

2.3 Aktuelle Berechnungsgrundlagen

Für die Untersuchung des Ist-Betriebes am Flughafen Mönchengladbach wurden wie in der Untersuchung [6] die 1200 m-Bahn und die Bewegungszahlen des Jahres 2000 zugrundegelegt.

Der Prognosebetrieb Mönchengladbach basiert auf den gleichen Grunddaten wie in [7] und [8] beschrieben, d.h. es liegt der Prognosebetrieb 2015 mit der versetzten S/L-Bahn der Länge 2320 m vor.

Der Düsseldorfer aktuelle Flugbetrieb wurde hier als Istbetrieb des Jahres 2000 berücksichtigt, siehe [9] und [10].

Der Prognosebetrieb Düsseldorf besitzt die gleiche Gesamtbewegungszahlen, umfaßt jedoch noch zusätzlich die neue Strecke MODRU 4T . Um auch die kleinste potentielle akustische Wirkung zu erfassen, wurden sämtliche Düsseldorfer Starts in Richtung 23L und 23R und sämtliche Düsseldorfer Anflüge in Richtung 05R und 05L in die Berechnungen einbezogen. Der Verlauf der Flugstrecken ist hierbei in [10] vorgegeben, die zugehörigen Bewegungszahlen und Flugzeugklassen in [9].

Für die hier durchgeführten Berechnungen wurde der im derzeit gültigen Fluglärmgesetz vorgeschriebene Halbierungsparameter $q = 4$ zugrundegelegt, siehe [1] und [2]. Als Datenbasis diente die Flugzeugklassifizierung gemäß der Immissionsdatenbasis der AzB99, wie sie in [4] vorliegt.