNZ 4 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 16	93	0	0	0	0	0	25	2	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	117	0	0	28	0	1	28	2	0

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	S 7- Ab Tag	S 7- Ab Abend	S 7- Ab Nacht	S 7 - An Tag	S 7 - An Abend	S 7 - An Nacht	H1 - Ab/An Tag	H1 - Ab/An Abend	H1 - Ab/An Nacht
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRAUN 5 S DEP 34	2	0	0	0	0	0	176	10	0
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 3 X DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LNZ 4 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	175	10	0
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SIMBA 3 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 34	0	0	0	0	0	0	164	8	0
TRAUN 6 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	82	4	0
LNZ 4 V DEP 16	0	0	0	0	0	0	82	4	0
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landung RWY 16	0	0	0	2	0	0	356	15	0
Krankenhaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	0	0	0	73	15	0
Platzrunde Start 34	0	0	0	0	0	0	354	70	0
Platzrunde Start 16	0	0	0	0	0	0	150	30	0
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	0	0	0	134	35	0
Summe	2	0	0	2	0	0	1746	201	0

**Flugbewegungszahlen - Zuordnung der Flugwege / Flugrouten  
 des kommerziellen Luftverkehrs und der allgemeinen Luftfahrt  
 zur Berechnung der Fluglärmschutzzonen Prognose 2015 – neu**

Flugwege	H2 - Ab/An Tag	H2 - Ab/An Abend	H2 - Ab/An Nacht	Summe
RTT 3 S DEP 16	0	0	0	84
TRAUN 5 S DEP 34	248	36	0	5162
NAPSA 5 S DEP 34	0	0	0	6
SBG 3 X DEP 34	0	0	0	753
SIMBA 3 S DEP 34	0	0	0	3076
LNZ 4 S DEP 34	249	34	0	4130
LIMRA 5 S DEP 34	0	0	0	530
RTT 4 V DEP 16	0	0	0	23
NAPSA 5 V DEP 16	0	0	0	2
SBG 4 Y DEP 34	0	0	0	40
SIMBA 3 V DEP 16	0	0	0	232
Landung RWY 34	186	8	0	3969
TRAUN 6 V DEP 16	111	14	0	1529
LNZ 4 V DEP 16	111	13	0	1516
LIMRA 5 V DEP16	0	0	0	31
Landung RWY 16	400	42	0	12976
Krankenhaus	164	16	0	180
Platzrunde Start 16 Lang	0	0	0	479
Platzrunde Start 34	0	0	0	2044
Platzrunde Start 16	0	0	0	1000
Platzrunde Start 34 Lang	0	0	0	998
Summe	1469	163	0	Gesamt 38760

## Zuordnung der Flugzeugklassen in Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL Richtlinie 24, Bl.1

- P 1.0 Ultraleichtflugzeuge
- P 1.3 a Propellerflugzeuge mit den Kennzeichen OEA... und C... (Höchststartmasse MTOM<sup>1</sup> etwa bis 1 t)
- P 1.3 b Propellerflugzeuge mit den Kennzeichen OEB..., D... bis K... und mit Kennzeichen von anderen Ländern mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t; event. Schleppflüge sind getrennt zu zählen
- P 1.4 Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2 bis 5,7 t
- P 2.1 Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 10 entsprechen
- S 1.1 Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 34 t bis 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen (ohne die Luftfahrzeugmuster Boeing 737 und Boeing 727).
- S 5.1 Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 50 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 entsprechen.
- S 5.2 Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 t bis 120 t und einem Triebwerks-Nebenstromverhältnis größer als 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 entsprechen.
- S 5.3 Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 t bis 120 t und einem Triebwerks-Nebenstromverhältnis bis 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 entsprechen.
- S 6.1 Strahlflugzeuge mit zwei Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 entsprechen. Die Luftfahrzeuge müssen im aktuellen Verzeichnis lärmärmer Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse über 120 t (siehe untenstehendes Verzeichnis) enthalten sein.
- S 6.2 Strahlflugzeuge mit drei oder vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t bis 300 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 entsprechen (ohne das Luftfahrzeugmuster Airbus A340). Die Luftfahrzeuge müssen im aktuellen Verzeichnis lärmärmer Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse über 120 t (siehe untenstehendes Verzeichnis) enthalten sein.
- S 7 Strahlflugzeuge mit drei oder vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 300 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 entsprechen.
- H 1: Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2,5 t.
- H 2: Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2,5 t.

---

<sup>1</sup> MAXIMUM TAKE OFF MASS

**Betriebsrichtungsverteilung von 2000 – 2007  
 in Prozent %**

**NORDEN 91%**

Landungen									
RWY 16 (nach Süden)									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Januar	87,2	96,2	98,1	97,5	95,6	88,3	96,3	78,3	
Februar	89,5	91,1	89,9	98,5	91,7	98,7	98,0	94,0	
März	81,6	91,3	88,6	92,4	93,9	92,2	96,7	88,8	
April	88,1	90,4	91,9	87,7	92,4	94,9	94,1	92,6	
Mai	84,2	81,5	88,3	91,1	88,7	90,2	91,8	90,4	
Juni	82,0	84,9	88,6	87,8	90,0	89,9	92,0	91,5	
Juli	84,2	84,8	85,0		93,0	92,7	92,7	91,2	
August	83,3	89,6	90,5	86,3	93,3	94,3	96,2	95,6	
September	91,2	91,9	93,7	94,2	89,4	96,6	90,7	93,6	
Oktober	94,9	96,1	90,5	90,2	95,4	95,3	95,1	98,0	
November	95,2	96,8	93,7	97,2	95,6	97,4	94,8	94,0	
Dezember	96,1	87,5	99,0	91,9	96,3	95,9	97,6	98,8	
	88,1	90,2	91,5	92,2	92,6	93,9	94,7	92,2	<u>91,9</u>
Starts									
RWY 34 (nach Norden)									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Januar	91,4	85,4	83,1	91,8	86,3	85,2	95	89,4	
Februar	83,6	83,9	82,7	94,8	85,4	87,7	89,8	87,5	
März	90,9	91,5	91,7	91,5	94,9	89,9	91,6	91,3	
April	81,5	89,5	92,4	88,3	89,1	90,8	91,3	93,8	
Mai	90,3	92,5	90,4	93,3	93,8	90,7	89,1	89,9	
Juni	90,0	94,3	91,9	92,0	91,5	91,0	91,8	91,2	
Juli	91,8	95,5	94,9		94,4	90,7	91,8	92,3	
August	90,0	93,3	95,9	90,5	93,0	93,7	94,3	92,5	
September	92,8	96,0	94,6	94,6	93,8	91,0	91,5	93,2	
Oktober	85,2	89,6	92,7	90,8	89,3	85,7	88,6	93,7	
November	78,8	95,2	86,6	91,9	95,0	92,8	90,3	97,2	
Dezember	90,1	94,6	92,8	89,1	92,8	90,6	86,3	90,1	
	88,0	91,8	90,8	91,7	91,5	90,0	90,9	91,8	<u>90,8</u>

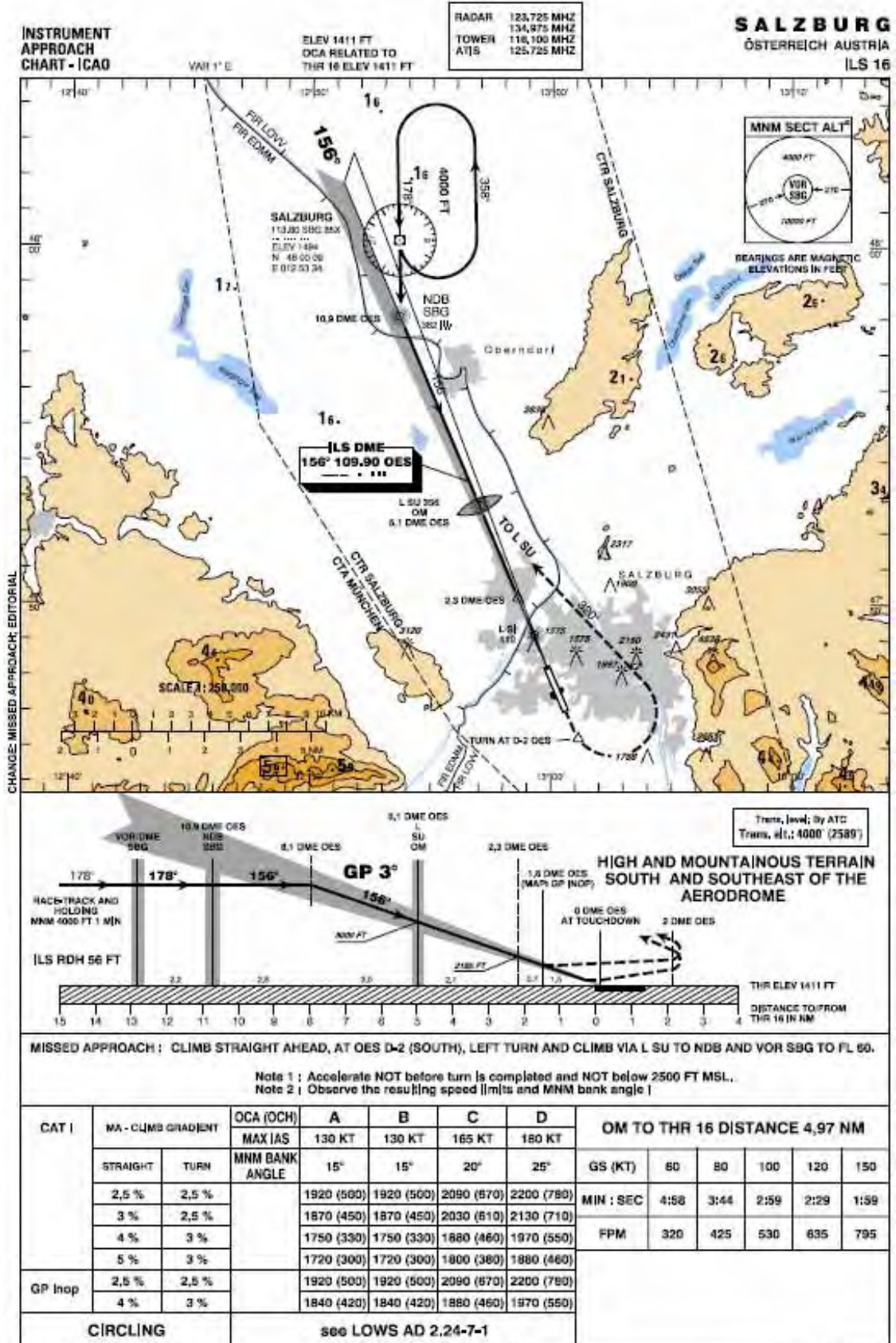
**Betriebsrichtungsverteilung von 2000 – 2007  
 in Prozent %**

**SÜDEN 9%**

Landungen		RWY 34 (nach Norden)								
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Januar		12,8	3,8	1,9	2,6	4,4	11,7	3,7	21,7	
Februar		10,5	8,9	10,1	1,5	8,3	1,3	2,0	6,0	
März		18,4	8,7	11,4	7,6	6,1	7,8	3,2	11,2	
April		11,9	9,6	8,1	12,3	7,6	5,1	5,9	7,4	
Mai		15,8	18,5	11,7	8,9	11,3	9,8	8,2	9,6	
Juni		18,0	15,1	11,5	12,2	10,0	10,1	8,0	8,5	
Juli		15,8	15,2	15,0		7,0	7,4	7,3	8,8	
August		16,7	10,4	9,5	13,8	6,7	5,7	3,8	4,4	
September		8,8	8,1	6,3	5,8	10,6	3,4	9,3	6,4	
Oktober		5,1	3,9	9,5	9,9	4,7	4,7	4,9	2,0	
November		4,8	3,2	6,3	2,8	4,4	2,6	5,2	6,1	
Dezember		3,9	12,5	1,0	8,1	3,7	4,1	2,5	1,2	
		11,9	9,8	8,5	7,8	7,4	6,1	5,3	7,8	<u>8,1</u>
Starts		RWY 16 (nach Süden)								
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Januar		8,6	14,7	16,9	8,2	13,7	14,8	5	10,6	
Februar		16,4	16,1	17,3	5,2	14,6	12,3	10,3	12,5	
März		9,1	8,5	8,4	8,5	5,1	10,1	8,4	8,7	
April		18,6	10,6	7,6	11,7	10,9	9,2	8,7	6,2	
Mai		9,7	7,6	9,6	6,7	6,2	9,3	10,9	10,1	
Juni		10,0	5,7	8,1	8,1	8,6	9,0	8,2	8,8	
Juli		8,2	4,5	5,1		5,5	9,3	8,3	7,7	
August		10,0	6,7	4,1	9,5	7,0	6,3	5,7	7,5	
September		7,2	4,1	5,4	5,4	6,2	9,0	8,5	6,8	
Oktober		14,8	10,5	7,3	9,2	10,7	14,3	11,4	6,3	
November		21,2	4,8	13,4	8,2	5,0	7,1	9,7	2,8	
Dezember		9,9	5,4	7,2	10,9	7,2	9,4	13,7	9,9	
		12,0	8,2	9,2	8,3	8,5	10,0	9,1	8,2	<u>9,2</u>



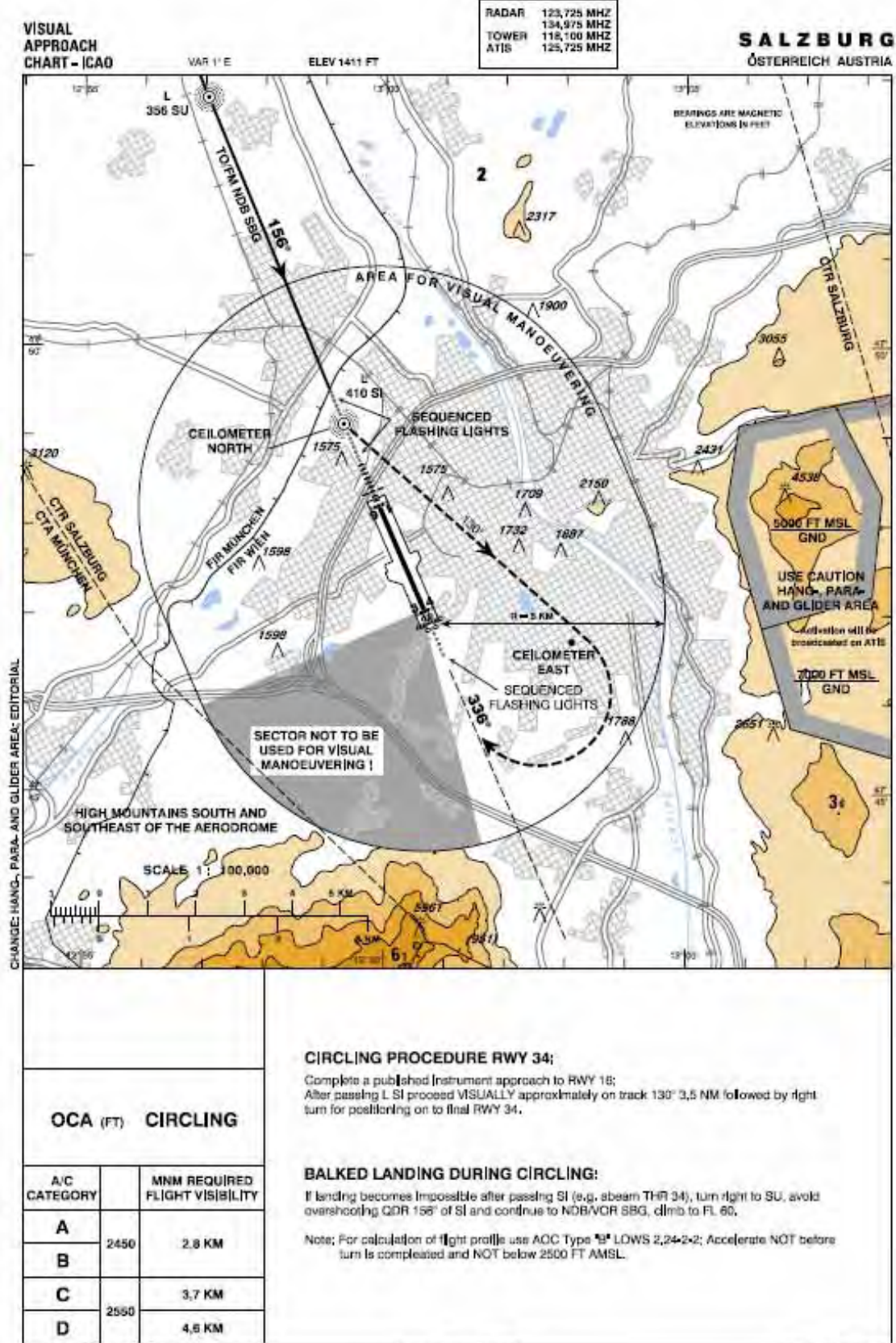




AIRAC AMDT 75 / 13 MAR 2008

Austro Control GmbH

LOWS AD 2,24-6-2



<b>OCA (FT) CIRCLING</b>	
<b>A/C CATEGORY</b>	<b>MNM REQUIRED FLIGHT VISIBILITY</b>
<b>A</b>	2450 2,8 KM
<b>B</b>	2550 3,7 KM
<b>C</b>	2550 4,6 KM
<b>D</b>	2550 4,6 KM

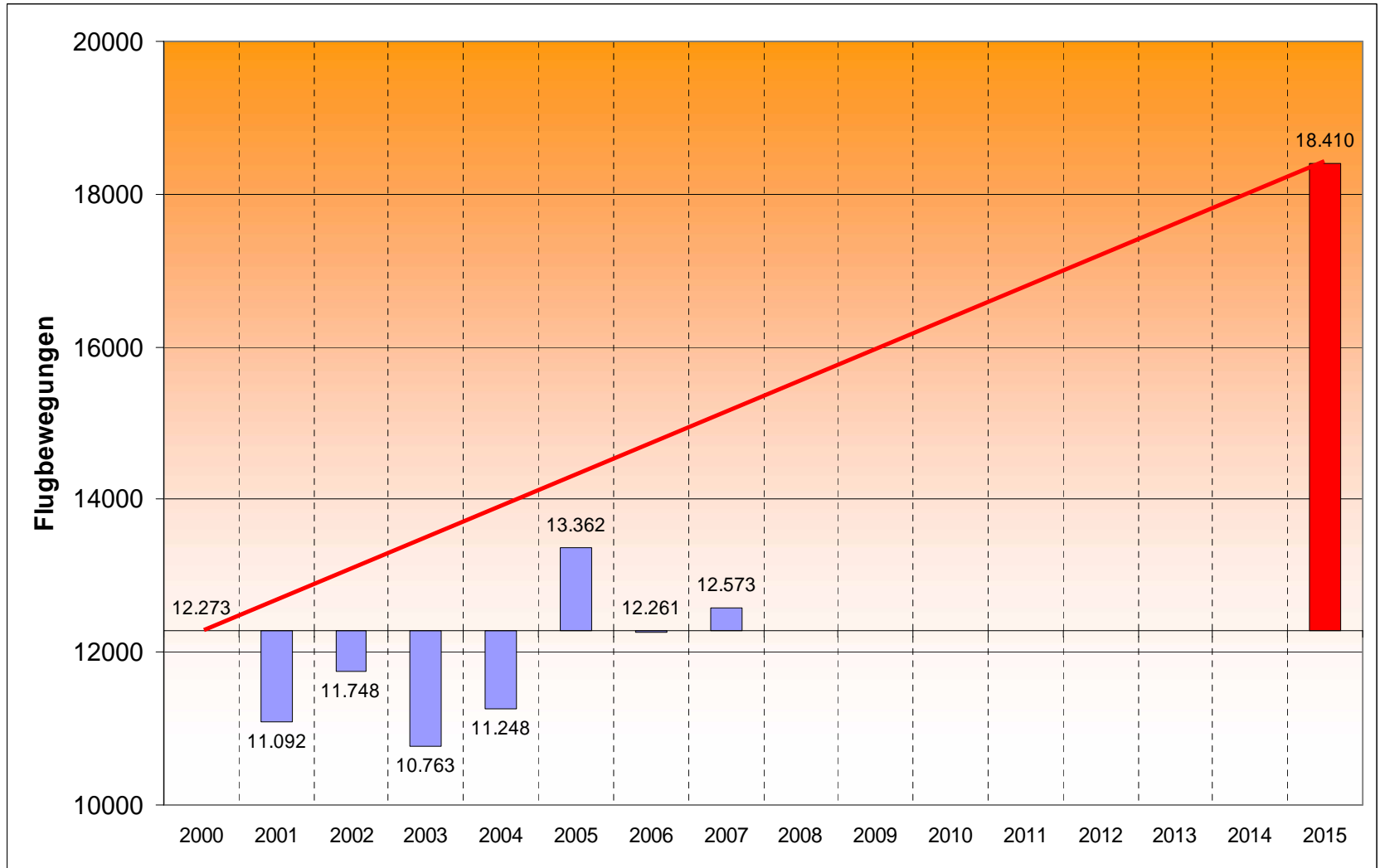
**CIRCLING PROCEDURE RWY 34:**  
 Complete a published instrument approach to RWY 18;  
 After passing L SI proceed VISUALLY approximately on track 130° 3,5 NM followed by right turn for positioning on to final RWY 34.

**BALKED LANDING DURING CIRCLING:**  
 If landing becomes impossible after passing SI (e.g. abeam THR 34), turn right to SU, avoid overshooting QDR 156° of SI and continue to NDB/VOR SBG, climb to FL 60.

Note: For calculation of flight profile use ACC Type 10 LOWS 2,24-2x2; Accelerate NOT before turn is completed and NOT below 2500 FT AMSL.

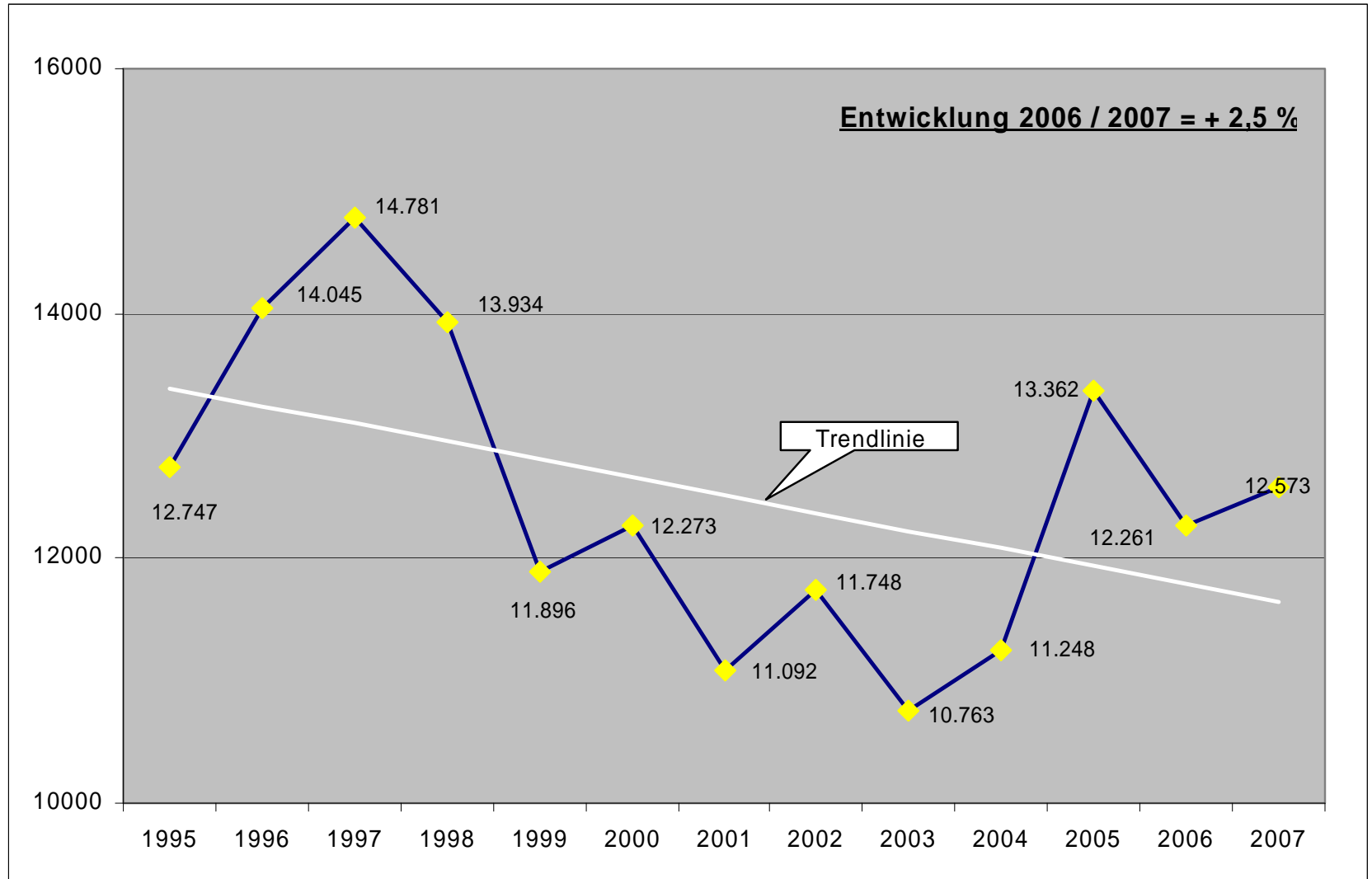
## Flugbewegungen - Kommerzieller Luftverkehr

Veränderung gegenüber dem Jahr 2000  
Prognose 2015 und tatsächliche Entwicklung



## Flughafen Salzburg / Flugbewegungen 1995-2007

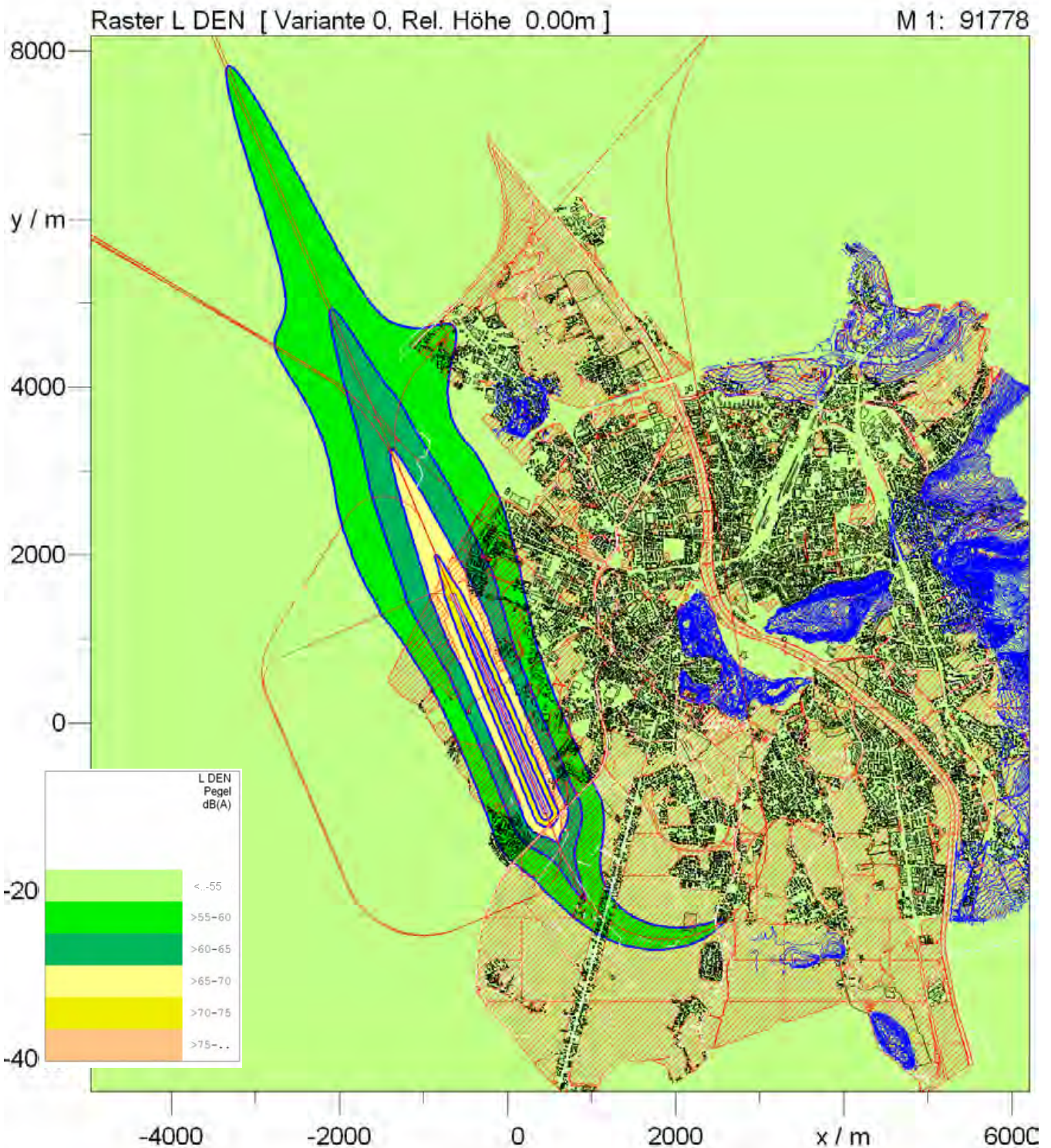
### 6 verkehrsreichste Monate - kommerzieller Luftverkehr



# Fluglärmschutzzonen Flughafen Salzburg - Prognose 2015 – neu

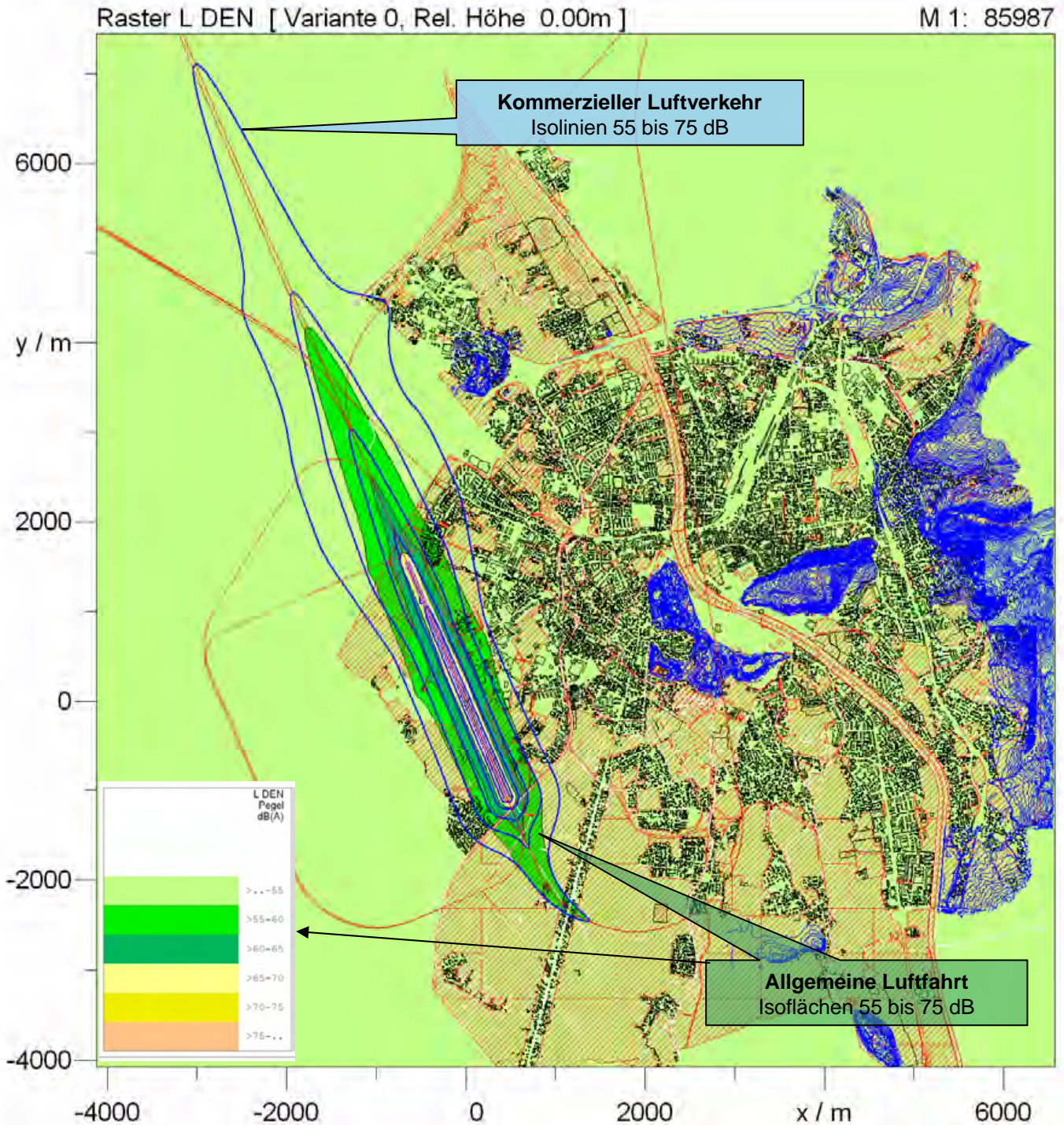
Kommerzieller Luftverkehr und allgemeiner Flugverkehr

Isophone - LDEN > 55 bis > 75 dB



# Fluglärmschutzzonen Flughafen Salzburg - Prognose 2015 – neu

kommerzieller Luftverkehr und allgemeiner Flugverkehr / Vergleich

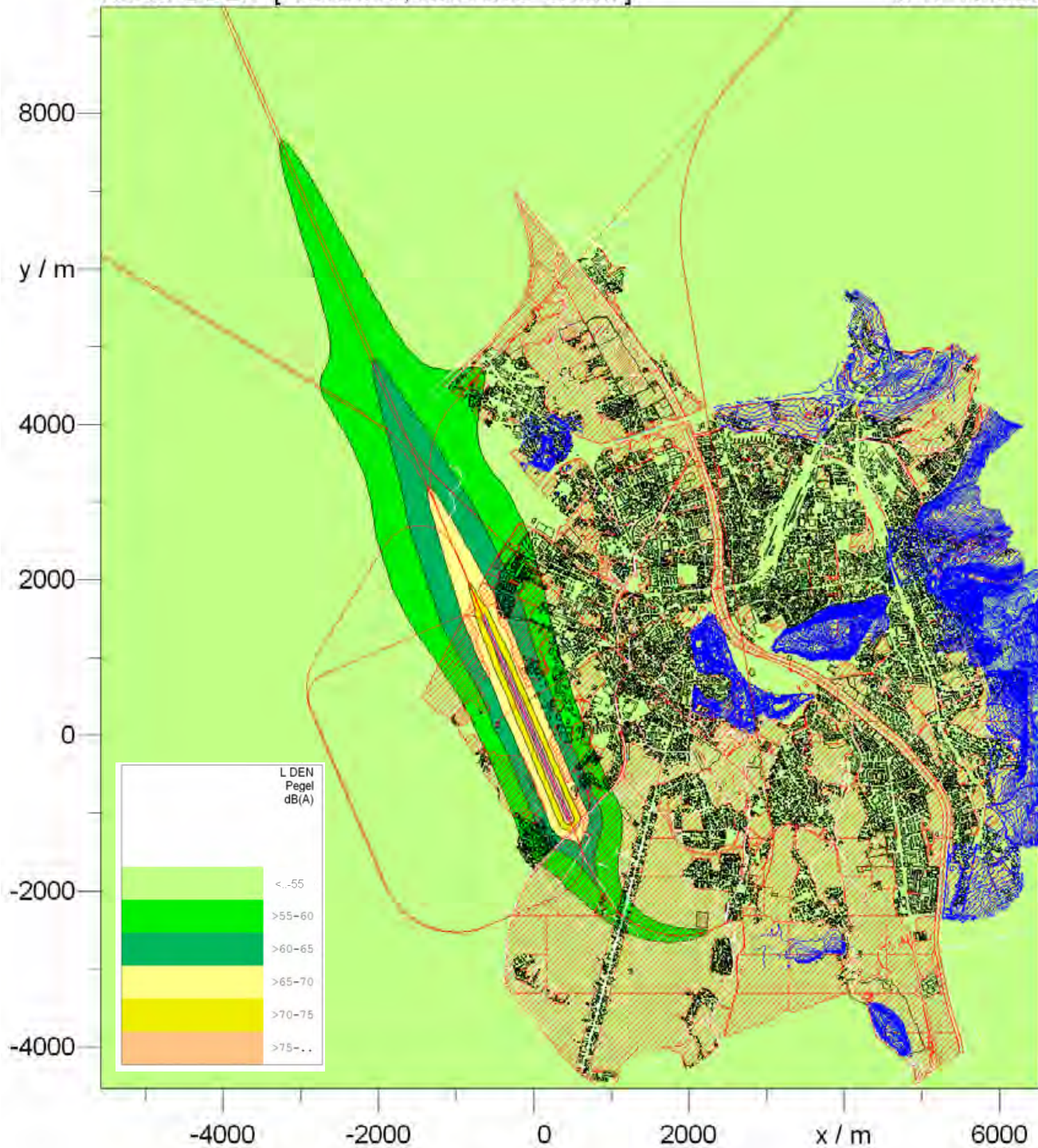


# Fluglärmschutzzonen Flughafen Salzburg - Prognose 2015 – Bestand

kommerzieller Luftverkehr und allgemeiner Flugverkehr / Vergleich

Raster L DEN [ Variante 0, Rel. Höhe 0.00m ]

M 1: 101593



## Fluglärmschutzzonen Flughafen Salzburg - Prognose 2015 – neu

Kommerzieller Luftverkehr und allgemeiner Flugverkehr

Isophone - LDEN > 55 bis > 75 dB



## Fluglärmschutzzonen Flughafen Salzburg – Prognose 2000 / Prognose 2015 – neu

Kommerzieller Luftverkehr und allgemeiner Flugverkehr

**Prognose 2000 - Isophone - LDEN > 55 bis > 75 dB**  
**Prognose 2015 - neu - Isophone - LDEN > 55 bis > 75 dB**

