

Gebiet bleibt unverändert. Im Einflußbereich der Anflüge 05 Düsseldorf im Süden sind Pegelerhöhungen zu erkennen. Im Matrixraster gesehen verlaufen diese Anflüge zwischen Punkt (-1000/-8000) über (11 000/1000) nach Punkt (16 000/5000). Die Mönchengladbacher Anfluggrundlinie des Istflugbetriebes verläuft im Matrixraster am Punkt (-9000/7000) über (0/-100) weiter zum Kreuzungspunkt (5000/-4000) mit der Düsseldorfer Anfluggrundlinie weiter nach Punkt (10 000/-8000) im Südosten.

Zusätzlich wurde nachfolgend zur Demonstration der Abnahme der Pegelwerte längs und seitlich der Anfluggrundlinie Mönchengladbach nach beiden Seiten der Start/Landebahn ein engmaschiges Matrixgebiet definiert, das längs der Anfluglinien jeweils 3000 m hinreichend und eine Breite von je 250 m nach beiden Seiten aufweist. Eine größere Breite ist nicht erforderlich, um für den Ist-Betrieb die Zonen von Dauerschallpegeln über 60 dB(A) zu umfassen. Diese bahnparallele Matrix ist nur im gemeinsamen Nullpunkt mit den Ost-West-ausgerichteten Großmatrizen identisch und würde in der Großmatrix diagonal von links oben nach rechts unten verlaufen. Sie muß im gemeinsamen Nullpunkt im Wert übereinstimmen (60,82) und zeigt darüber hinaus, dass in der Abstandszeile von $y = -100$ m höhere Leq-Werte bestehen, da der Ist-Flugbetrieb auf der 97 m südlich gelegenen 1200 m-Bahn erfolgt.

Tabelle 3: Detailmatrix längs der An-Abfluggrundlinie Mönchengladbach:

Hier: Vorbelastung durch den Gesamt-Istflugbetrieb

ERGEBNISSE: AEQUIVALENTE DAUERSCHALLPEGEL LEQ(4)

BEZUGSSYSTEM VOM FBP AUS: X-ACHSE IST DIE VERLÄNGERTE START/LANDEBAHN 1 IN RECHTWEISENDER RICHTUNG 128.60
Y-WERTE SIND DER SEITENABSTAND

X-Y-KOORD.	-3000	-2500	-2000	-1500	-1000	-500	0	500	1000	1500	2000	2500	3000
250 *	49.69	52.14	52.77	53.00	53.61	52.97	52.72	53.88	50.93	49.22	48.58	48.69	47.60
200 *	50.07	52.53	53.32	53.73	54.50	54.25	54.00	54.97	51.74	50.19	49.31	48.50	48.13
150 *	50.47	52.93	53.90	54.48	55.48	55.65	55.41	56.15	52.63	51.12	50.11	49.27	48.69
100 *	50.87	53.35	54.52	55.28	56.56	57.02	56.94	57.40	53.63	52.01	50.97	50.10	49.26
50 *	51.24	53.76	55.16	56.11	57.76	58.50	58.68	58.72	54.66	52.99	51.90	50.95	49.85
0 *	51.57	54.13	55.75	56.96	58.99	60.31	60.82	60.10	55.77	54.08	52.86	51.77	50.40
-50 *	51.81	54.42	56.23	57.73	60.29	62.77	63.81	61.54	57.09	55.16	53.70	52.43	50.83
-100 *	51.90	54.52	56.43	58.12	61.15	64.18	65.45	62.49	57.99	55.70	54.06	52.70	50.99
-150 *	51.79	54.38	56.21	57.71	60.26	62.68	63.69	61.49	57.05	55.13	53.68	52.42	50.82
-200 *	51.53	54.05	55.73	56.93	58.96	60.26	60.75	60.06	55.73	54.04	52.83	51.75	50.39
-250 *	51.17	53.63	55.12	56.09	57.73	58.47	58.62	58.68	54.63	52.96	51.87	50.92	49.84

Es zeigt sich, dass die Pegelabnahme längs der Anfluggrundlinie langsam erfolgt, während die Abnahme in seitlicher Richtung wesentlich schneller erfolgt.