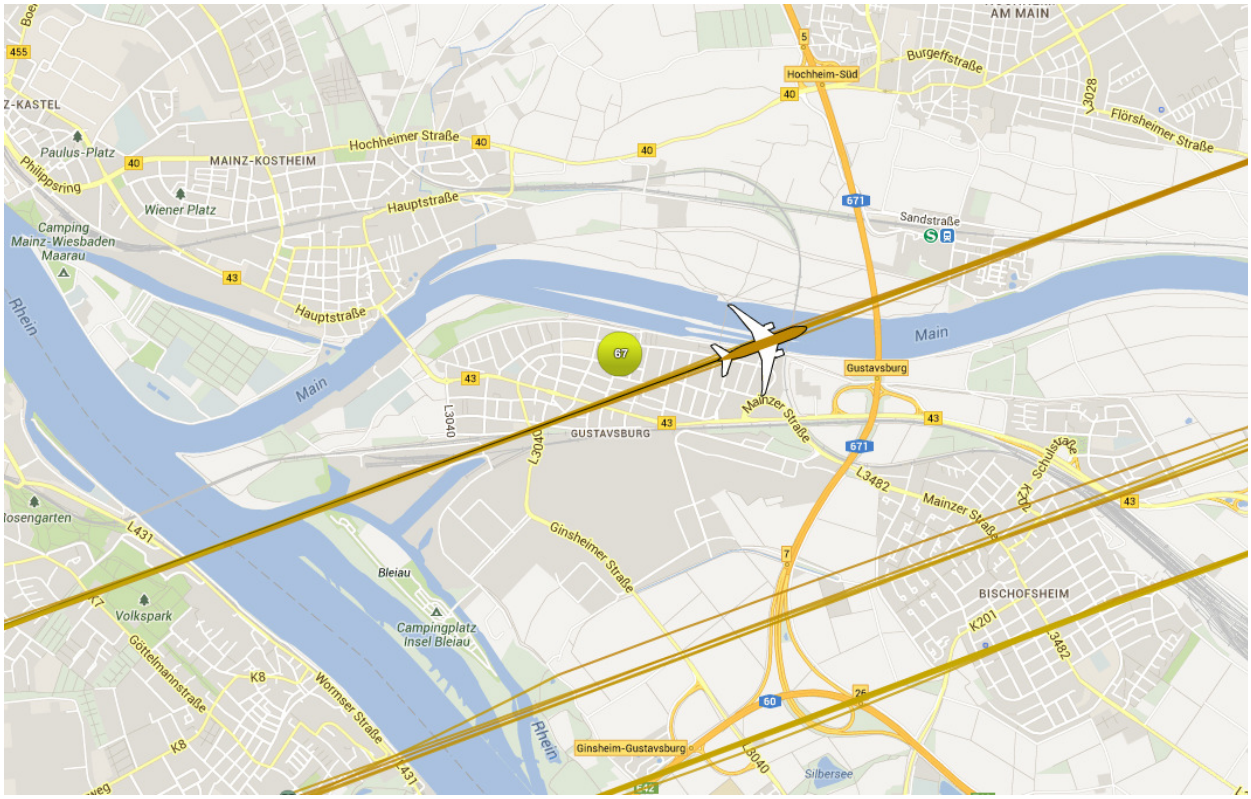
forum flughafen & region
umwelt- und nachbarschaftshaus

Auswertung der Überflüge sowie der Fluggeräuschmessdaten des MP-208 in Gustavsburg

Berichtszeitraum: Juli 2014 – September 2014 | Stand 01.04.2015



Inhalt

1 Einführung 4

1.1 Messsystem deBAKOM 4
1.2 Erläuterung der verschiedenen Pegel (Abkürzungen) 4
1.3 Standort der Messstation 5

2 Überflughöhen und Überflughöhenstaffelung 7

2.1 Auswertungsmethode und Erkennungsrate 7
2.2 Bahnnutzung bzgl. Landungen 9
2.3 Ausfallzeiten 9
2.4 Anflüge bei Betriebsrichtung 07 10
2.4.1 Anflughöhen 10
2.4.2 Anflughöhenstaffelung 11
2.5 Abflüge bei Betriebsrichtung 25 12
2.5.1 Abflughöhen 12
2.5.2 Abflughöhenstaffelung 13

3 Fluggeräuschereignisse 16

4 Fluggeräuschpegel 17

4.1 Maximalpegelverteilung 17
4.2 Leq- und NAT-Auswertung 19
4.3 Jahresübersicht 2014 22

Anlagen

Anlage 1: Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Standort der Messstation MP-208 (Quelle: Google Earth) 5
Abb. 2: BR07 - Identifizierte Anflüge im September 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth) 7
Abb. 3: BR07 - Identifizierte Anflüge im September 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth) 8
Abb. 4: BR25 - Identifizierte Abflüge im September 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth) 8
Abb. 5: BR25 - Identifizierte Abflüge im September 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth) 9
Abb. 6: Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07 10
Abb. 7: Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07 12
Abb. 8: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25 13
Abb. 9: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25 14
Abb. 10: Anzahl Fluggeräuschereignisse (Tag und Nacht) 16
Abb. 11: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch) 17
Abb. 12: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch) 18
Abb. 13: L_{DIN} Tag und Nacht 19
Abb. 14: NAT68 und NAT72 20
Abb. 15: L_{eq} Tag und Nacht 20
Abb. 16: L_{95} Tag und Nacht 21

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 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 in der Königsberger Straße in Gustavsburg wurde am 6. September 2012 in Betrieb genommen. Die Koordinaten des Standortes lauten: 32 U 451732; 5538669 [UTM]. Die Messhöhe des Mikrofons beträgt 3 m über dem Dach des Hauses (ca. 10 m ü. Grund).

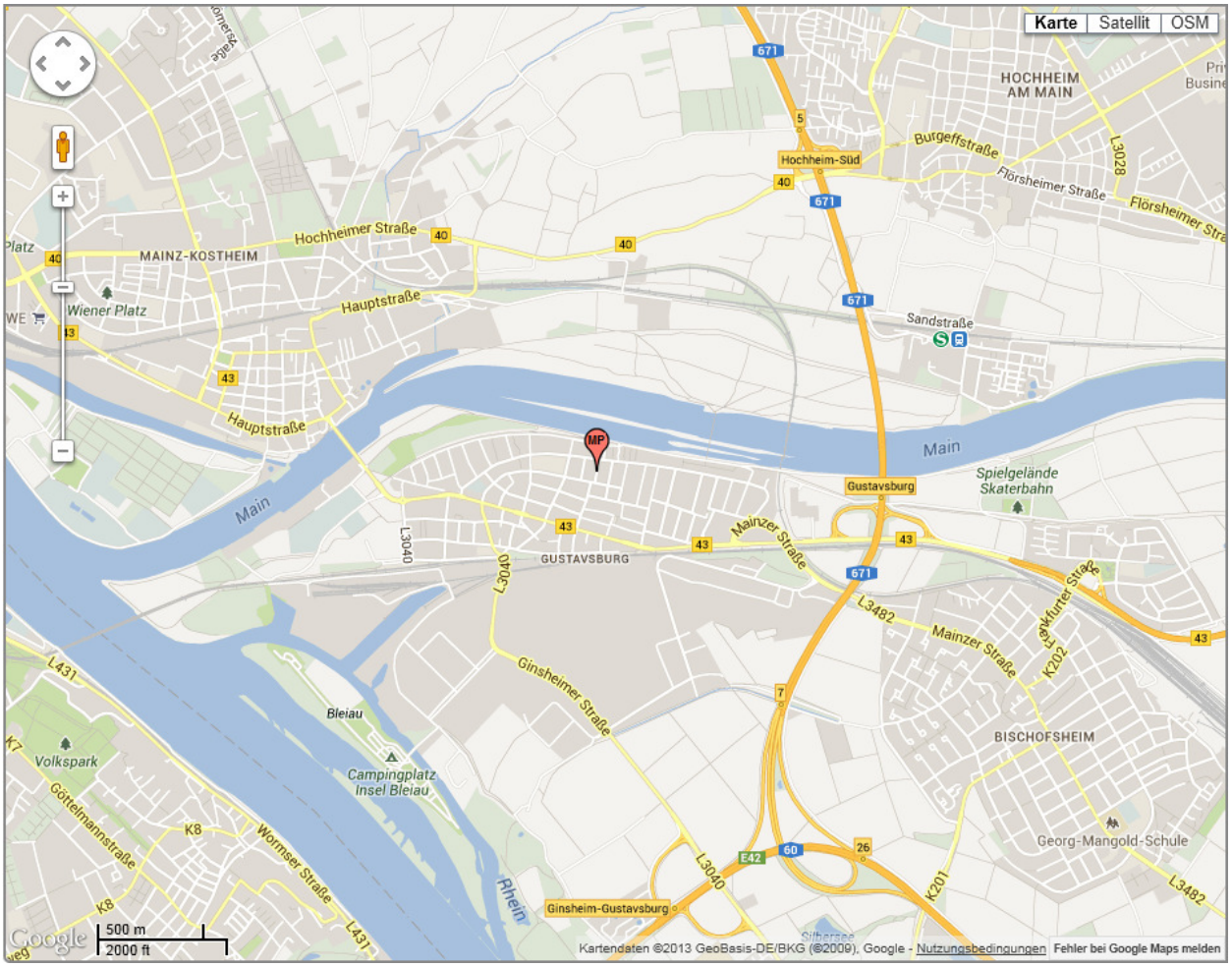


Abb. 1: Standort der Messstation MP-208 (Quelle: Google Earth)

Diese Auswertung umfasst Daten vom 1. Juli 2014 bis zum 30. September 2014.

Auswertung der Überflüge über Gustavsburg

2 Überflughöhen und Überflughöhenstaffelung

2.1 Auswertungsmethode und Erkennungsrate

Der Auswertebereich für die Überflüge über dem MP-208 hat folgende Ausdehnungsmaße: Breite jeweils 1852 m (1 NM) links und rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung der Tore beträgt 70° für die Anflüge bei Betriebsrichtung (BR) 07 und 337° für die Abflüge bei BR25.

	Anzahl der Flüge durch die o.g. Tore	Anzahl der identifizierten Fluggeräuschereignisse	Prozentueller Anteil der identifizierten Fluggeräuschereignisse
Anflüge (BR07)	9453	7956	84,16%
Abflüge (BR25)	7614	2837	37,26%

Zur Übersicht werden die Abbildungen der „Durchflugtore“ des Monats September 2014 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: BR07 - Identifizierte Anflüge im September 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth)

Abb. 3: BR07 - Identifizierte Anflüge im September 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth)

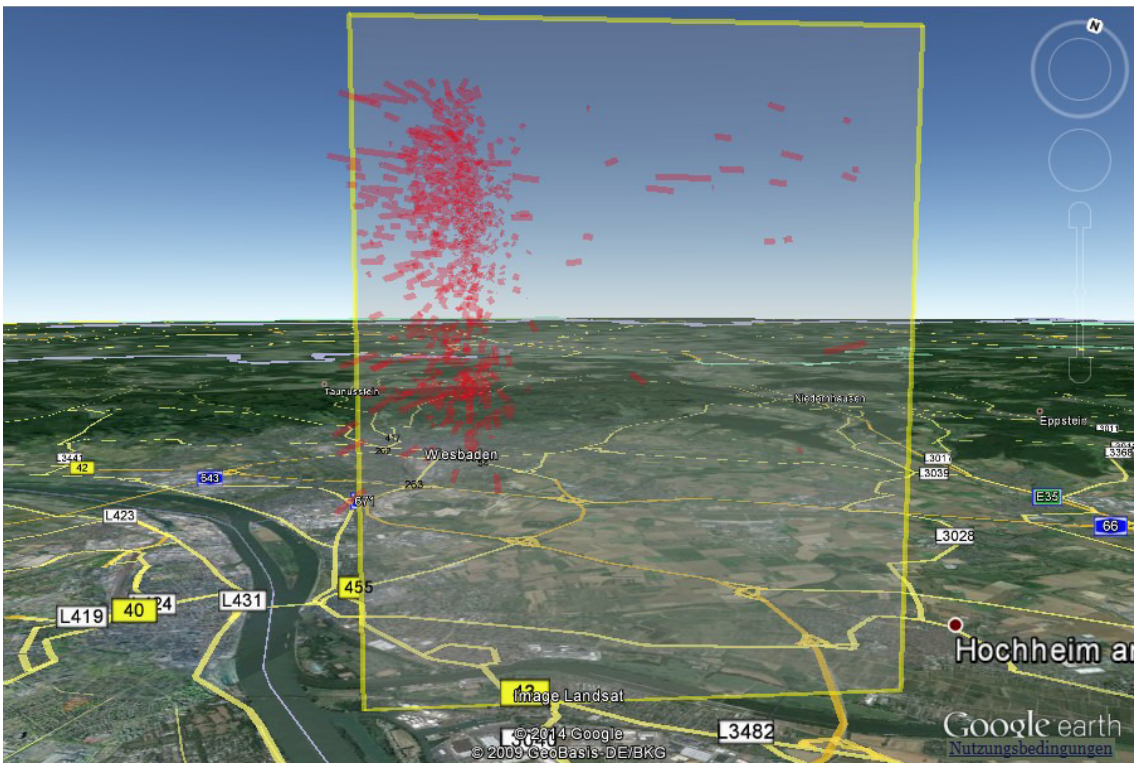


Abb. 4: BR25 - Identifizierte Abflüge im September 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth)

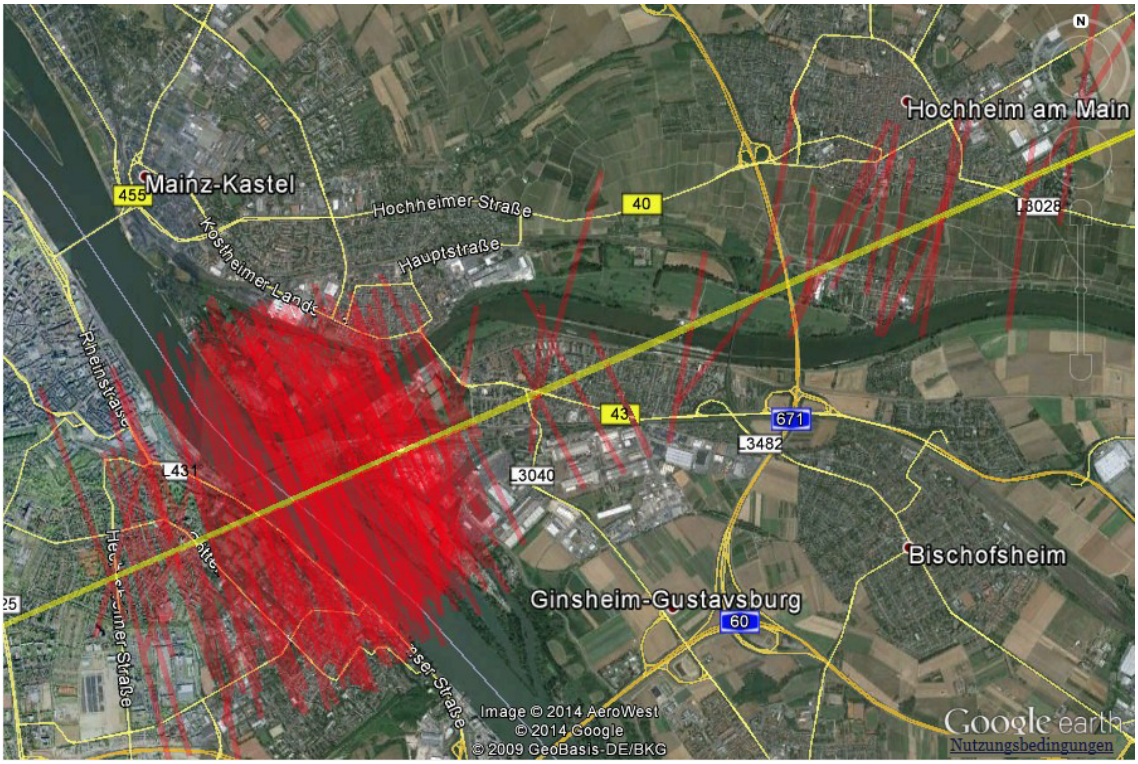


Abb. 5: BR25 - Identifizierte Abflüge im September 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth)

2.2 Bahnnutzung bzgl. Landungen

	Betriebsrichtung 25			Betriebsrichtung 07		
Bahnnutzung in %	RWY 25R	RWY 25C	RWY 25L	RWY 07L	RWY 07C	RWY 07R
Juli	27,10%	5,86%	32,50%	15,98%	0,10%	18,45%
August	36,42%	10,52%	41,29%	5,61%	0,08%	6,07%
September	21,50%	4,72%	25,04%	22,46%	0,37%	25,91%

2.3 Ausfallzeiten

Beginn	Ende	Ausfallzeit in Std.	Ausfallgrund
17.07.2014 08:00	17.07.2014 08:59	1h	Wartungsarbeiten

2.4 Anflüge bei Betriebsrichtung 07

2.4.1 Anflughöhen

Bei den Auswertungen der An- und Abflughöhen sowie der An- und Abflughöhenstaffelung 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]	Minimum	Maximum	Durchschnitt aller Flüge	10%-getrimmtes Mittel*
Juli	2361	3942	2654	2646
August	2379	4024	2699	2691
September	2446	3625	2709	2705

Die theoretische Flughöhe über dieser Station entspricht bei einem Gleitpfad von 3 Grad 2550 ft, bzw. bei einem Gleitpfad von 3,2 Grad 2700 ft.

* 10%-getrimmtes Mittel ist der Durchschnitt der geordneten Flughöhen, die um 10% der kleinsten und 10% der größten Flughöhen gekürzt wurden.

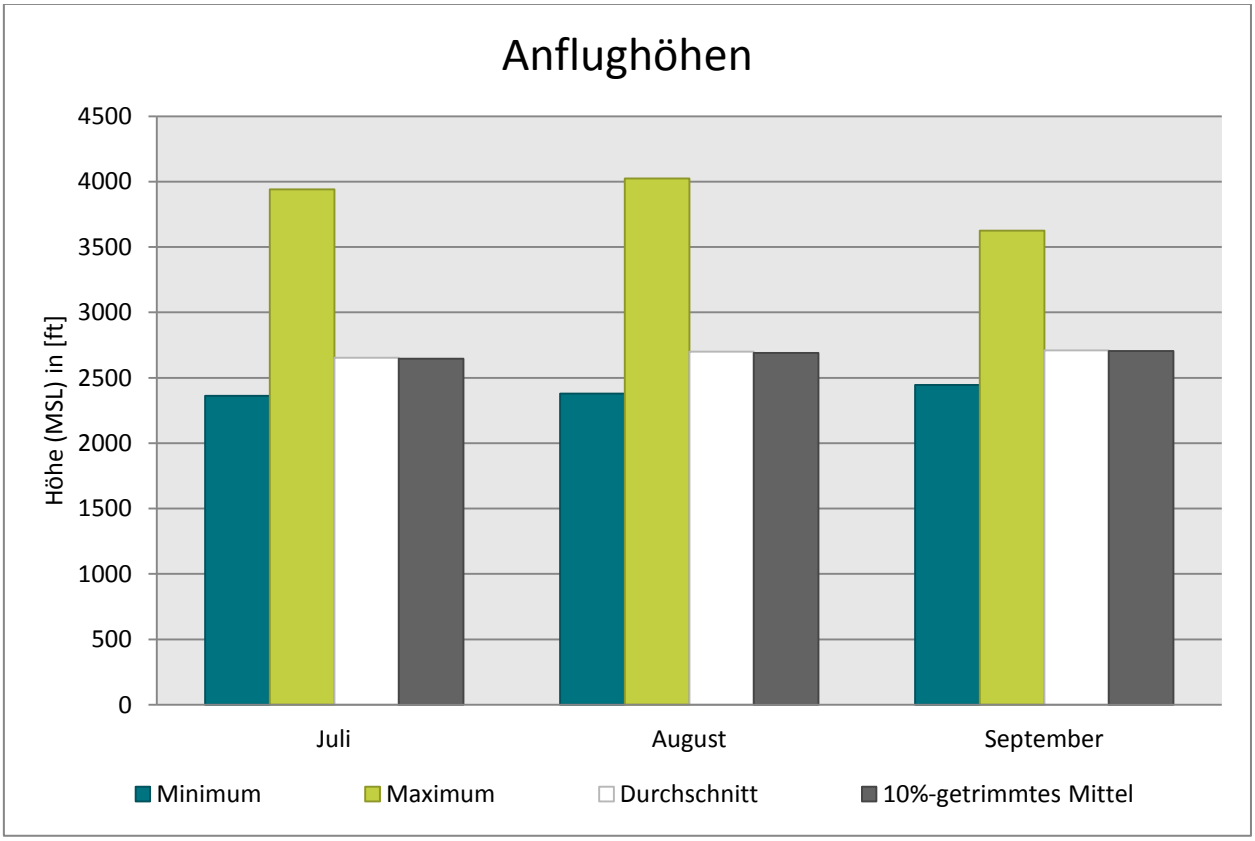


Abb. 6: Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07

2.4.2 Anflughöhenstaffelung

Höhe (MSL)	Juli	August	September
< 2500 ft	219	56	62
von 2500 ft bis < 2750 ft	2403	701	2882
von 2750 ft bis < 3000 ft	265	237	981
von 3000 ft bis < 3250 ft	39	16	60
von 3250 ft bis < 3500 ft	9	3	13
von 3500 ft bis < 3750 ft	3	2	1
von 3750 ft bis < 4000 ft	3	0	0
>= 4000 ft	0	1	0
Summe	2941	1016	3999

Der prozentuale Anteil der Anflughöhenstaffelung nach Monaten:

Höhe (MSL)	Juli	August	September
< 2500 ft	7,45%	5,51%	1,55%
von 2500 ft bis < 2750 ft	81,71%	69,00%	72,07%
von 2750 ft bis < 3000 ft	9,01%	23,33%	24,53%
von 3000 ft bis < 3250 ft	1,33%	1,57%	1,50%
von 3250 ft bis < 3500 ft	0,31%	0,30%	0,33%
von 3500 ft bis < 3750 ft	0,10%	0,20%	0,03%
von 3750 ft bis < 4000 ft	0,10%	0,00%	0,00%
>= 4000 ft	0,00%	0,10%	0,00%

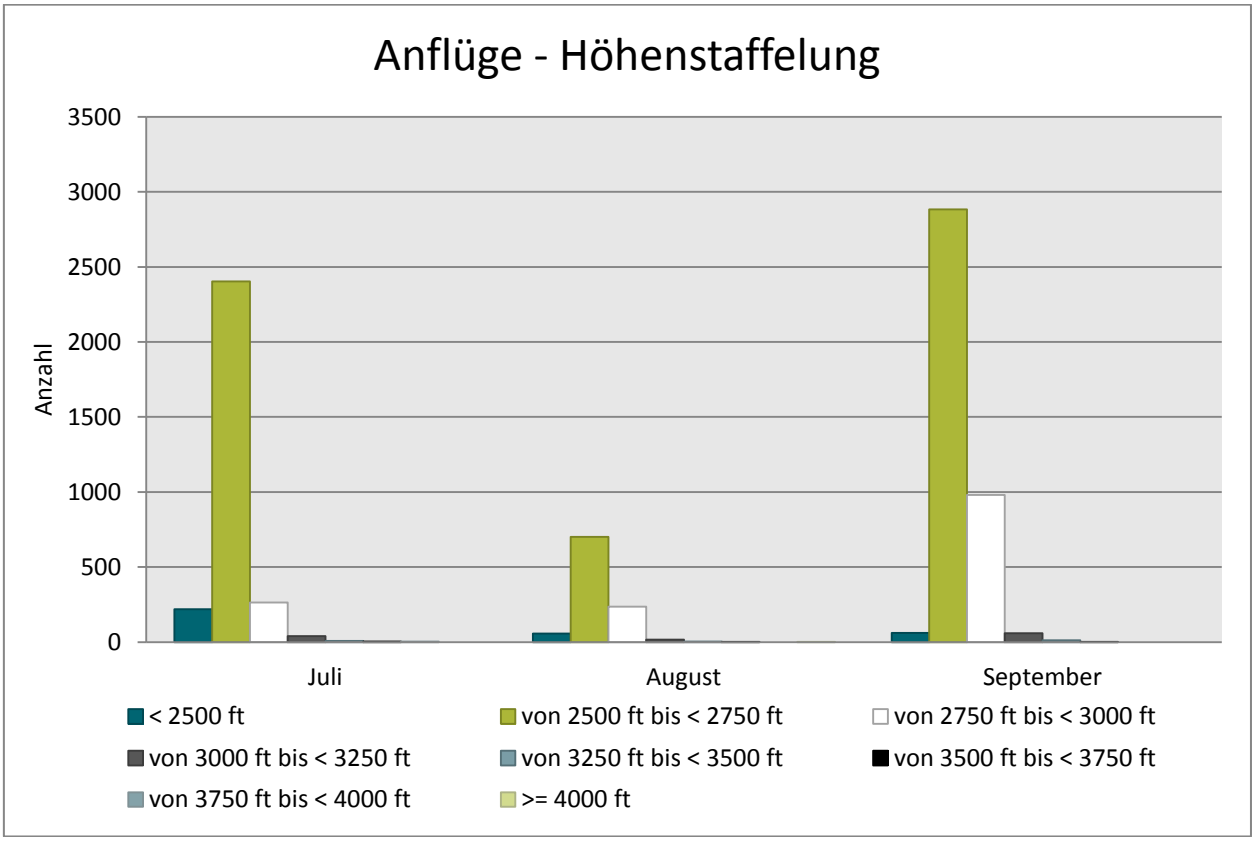


Abb. 7: Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07

2.5 Abflüge bei Betriebsrichtung 25

2.5.1 Abflughöhen

Höhe (MSL) in [ft]	Minimum	Maximum	Durchschnitt aller Flüge	10%-getrimmtes Mittel
Juli	4708	13038	9545	9592
August	4037	13491	9759	9793
September	3927	13327	9604	9640

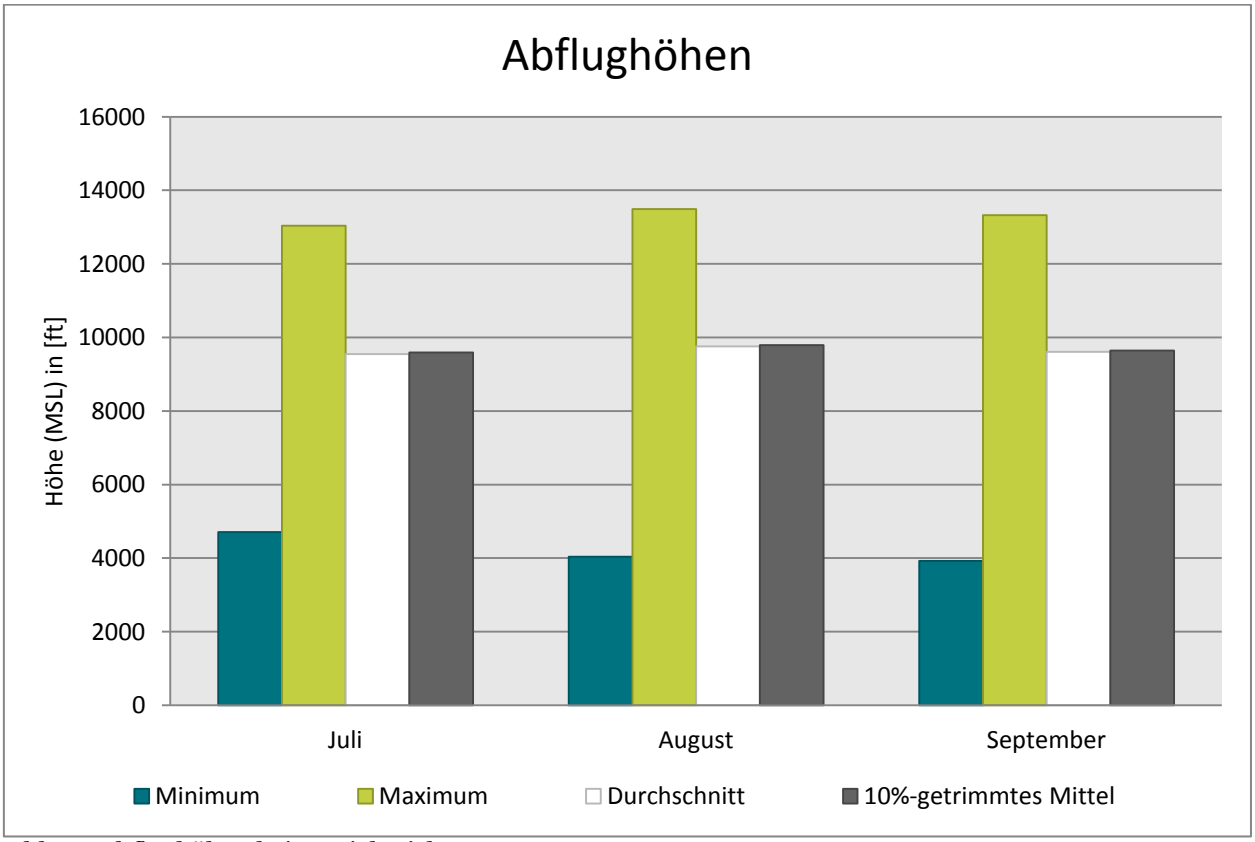


Abb. 8: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25

2.5.2 Abflughöhenstaffelung

Höhe (MSL)	Juli	August	September
< 4500 ft	0	2	1
von 4500 ft bis < 5500 ft	5	6	3
von 5500 ft bis < 6500 ft	43	35	27
von 6500 ft bis < 7500 ft	129	193	123
von 7500 ft bis < 8500 ft	68	111	63
von 8500 ft bis < 9500 ft	100	129	78
von 9500 ft bis < 10500 ft	187	229	124
von 10500 ft bis < 11500 ft	232	359	201
von 11500 ft bis < 12500 ft	76	155	79
>= 12500 ft	12	50	17
Summe	852	1269	716

Der prozentuale Anteil der Abflughöhenstaffelung nach Monaten:

Höhe (MSL)	Juli	August	September
< 4500 ft	0,00%	0,16%	0,14%
von 4500 ft bis < 5500 ft	0,59%	0,47%	0,42%
von 5500 ft bis < 6500 ft	5,05%	2,76%	3,77%
von 6500 ft bis < 7500 ft	15,14%	15,21%	17,18%
von 7500 ft bis < 8500 ft	7,98%	8,75%	8,80%
von 8500 ft bis < 9500 ft	11,74%	10,17%	10,89%
von 9500 ft bis < 10500 ft	21,95%	18,05%	17,32%
von 10500 ft bis < 11500 ft	27,23%	28,29%	28,07%
von 11500 ft bis < 12500 ft	8,92%	12,21%	11,03%
>= 12500 ft	1,41%	3,94%	2,37%

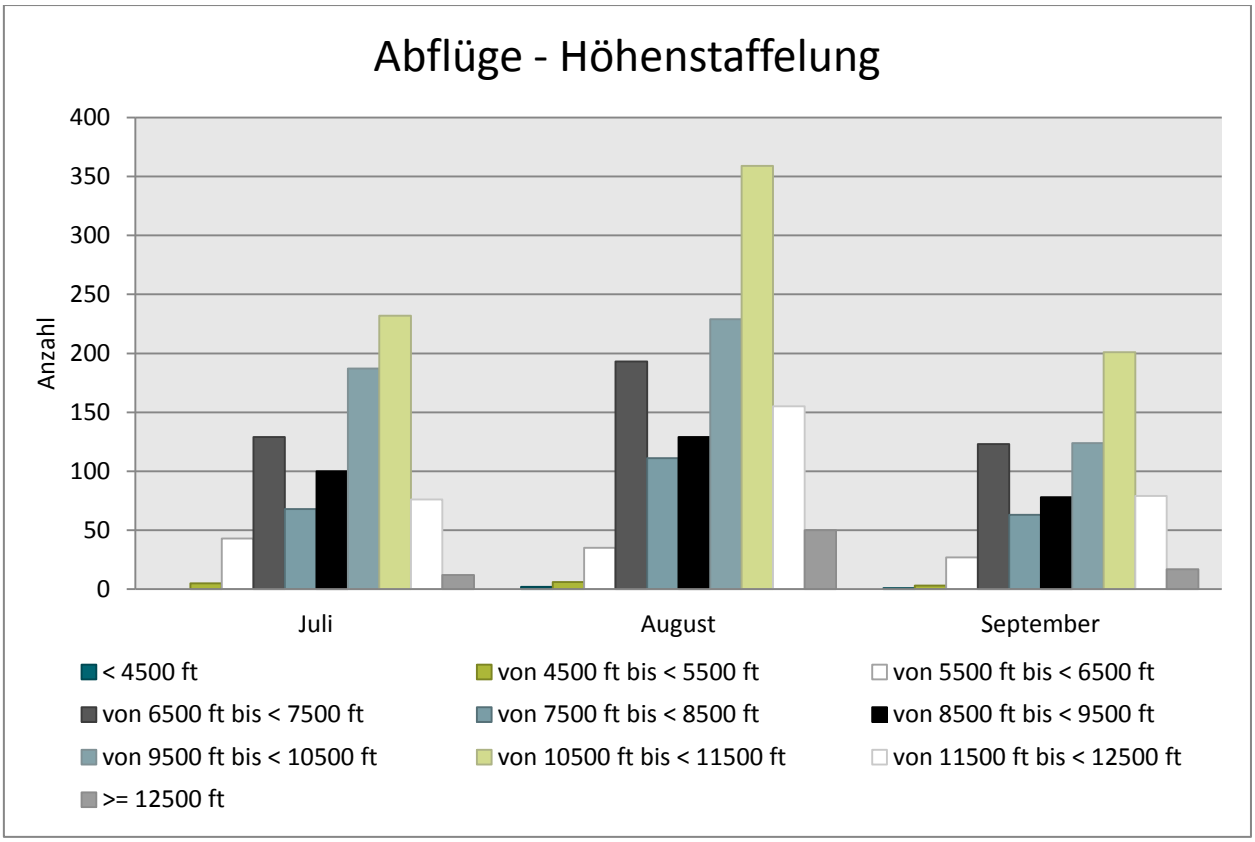


Abb. 9: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25

Auswertung der Fluggeräuschmessstation (MP-208)

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	BR07 & BR25
Juli	3641	152	3793
August	2170	115	2285
September	4531	184	4715

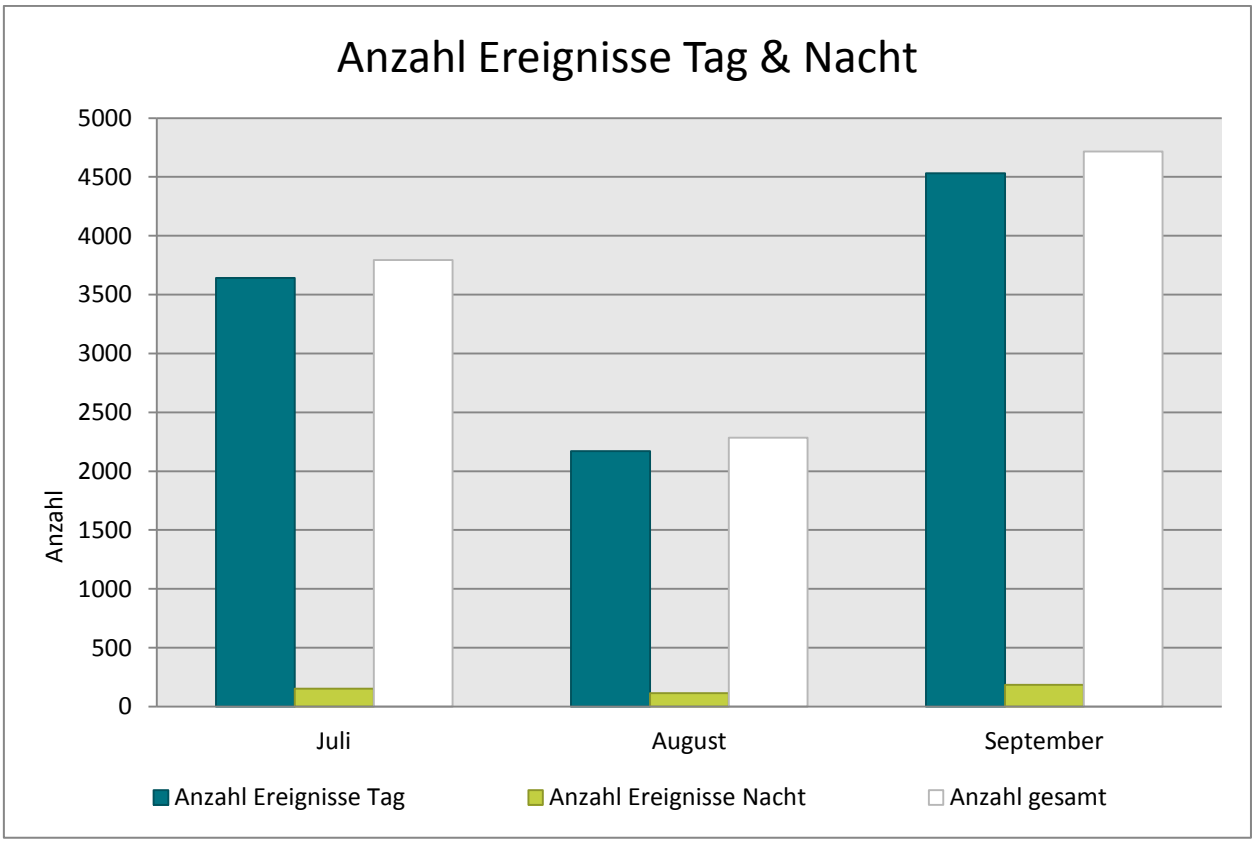


Abb. 10: Anzahl Fluggeräuschereignisse (Tag und Nacht)

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)
Juli	540	639	2052	408	2
August	797	347	831	193	2
September	451	602	2902	568	8

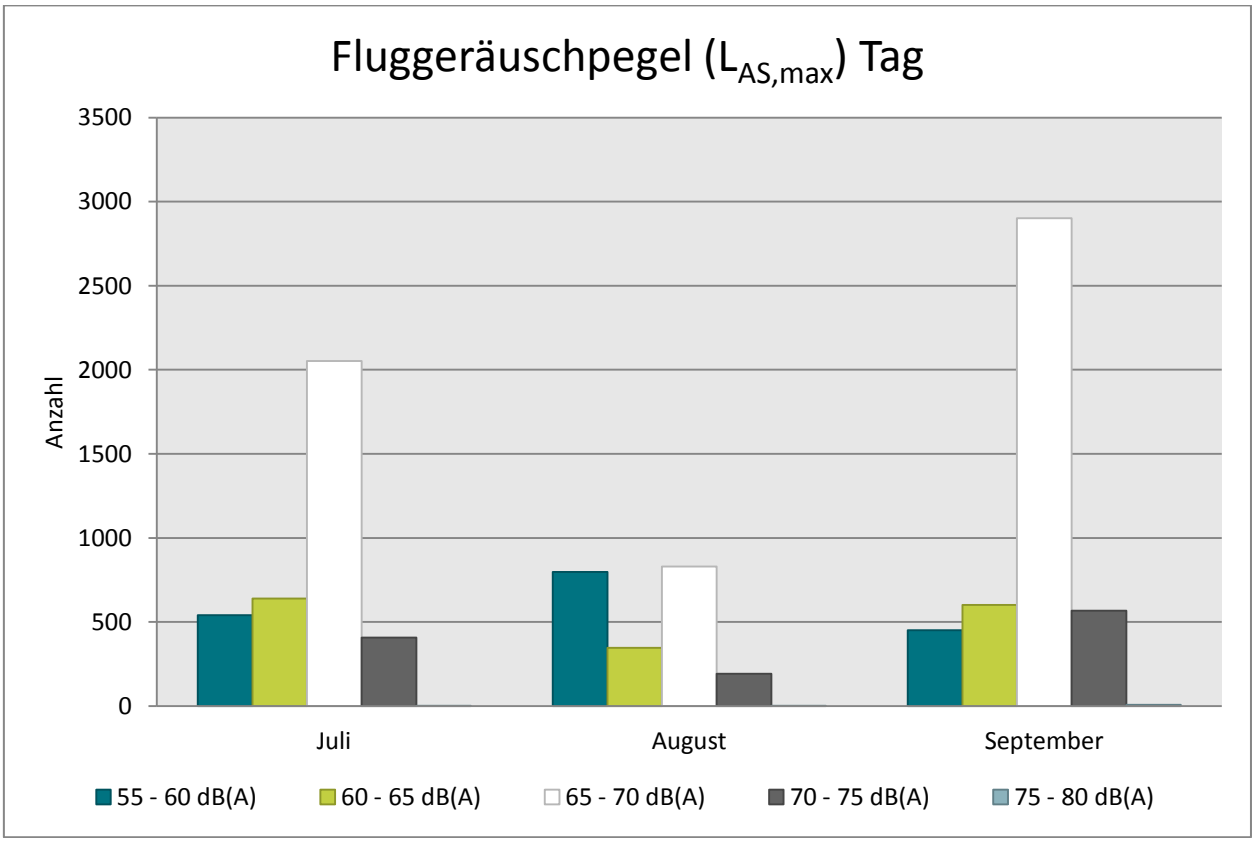


Abb. 11: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)

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)
Juli	38	18	72	23	1
August	49	11	42	13	0
September	19	30	87	47	1

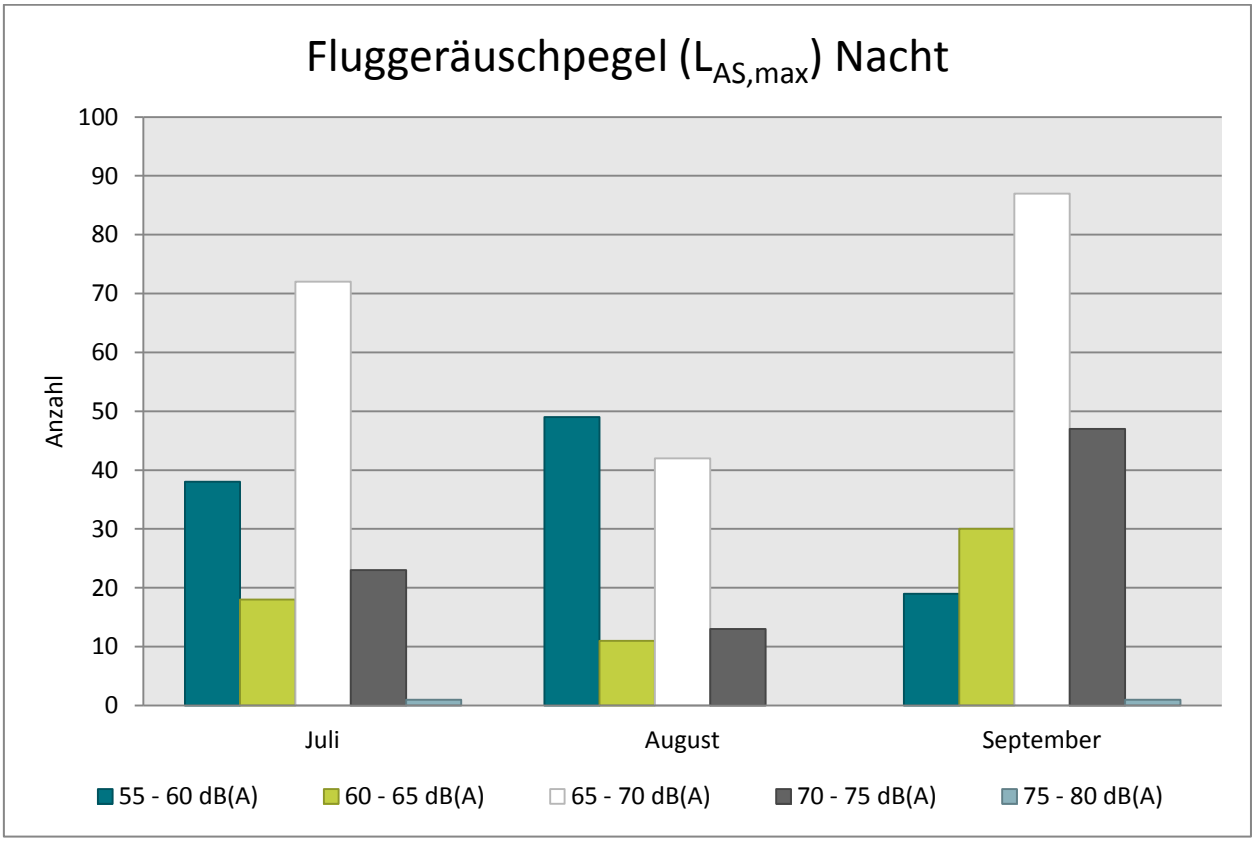


Abb. 12: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)

4.2 Leq- und NAT-Auswertung

in dB(A)	$L_{DIN,T}$	$L_{DIN,N}$	NAT68	NAT72	$L_{eq,T}$	$L_{eq,N}$	$L_{95,T}$	$L_{95,N}$
Juli	51,7	41,8	57	10	55,9	52,0	44,6	42,1
August	48,4	39,3	34	4	52,9	49,5	43,6	41,2
September	53,5	43,8	88	12	56,6	52,0	45,7	42,1

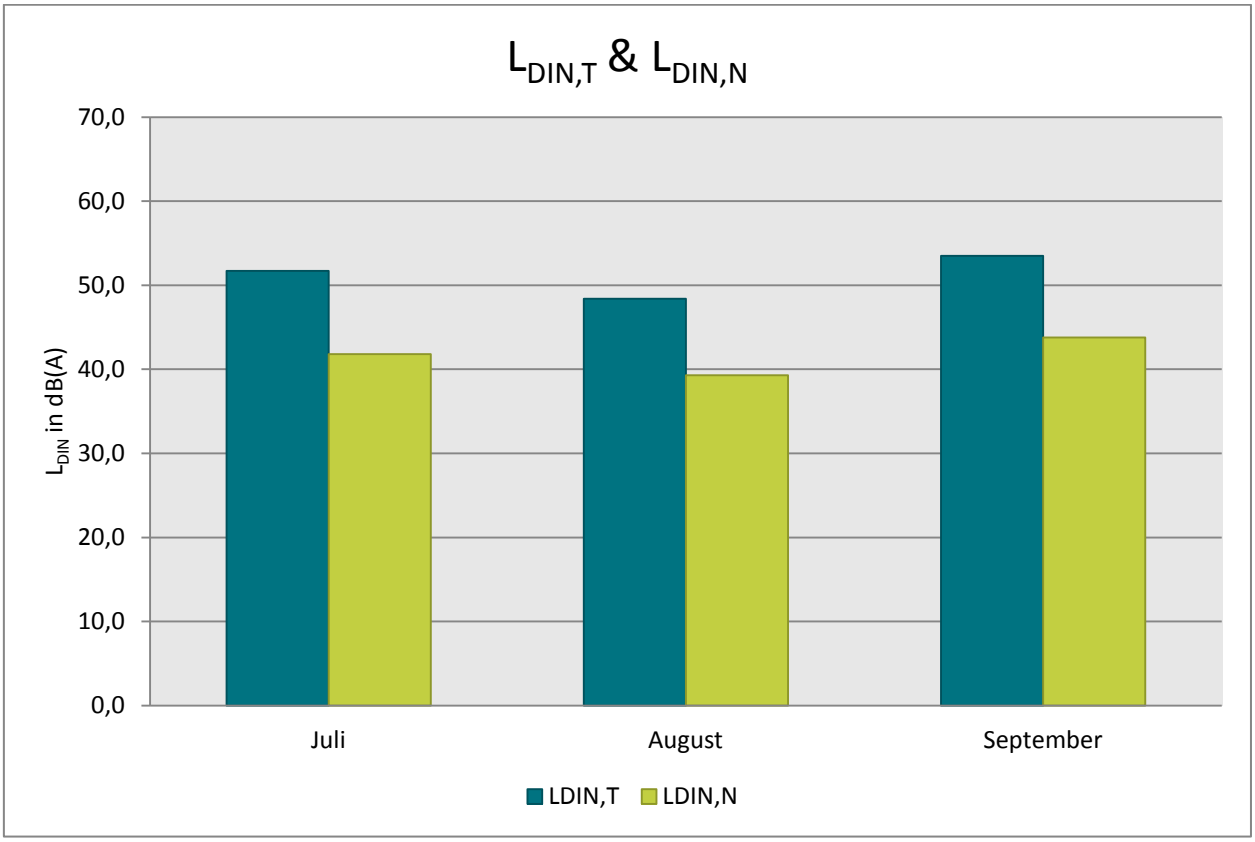


Abb. 13: L_{DIN} Tag und Nacht

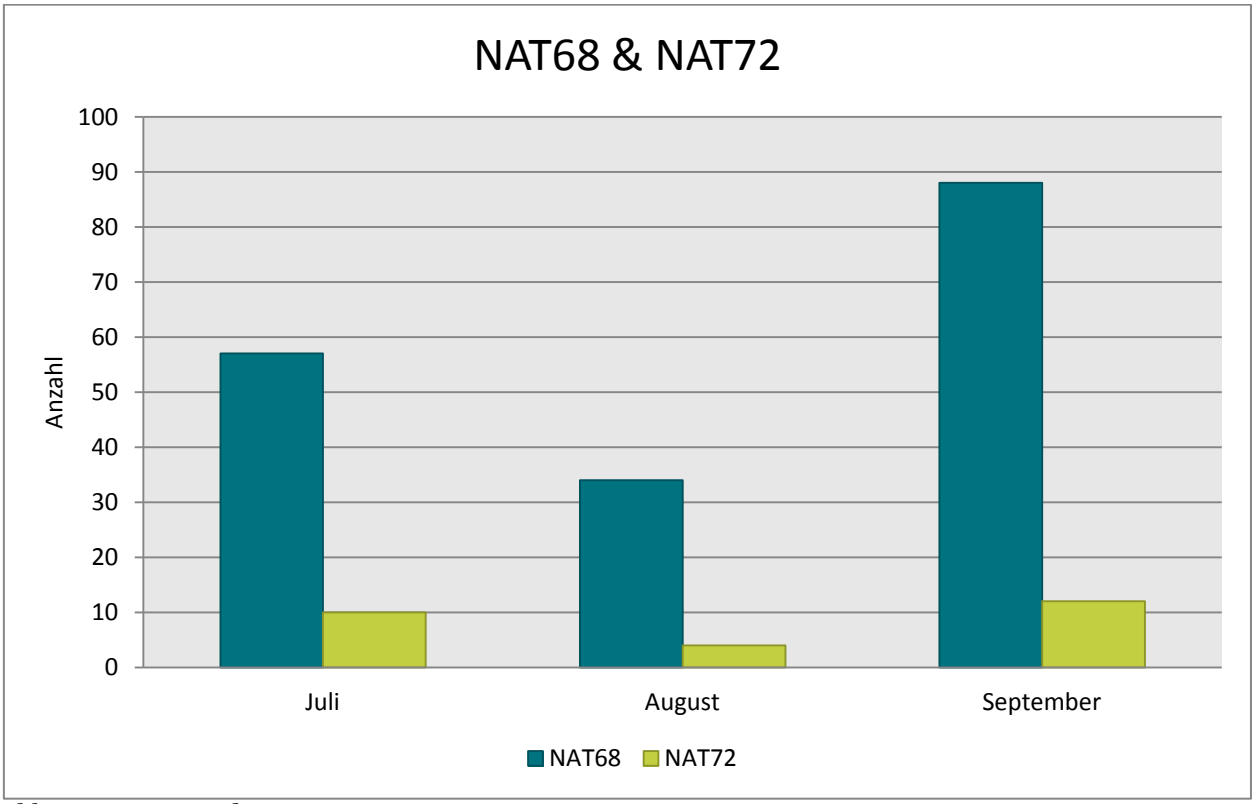


Abb. 14: NAT68 und NAT72

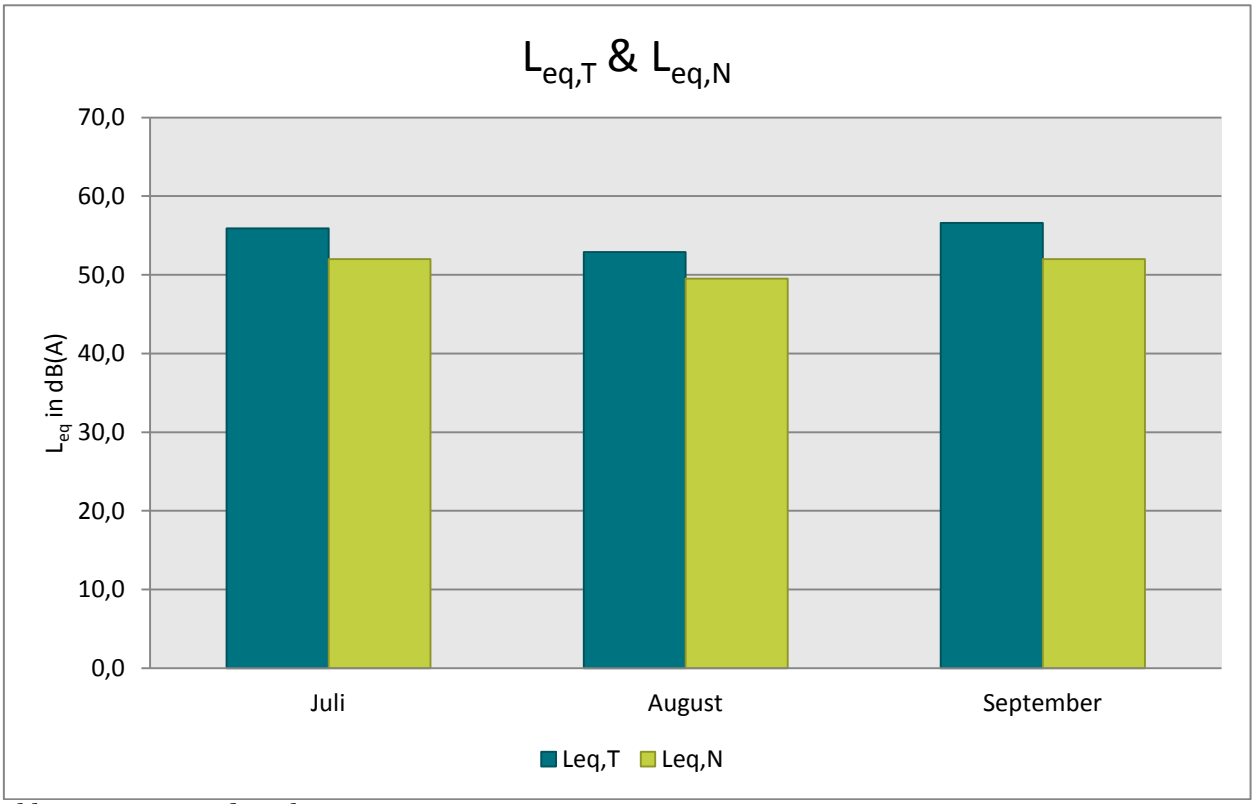


Abb. 15: L_{eq} Tag und Nacht

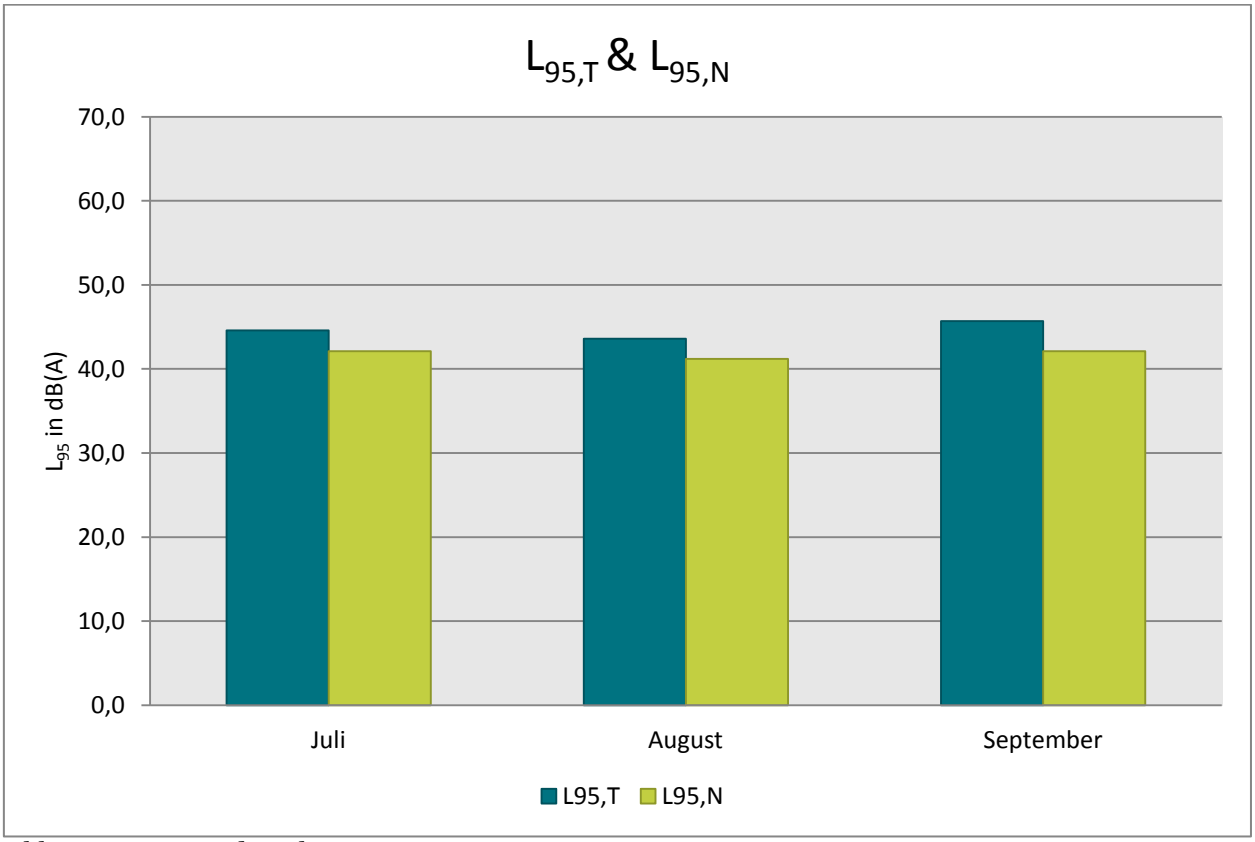


Abb. 16: L_{95} Tag und Nacht

4.3 Jahresübersicht 2014

in dB(A)	$L_{DIN,T}$	$L_{DIN,N}$	NAT68*	NAT72*	$L_{eq,T}$	$L_{eq,N}$	$L_{95,T}$	$L_{95,N}$
Januar	49,3	37,5	18	5	54,4	59,6	47,5	43,6
Februar	48,1	35,2	8	2	54,6	51,7	48,1	44,6
März	52,0	42,8	72	27	58,0	54,2	47,8	45,5
April	51,4	41,3	55	6	59,0	52,4	47,4	43,7
Mai	52,7	42,2	63	9	56,3	52,1	46,4	43,7
Juni	53,6	44,3	99	22	56,8	52,8	45,3	42,7
Juli	51,7	41,8	57	10	55,9	52,0	44,6	42,1
August	48,4	39,3	34	4	52,9	49,5	43,6	41,2
September	53,5	43,8	88	12	56,6	52,0	45,7	42,1
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

Fluglärmmessung mit automatischer Geräuschklassifikation

D.Hemmer[1], D. Knauß[2], C. Pörschmann[1]

[1] *Fachhochschule Köln, 50679 Köln - e-mail: dominic.hemmer@fh-koeln.de*

[2] *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
- kepstrale 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 Flugzeuggeräusche und anderen Geräuschsklassen ermöglicht.

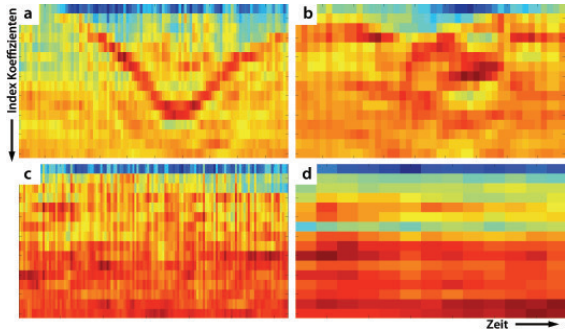


Abbildung 1: MFCC aus verschiedenen Klassen (a: Flugzeug, b: Auto, c: Zug, d: Hintergrund) – Dargestellt sind jeweils 18 Koeffizienten, aufgetragen über der Zeit.

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 Audiodaten 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 Fluglärmerkennung 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 Fluglärmerkennung. 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.

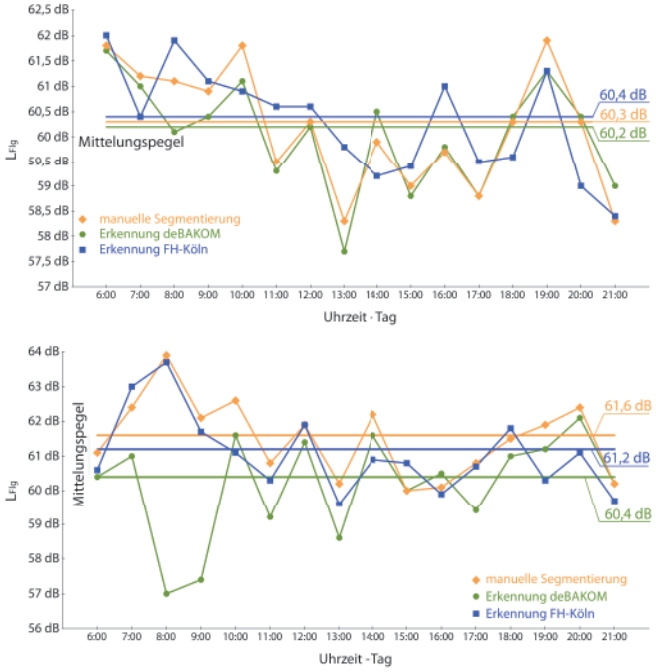


Abbildung 3: Auswertung der Messdaten. Vergleich von Methode 1, Methode 2 und manueller Auswertung. Oben: 23.10.08 (Tag ohne Regen) • Unten: 27.10.08 (Tag mit Regen). Ohne Regen ist die Abweichung der Mittelungspegel nur gering. Erhöht sich durch Regen jedoch das Hintergrundgeräusch, so wird die Erkennung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

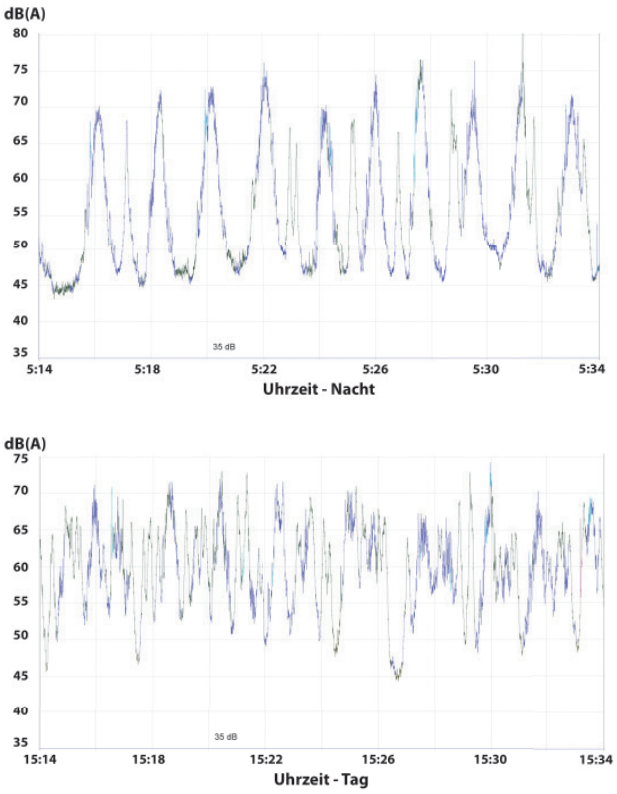


Abbildung 4: Pegelschrieb mit farblich markierter Erkennung der Klasse (blau: Flugzeug, grün: keine Erkennung) - Oben: Nacht • Unten: Tag

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. Fluglärmerkennung ist jedoch nur ein Beispiel für die Mustererkennung. Die Verfahren sollen nicht nur für Fluglärm, sondern auch für andere Geräuschtypen (Straße, Bahn, Industrie etc.) eingesetzt werden.

Literatur

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