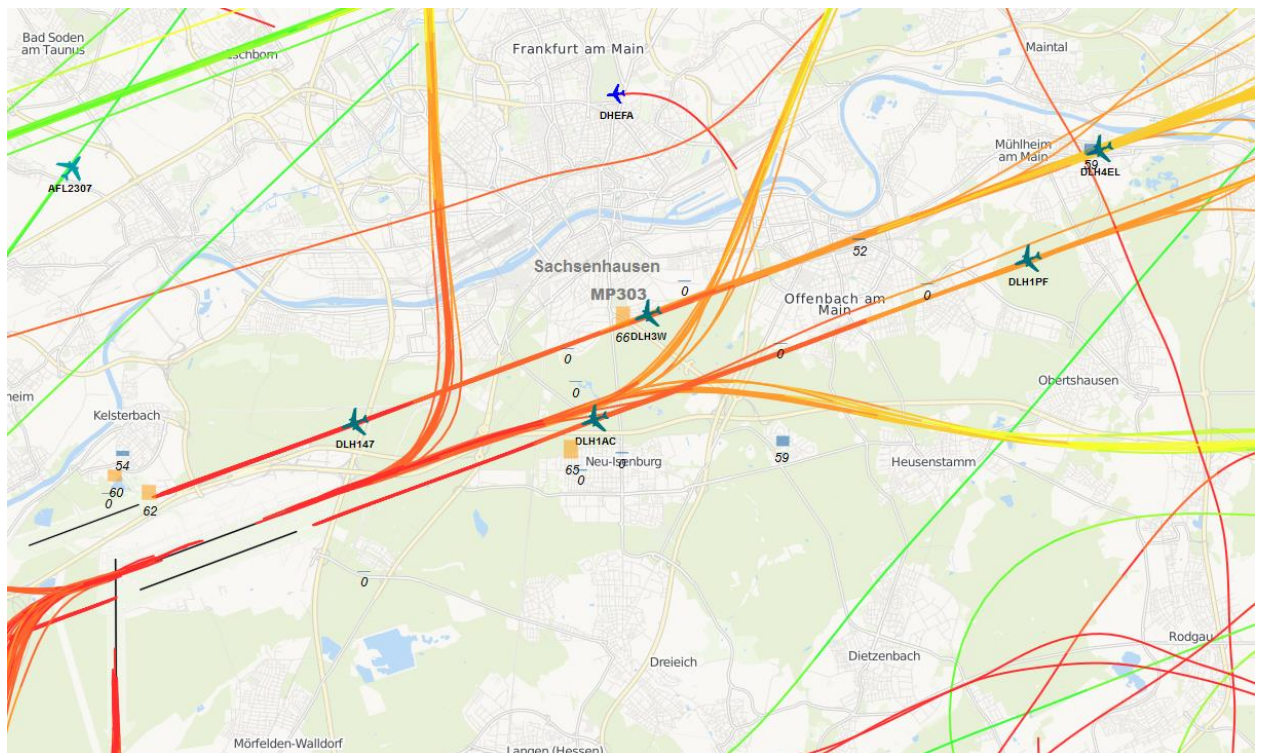


# Auswertung der Überflüge sowie der Fluggeräuschmessdaten des MP-303 in Frankfurt-Sachsenhausen

Berichtszeitraum: April 2020 – Juni 2020 | Stand 28.09.2020



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>4</b>
1.1	Messsystem deBAKOM	4
1.2	Erläuterung der verschiedenen Pegel (Abkürzungen)	4
1.3	Standort der Messstation	5
<b>2</b>	<b>Überflughöhen</b>	<b>7</b>
2.1	Auswertungsmethode und Erfassungsrate	7
2.2	Bahnnutzung bzgl. Landungen	9
2.3	Ausfallzeiten	9
2.4	Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25	11
2.5	Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07	12
<b>3</b>	<b>Fluggeräuschereignisse</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Fluggeräuschpegel</b>	<b>16</b>
4.1	Maximalpegelverteilung	16
4.2	Leq- und NAT-Auswertung	18
4.3	Jahresübersicht 2020	21

# Anlagen

Anlage 1: Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Standort der Messstation MP-303 (Quelle: Google Maps) .....	5
Abb. 2: BR25 - Identifizierte Anflüge im Juni 2020, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps).....	7
Abb. 3: BR25 - Identifizierte Anflüge im Juni 2020, Draufsicht (Quelle: Bing Maps).....	8
Abb. 4: BR07 - Identifizierte Abflüge im Juni 2020, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps) .....	8
Abb. 5: BR07 - Identifizierte Abflüge im Juni 2020, Draufsicht (Quelle: Bing Maps).....	9
Abb. 6: Boxplots - Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25 .....	12
Abb. 7: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 .....	13
Abb. 8: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht) .....	15
Abb. 9: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch).....	16
Abb. 10: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch) .....	17
Abb. 11: $L_{DIN}$ Tag und Nacht .....	18
Abb. 12: NAT68 und NAT72 .....	19
Abb. 13: $L_{eq}$ Tag und Nacht .....	19
Abb. 14: $L_{95}$ Tag und Nacht .....	20

# 1 Einführung

---

## 1.1 Messsystem deBAKOM

---

Wesentliche Komponenten des Messsystems sind eine wetterfeste und beheizte Mikrofoneinheit (Klasse 1 Mikrophon) mit Windschirm, eine Wetterstation sowie ein Messrechner. Bei Windgeschwindigkeiten im Mittel  $> 5$  m/s werden alle Geräusche ausgeblendet, um die Erfassung von Störgeräuschen zu verhindern. Die Daten werden im Messrechner erfasst und stündlich an das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) übertragen.

Für die Geräuschauswertung wird eine spezielle Software eingesetzt, die eine 2-stufige Erkennung durchführt: 1. Stufe ist die Erkennung auf Grund physikalischer Parameter nach DIN 45643 (Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen) d.h. der Schallpegel eines Fluggeräuschereignisses muss z.B. einen Messschwellenpegel um mindestens einen bestimmten Betrag übersteigen; 2. Stufe ist eine detaillierte Erkennung anhand einer Korrelationsanalyse mit Musterspektren (s. Anlage). Diese werden mit Hilfe von Audioaufzeichnungen aus für den Messort typischen Fluggeräuschereignissen erstellt. Als 3. Stufe werden die erkannten Fluggeräuschereignisse mit den FANOMOS-Daten (Radarspuren) der Deutschen Flugsicherung (DFS) korreliert. Falls diese Prüfkriterien alle zueinander passen, wird das Ereignis als Fluggeräuschereignis deklariert und fließt in die Fluggeräuschauswertung ein.

## 1.2 Erläuterung der verschiedenen Pegel (Abkürzungen)

---

$L_{DIN,T}$  = Fluggeräusch  $L_{eq}$  (nach DIN 45643 vom Februar 2011) (Tag 06:00 - 22:00 Uhr).

$L_{DIN,N}$  = Fluggeräusch  $L_{eq}$  (nach DIN 45643 vom Februar 2011) (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

$L_{eq,T}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche (Tag 06:00 - 22:00 Uhr).

$L_{eq,N}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

$L_{95,T}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche der zu 95% der Beurteilungszeit überschritten ist (Tag 06:00 - 22:00 Uhr).

$L_{95,N}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche der zu 95% der Beurteilungszeit überschritten ist (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

NAT68 = Anzahl der Fluggeräuschereignisse die 68 dB(A) überschreiten (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

NAT72 = Anzahl der Fluggeräuschereignisse die 72 dB(A) überschreiten (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).



## 1.3 Standort der Messstation

Die Messstation auf einem Privatgrundstück in Frankfurt-Sachsenhausen wurde am 27. April 2016 in Betrieb genommen. Die Koordinaten des Standortes (MP-303) lauten: 32 U 478667; 5548226 [UTM]. Die Messhöhe des Mikrofons beträgt 3 m über dem Dach des Hauses (ca. 13 m ü. Grund).

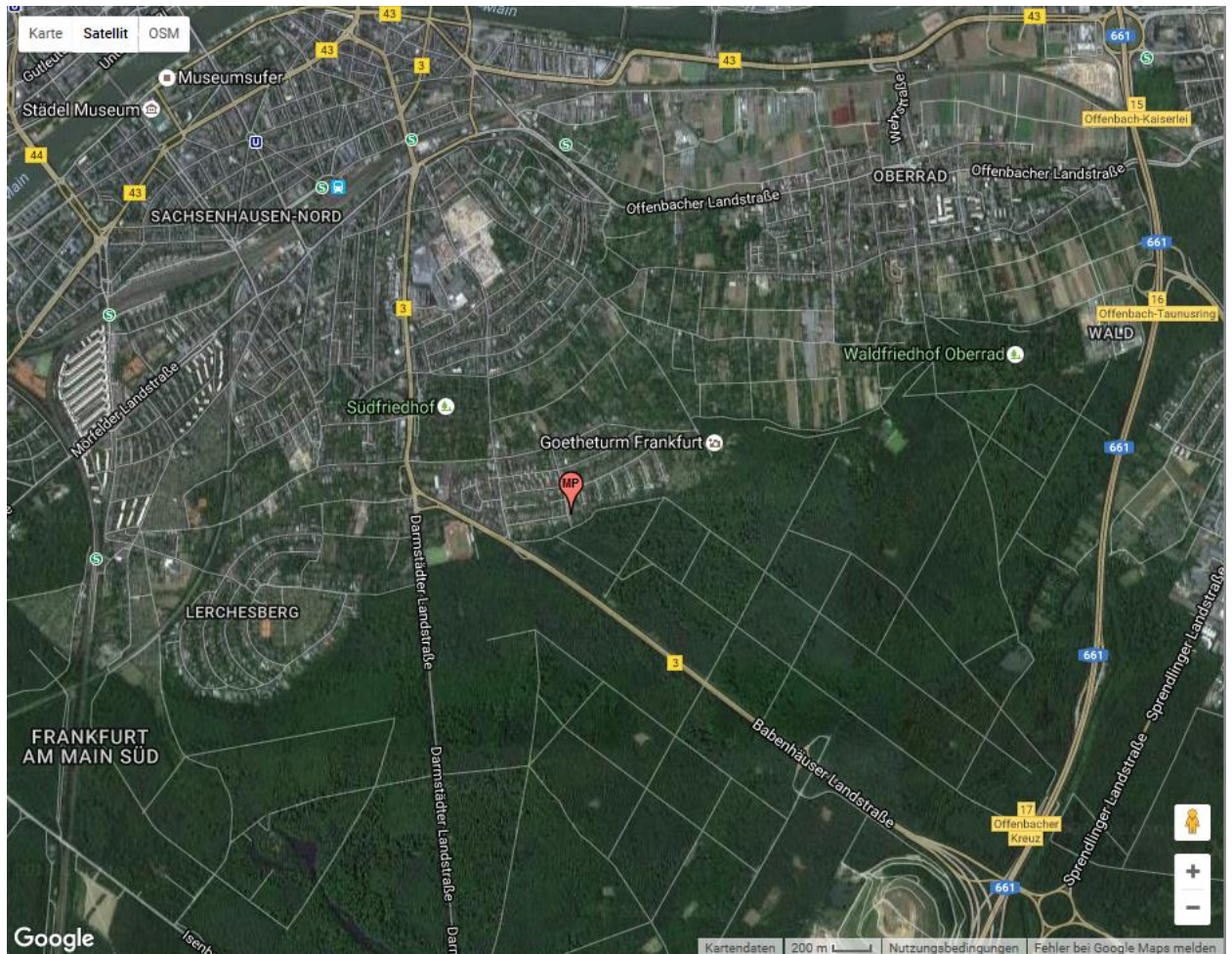


Abb. 1: Standort der Messstation MP-303 (Quelle: Google Maps)

Diese Auswertung umfasst Daten vom 1. April 2020 bis zum 30. Juni 2020.

---

# Auswertung der Überflüge über Frankfurt-Sachsenhausen

---



## 2 Überflughöhen

### 2.1 Auswertungsmethode und Erfassungsrate

Die Auswertebereiche für die Überflüge über dem MP-303 haben folgende Ausdehnungsmaße:

- **Anflüge (BR25):** Breite jeweils 1852 m (1 NM) links und rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 250°.

- **Abflüge (BR07):** 1852 m (1 NM) links und 3704 m (2 NM) rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 65°.

	Anzahl der Flüge durch die o.g. Tore	Anzahl der erfassten Fluggeräuschereignisse	Prozentualer Anteil der erfassten Fluggeräuschereignisse
Anflüge (BR25)	2354	1381	58,67%
Abflüge (BR07)	3037	2814	92,66%

Zur Übersicht werden die Abbildungen der „Durchflugtore“ im Juni 2020 für BR25 und BR07 dargestellt. Es sind nur Flüge bis 13500 ft enthalten und die die o.g. Prüfkriterien 1 bis 3 erfüllt haben. Flüge die zu diesem Zeitpunkt höher als 13500 ft über dem Standort waren, sind in den FANOMOS-Daten, die das UNH erhält, nicht enthalten.

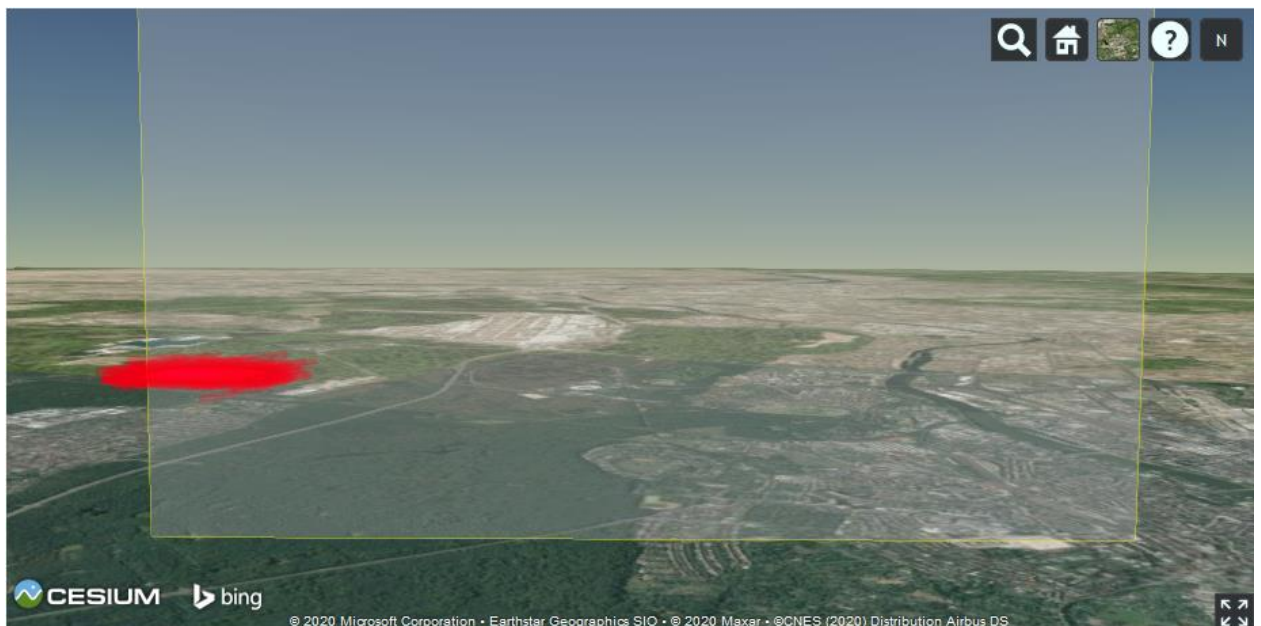


Abb. 2: BR25 - Identifizierte Anflüge im Juni 2020, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)





Abb. 3: BR25 - Identifizierte Anflüge im Juni 2020, Draufsicht (Quelle: Bing Maps)

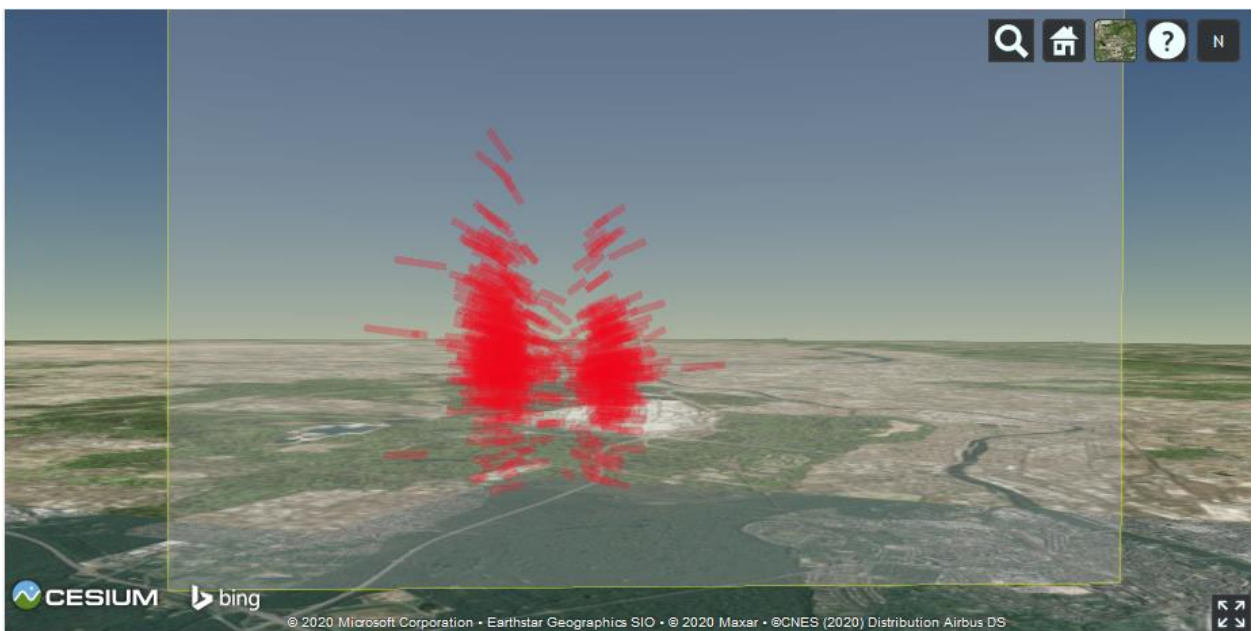


Abb. 4: BR07 - Identifizierte Abflüge im Juni 2020, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)





Abb. 5: BR07 - Identifizierte Abflüge im Juni 2020, Draufsicht (Quelle: Bing Maps)

## 2.2 Bahnnutzung bzgl. Landungen

Bahnnutzung* in [%]	Betriebsrichtung 25			Betriebsrichtung 07			Monatlicher Durchschnitt	
	RWY 25R	RWY 25C	RWY 25L	RWY 07L	RWY 07C	RWY 07R	BR25	BR07
April	0,00%	39,37%	3,90%	0,00%	47,09%	9,64%	43,26%	56,74%
Mai	0,00%	19,77%	26,25%	0,00%	3,70%	50,27%	46,03%	53,97%
Juni	0,00%	27,99%	37,54%	0,00%	1,59%	32,88%	65,53%	34,47%

\*Die Prozentsätze der Bahnnutzung bzgl. Landungen beziehen sich auf den ganzen Monat.

## 2.3 Ausfallzeiten

Beginn	Ende	Ausfallzeit in Std.	Ausfallgrund
02.04.2020 14:00	02.04.2020 15:59	2 h	Windgeschwindigkeit
03.04.2020 14:00	03.04.2020 17:59	4 h	Windgeschwindigkeit
09.04.2020 23:00	09.04.2020 23:49	0,83 h	Technische Störung
12.04.2020 14:00	12.04.2020 16:59	3 h	Windgeschwindigkeit
13.04.2020 10:00	13.04.2020 19:59	10 h	Windgeschwindigkeit
14.04.2020 11:00	14.04.2020 11:59	1 h	Windgeschwindigkeit
19.04.2020 14:00	19.04.2020 19:59	6 h	Windgeschwindigkeit
20.04.2020 00:00	20.04.2020 00:59	1 h	Windgeschwindigkeit

20.04.2020 07:00	20.04.2020 22:59	16 h	Windgeschwindigkeit
21.04.2020 07:00	21.04.2020 22:59	16 h	Windgeschwindigkeit
22.04.2020 03:00	22.04.2020 08:59	6 h	Windgeschwindigkeit
22.04.2020 09:00	23.04.2020 12:19	27,33 h	Technische Störung
24.04.2020 14:00	24.04.2020 18:59	5 h	Windgeschwindigkeit
25.04.2020 07:00	25.04.2020 08:59	2 h	Windgeschwindigkeit
27.04.2020 13:00	27.04.2020 15:59	3 h	Windgeschwindigkeit
28.04.2020 16:00	28.04.2020 18:59	3 h	Windgeschwindigkeit
29.04.2020 08:00	29.04.2020 17:59	10 h	Windgeschwindigkeit
29.04.2020 20:00	29.04.2020 20:59	1 h	Technische Störung
30.04.2020 11:00	30.04.2020 11:59	1 h	Windgeschwindigkeit
01.05.2020 11:00	01.05.2020 12:59	2 h	Windgeschwindigkeit
02.05.2020 09:00	02.05.2020 11:59	3 h	Windgeschwindigkeit
04.05.2020 16:00	04.05.2020 18:59	3 h	Windgeschwindigkeit
05.05.2020 14:00	05.05.2020 19:59	6 h	Windgeschwindigkeit
11.05.2020 02:00	11.05.2020 16:59	15 h	Windgeschwindigkeit
13.05.2020 20:00	13.05.2020 21:59	2 h	Windgeschwindigkeit
14.05.2020 00:00	14.05.2020 19:59	20 h	Windgeschwindigkeit
15.05.2020 05:00	15.05.2020 06:59	2 h	Windgeschwindigkeit
23.05.2020 16:00	23.05.2020 16:59	1 h	Windgeschwindigkeit
24.05.2020 08:00	24.05.2020 18:59	11 h	Windgeschwindigkeit
25.05.2020 11:00	25.05.2020 18:59	8 h	Windgeschwindigkeit
28.05.2020 03:00	28.05.2020 20:59	18 h	Windgeschwindigkeit
29.05.2020 12:00	29.05.2020 15:59	4 h	Windgeschwindigkeit
30.05.2020 09:00	30.05.2020 19:59	11 h	Windgeschwindigkeit
01.06.2020 04:00	01.06.2020 05:09	1,17 h	Technische Störung
01.06.2020 12:00	01.06.2020 13:59	2 h	Windgeschwindigkeit
05.06.2020 13:00	05.06.2020 14:59	2 h	Windgeschwindigkeit
05.06.2020 18:00	05.06.2020 20:59	3 h	Windgeschwindigkeit
06.06.2020 12:00	06.06.2020 13:59	2 h	Windgeschwindigkeit
06.06.2020 17:00	06.06.2020 19:59	3 h	Windgeschwindigkeit
07.06.2020 09:00	07.06.2020 11:59	3 h	Windgeschwindigkeit
13.06.2020 22:00	13.06.2020 22:59	1 h	Windgeschwindigkeit
14.06.2020 12:00	14.06.2020 17:59	6 h	Windgeschwindigkeit
15.06.2020 01:00	15.06.2020 01:59	1 h	Windgeschwindigkeit
16.06.2020 11:00	16.06.2020 11:59	1 h	Technische Störung
17.06.2020 16:00	17.06.2020 16:59	1 h	Windgeschwindigkeit
19.06.2020 14:00	19.06.2020 15:59	2 h	Windgeschwindigkeit
20.06.2020 16:00	20.06.2020 16:59	1 h	Windgeschwindigkeit

22.06.2020 11:00	22.06.2020 12:59	2 h	Windgeschwindigkeit
24.06.2020 11:00	24.06.2020 12:59	2 h	Windgeschwindigkeit
26.06.2020 19:00	26.06.2020 20:29	1,5 h	Windgeschwindigkeit
27.06.2020 12:00	27.06.2020 20:59	9 h	Windgeschwindigkeit
28.06.2020 09:00	28.06.2020 15:59	7 h	Windgeschwindigkeit
29.06.2020 18:00	29.06.2020 21:59	4 h	Windgeschwindigkeit
30.06.2020 08:00	30.06.2020 19:59	12 h	Windgeschwindigkeit

## 2.4 Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25

Bei den Auswertungen der An- und Abflughöhen wurden nur Flüge betrachtet, die durch die o.a. „Durchflugtore“ geflogen sind, die o.g. Prüfkriterien 1 bis 3 erfüllt haben und am Frankfurter Flughafen (EDDF) gestartet oder gelandet sind.

Höhe (MSL) in [ft] bei BR25	April	Mai	Juni
Mittelwert	2007	2050	2014
Standardfehler des Mittelwerts	2	4	3
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	2003	2042
	Obergrenze	2011	2059
5% getrimmtes Mittel	2002	2049	2012
Median	1997	2047	2009
Varianz	2480	5385	4107
Standardabweichung	50	73	64
Minimum	1900	1825	1789
Maximum	2297	2458	2267
Spannweite	397	633	478
Interquartilbereich	48	90	82
Schiefe	1,89	0,68	0,36
Kurtosis	5,86	3,42	1,15
Anzahl Ereignisse:	<b>661</b>	<b>297</b>	<b>423</b>

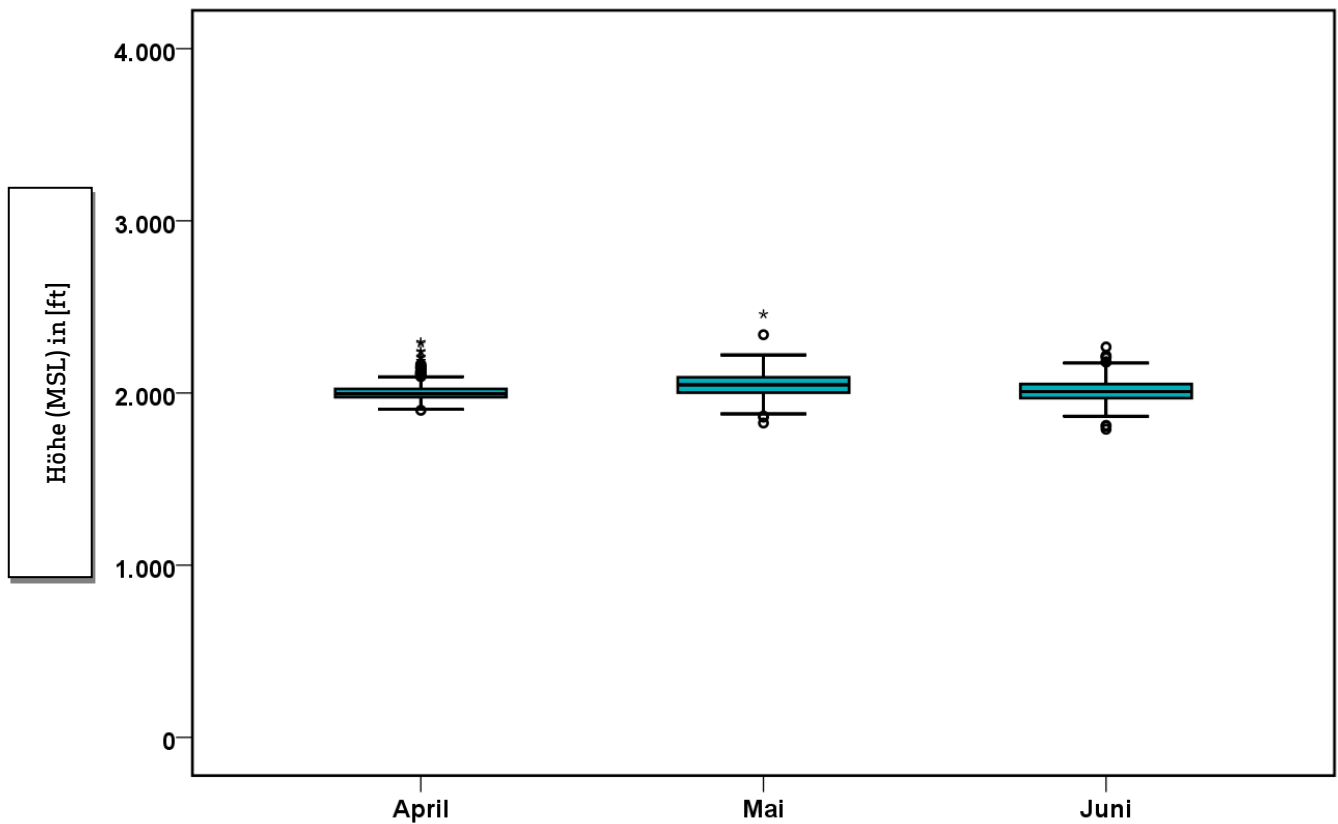


Abb. 6: Boxplots - Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25

## 2.5 Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07

Höhe (MSL) in [ft] bei BR07	April	Mai	Juni
Mittelwert	4327	4494	4391
Standardfehler des Mittelwerts	38	31	28
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	4252	4434
	Obergrenze	4402	4554
5% getrimmtes Mittel	4270	4448	4361
Median	4091	4297	4252
Varianz	1123218	1000258	786193
Standardabweichung	1060	1000	887
Minimum	2297	2026	1944
Maximum	9154	9151	10435
Spannweite	6857	7125	8491
Interquartilbereich	1103	1015	898
Schiefe	1,08	0,93	0,89
Kurtosis	1,48	1,50	3,35
Anzahl Ereignisse:	<b>764</b>	<b>1071</b>	<b>979</b>

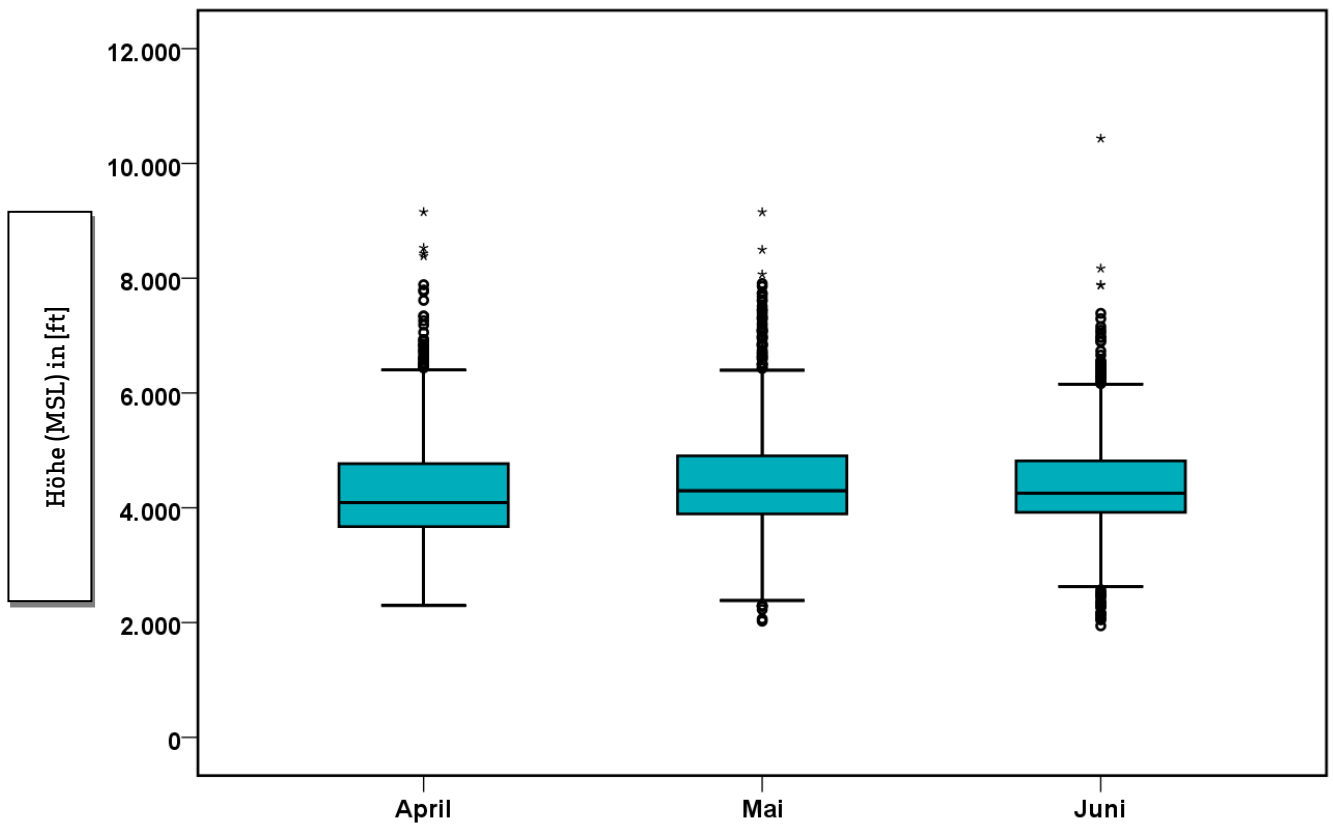


Abb. 7: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07



---

# Auswertung der Fluggeräuschmessstation (MP-303)

---



### 3 Fluggeräuscheignisse

„Ereignisse“ sind die von der Software der Station als Fluggeräuscheignis erkannten Pegel. Die Erkennung der Ereignisse basiert in Schritt 1 auf den Kriterien der DIN 45643, in Schritt 2 auf der Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM (s. Anhang) und in Schritt 3 auf eine Korrelation mit den FANOMOS-Daten der DFS.

Die Tabelle zeigt die registrierten Fluggeräuscheignisse (Fluglärmereignisse) an der Station sowie die Anzahl der identifizierten Überflüge über die Station. Überflüge, die von der Station nicht als Ereignisse erkannt werden, sind in dieser Auswertung nicht enthalten.

	Anzahl der Ereignisse		Anzahl gesamt
	Tag 06:00 – 22:00 Uhr	Nacht 22:00 – 06:00 Uhr	BR25 & BR07
April	1269	156	1425
Mai	1200	168	1368
Juni	1266	136	1402

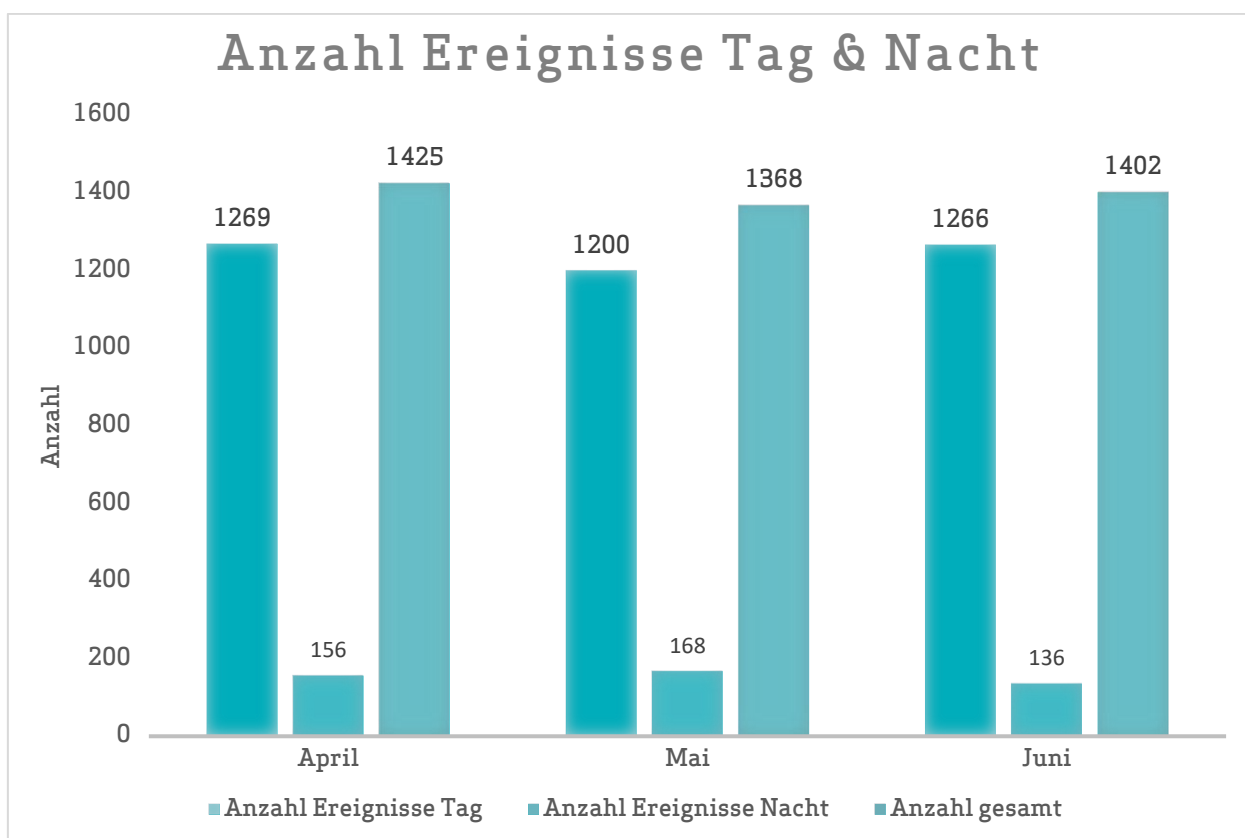


Abb. 8: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht)

## 4 Fluggeräuschpegel

### 4.1 Maximalpegelverteilung

Maximalpegelverteilung am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)

	55 - 60 dB(A)	60 - 65 dB(A)	65 - 70 dB(A)	70 - 75 dB(A)	75 - 80 dB(A)
April	209	439	410	196	15
Mai	164	247	489	283	17
Juni	267	306	477	204	12

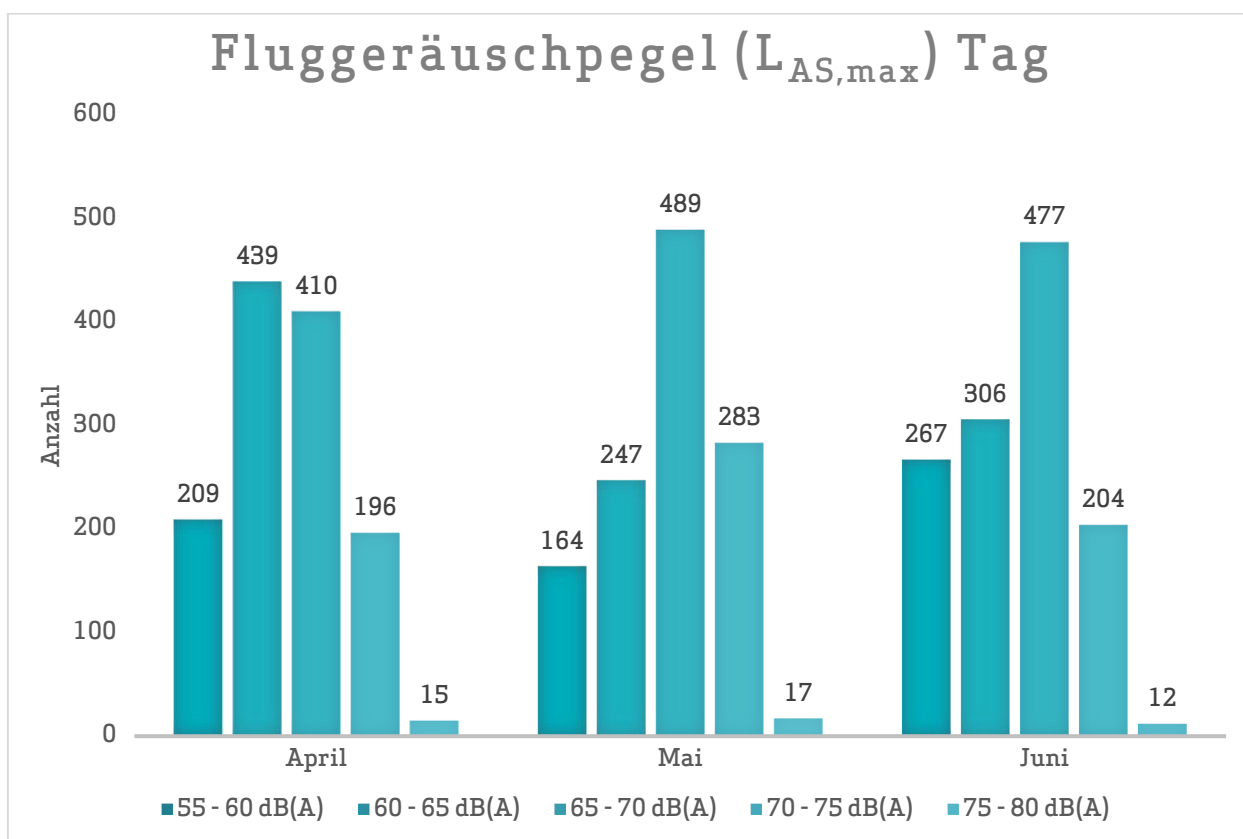


Abb. 9: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)

Maximalpegelverteilung in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)

	55 - 60 dB(A)	60 - 65 dB(A)	65 - 70 dB(A)	70 - 75 dB(A)	75 - 80 dB(A)
April	13	60	46	34	3
Mai	13	43	58	53	1
Juni	19	55	39	22	1

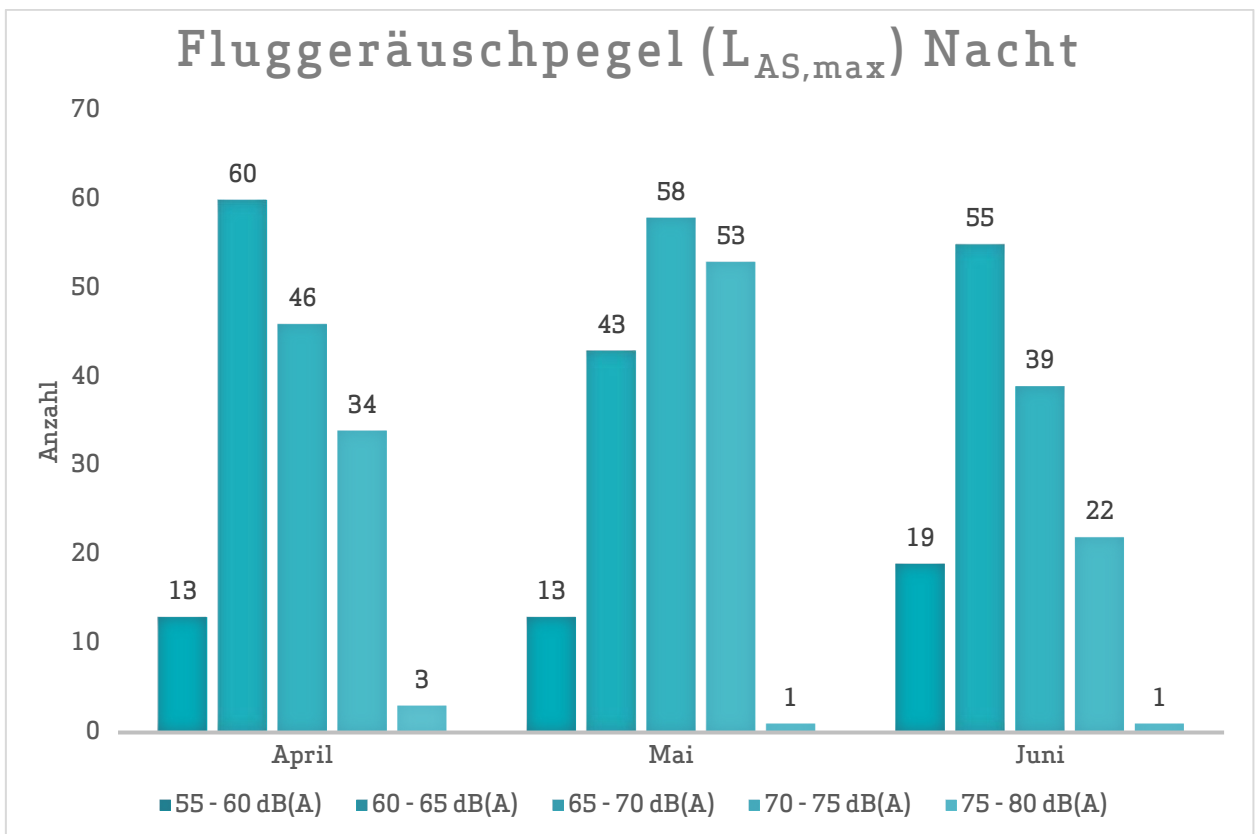


Abb. 10: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)

## 4.2 Leq- und NAT-Auswertung

in dB(A)	$L_{DIN,T}$	$L_{DIN,N}$	NAT68*	NAT72*	$L_{eq,T}$	$L_{eq,N}$	$L_{95,T}$	$L_{95,N}$
April	48,6	42,9	56	17	53,2	46,6	42,5	35,6
Mai	49,0	43,8	84	27	53,1	48,5	41,9	37,0
Juni	47,8	41,1	39	9	52,2	46,5	42,2	37,2

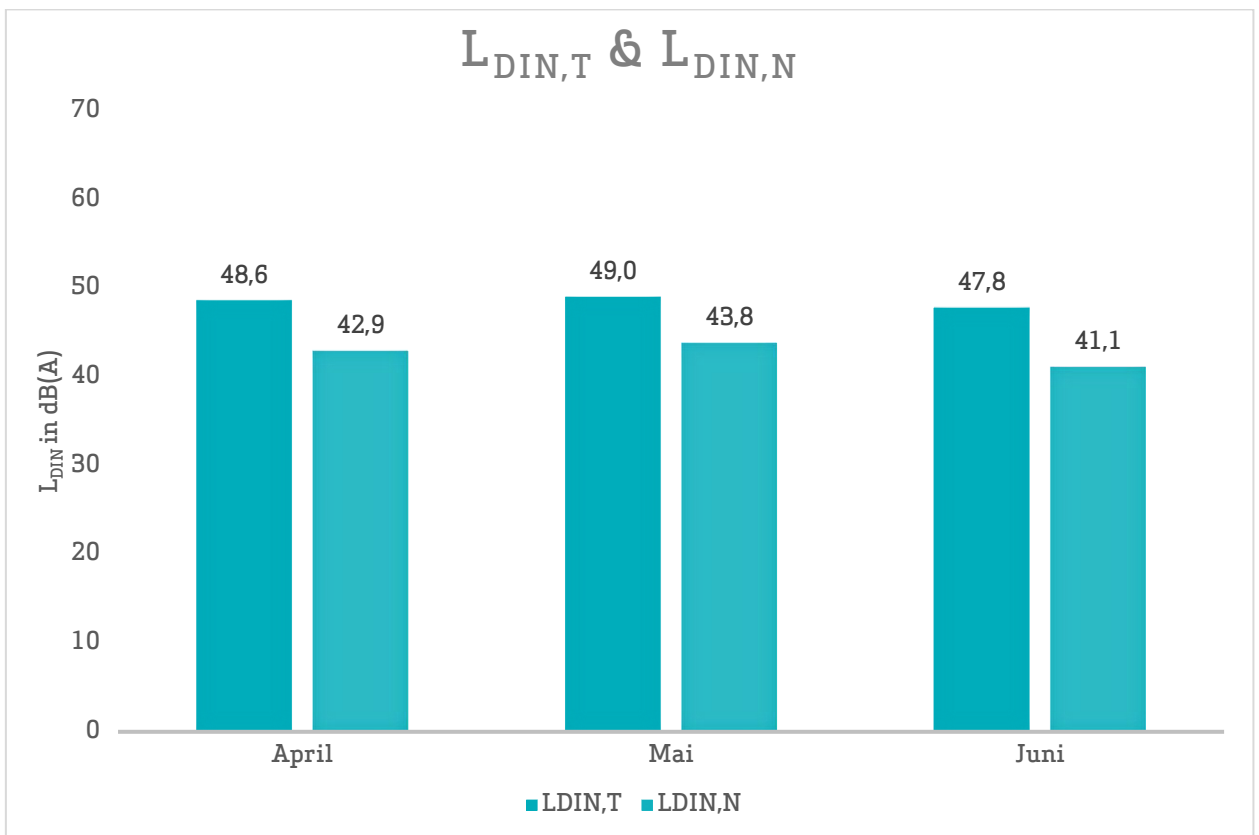


Abb. 11:  $L_{DIN}$  Tag und Nacht



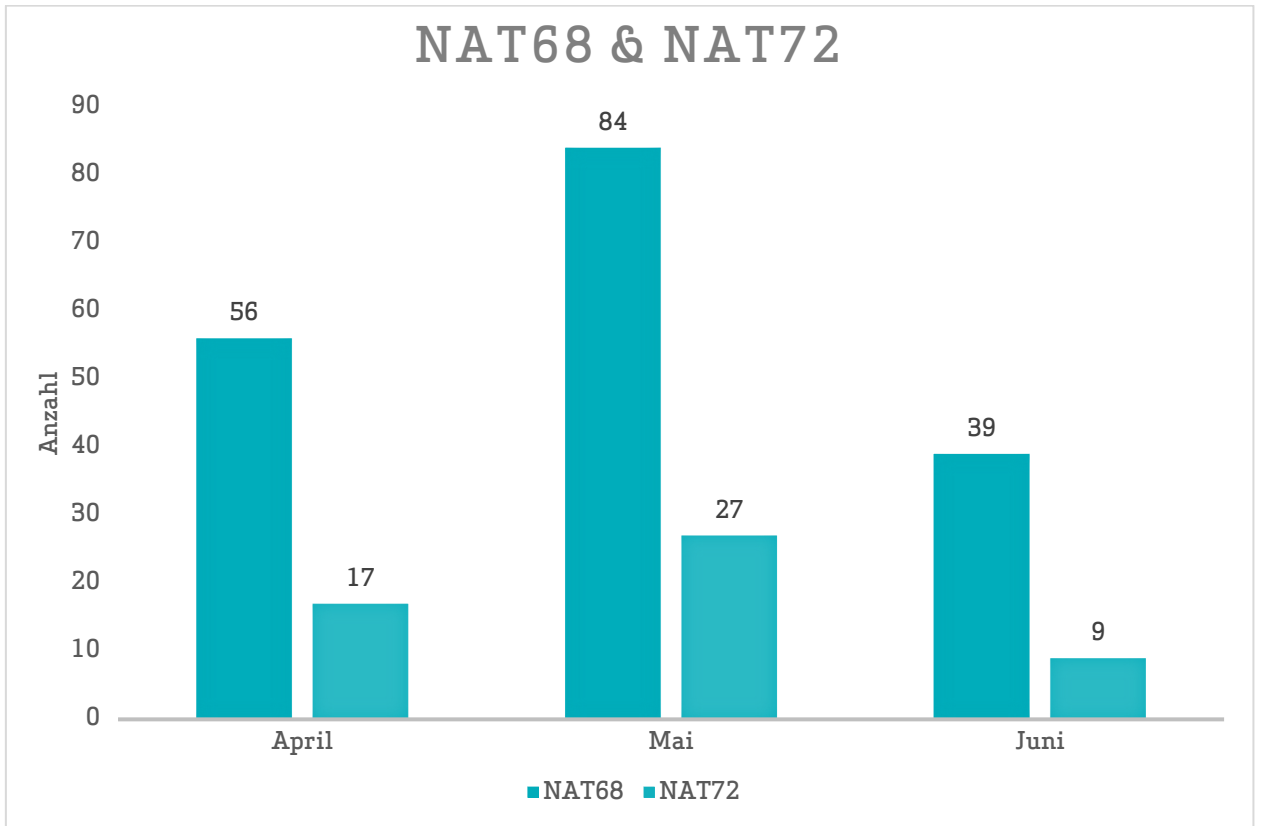


Abb. 12: NAT68 und NAT72

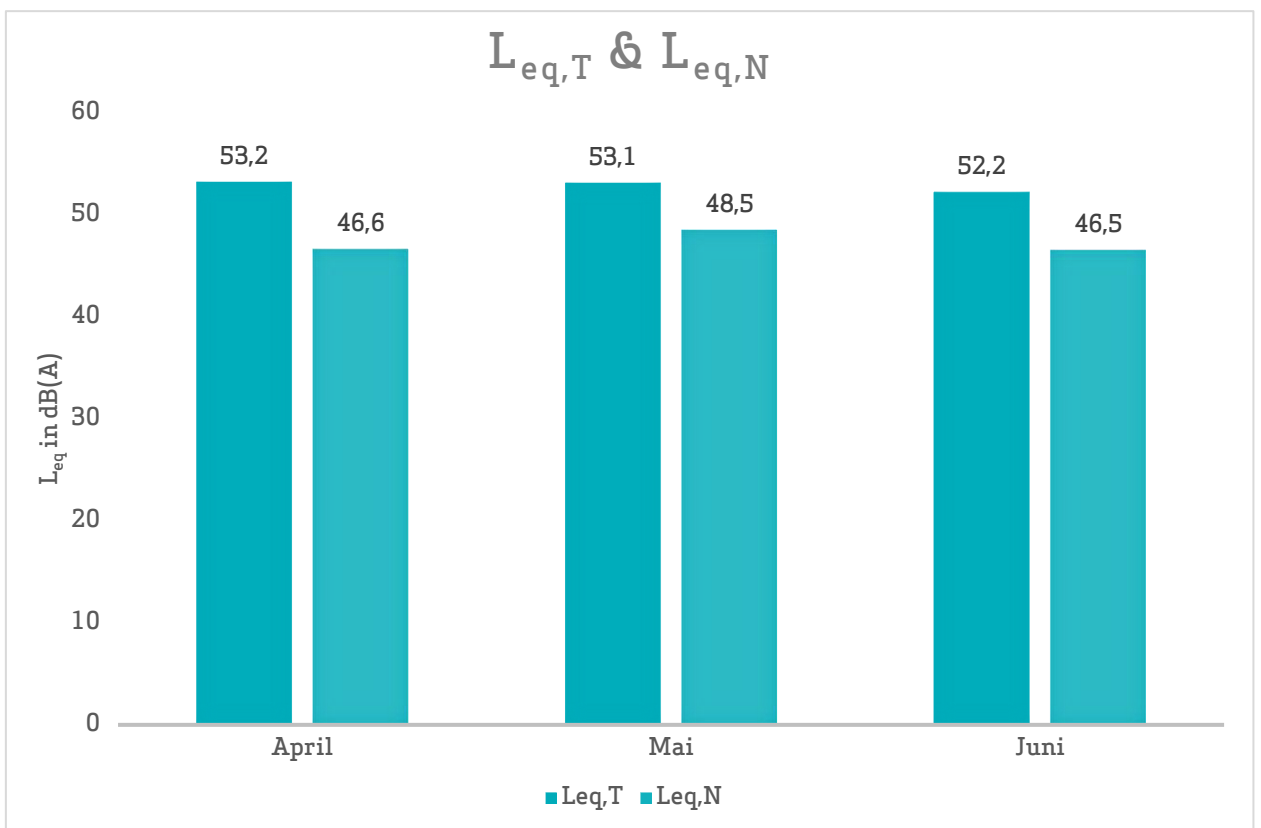


Abb. 13:  $L_{eq}$  Tag und Nacht

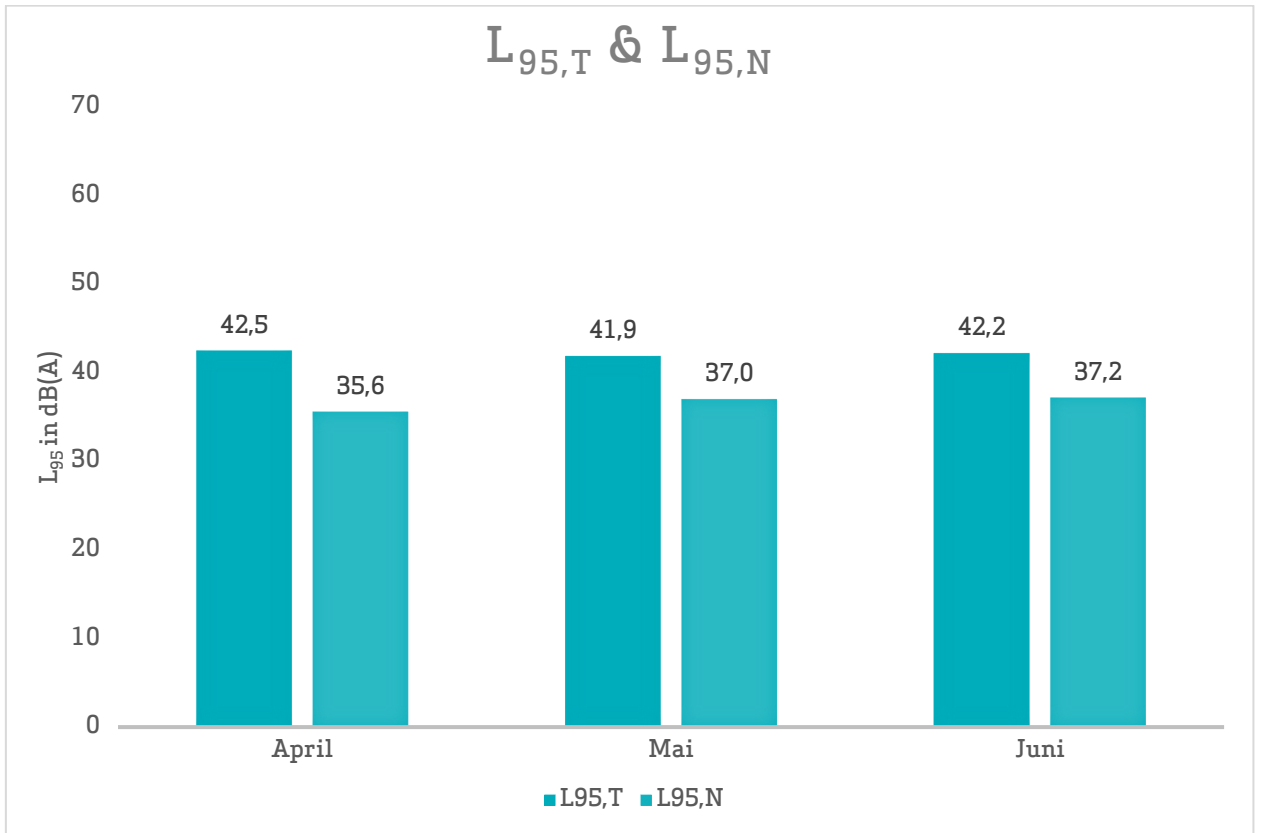


Abb. 14: L<sub>95</sub> Tag und Nacht

### 4.3 Jahresübersicht 2020

in dB(A)	L <sub>DIN,T</sub>	L <sub>DIN,N</sub>	NAT68*	NAT72*	L <sub>eq,T</sub>	L <sub>eq,N</sub>	L <sub>95,T</sub>	L <sub>95,N</sub>
Januar	55,6	48,1	179	92	57,2	57,9	46,8	41,3
Februar	56,3	48,5	174	73	58,8	52,7	48,5	43,4
März	53,3	46,6	137	54	56,4	51,0	45,9	40,3
April	48,6	42,9	56	17	53,2	46,6	42,5	35,6
Mai	49,0	43,8	84	27	53,1	48,5	41,9	37,0
Juni	47,8	41,1	39	9	52,2	46,5	42,2	37,2
Juli								
August								
September								
Oktober								
November								
Dezember								

\* Hierbei handelt es sich um einen gemessenen Wert, der nicht nach Fluglärmschutzgesetz zur Definition von Fluglärmschutzzonen heranzuziehen ist.

**Herausgeber** Umwelt- und Nachbarschaftshaus | Gemeinnützige Umwelthaus GmbH  
Rüsselsheimer Str. 100 | 65451 Kelsterbach | [www.umwelthaus.org](http://www.umwelthaus.org)

# Fluglärmmessung mit automatischer Geräuschklassifikation

D.Hemmer<sup>1</sup>, D. Knauß<sup>2</sup>, C. Pörschmann<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Fachhochschule Köln, 50679 Köln - e-mail: [dominic.hemmer@fh-koeln.de](mailto:dominic.hemmer@fh-koeln.de)

<sup>2</sup> deBAKOM GmbH, 51519 Odenthal

## Einleitung

Bei der Messung von Flugzeuggeräuschen ist mit einer Beeinflussung des Fluglärmpegels durch verschiedene Fremdgeräusche zu rechnen. Zur Trennung dieser Ereignisse gibt es unter anderem die Möglichkeit der Klassifizierung durch Mustererkennung oder Korrelationsanalyse, die eine getrennte Betrachtung der auftretenden Schallereignisse ermöglicht. In der hier vorgestellten Untersuchung geht es in erster Linie um die Auswirkung verschiedener Erkennungsmethoden auf den Mittelungspegel und weniger um die Fehlerraten bei der Erkennung der Anzahl an Flugzeugen.

## Vergleich zweier Methoden

Zur Geräuschidentifikation von Flugzeugen wurde an der Fachhochschule Köln ein Algorithmus entwickelt, mit dem es möglich ist, Flugzeuggeräusche zu identifizieren (Methode 1) [1]. Im Rahmen eines gemeinsamen Forschungsprojektes kann mit der Firma deBAKOM aus Odenthal der neu entwickelte Algorithmus getestet und mit dem vorhandenen Verfahren (Methode 2) der deBAKOM verglichen werden.

## Methode 1

Die verwendete Musteranalyse arbeitet mit einem Vergleich mehrerer spektraler und temporaler akustischer Eigenschaften die als Merkmale zur Identifikation von Audiosignalen dienen. Untersuchungen mit verschiedenen akustischen Merkmalen zeigten [1], dass sich einige besonders gut zur Identifikation von Flugzeuggeräuschen eignen. Folgende Merkmale wurden zur Identifikation verwendet:

- spektraler Schwerpunkt
- spektrale Wölbung und Schiefe
- Linear Predictive Coding: Schwerpunkt und Schwankung
- MFCC (Mel Frequency Cepstral Coefficients)

Die Verwendung von MFCC stellt sich als besonders günstig heraus. Werden bestimmte Koeffizienten der MFCC verwendet, so erhält man einen Merkmalsvektor, welcher eine gute Unterscheidung von Flugzeuggeräuschen und anderen Geräuschklassen ermöglicht.

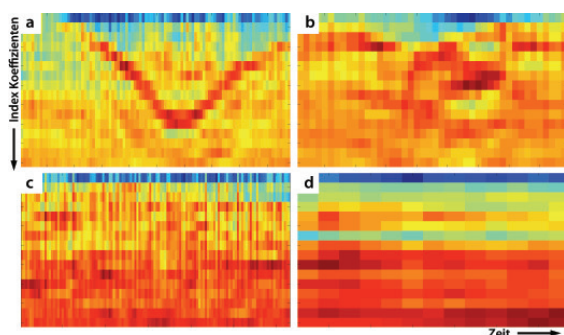


Abbildung 1: MFCC aus verschiedenen Klassen (a: Flugzeug, b: Auto, c: Zug, d: Hintergrund) – Dargestellt sind jeweils 18 Koeffizienten, aufgetragen über der Zeit.

## Methode 2

Die derzeit in der Praxis eingesetzte Methode zur automatischen Erkennung von Fluglärm ist ein 3-stufiges Verfahren, das auf der spektralen Struktur und dem typischen zeitlichen Verlauf von Flugzeuggeräuschen, wie er z.B. in der DIN 45643 beschrieben ist, beruht. Die ersten beiden Stufen der Erkennung nutzen die spektrale Struktur des Fluglärms zur Identifikation. In der ersten Stufe erfolgt die Zuordnung anhand des Gesamtspektrums, während in der zweiten Stufe eine detailliertere Erkennung anhand einer Korrelationsanalyse mit Musterspektren erfolgt. Diese Musterspektren werden anhand von Audioaufzeichnungen aus für den Messort typischen Fluglärmereignissen erstellt.

Da die spektrale Struktur von Fluglärmgeräuschen stark variiert, d.h. auch vom jeweiligen Messort abhängig ist, ist eine individuelle Anpassung der Muster an den Messort erforderlich. Dies kann entweder vorab erfolgen, falls bereits Audioaufzeichnungen vorliegen, oder die Zuordnung wird nach der Messung durchgeführt. In beiden Fällen erfolgt die Erkennung mit Stufe 1, die bereits eine gute Erkennung zulässt. Die Bestimmung des Fluglärmpegels erfolgt in der Regel ereignisorientiert, d.h. Fluglärm ist auf eine kurze Zeitspanne beschränkt. Diese Tatsache wird im dritten Teil der Fluglärm-erkennung verwendet, indem aus dem Pegel-Zeitverlauf Ereignisse heraus gefiltert werden, die der typischen zeitlichen Struktur des Fluglärms am Messort entsprechen. Dies sind z.B. die Dauer des Ereignisses, die sogenannte t10-Zeit oder typische Pegelhöhen. Damit stehen für die Zuordnung zwei Kriterien zur Verfügung: Das Geräusch entspricht in seiner spektralen Struktur Fluglärm und die zeitliche Struktur entspricht den Fluglärmgeräuschen.

## Beispiele aus der Praxis

Die Tabelle in Abbildung 2 zeigt ein Beispiel für die automatische Fluglärm-erkennung. Das Messsystem wurde im August 2010 in Neu-Isenburg (Flughafen Frankfurt) eingerichtet. In der Tabelle sind die Pegelwerte sowie die Anzahl von Fluglärmereignissen in einem Erfassungszeitraum von 5 Monaten mit automatischer (deBAKOM) und manueller Auswertung dargestellt. Für den Monat August wurden dabei lediglich Stufe 1 und Stufe 3 der Erkennung eingesetzt. Ab September auch Stufe 2. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, zeigen die Pegel der beiden Auswertungen nur geringe Abweichungen. Bei der Anzahl der zugeordneten Ereignisse hingegen ergeben sich größere Diskrepanzen, die vor allem durch Ereignisse mit kleinen Pegeln nahe der Schwelle verursacht werden.



		Ld dB(A)	Ln dB(A)	Anzahl Tag	Anzahl Nacht
August 2010	deBAKOM	59,7	53,9	10617	1390
	manuell	59,2	53,2	8623	1124
	Differenz	0,5	0,7	1994	266
September 2010	deBAKOM	60	53,6	12744	1583
	manuell	59,8	53,4	11175	1504
	Differenz	0,2	0,2	1569	79
Oktober 2010	deBAKOM	60,3	55,7	11994	1710
	manuell	60,1	55,4	11012	1649
	Differenz	0,2	0,3	982	61
November 2010	deBAKOM	60,2	55,4	11635	1514
	manuell	59,9	55,2	10544	1466
	Differenz	0,3	0,2	1091	48
Dezember 2010	deBAKOM	58,8	54,4	10013	1577
	manuell	58,8	54,3	9479	1529
	Differenz	0	0,1	534	48

Abbildung 2: Vergleich der Messungen in Neu-Isenburg zwischen manueller und automatischer Auswertung. Für September wurde eine Musteranpassung vorgenommen, die dazu führte, dass die Differenz zwischen automatischer und manueller Erkennung kleiner wird.

Im folgenden Beispiel befand sich die Messanlage im Unterschied zum vorigen Szenario direkt an der Straße, so dass die Pegelaufzeichnungen eine Mischung aus Straßenverkehr und Fluglärm darstellen. In der folgenden Grafik sind für 2 Tage die anhand verschiedener Verfahren ermittelten Fluglärmpegel, so wie der errechnete Mittelungspegel gegenübergestellt.

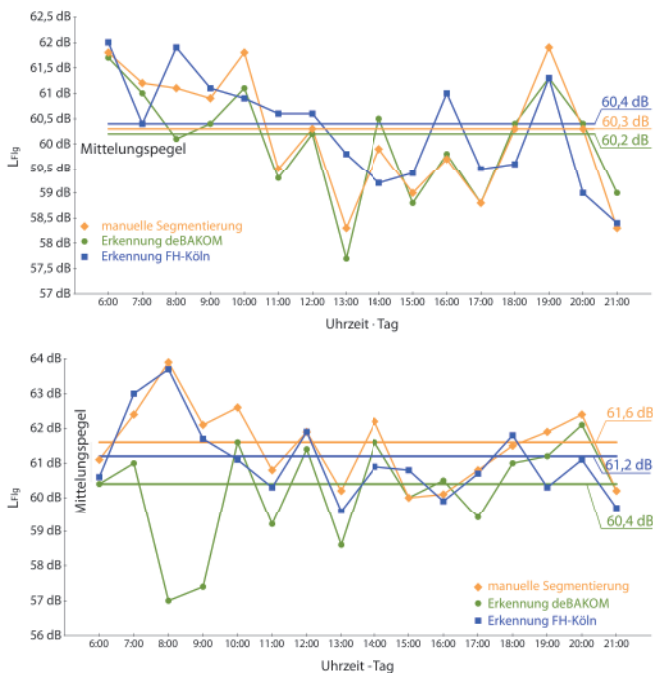


Abbildung 3: Auswertung der Messdaten. Vergleich von Methode 1, Methode 2 und manueller Auswertung. Oben: 23.10.08 (Tag ohne Regen) • Unten: 27.10.08 (Tag mit Regen). Ohne Regen ist die Abweichung der Mittelungspegel nur gering. Erhöht sich durch Regen jedoch das Hintergrundgeräusch, so wird die Erkennung schlechter und der Mittelungspegel weicht stärker ab.

Die folgenden Abbildungen zeigen den Pegel-Zeitverlauf für einen Zeitabschnitt mit wenig KFZ (5-6 Uhr) und einen Abschnitt mit deutlich mehr Fremdgeräuschen (15-16 Uhr). In Abbildung 4 (unten) ist deutlich zu erkennen, dass eine ‚einfache‘ Zuordnung der Ereignisse – Fluglärm nicht mehr möglich ist.

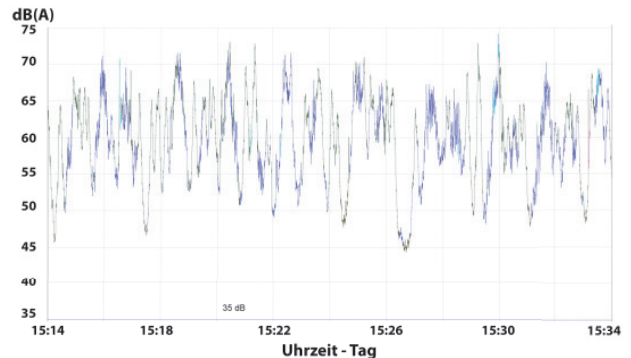
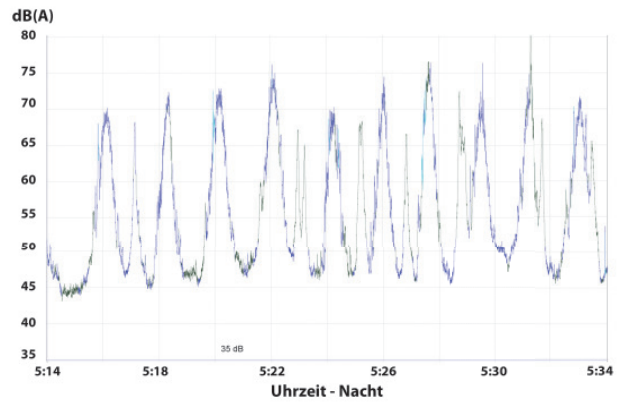


Abbildung 4: Pegelschrieb mit farblich markierter Erkennung der Klasse (blau: Flugzeug, grün: keine Erkennung) - Oben: Nacht • Unten: Tag

Diese Fluglärmereignisse sind auch manuell nicht ohne weiteres zu identifizieren, da es sich bei den Ereignissen um eine Mischung aus Fluglärm und anderen Lärmereignissen handelt. Dies ist mit ein Grund, weshalb in einzelnen Stunden zum Teil größere Abweichungen zwischen den Pegeln aus den drei Verfahren auftreten (Abb. 3). Da der Fluglärmpegel jedoch nicht auf Stundenbasis, sondern anhand eines Langzeitmittelungspegels über 6 Monate bestimmt wird, ist die automatische Erkennung geeignet, Fluglärmereignisse und deren Pegel zu ermitteln (Abb. 2).

## Fazit

Bei dem Vergleich der vorgestellten Methoden sind nur geringe Abweichungen im Mittelungspegel zu beobachten. Betrachtet man den Pegel bei dem Vergleich der unterschiedlichen Methoden, so ergeben sich nur geringe Abweichungen beim Mittelungspegel. Allerdings gibt es eine größere Abweichung bei der Betrachtung der Anzahl der erkannten Ereignisse. Die Ursache für die Abweichung liegt maßgeblich an dem gleichzeitigen Auftreten verschiedener Geräuschklassen am Messort. Fluglärmernennung ist jedoch nur ein Beispiel für die Mustererkennung. Die Verfahren sollen nicht nur für Fluglärm, sondern auch für andere Geräushtypen (Straße, Bahn, Industrie etc.) eingesetzt werden.

## Literatur

- [1] D. Hemmer, C. Pörschmann (2010). Testsystem zum Vergleich verschiedener Parameter zur Verbesserung der Erkennungsleistung bei der Flugzeuggeräuschidentifikation. In: Fortschritte der Akustik - DAGA 2010, DEGA e.V., D - Oldenburg, pp. 829-830