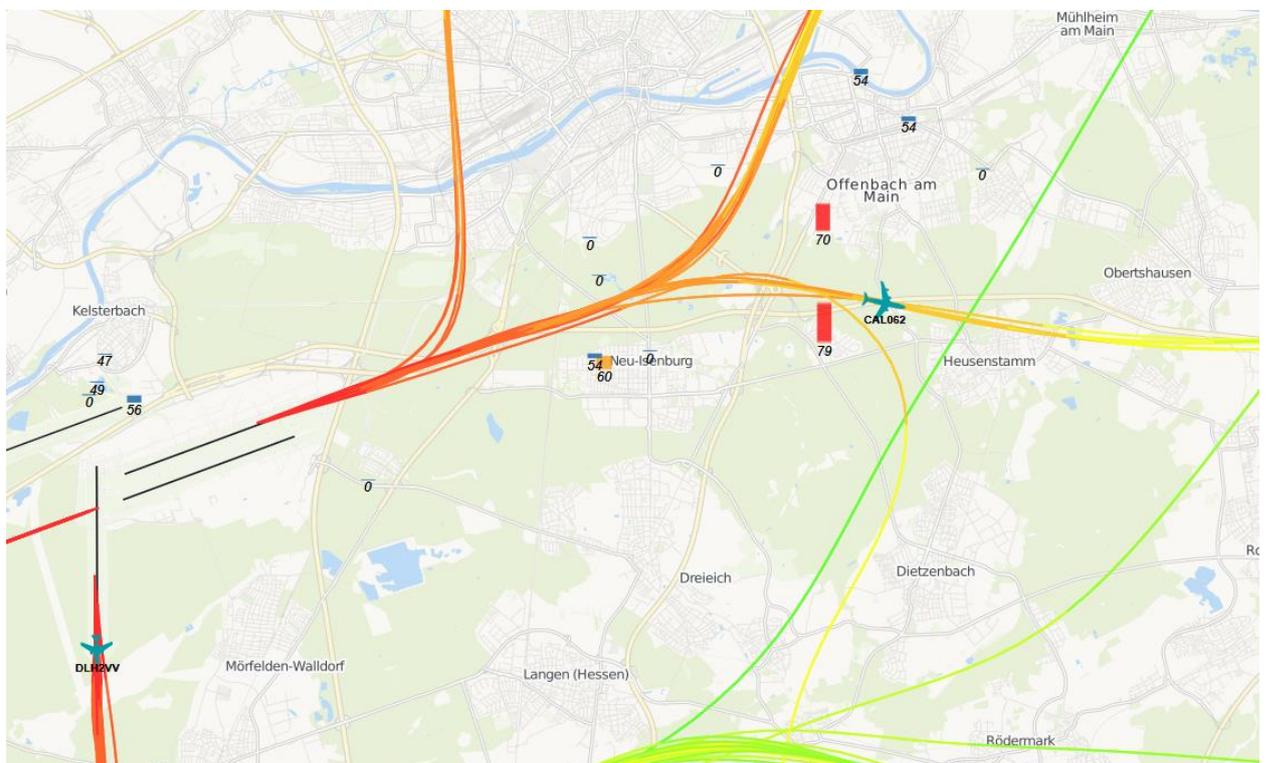


# Auswertung der Überflüge sowie der Fluggeräuschmessdaten des MP-201 in Gravenbruch

Berichtszeitraum: April 2015 – Juni 2015 | Stand 17.05.2016



# 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	10
2.3	Ausfallzeiten	10
2.4	Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25	10
2.5	Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-N (lang)	12
2.6	Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-S/O	13
<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 2015	21

## Anlagen

Anlage 1: Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Standort der Messstation MP-201 (Quelle: Google Maps) .....	5
Abb. 2: BR25 - Identifizierte Anflüge im Juni 2015, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps) .....	7
Abb. 3: BR25 - Identifizierte Anflüge im Juni 2015, Draufsicht (Quelle: Bing Maps) .....	8
Abb. 4: BR07 (07-N lang) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps) .....	8
Abb. 5: BR07 (07-N lang) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, Draufsicht (Quelle: Bing Maps) .....	9
Abb. 6: BR07 (07-S/O) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps) .....	9
Abb. 7: BR07 (07-S/O) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, Draufsicht (Quelle: Bing Maps) .....	10
Abb. 8: Boxplots - Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25 .....	11
Abb. 9: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-N (lang) .....	12
Abb. 10: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-S/O .....	13
Abb. 11: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht) .....	15
Abb. 12: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch) .....	16
Abb. 13: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch) .....	17
Abb. 14: $L_{DIN}$ Tag und Nacht .....	18
Abb. 15: NAT68 und NAT72 .....	19
Abb. 16: $L_{eq}$ Tag und Nacht .....	19
Abb. 17: $L_{95}$ Tag und Nacht .....	20

# 1 Einführung

---

## 1.1 Messsystem deBAKOM

---

Wesentliche Komponenten des Messsystems sind eine wetterfeste und beheizte Mikrofoneinheit (Klasse 1 Mikrofon) 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 Fluggeräuscheignisses 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 Fluggeräuscheignissen erstellt. Als 3. Stufe werden die erkannten Fluggeräuscheignisse mit den FANOMOS-Daten (Radarspuren) der Deutschen Flugsicherung (DFS) korreliert. Falls diese Prüfkriterien alle zueinander passen, wird das Ereignis als Fluggeräuscheignis 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 Fluggeräuscheignisse die 68 dB(A) überschreiten (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

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

### 1.3 Standort der Messstation

Die Messstation auf einem Privatgrundstück in Gravenbruch wurde am 21. Juni 2011 in Betrieb genommen. Die Koordinaten des Standortes (MP-201) lauten: 32 U 482464; 5545358 [UTM]. Die Messhöhe des Mikrofons beträgt 4 m über dem Dach des Hauses (ca. 20 m ü. Grund).

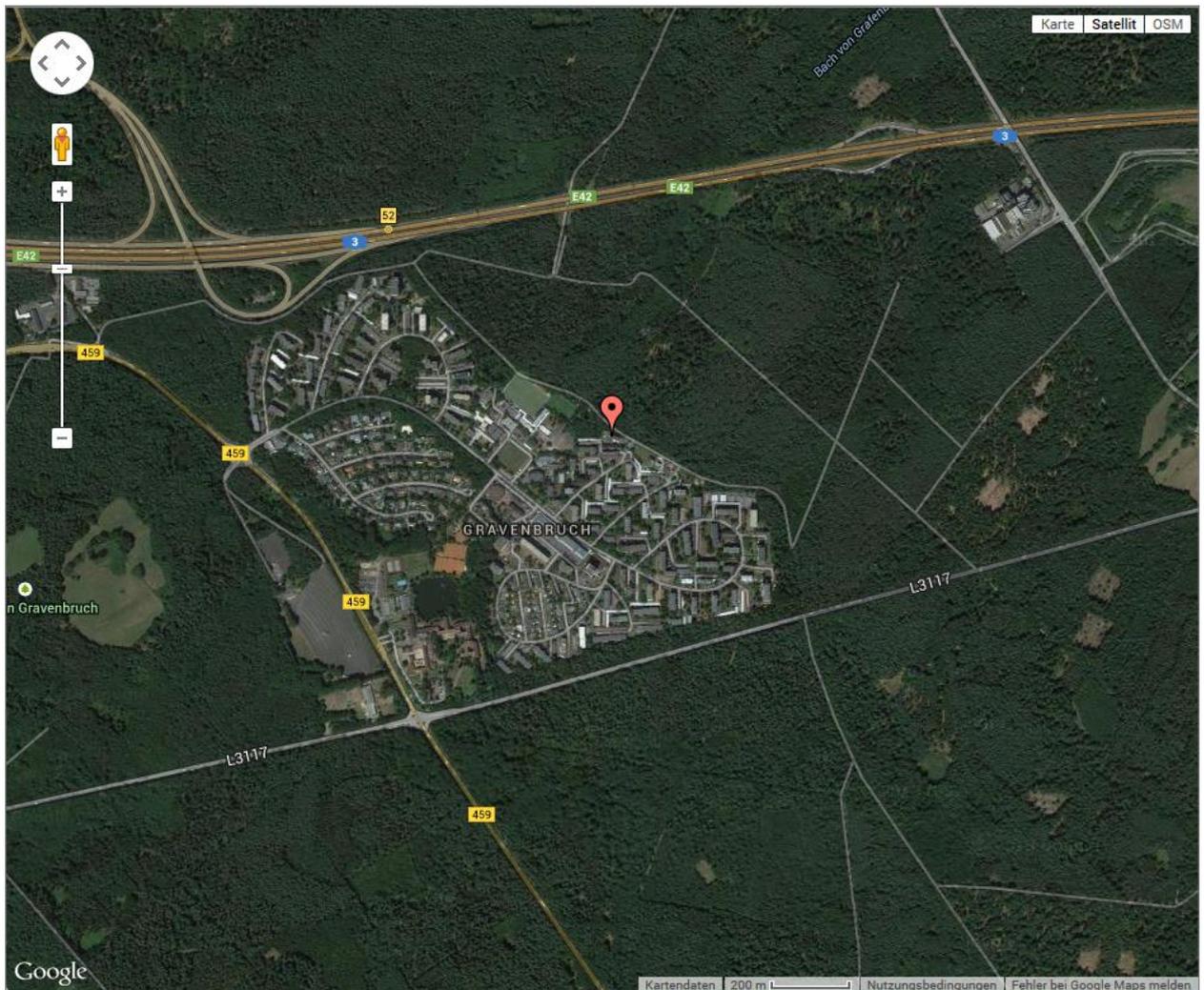


Abb. 1: Standort der Messstation MP-201 (Quelle: Google Maps)

Diese Auswertung umfasst Daten vom 01.04.2015 bis zum 30.06.2015.

---

# Auswertung der Überflüge über Gravenbruch

---



## 2 Überflughöhen

### 2.1 Auswertungsmethode und Erfassungsrate

Die Auswertebereiche für die Überflüge über dem MP-201 haben folgende Ausdehnungsmaße:

- **Anflüge (BR25):** 2778 m (1,5 NM) rechts und 1 m links der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 250°.

- **Abflüge 07-N (lang):** 3704 m (2 NM) links und 1 m rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 35°.

- **Abflüge 07-S/O:** 1852 m (1 NM) rechts und links der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 120°.

	Anzahl der Flüge durch die o.g. Tore	Anzahl der identifizierten Fluggeräuscheignisse	Prozentualer Anteil der identifizierten Fluggeräuscheignisse
<b>Anflüge (BR25)</b>	22482	1075	4,78%
<b>Abflüge 07-N (lang)</b>	3731	703	18,84%
<b>Abflüge 07-S/O</b>	4076	3298	80,91%

Zur Übersicht werden die Abbildungen der „Durchflugtore“ des Monats Juni 2015 für BR07 und BR25 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 2015, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)



Abb. 3: BR25 - Identifizierte Anflüge im Juni 2015, Draufsicht (Quelle: Bing Maps)

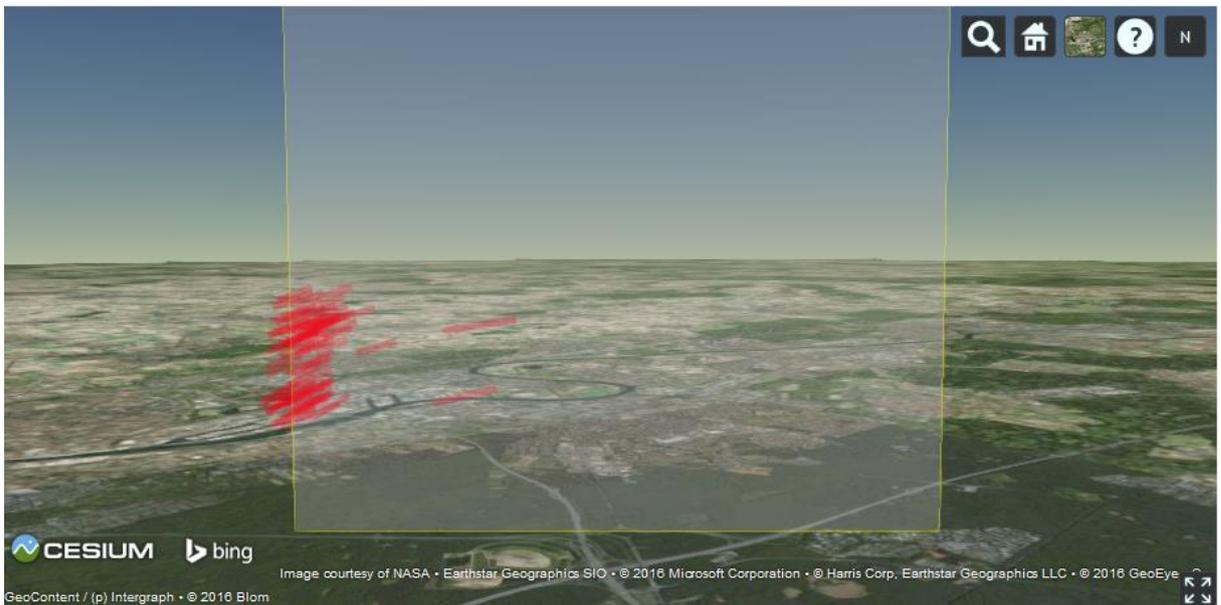


Abb. 4: BR07 (07-N lang) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)



Abb. 5: BR07 (07-N lang) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, Draufsicht (Quelle: Bing Maps)

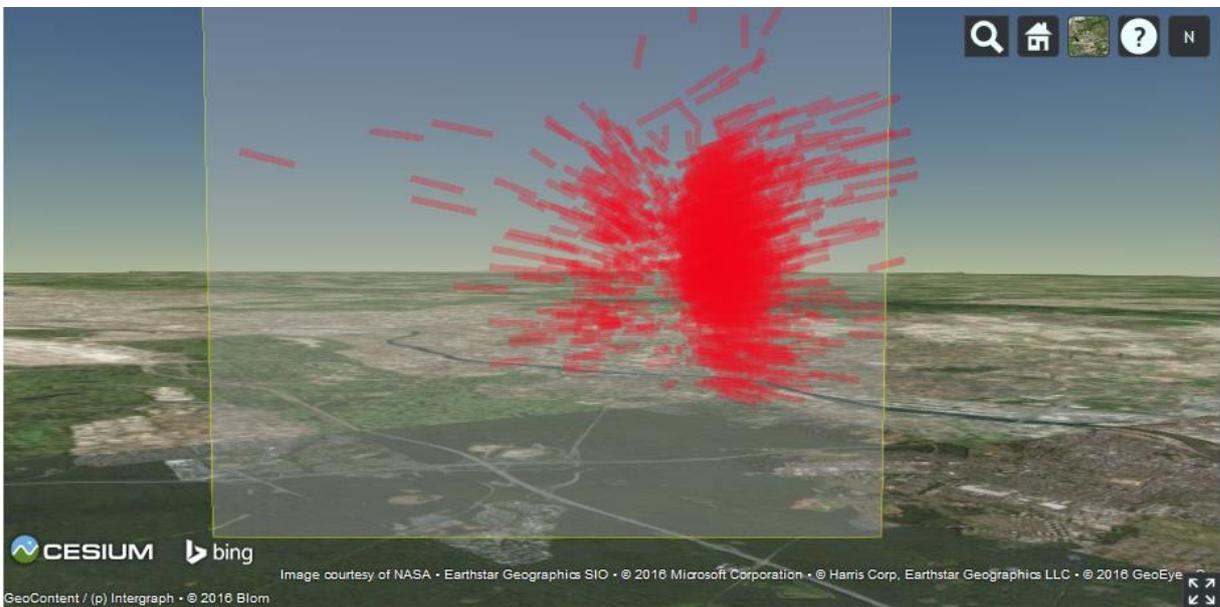


Abb. 6: BR07 (07-S/O) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)



Abb. 7: BR07 (07-S/O) - Identifizierte Abflüge im Juni 2015, 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
<b>April</b>	30,95%	8,33%	24,52%	17,49%	0,20%	18,52%	<b>63,80%</b>	<b>36,20%</b>
<b>Mai</b>	37,11%	11,57%	30,18%	10,34%	0,27%	10,52%	<b>78,87%</b>	<b>21,13%</b>
<b>Juni</b>	30,58%	7,98%	25,69%	18,00%	0,15%	17,60%	<b>64,25%</b>	<b>35,75%</b>

## 2.3 Ausfallzeiten

Beginn	Ende	Ausfallzeit in Std.	Ausfallgrund
05.05.2015 00:00	05.05.2015 07:59	8 h	Softwarefehler

## 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	2939	2903	2862
Standardfehler des Mittelwerts	4	2	4
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	2930	2899
	Obergrenze	2947	2908
5% getrimmtes Mittel	2934	2902	2863
Median	2930	2902	2862
Varianz	5402	2157	3930
Standardabweichung	74	46	63
Minimum	2648	2594	2348
Maximum	3470	3111	3129
Spannweite	822	517	781
Interquartilbereich	75	51	69
Schiefe	2	0	-2
Kurtosis	15	6	16
Anzahl Ereignisse:	304	456	315

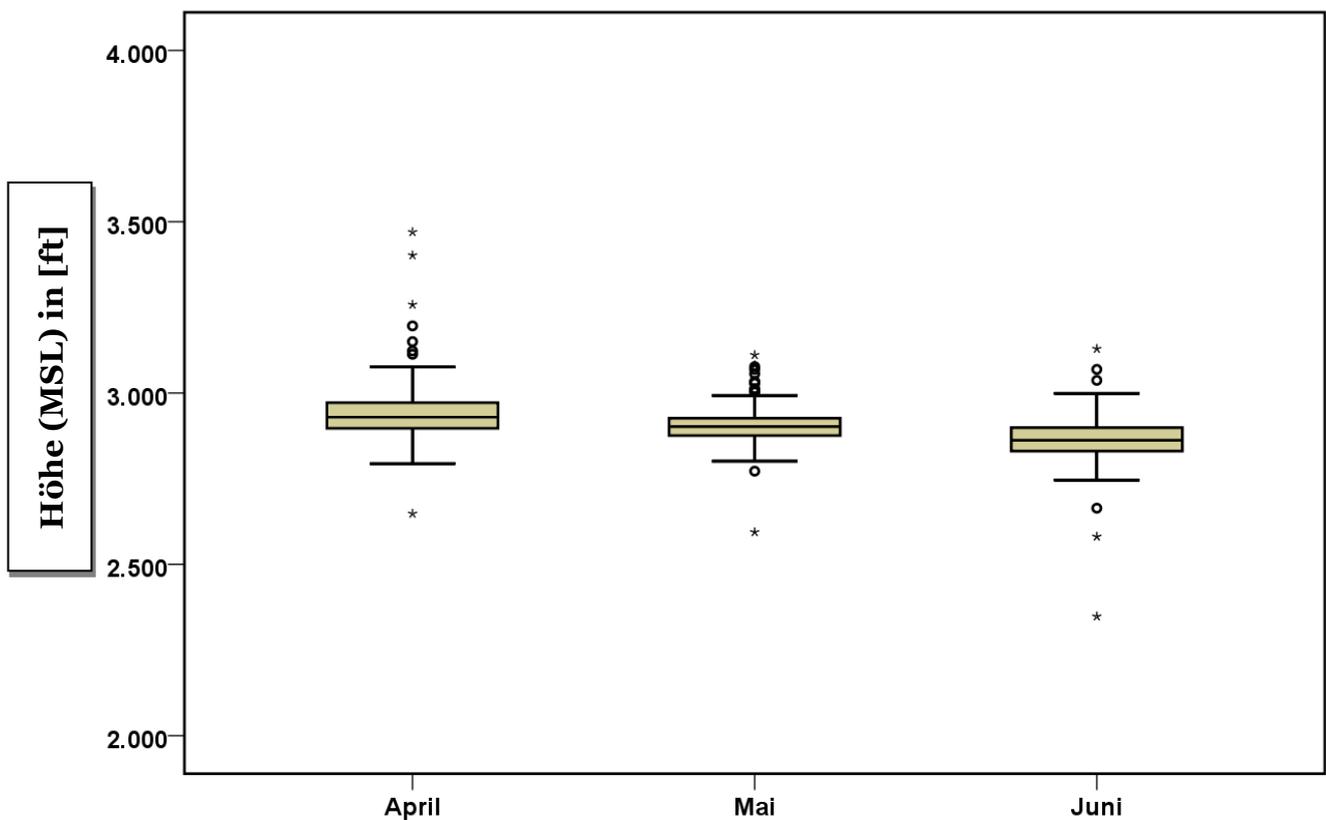


Abb. 8: Boxplots - Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25

## 2.5 Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-N (lang)

Höhe (MSL) in [ft] bei BR07	April	Mai	Juni
Mittelwert	3904	3463	3720
Standardfehler des Mittelwerts	54	53	49
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	3799	3359
	Obergrenze	4010	3566
5% getrimmtes Mittel	3881	3428	3702
Median	3868	3435	3740
Varianz	586128	647467	625749
Standardabweichung	766	805	791
Minimum	2303	1990	2161
Maximum	6633	6884	6250
Spannweite	4330	4894	4089
Interquartilbereich	948	1253	1006
Schiefe	0	1	0
Kurtosis	0	1	0
<b>Anzahl Ereignisse:</b>	<b>204</b>	<b>234</b>	<b>265</b>

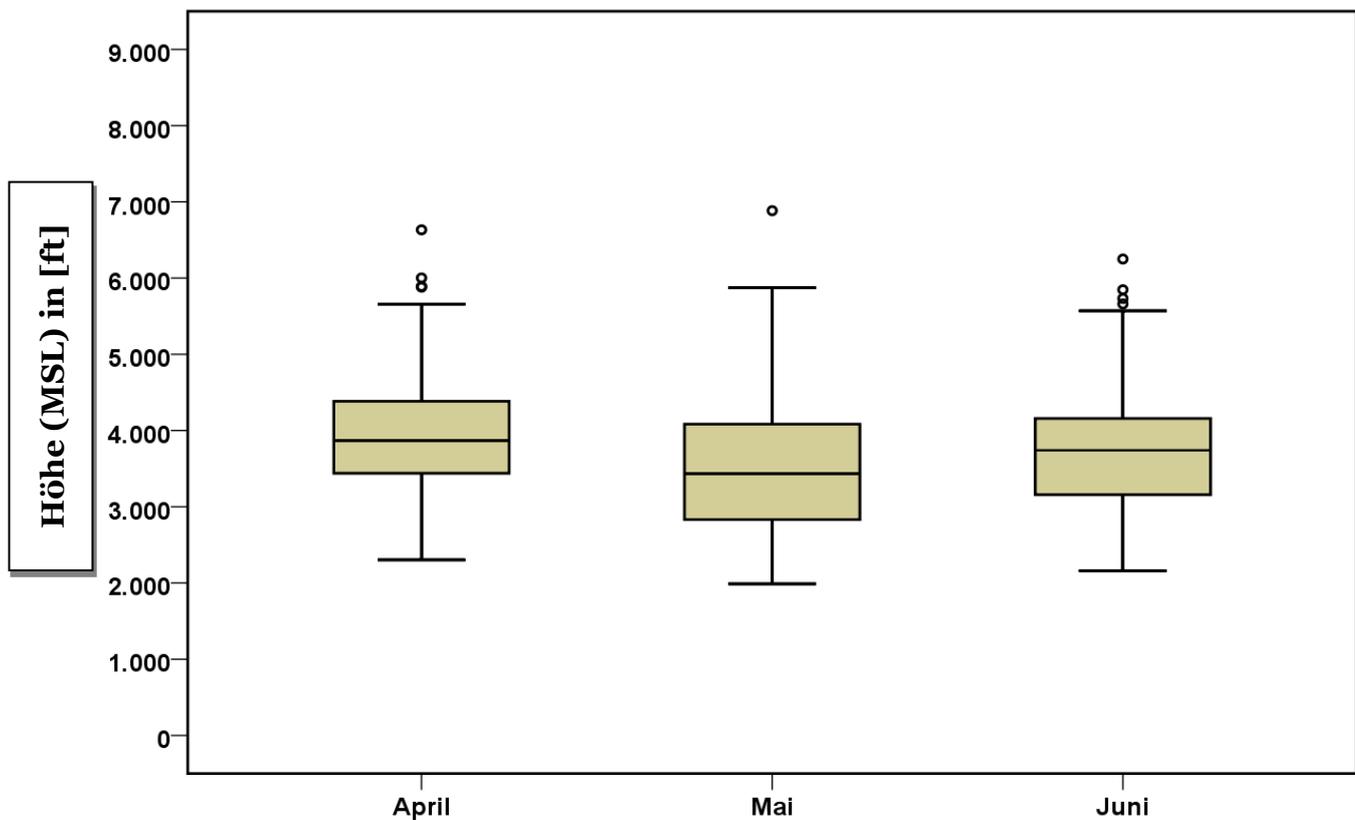


Abb. 9: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-N (lang)

## 2.6 Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-S/O

Höhe (MSL) in [ft] bei BR07	April	Mai	Juni
Mittelwert	5289	4968	5125
Standardfehler des Mittelwerts	31	34	24
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	4901	5077
	Obergrenze	5349	5172
5% getrimmtes Mittel	5293	4972	5132
Median	5338	4974	5144
Varianz	1091336	817518	871387
Standardabweichung	1045	904	933
Minimum	2515	2480	2380
Maximum	8527	8518	8400
Spannweite	6012	6038	6020
Interquartilbereich	1453	1116	1209
Schiefe	0	0	0
Kurtosis	0	0	0
<b>Anzahl Ereignisse:</b>	<b>1144</b>	<b>692</b>	<b>1462</b>

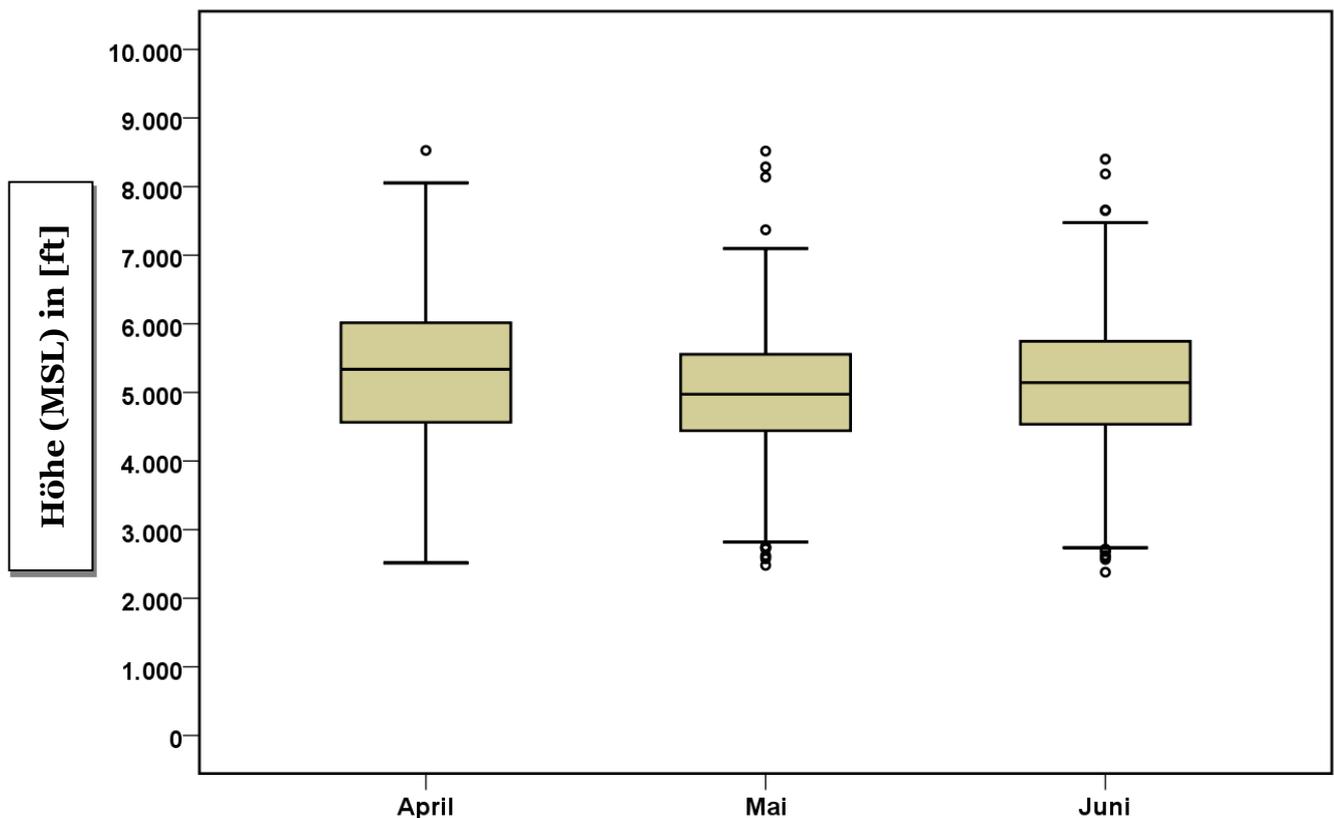


Abb. 10: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07 – Abflugroute 07-S/O

---

# Auswertung der Fluggeräuschmessstation (MP-201)

---



### 3 Fluggeräuschereignisse

„Ereignisse“ sind die von der Software der Station als Fluggeräuschereignis 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 Fluggeräuschereignisse (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	1492	160	1652
Mai	1311	71	1382
Juni	1833	209	2042

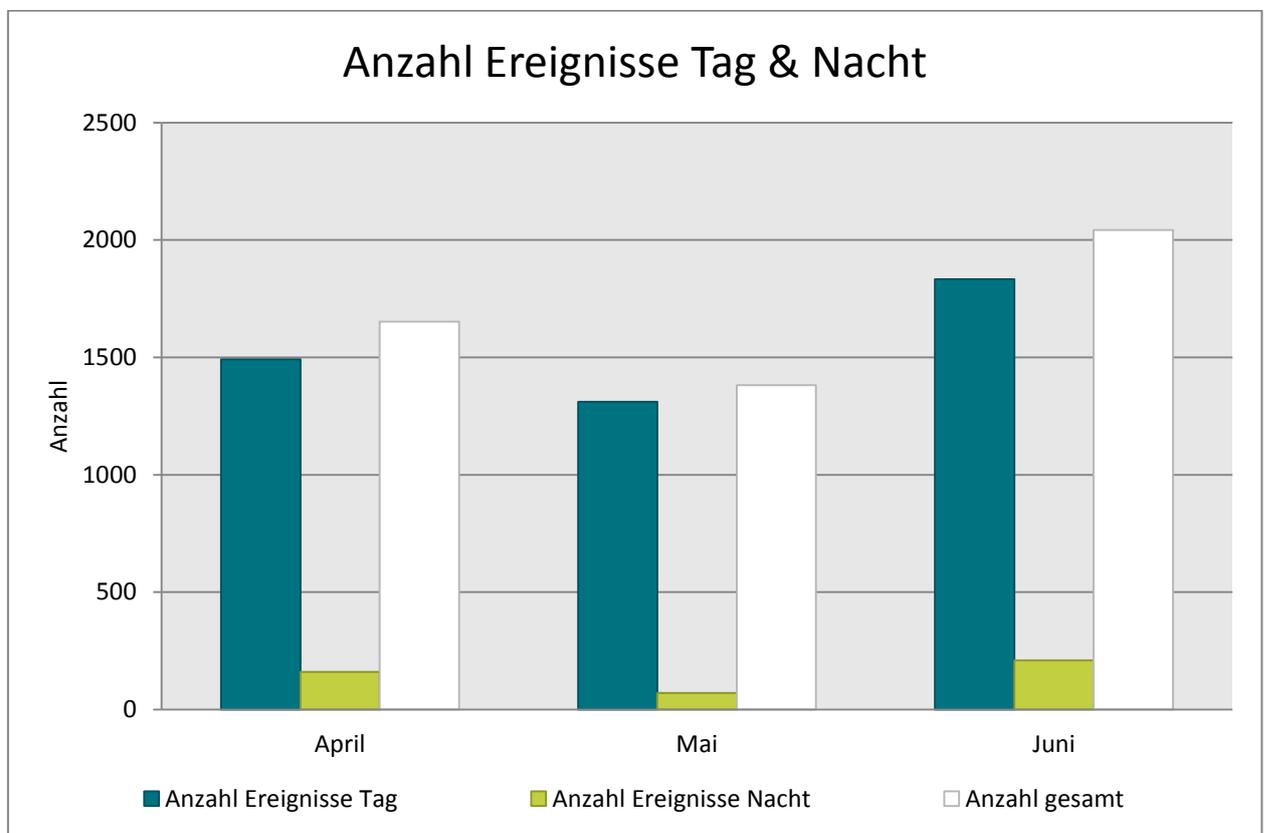


Abb. 11: Anzahl Fluggeräuschereignisse (Tag und Nacht)

## 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)	80 - 85 dB(A)
April	209	507	558	184	33	1
Mai	329	500	384	83	14	1
Juni	252	595	792	168	25	1

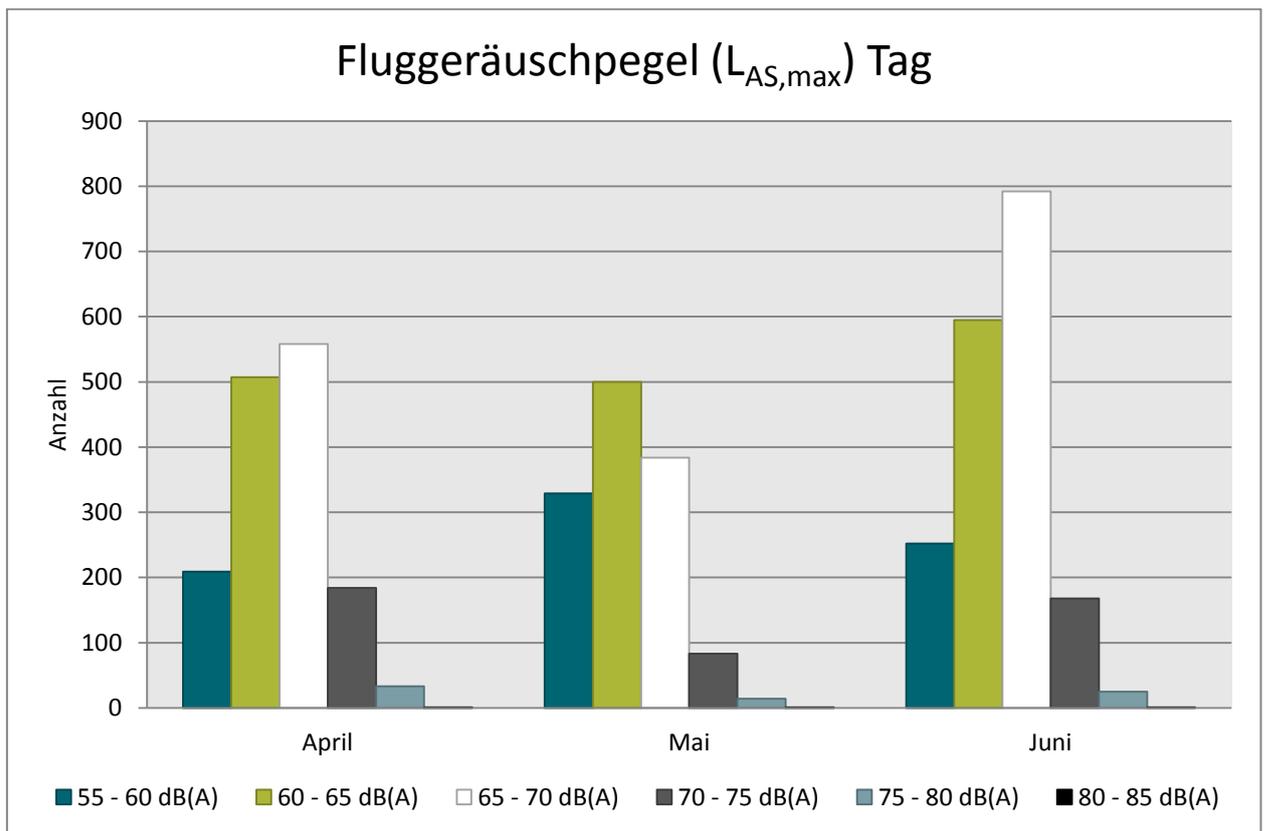


Abb. 12: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)

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	10	40	68	38	4
Mai	10	21	22	16	2
Juni	12	53	88	53	3

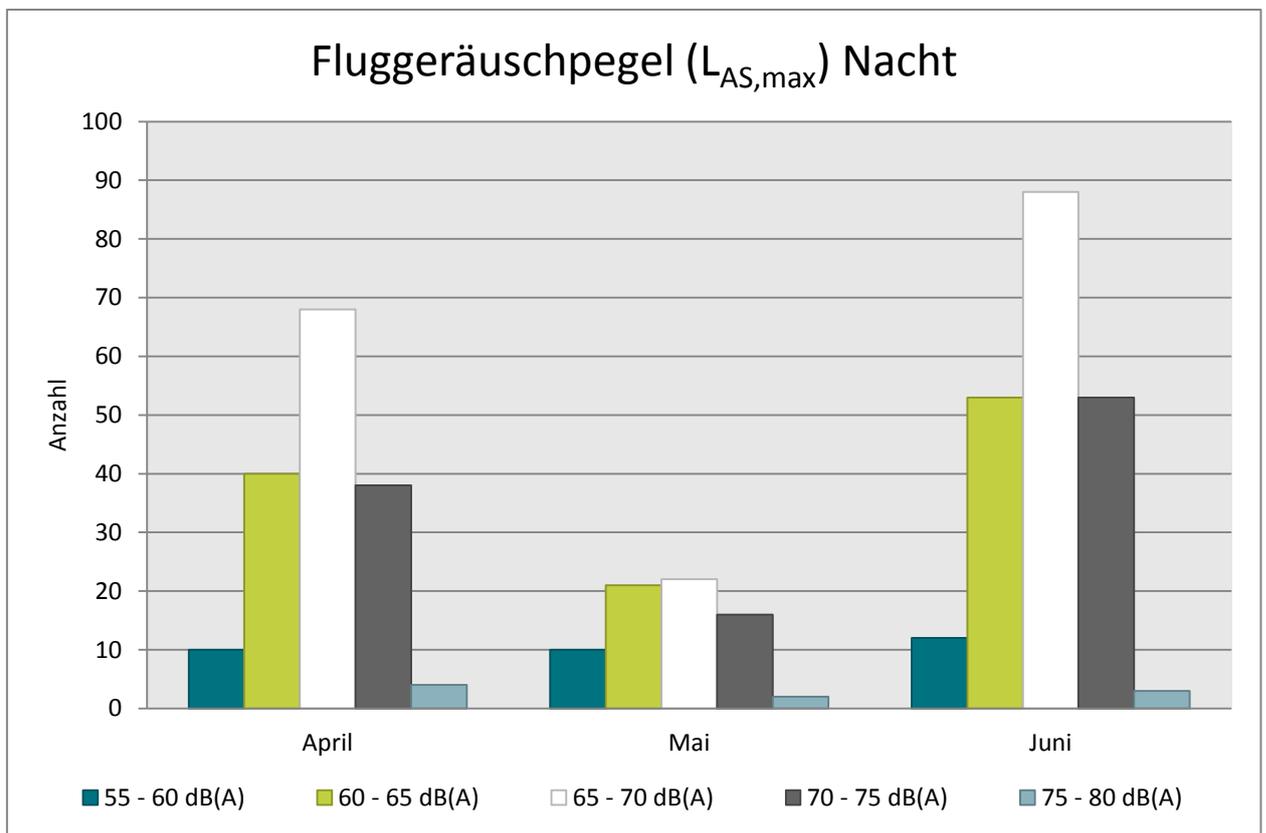


Abb. 13: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)

## 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	48,0	42,9	61	26	59,1	52,1	51,8	48,5
Mai	45,5	39,4	27	10	54,2	53,1	48,6	47,7
Juni	48,1	44,2	80	29	56,6	59,6	49,2	47,6

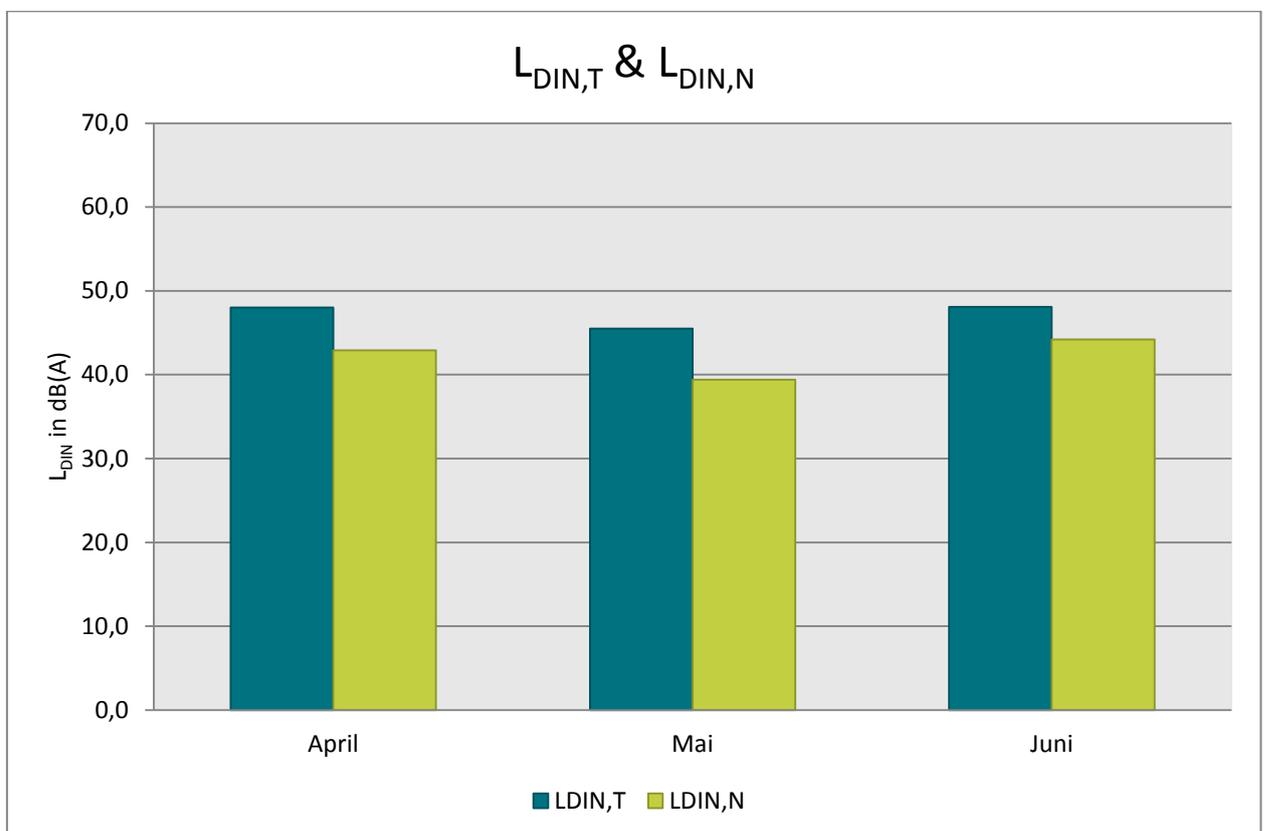


Abb. 14:  $L_{DIN}$  Tag und Nacht

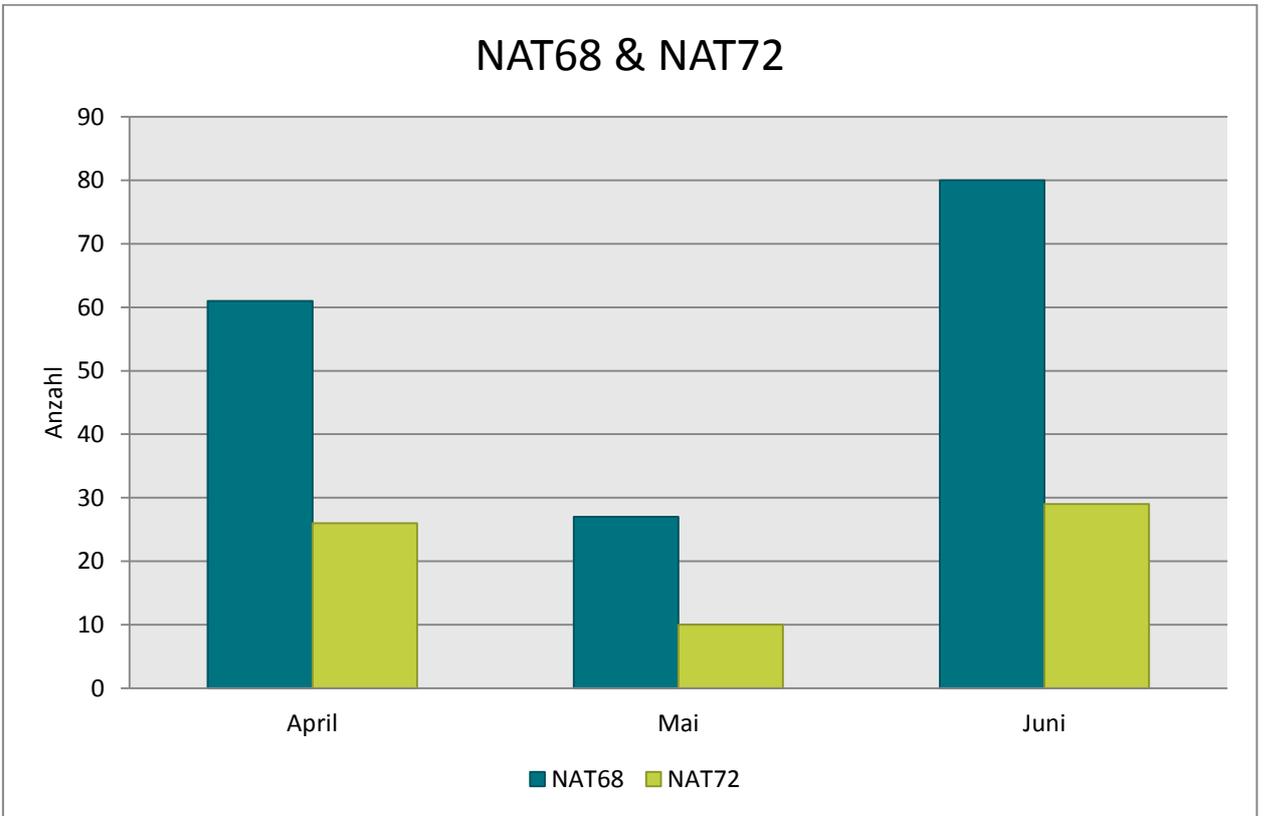


Abb. 15: NAT68 und NAT72

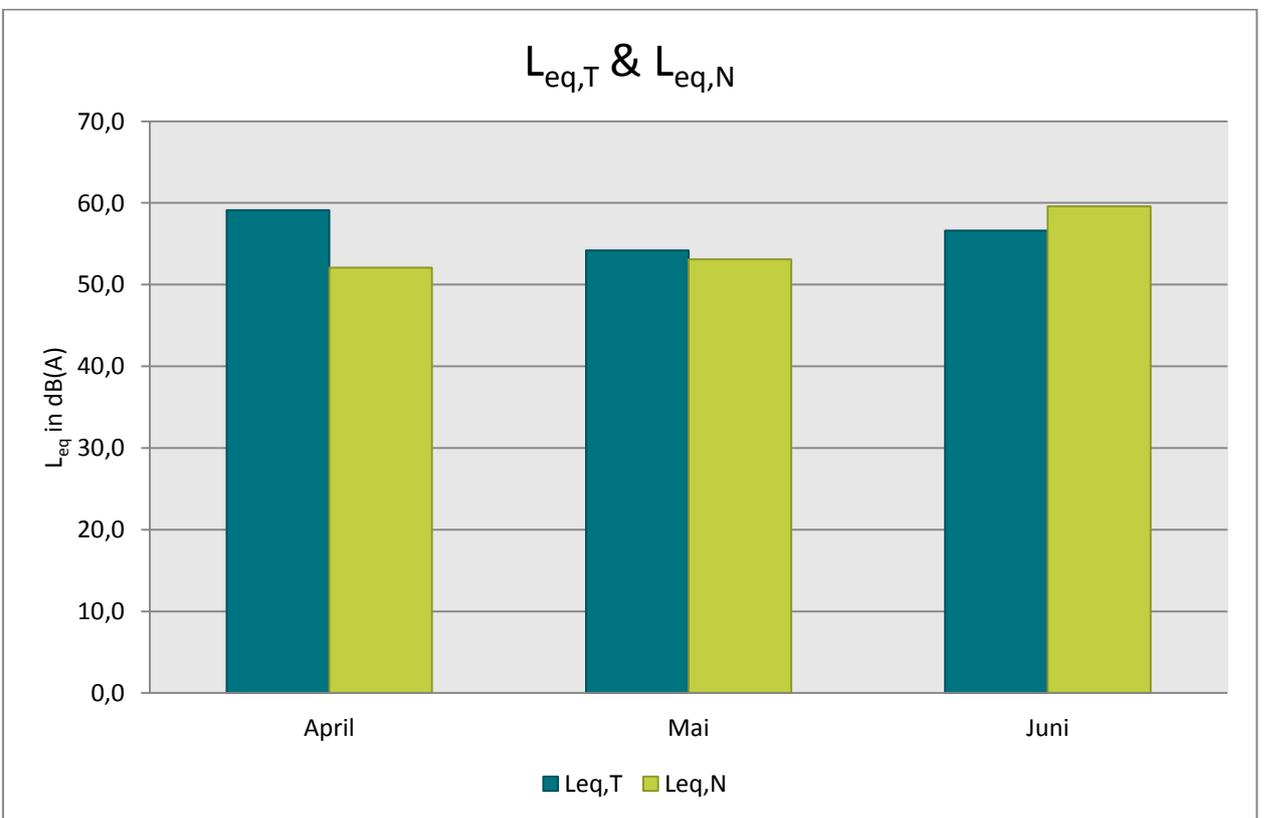


Abb. 16:  $L_{eq}$  Tag und Nacht

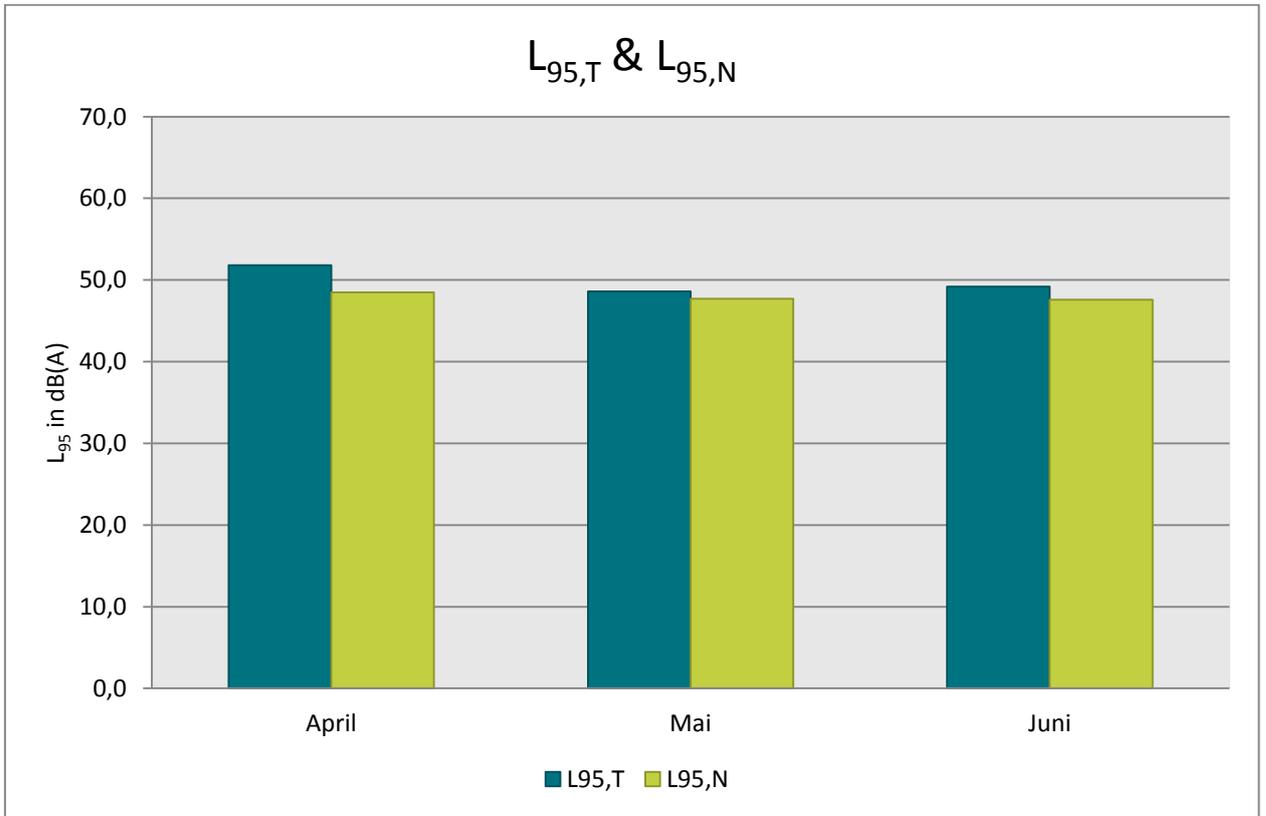


Abb. 17:  $L_{95}$  Tag und Nacht

## 4.3 Jahresübersicht 2015

---

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	42,1	38,1	15	6	53,6	55,4	50,0	46,1
Februar	47,0	42,5	44	20	55,0	49,4	49,6	45,8
März	48,3	42,8	50	27	56,0	52,1	51,2	48,8
April	48,0	42,9	61	26	59,1	52,1	51,8	48,5
Mai	45,5	39,4	27	10	54,2	53,1	48,6	47,7
Juni	48,1	44,2	80	29	56,6	59,6	49,2	47,6
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 Forum Flughafen & Region | 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.

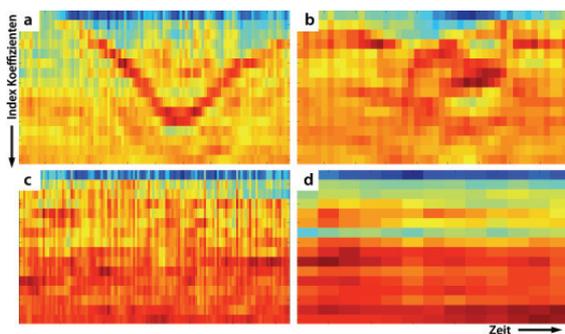


Abbildung 1: MFCC aus verschiedenen Klassen (a: Flugzeug, b: Auto, c: Zug, d: Hintergrund) – Dargestellt sind jeweils 18 Koeffizienten, aufgetragen über der Zeit.

## 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.

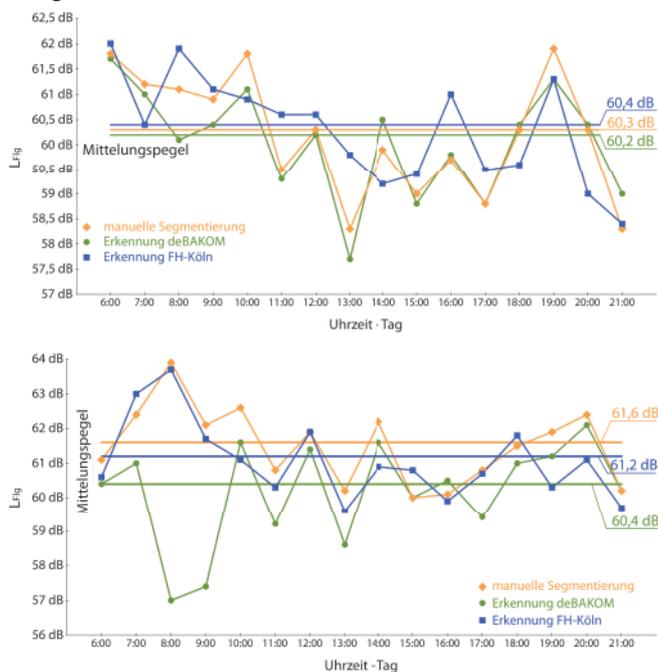


Abbildung 3: Auswertung der Messdaten. Vergleich von Methode 1, Methode 2 und manueller Auswertung. Oben: 23.10.08 (Tag ohne Regen) • Unten: 27.10.08 (Tag mit Regen). Ohne Regen ist die Abweichung der Mittelungspegel nur gering. Erhöht sich durch Regen jedoch das Hintergrundgeräusch, so wird die Erkennung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

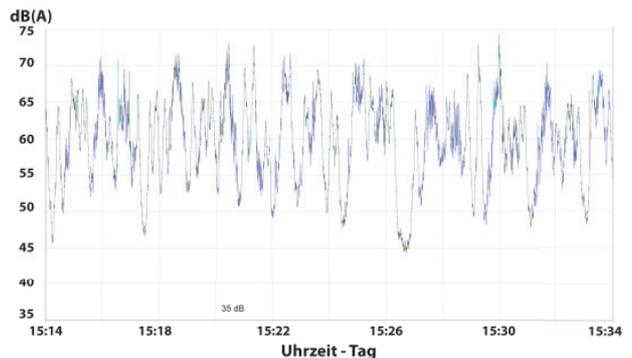
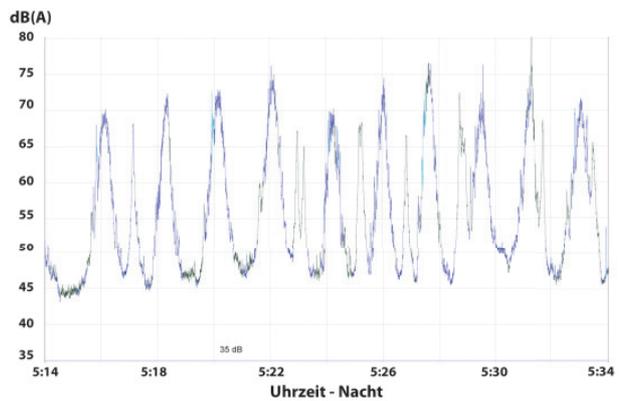


Abbildung 4: Pegelschrieb mit farblich markierter Erkennung der Klasse (blau: Flugzeug, grün: keine Erkennung) - Oben: Nacht • Unten: Tag

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