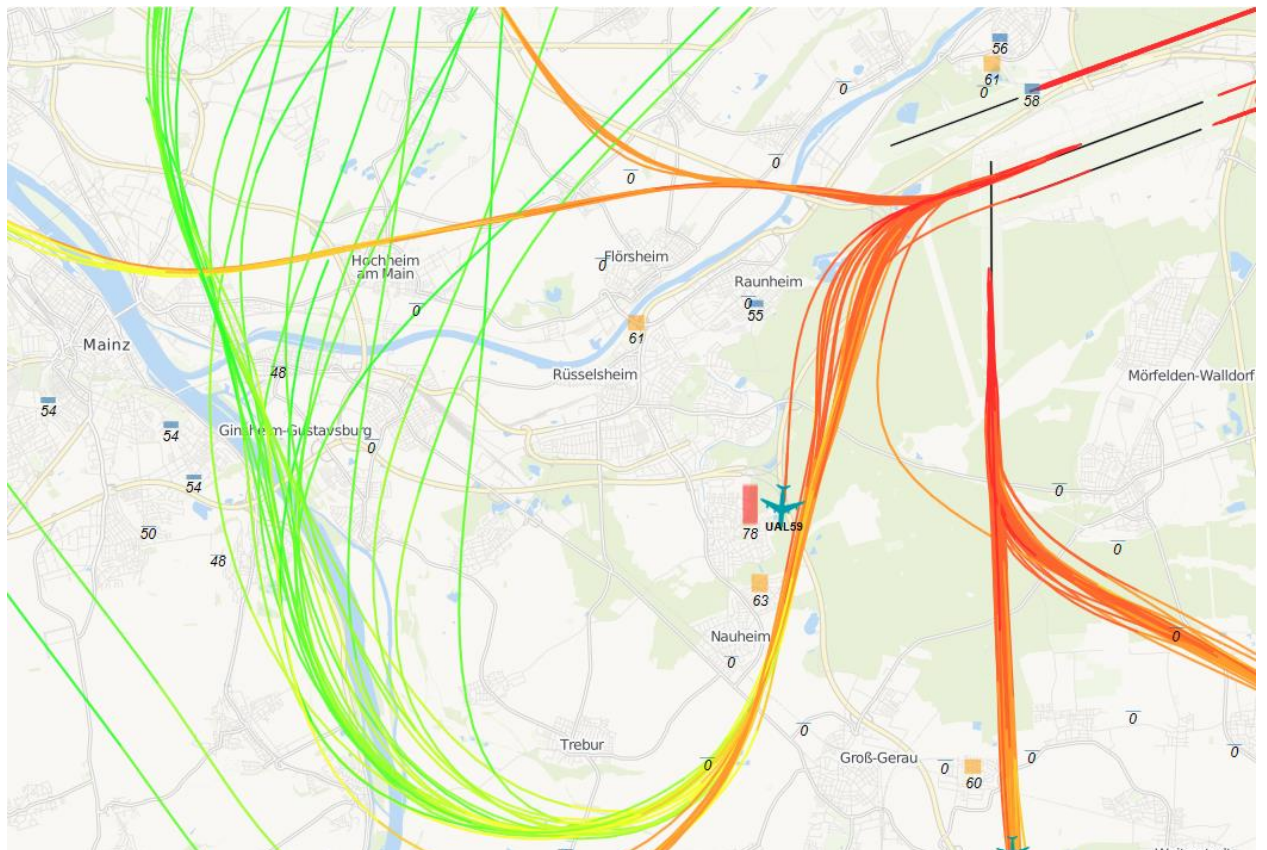


Auswertung der Überflüge sowie der Fluggeräuschmessdaten des MP-207 in Rüsselsheim-Königstädten

Berichtszeitraum: Oktober 2019 – Dezember 2019 | Stand 08.04.2020



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	7
2.1	Auswertungsmethode und Erfassungsrate	7
2.2	Bahnnutzung bzgl. Starts	8
2.3	Ausfallzeiten	8
2.4	Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25	9
3	Fluggeräuschereignisse	12
4	Fluggeräuschpegel	13
4.1	Maximalpegelverteilung	13
4.2	Leq- und NAT-Auswertung	15
4.3	Jahresübersicht 2019	18

Anlagen

Anlage 1: Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Standort der Messstation MP-207 (Quelle: Google Maps)	5
Abb. 2: BR25 - Identifizierte Abflüge im Dezember 2019, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)	7
Abb. 3: BR25 - Identifizierte Abflüge im Dezember 2019, Draufsicht (Quelle: Bing Maps)	8
Abb. 4: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25	10
Abb. 5: Anzahl Fluggeräuscheereignisse (Tag und Nacht)	12
Abb. 6: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)	13
Abb. 7: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)	14
Abb. 8: L_{DIN} Tag und Nacht	15
Abb. 9: NAT68 und NAT72	16
Abb. 10: L_{eq} Tag und Nacht	16
Abb. 11: L_{95} Tag und Nacht	17

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 auf einem Privatgrundstück an der Amorbacher Straße in Königstädten wurde am 13. August 2012 in Betrieb genommen. Die Koordinaten des Standortes (MP-207) lauten: 32 U 461 450; 5535276 [UTM]. Die Messhöhe des Mikrofons beträgt 4 m über dem Dach des Hauses (ca. 10 m ü. Grund).

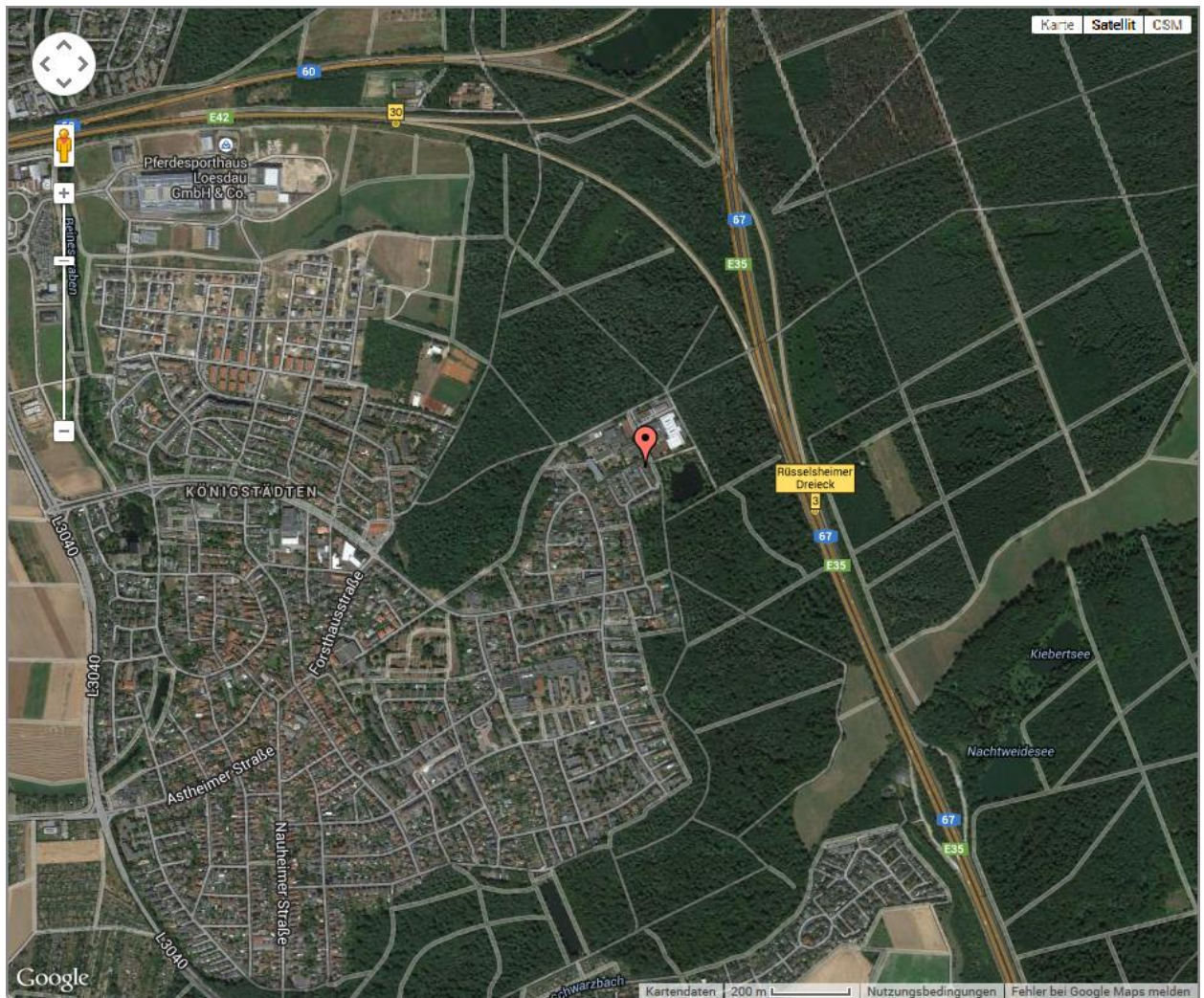


Abb. 1: Standort der Messstation MP-207 (Quelle: Google Maps)

Diese Auswertung umfasst Daten vom 1. Oktober 2019 bis zum 31. Dezember 2019.

Auswertung der Überflüge über Königstädten



2 Überflughöhen

2.1 Auswertungsmethode und Erfassungsrate

Der Auswertebereich für die Überflüge über dem MP-207 hat folgende Ausdehnungsmaße:

- **Abflüge (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 185° für die Betriebsrichtung (BR) 25.

	Anzahl der Flüge durch die o.g. Tore	Anzahl der erfassten Fluggeräuscheignisse	Prozentualer Anteil der erfassten Fluggeräuscheignisse
Abflüge (BR25)	10274	7604	74,01%

Zur Übersicht werden die Abbildungen des „Durchflugtores“ im Monat Dezember 2019 für die BR 25 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.

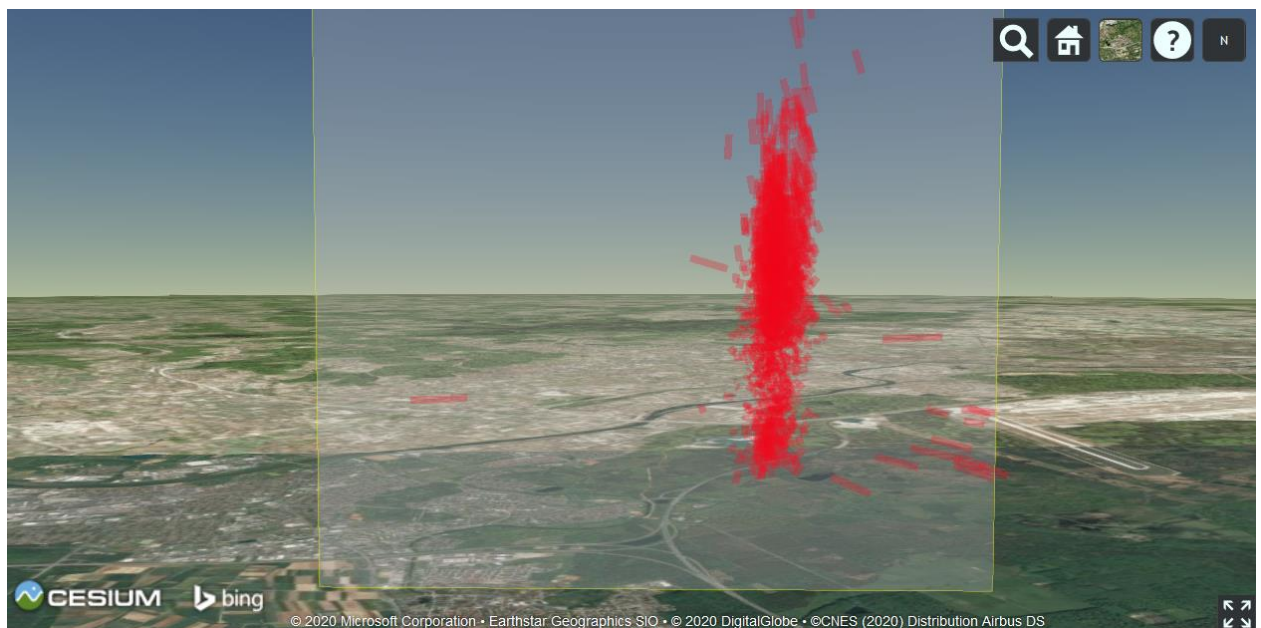


Abb. 2: BR25 - Identifizierte Abflüge im Dezember 2019, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)

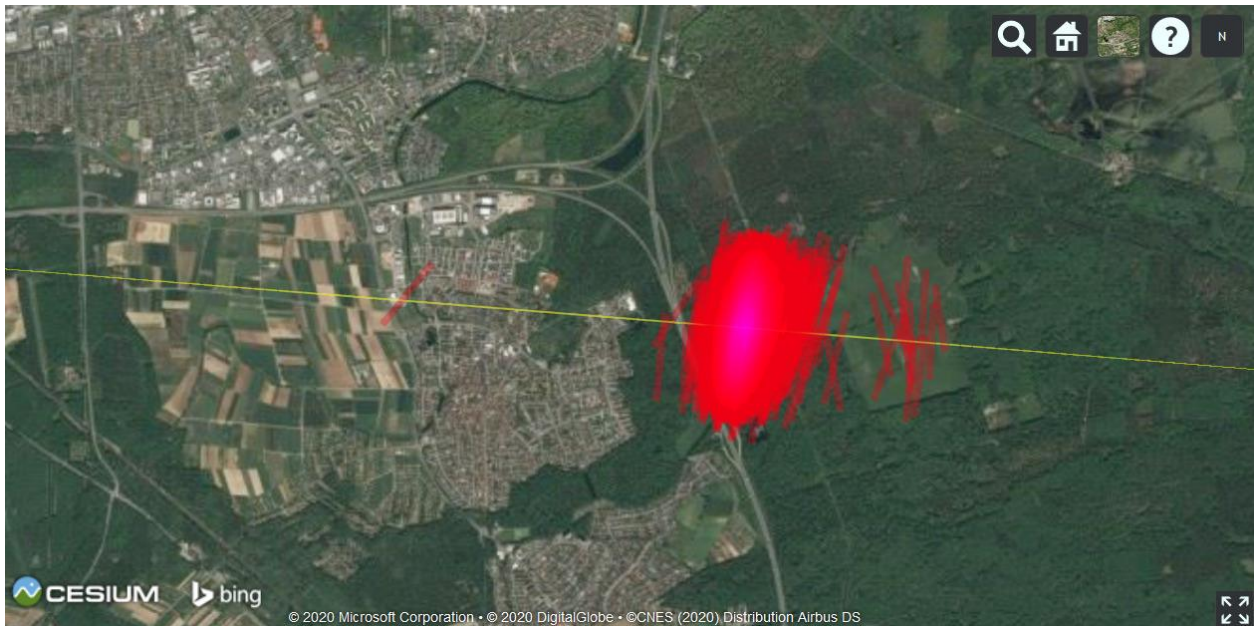


Abb. 3: BR25 - Identifizierte Abflüge im Dezember 2019, Draufsicht (Quelle: Bing Maps)

2.2 Bahnnutzung bzgl. Starts

Bahnnutzung * in [%]	BR07		BR18	BR25		Monatlicher Durchschnitt		
	RWY 07R	RWY 07C	RWY 18	RWY 25C	RWY 25L	BR07	BR18	BR25
Oktober	0,17%	14,16%	59,77%	25,41%	0,49%	14,33%	59,77%	25,90%
November	0,19%	15,17%	59,80%	24,51%	0,33%	15,36%	59,80%	24,84%
Dezember	0,09%	10,70%	59,46%	29,43%	0,31%	10,79%	59,46%	29,75%

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

2.3 Ausfallzeiten

Beginn	Ende	Ausfallzeit in Std.	Ausfallgrund
01.10.2019 10:00	01.10.2019 14:59	5 h	Windgeschwindigkeit
01.10.2019 20:00	01.10.2019 22:59	3 h	Windgeschwindigkeit
02.10.2019 18:00	02.10.2019 18:29	0,5 h	Stromausfall
08.10.2019 11:00	08.10.2019 11:59	1 h	Windgeschwindigkeit
09.10.2019 11:00	09.10.2019 11:59	1 h	Windgeschwindigkeit
09.10.2019 15:00	09.10.2019 15:59	1 h	Windgeschwindigkeit
10.10.2019 11:00	10.10.2019 12:59	2 h	Windgeschwindigkeit

11.10.2019 12:00	11.10.2019 15:59	4 h	Windgeschwindigkeit
12.10.2019 11:00	12.10.2019 14:59	4 h	Windgeschwindigkeit
13.10.2019 14:00	13.10.2019 14:29	0,5 h	Stromausfall
16.10.2019 07:00	16.10.2019 07:49	0,83 h	Stromausfall
16.10.2019 13:00	16.10.2019 13:59	1 h	Windgeschwindigkeit
17.10.2019 11:00	17.10.2019 11:29	0,5 h	Stromausfall
18.10.2019 14:00	18.10.2019 17:59	4 h	Windgeschwindigkeit
20.10.2019 06:00	20.10.2019 06:59	1 h	Stromausfall
25.10.2019 13:00	25.10.2019 15:59	3 h	Windgeschwindigkeit
25.10.2019 20:00	25.10.2019 20:44	0,75 h	Stromausfall
28.10.2019 05:00	28.10.2019 05:59	1 h	Windgeschwindigkeit
02.11.2019 06:00	02.11.2019 06:59	1 h	Windgeschwindigkeit
02.11.2019 10:00	02.11.2019 13:59	4 h	Windgeschwindigkeit
04.11.2019 00:00	04.11.2019 00:59	1 h	Windgeschwindigkeit
07.11.2019 12:00	07.11.2019 15:59	4 h	Windgeschwindigkeit
09.11.2019 13:00	09.11.2019 13:59	1 h	Windgeschwindigkeit
12.11.2019 11:00	12.11.2019 15:59	5 h	Windgeschwindigkeit
18.11.2019 16:00	18.11.2019 20:59	5 h	Windgeschwindigkeit
27.11.2019 15:00	28.11.2019 20:59	30 h	Windgeschwindigkeit
29.11.2019 00:00	29.11.2019 00:59	1 h	Windgeschwindigkeit
29.11.2019 18:00	29.11.2019 18:59	1 h	Stromausfall
05.12.2019 18:00	05.12.2019 18:59	1 h	Stromausfall
06.12.2019 06:00	07.12.2019 06:59	25 h	Windgeschwindigkeit
07.12.2019 10:00	07.12.2019 13:59	4 h	Windgeschwindigkeit
07.12.2019 23:00	09.12.2019 13:59	39 h	Windgeschwindigkeit
13.12.2019 15:00	14.12.2019 20:59	30 h	Windgeschwindigkeit
15.12.2019 13:00	15.12.2019 13:59	1 h	Windgeschwindigkeit
19.12.2019 10:00	19.12.2019 10:09	0,17 h	Stromausfall
22.12.2019 14:00	22.12.2019 20:59	1 h	Windgeschwindigkeit
24.12.2019 12:00	24.12.2019 12:59	1 h	Windgeschwindigkeit
24.12.2019 23:00	24.12.2019 23:59	1 h	Windgeschwindigkeit
31.12.2019 17:00	31.12.2019 23:59	7 h	Nachbarschaftslärm

2.4 Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25

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

Höhe (MSL) in [ft] bei BR25		Oktober	November	Dezember
Mittelwert		4549	4532	4605
Standardfehler des Mittelwerts		18	21	23
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	4513	4491	4559
	Obergrenze	4584	4574	4651
5% getrimmtes Mittel		4560	4538	4600
Median		4626	4593	4665
Varianz		990417	1055773	1188502
Standardabweichung		995	1028	1090
Minimum		1987	2008	1910
Maximum		9250	8185	8505
Spannweite		7263	6177	6595
Interquartilbereich		1153	1224	1361
Schiefe		-0,28	-0,18	-0,05
Kurtosis		0,12	0,00	-0,10
Anzahl Ereignisse:		2999	2409	2196

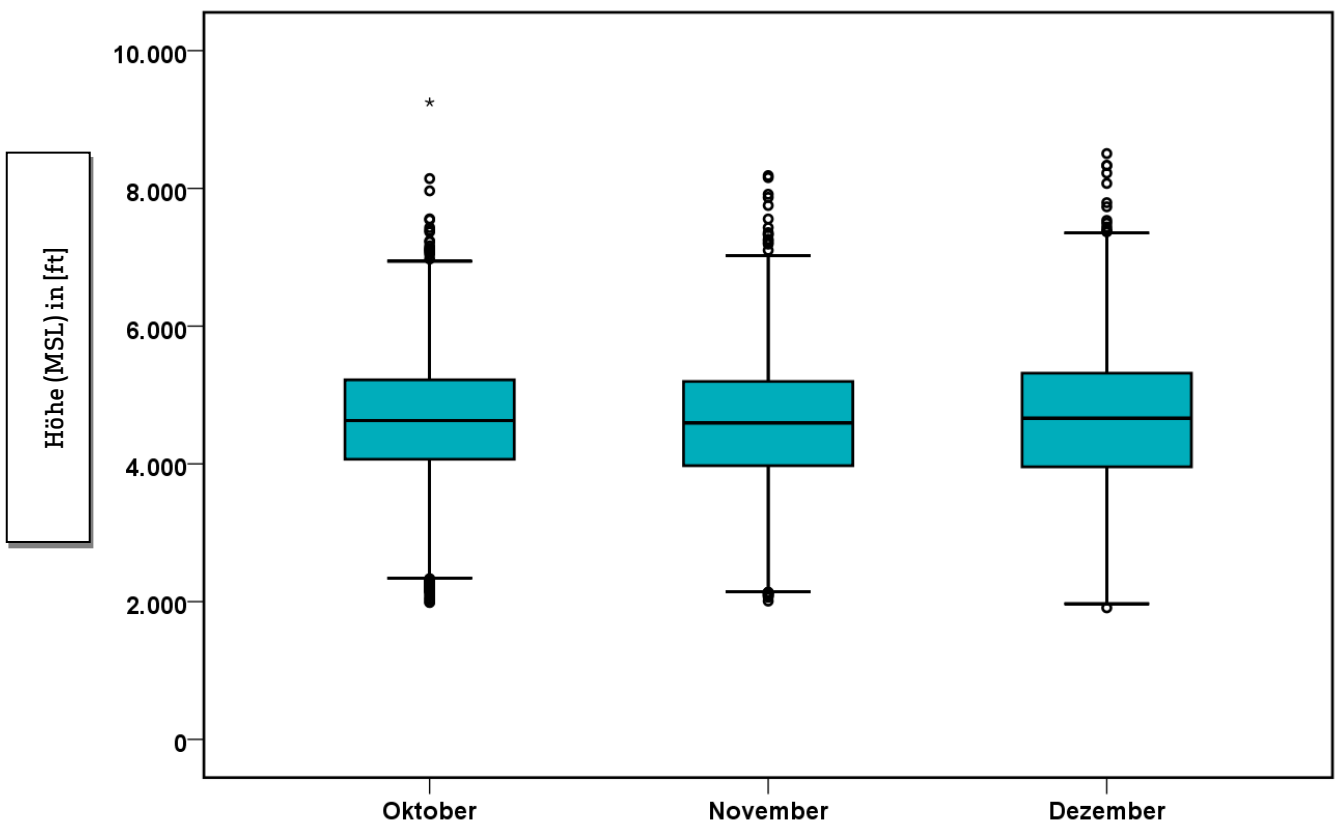


Abb. 4: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25

Auswertung der Fluggeräuschmessstation (MP-207)



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
Oktober	2862	137	2999
November	2250	159	2409
Dezember	2065	131	2196

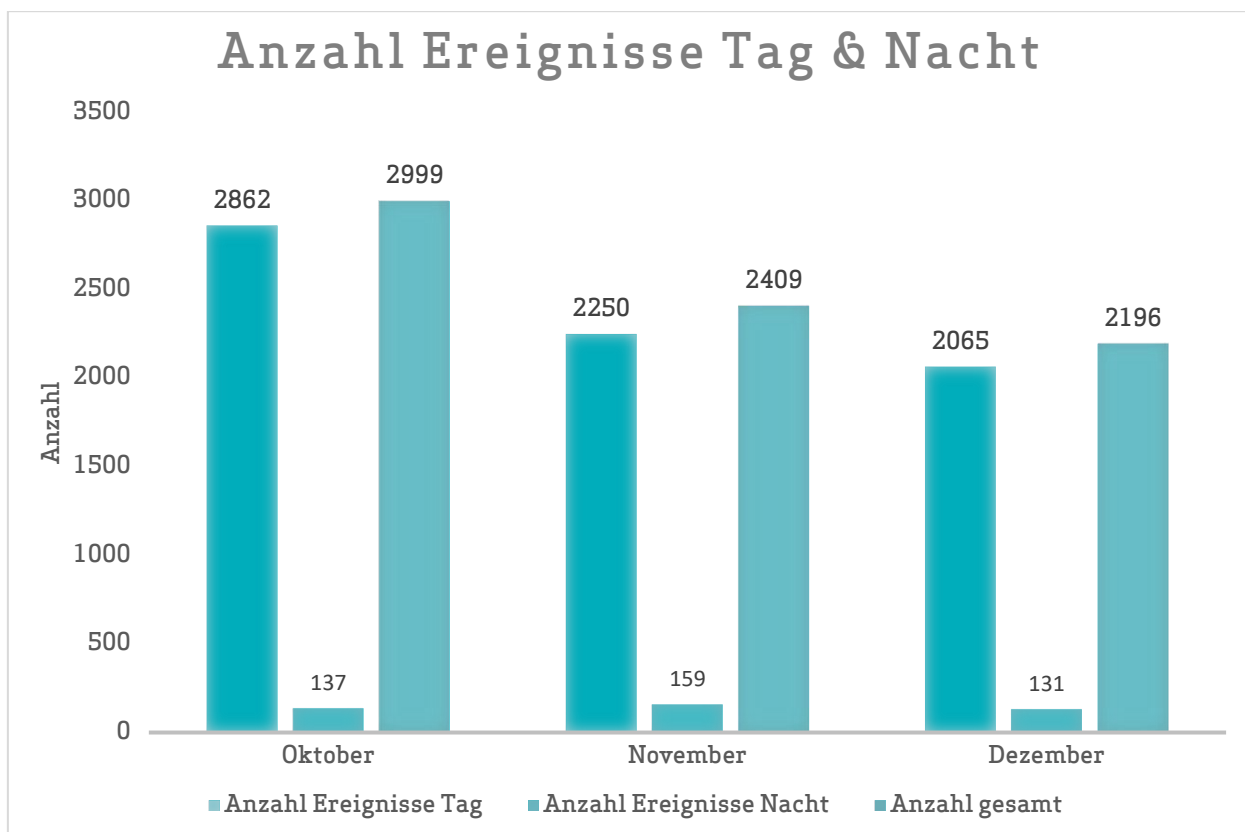


Abb. 5: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht)

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)	80 - 85 dB(A)
Oktober	1	384	1768	329	376	4
November	3	195	1422	312	309	9
Dezember	5	168	1299	283	306	4

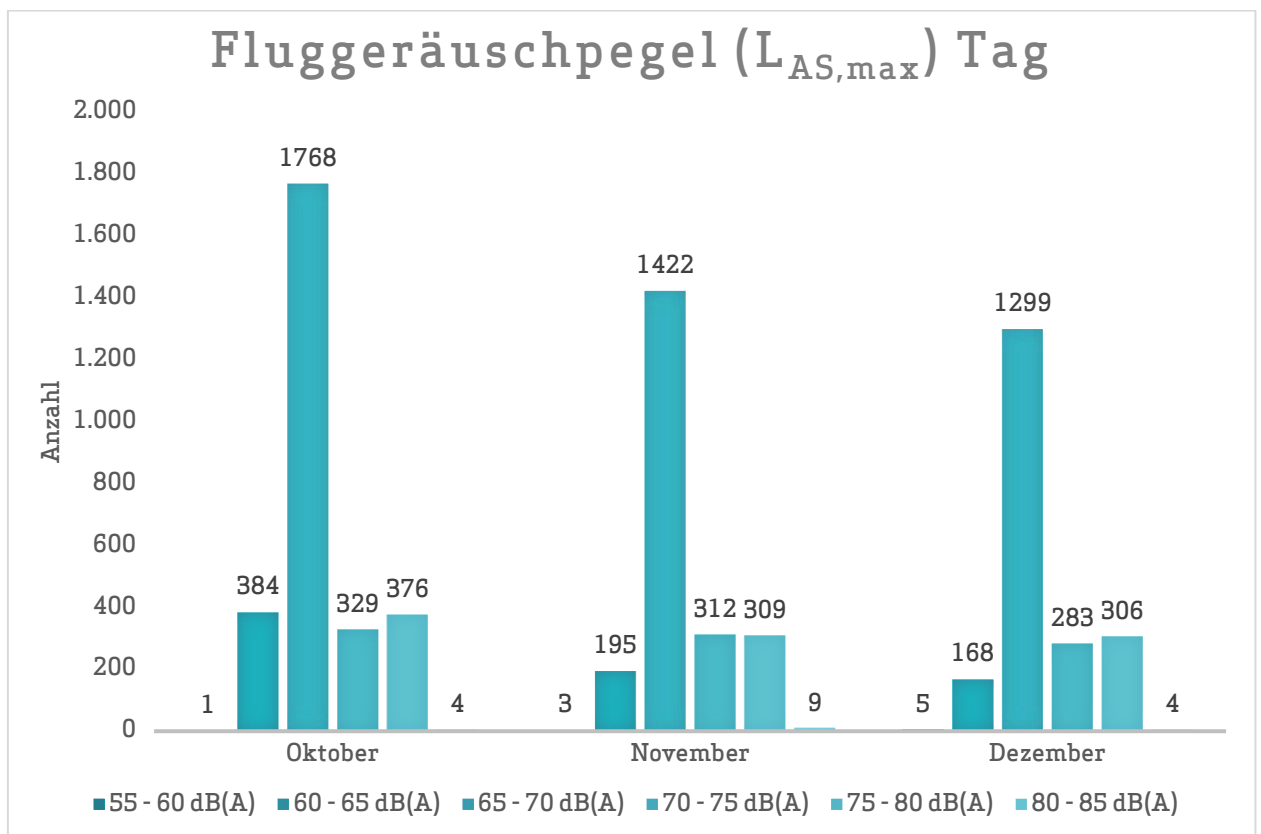


Abb. 6: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)

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)	80 - 85 dB(A)
Oktober	0	26	101	8	2	0
November	1	36	112	9	1	0
Dezember	0	22	100	7	1	1

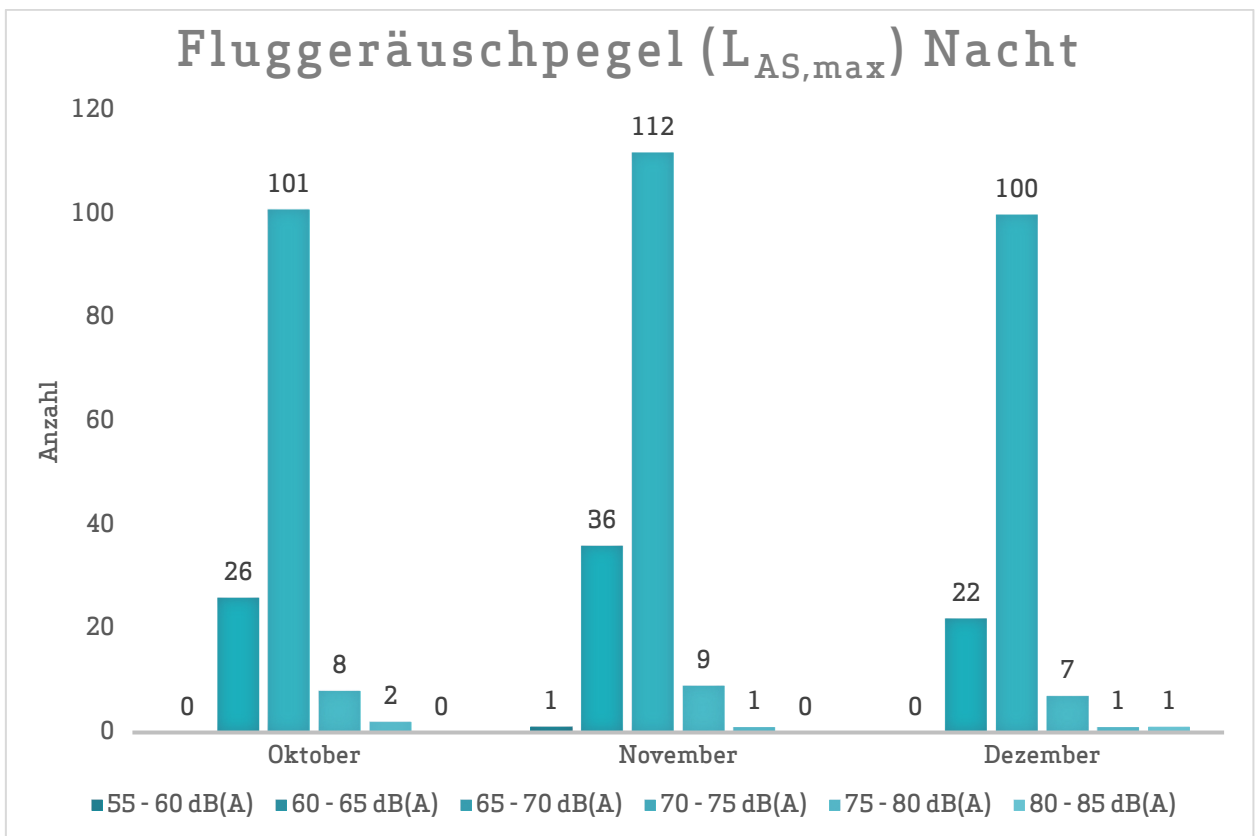


Abb. 7: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)

4.2 Leq- und NAT-Auswertung

in dB(A)	$L_{DIN,T}$	$L_{DIN,N}$	NAT68*	NAT72*	$L_{eq,T}$	$L_{eq,N}$	$L_{95,T}$	$L_{95,N}$
Oktober	54,7	41,0	36	4	57,3	49,9	50,7	46,1
November	54,4	41,8	52	2	57,3	50,1	51,2	45,8
Dezember	54,3	41,8	51	7	57,6	51,2	51,6	47,0

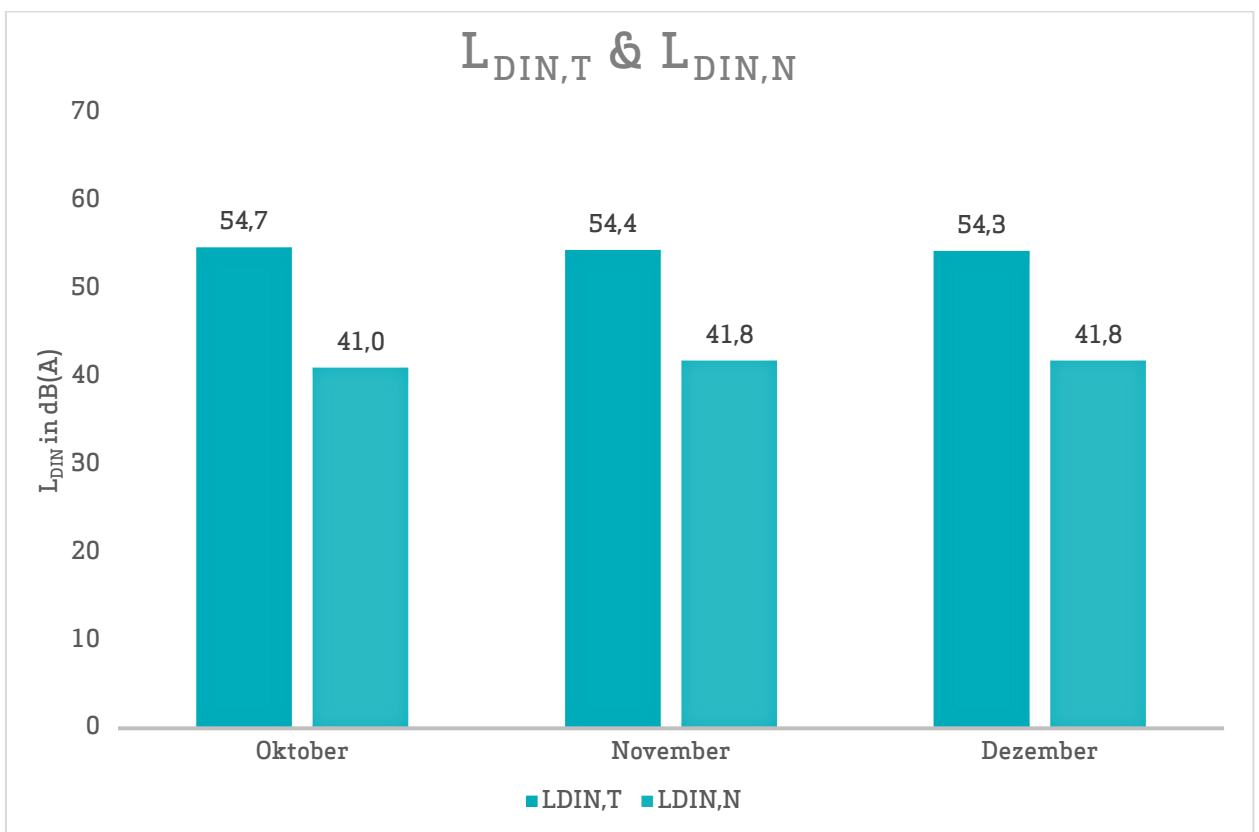


Abb. 8: L_{DIN} Tag und Nacht

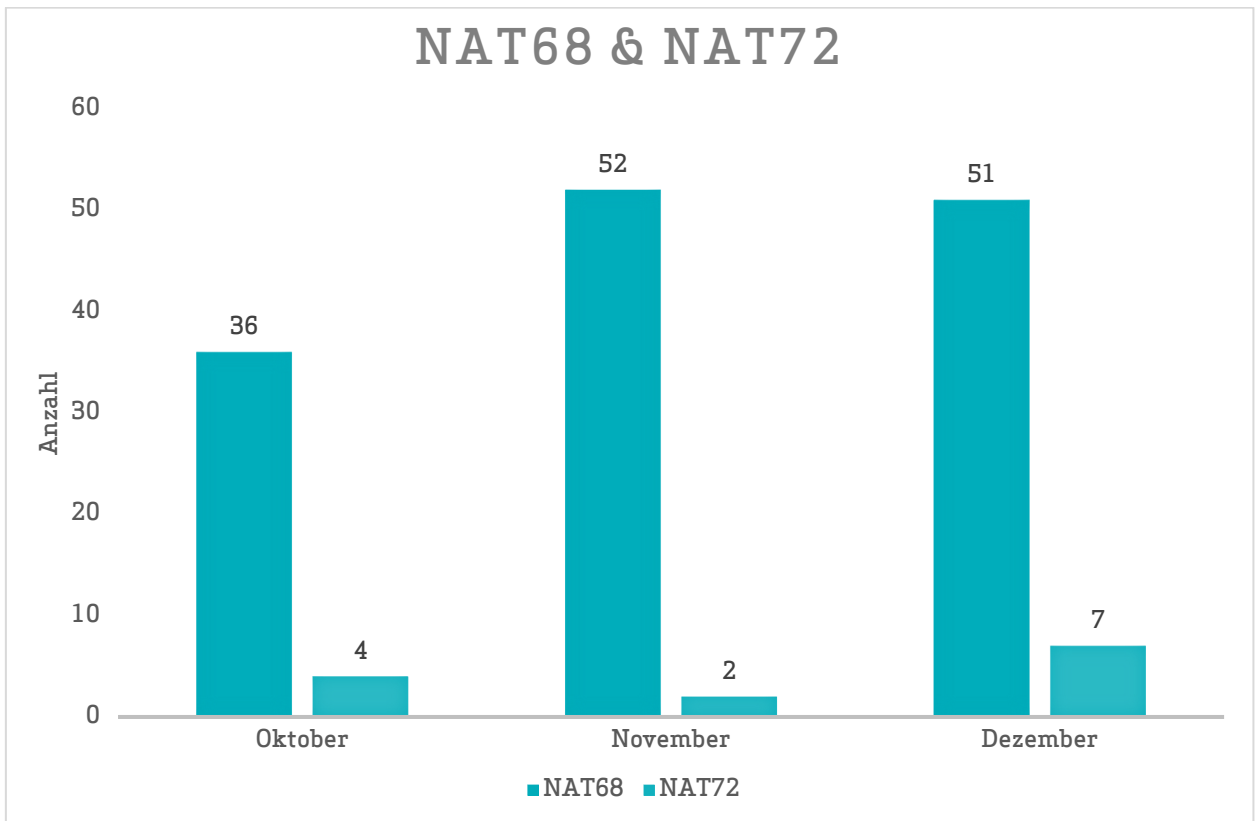


Abb. 9: NAT68 und NAT72

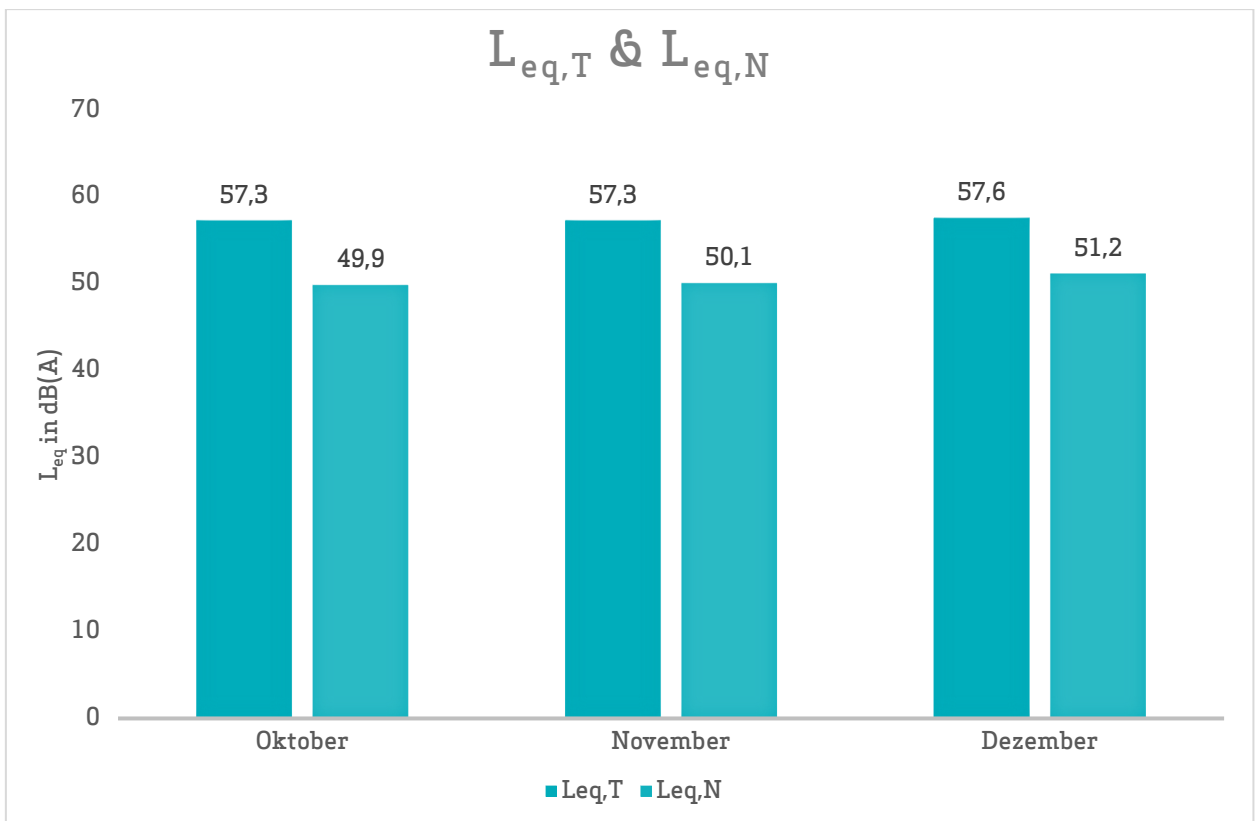


Abb. 10: L_{eq} Tag und Nacht

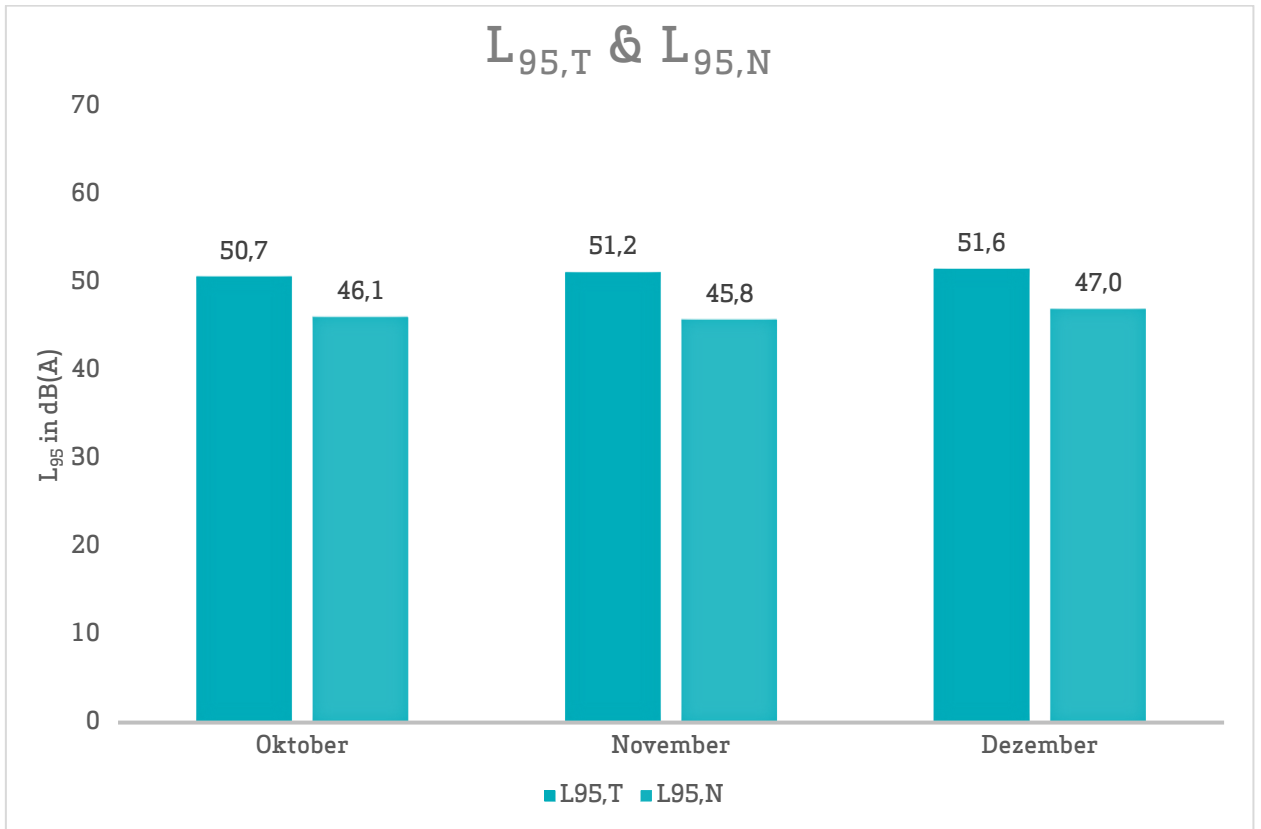


Abb. 11: L₉₅ Tag und Nacht

4.3 Jahresübersicht 2019

in dB(A)	L _{DIN,T}	L _{DIN,N}	NAT68*	NAT72*	L _{eq,T}	L _{eq,N}	L _{95,T}	L _{95,N}
Januar	53,6	41,8	77	7	56,5	59,1	50,7	45,4
Februar	53,6	39,5	30	1	57,1	51,6	51,7	47,9
März	53,7	41,6	59	3	57,1	51,6	51,1	47,5
April	51,5	40,5	50	3	56,0	51,0	51,3	47,1
Mai	54,3	42,9	80	9	56,7	50,8	50,0	46,7
Juni	53,2	42,6	52	4	56,0	51,5	48,8	47,4
Juli	52,3	39,5	21	3	55,2	50,0	48,4	46,4
August	53,4	41,2	26	3	55,9	49,8	48,4	46,1
September	54,2	43,2	42	7	56,6	51,1	49,9	47,1
Oktober	54,7	41,0	36	4	57,3	49,9	50,7	46,1
November	54,4	41,8	52	2	57,3	50,1	51,2	45,8
Dezember	54,3	41,8	51	7	57,6	51,2	51,6	47,0

* 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

Fluglärmmessung mit automatischer Geräuschklassifikation

D.Hemmer¹, D. Knauß², C. Pörschmann¹

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
- 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.

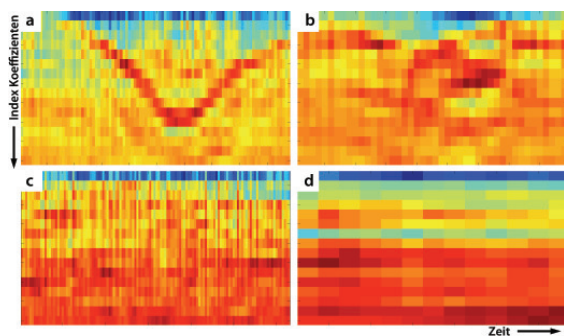


Abbildung 1: MFCC aus verschiedenen Klassen (a: Flugzeug, b: Auto, c: Zug, d: Hintergrund) – Dargestellt sind jeweils 18 Koeffizienten, aufgetragen über der Zeit.

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.

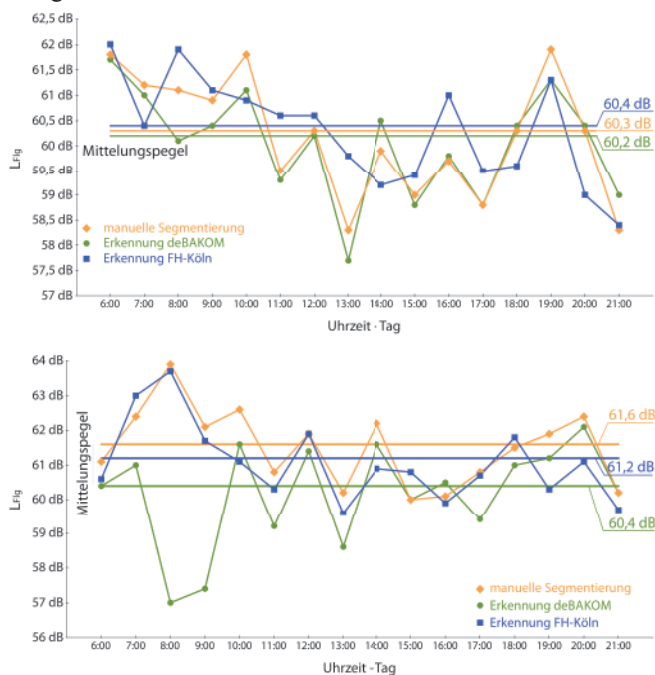


Abbildung 3: Auswertung der Messdaten. Vergleich von Methode 1, Methode 2 und manueller Auswertung. Oben: 23.10.08 (Tag ohne Regen) • Unten: 27.10.08 (Tag mit Regen). Ohne Regen ist die Abweichung der Mittelungspegel nur gering. Erhöht sich durch Regen jedoch das Hintergrundgeräusch, so wird die Erkennung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

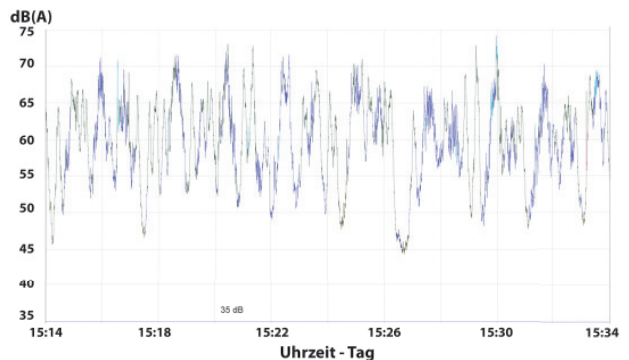
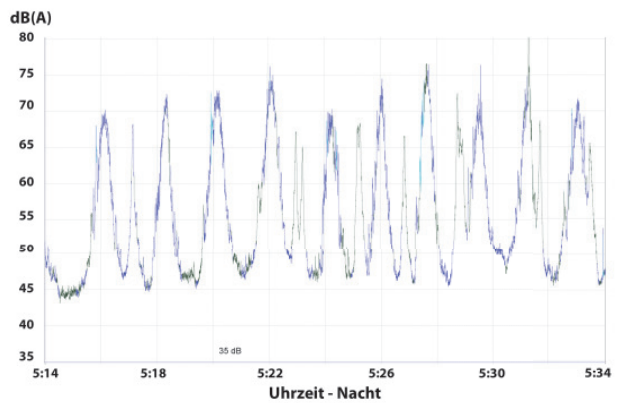


Abbildung 4: Pegelschrieb mit farblich markierter Erkennung der Klasse (blau: Flugzeug, grün: keine Erkennung) - Oben: Nacht • Unten: Tag

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