

Die einzelnen Werte in der Einzelpunktabelle und insbesondere die Differenzwerte sind stets unter der Sicht des an den Punkten herrschenden Lärmniveaus zu interpretieren. So ist ein Anstieg um 20 dB(A) nicht als bedeutend zu werten, wenn von einem sehr niedrigen Lärmniveau ausgegangen wird und nicht einmal ein Leq-Wert von 40 dB(A) erreicht wird. Andererseits ist eine Differenz von 7 dB(A) durchaus deutlich registrierbar, wenn die Erhöhung - wie am Punkt 5 Neersbroich Nord - von einem Ausgangsniveau um einen Leq-Wert von 50 dBA) ausgeht.

Negative Differenzen, also niedrigere Lärmbelastungen im Prognosebetrieb, treten lokal dort auf, wo entweder Flugstrecken wie VFR ROMEO 13 AN weggefallen sind oder wo sich im Prognosebetrieb Bewegungszahlen deutlich verringert haben, wie bei den Platzrunden MGL.

3.4 Zusammenfassung 1

Für den näheren Bereich des Flughafens Mönchengladbach besteht die Vorbelastung im wesentlichen wie im Gutachten [6] beschrieben, da der zusätzliche Düsseldorfer Flugbetrieb aufgrund seiner Streckenführung dort akustisch wenig Einfluß hat.

Im weiteren Umfeld des Flughafens Mönchengladbach außerhalb der unmittelbaren Nähe zur Anfluggrundlinien MGL liegen die Dauerschalpegelwerte generell unter 40 dB(A), also im Bereich des sonstigen Umgebungslärms.

Ab Westrand Kaarst erhöht sich die Vorbelastung durch den Gesamtfluglärm zum Düsseldorfer Flughafen hin kontinuierlich und erreicht die Schutzzonen des Fluglärmggesetzes, weil hier ausschließlich der Düsseldorfer Flugbetrieb akustisch dominiert.

An sämtlichen Wohnbebauungen im Gebiet, das dem Einflußbereich des Mönchengladbacher Flughafens zuzuordnen ist, werden die präventivmedizinischen Schwellenwerte durch den auch bei gemeinsam gerechnetem Flugverkehr MGL und DUES nicht erreicht.