

Die letzte Matrix läßt erkennen, dass sich im Nahbereich der Mönchengladbacher Start/Landebahn und im Bereich der in den Gutachten [7] und [8] ermittelten Zonen bis einschließlich der Zone mit $Leq(4)$ -Wert 60 dB(A) keine Erhöhungen der Pegelwerte durch den Düsseldorfer Flugbetrieb ergeben. Dies wird auch durch die in Kap. 4.4 erfolgten Berechnungen an den Einzelpunkten bestätigt. Erst an weiter aussen liegenden Punkten wie Eickerend setzt Düsseldorfer Lärmwirkung ein. So erhöht sich der $Leq(4)$ -Wert aufgrund des Düsseldorfer Flugbetriebes in Eickerend um 0,2 dB(A).

Auch die in den genannten Gutachten ermittelten lärmereignisbasierten Zonen 19/99, 19/95, 36/88, 15/88 und $MMP > 82$ werden durch den Düsseldorfer Flugbetrieb nicht betroffen. Der Grund liegt in der Flughöhe von über 800 m der Düsseldorfer Anflüge 05, die in dem betrachteten Bereich Maximalpegel unter 70 dB(A) am Boden erzeugen, also per definitionem keine Beiträge zu den genannten Zonen liefern können.

Zusammengefaßt läßt sich feststellen :

Bei einer Gesamtlärbetrachtung der Prognoseflugbetriebe MGL und DUES zusammen bleiben sämtliche Zonen unverändert, die unter alleinigem Flugbetrieb MGL2015 ermittelt wurden.