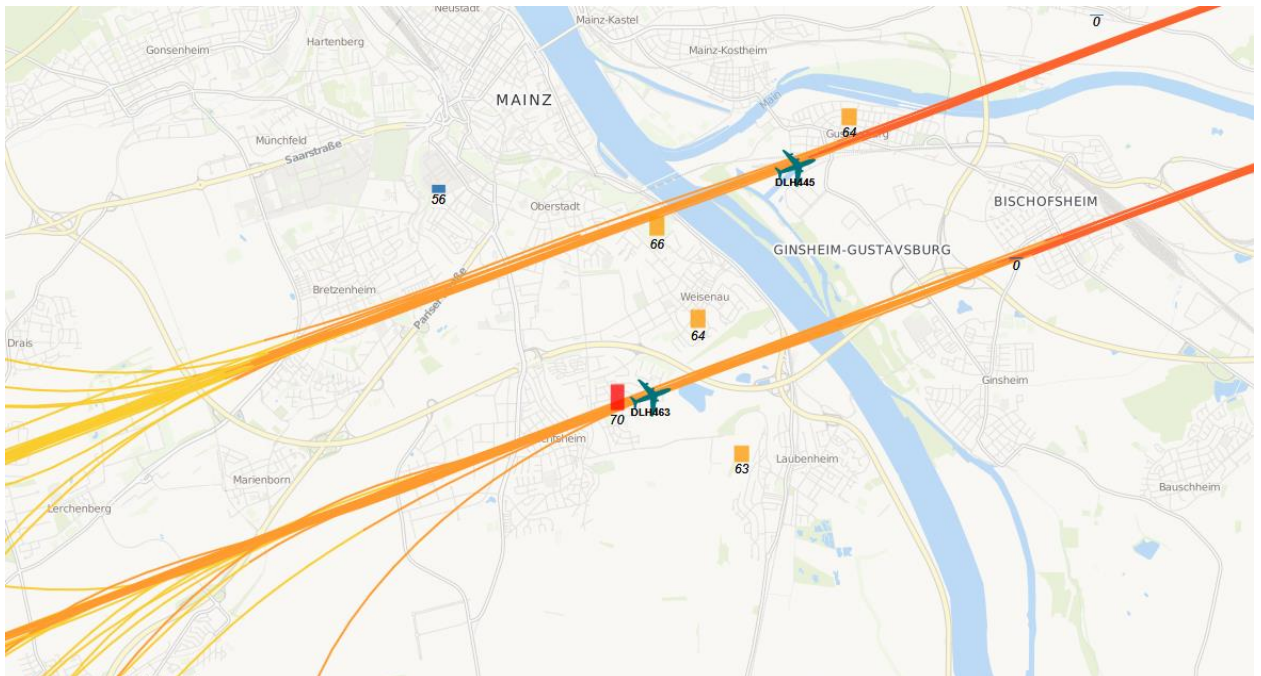


# Auswertung der Überflüge sowie der Fluggeräuschmessdaten des MP-301 in Mainz-Hechtsheim

Berichtszeitraum: Januar 2022 – März 2022 | Stand 17.05.2022



# 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 Erfassungsrage	7
2.2	Bahnnutzung bzgl. Landungen	9
2.3	Ausfallzeiten	9
2.4	Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07	10
2.5	Abflughöhen bei Betriebsrichtung 18 und 25	12
<b>3</b>	<b>Fluggeräuschereignisse</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Fluggeräuschpegel</b>	<b>15</b>
4.1	Maximalpegelverteilung	15
4.2	Leq- und NAT-Auswertung	17
4.3	Jahresübersicht 2022	20

# Anlagen

Anlage 1: Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Standort der Messstation MP-301 (Quelle: Google Maps) .....	5
Abb. 2: BR07 - Identifizierte Anflüge im März 2022, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps) .....	7
Abb. 3: BR07 - Identifizierte Anflüge im März 2022, Draufsicht (Quelle: Bing Maps) .....	8
Abb. 4: BR18 & BR25 - Identifizierte Abflüge im März 2022, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps) ...	8
Abb. 5: BR18 & BR25 - Identifizierte Abflüge im März 2022, Draufsicht (Quelle: Bing Maps) .....	9
Abb. 6: Boxplots - Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07 .....	11
Abb. 7: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 18 und 25 .....	12
Abb. 8: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht) .....	14
Abb. 9: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch) .....	15
Abb. 10: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch) .....	16
Abb. 11: $L_{DIN}$ Tag und Nacht .....	17
Abb. 12: NAT68 und NAT72 .....	18
Abb. 13: $L_{eq}$ Tag und Nacht .....	18
Abb. 14: $L_{95}$ Tag und Nacht .....	19

# 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 Mainz-Hechtsheim wurde am 27. Februar 2014 in Betrieb genommen. Die Koordinaten des Standortes (MP-301) lauten: 32 U 449020; 5535391 [UTM]. Die Messhöhe des Mikrofons beträgt 3 m über dem Dach des Hauses (ca. 12 m ü. Grund).

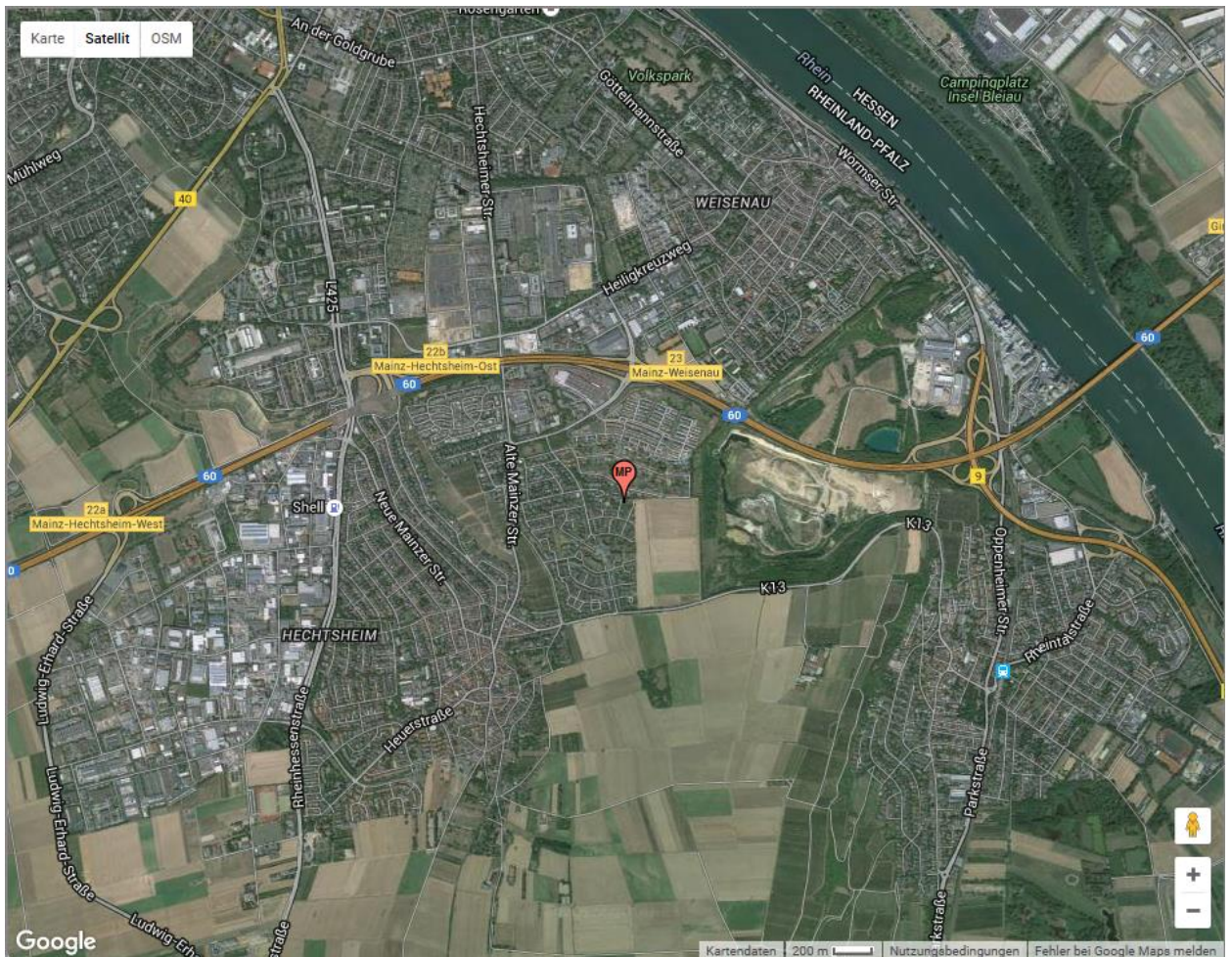


Abb. 1: Standort der Messstation MP-301 (Quelle: Google Maps)

Diese Auswertung umfasst Daten vom 1. Januar 2022 bis zum 31. März 2022.

---

# Auswertung der Überflüge über Mainz-Hechtsheim

---



## 2 Überflughöhen

### 2.1 Auswertungsmethode und Erfassungsrate

Die Auswertebereiche für die Überflüge über dem MP-301 haben folgende Ausdehnungsmaße:

- **Anflüge (BR07):** Breite jeweils 1852 m (1 NM) links und rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tors beträgt 70°.

- **Abflüge (BR18 & BR25):** Breite jeweils 2778 m (1,5 NM) links und rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tors beträgt 340°.

	Anzahl der Flüge durch die o.g. Tore	Anzahl der erfassten Fluggeräuscheignisse	Prozentualer Anteil der erfassten Fluggeräuscheignisse
Anflüge (BR07)	7387	6405	86,71%
Abflüge (BR18 & BR25)	1005	138	13,73%

Zur Übersicht werden die Abbildungen der „Durchflugtore“ im März 2022 für BR07 und BR18 & 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.

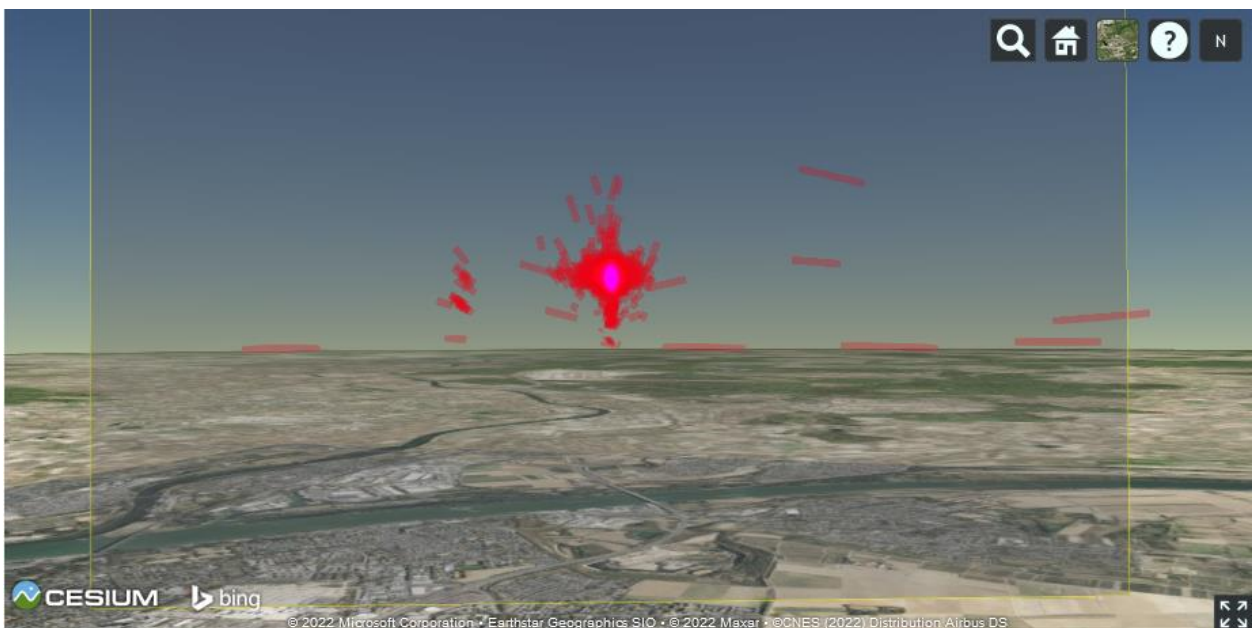


Abb. 2: BR07 - Identifizierte Anflüge im März 2022, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)

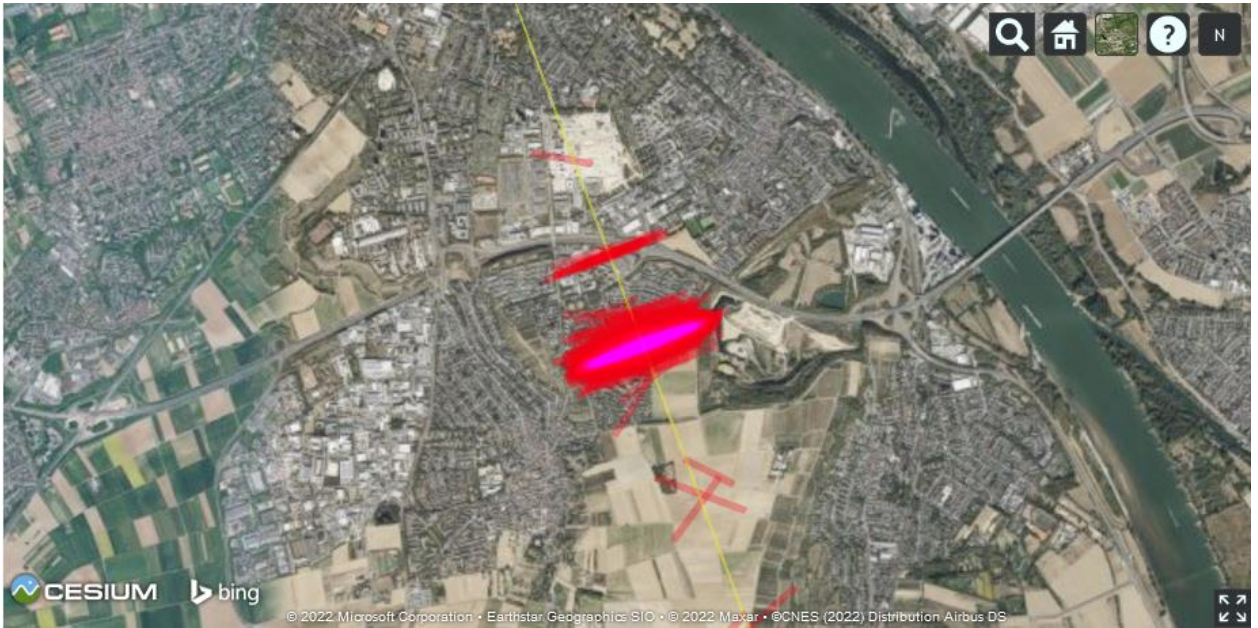


Abb. 3: BR07 - Identifizierte Anflüge im März 2022, Draufsicht (Quelle: Bing Maps)

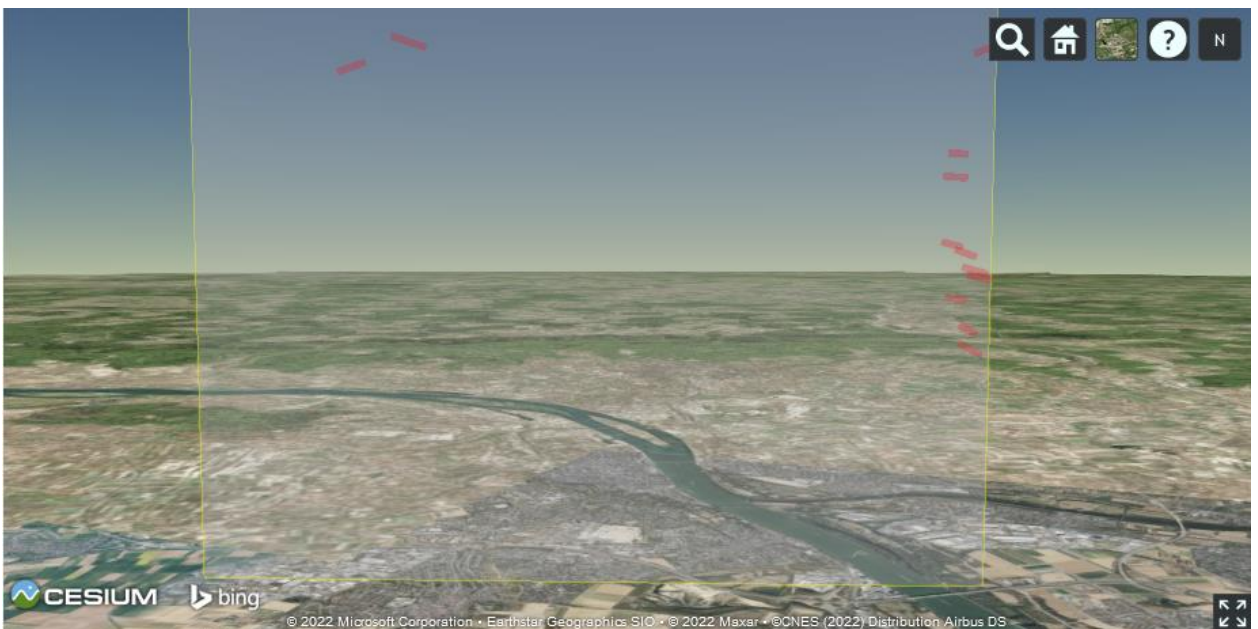


Abb. 4: BR18 & BR25 - Identifizierte Abflüge im März 2022, Vorderansicht (Quelle: Bing Maps)





Abb. 5: BR18 & BR25 - Identifizierte Abflüge im März 2022, 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
Januar	25,84%	4,37%	59,86%	3,81%	2,41%	3,71%	90,07%	9,93%
Februar	25,51%	4,10%	57,30%	5,60%	0,05%	7,44%	86,91%	13,09%
März	3,45%	0,54%	8,03%	36,52%	0,38%	51,08%	12,02%	87,98%

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

## 2.3 Ausfallzeiten

Beginn	Ende	Ausfallzeit in Std.	Ausfallgrund
02.01.2022 23:00	03.01.2022 05:59	7 h	Windgeschwindigkeit
03.01.2022 19:00	03.01.2022 19:59	1 h	Windgeschwindigkeit
04.01.2022 09:00	04.01.2022 09:29	0,5 h	Technische Störung
05.01.2022 03:00	05.01.2022 16:59	14 h	Windgeschwindigkeit
06.01.2022 10:00	06.01.2022 10:59	1 h	Windgeschwindigkeit
07.01.2022 21:00	08.01.2022 01:59	5 h	Windgeschwindigkeit
08.01.2022 18:00	09.01.2022 16:59	23 h	Windgeschwindigkeit
15.01.2022 03:00	15.01.2022 05:59	3 h	Windgeschwindigkeit
17.01.2022 11:00	17.01.2022 19:59	9 h	Windgeschwindigkeit

20.01.2022 09:00	20.01.2022 21:59	13 h	Windgeschwindigkeit
22.01.2022 02:00	22.01.2022 08:59	7 h	Windgeschwindigkeit
27.01.2022 11:00	28.01.2022 15:59	29 h	Windgeschwindigkeit
29.01.2022 09:00	30.01.2022 16:59	32 h	Windgeschwindigkeit
31.01.2022 06:00	02.02.2022 16:59	59 h	Windgeschwindigkeit
04.02.2022 19:00	04.02.2022 21:59	3 h	Windgeschwindigkeit
06.02.2022 06:00	07.02.2022 15:59	34 h	Windgeschwindigkeit
11.02.2022 01:00	11.02.2022 17:59	17 h	Windgeschwindigkeit
14.02.2022 03:00	14.02.2022 03:59	1 h	Windgeschwindigkeit
15.02.2022 11:00	15.02.2022 13:59	3 h	Windgeschwindigkeit
16.02.2022 02:00	19.02.2022 14:59	85 h	Windgeschwindigkeit
19.02.2022 22:00	22.02.2022 23:59	74 h	Windgeschwindigkeit
23.02.2022 17:00	23.02.2022 18:59	2 h	Technische Störung
24.02.2022 10:00	24.02.2022 10:29	0,5 h	Technische Störung
24.02.2022 13:00	24.02.2022 19:59	7 h	Windgeschwindigkeit
25.02.2022 11:00	25.02.2022 17:59	7 h	Windgeschwindigkeit
26.02.2022 13:45	26.02.2022 17:29	3,75 h	Technische Störung
27.02.2022 11:00	27.02.2022 15:59	5 h	Windgeschwindigkeit
04.03.2022 05:00	04.03.2022 05:59	1 h	Windgeschwindigkeit
06.03.2022 22:00	07.03.2022 13:59	16 h	Windgeschwindigkeit
08.03.2022 11:00	08.03.2022 17:59	7 h	Windgeschwindigkeit
08.03.2022 22:00	08.03.2022 22:34	0,58 h	Technische Störung
10.03.2022 16:00	10.03.2022 16:59	1 h	Windgeschwindigkeit
11.03.2022 04:00	11.03.2022 04:59	1 h	Windgeschwindigkeit
11.03.2022 15:00	11.03.2022 16:59	2 h	Windgeschwindigkeit
16.03.2022 04:00	16.03.2022 04:59	1 h	Windgeschwindigkeit
17.03.2022 11:00	18.03.2022 20:59	34 h	Windgeschwindigkeit
19.03.2022 08:00	19.03.2022 23:59	16 h	Windgeschwindigkeit
20.03.2022 11:00	20.03.2022 14:59	4 h	Windgeschwindigkeit
31.03.2022 21:00	31.03.2022 21:59	1 h	Windgeschwindigkeit

## 2.4 Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07

Bei den Auswertungen der An- und Abflughöhen wurden nur Flüge betrachtet, die durch die o.a. „Durchflug-tore“ 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 BR07		Januar	Februar	März
Mittelwert		3802	3833	3763
Standardfehler des Mittelwerts		5	3	1
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	3792	3827	3760
	Obergrenze	3811	3839	3766
5% getrimmtes Mittel		3814	3830	3766
Median		3820	3826	3766
Varianz		14220	5728	11550
Standardabweichung		119	76	107
Minimum		3317	3002	2740
Maximum		4475	4302	4889
Spannweite		1158	1300	2149
Interquartilbereich		53	57	102
Schiefe		-1,87	-0,84	-0,29
Kurtosis		8,12	31,42	15,33
Anzahl Ereignisse:		<b>585</b>	<b>587</b>	<b>5233</b>

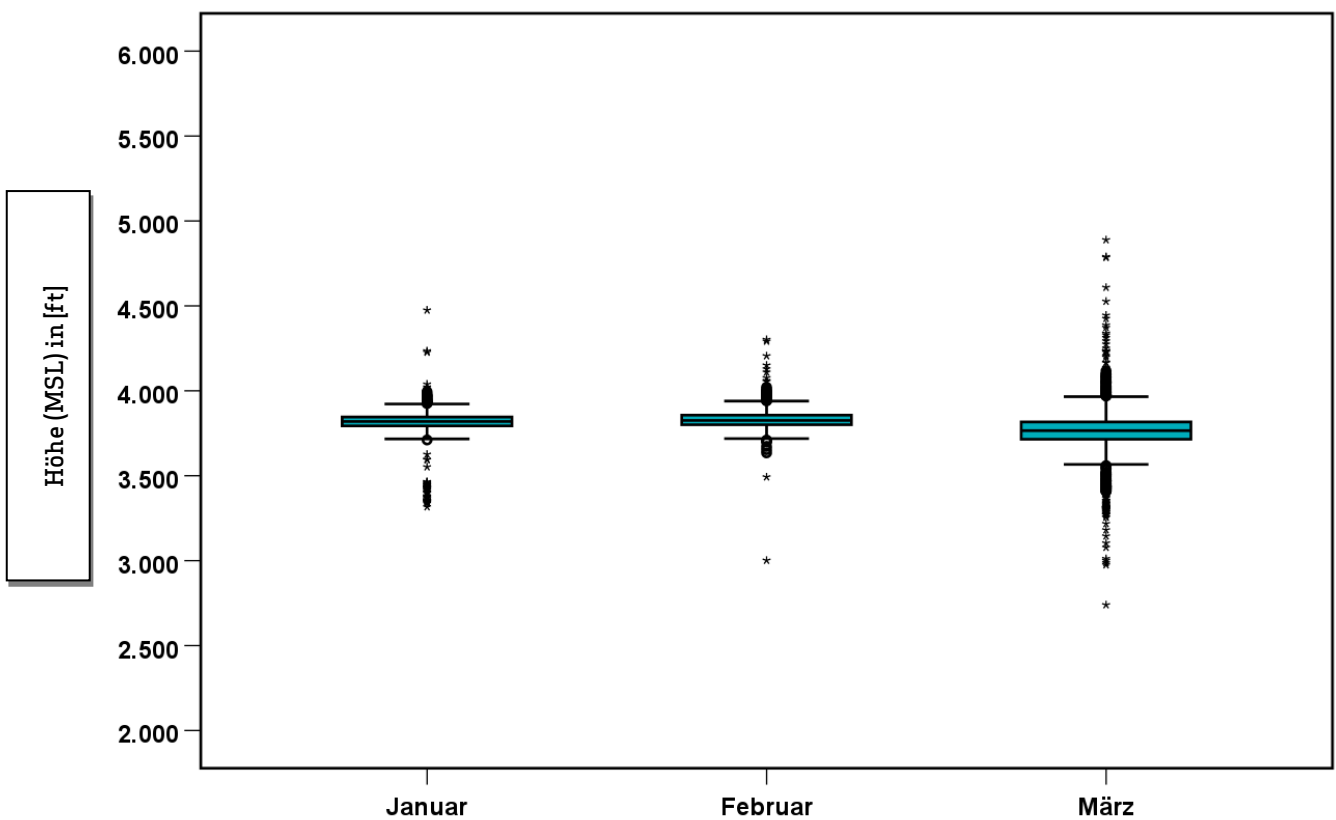


Abb. 6: Boxplots - Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07

## 2.5 Abflughöhen bei Betriebsrichtung 18 und 25

Höhe (MSL) in [ft] bei BR18 & BR25		Januar	Februar	März
Mittelwert		9210	9118	9189
Standardfehler des Mittelwerts		237	304	741
95% Konfidenzintervall des Mittelwerts	Untergrenze	8739	8506	7557
	Obergrenze	9681	9731	10820
5% getrimmtes Mittel		9163	9056	9229
Median		8546	8150	9507
Varianz		4424571	4350782	6592385
Standardabweichung		2103	2086	2568
Minimum		6036	6447	5373
Maximum		13100	12935	12275
Spannweite		7064	6488	6902
Interquartilbereich		3944	3745	5041
Schiefe		0,40	0,46	-0,18
Kurtosis		-1,24	-1,40	-1,64
Anzahl Ereignisse:		<b>79</b>	<b>47</b>	<b>12</b>

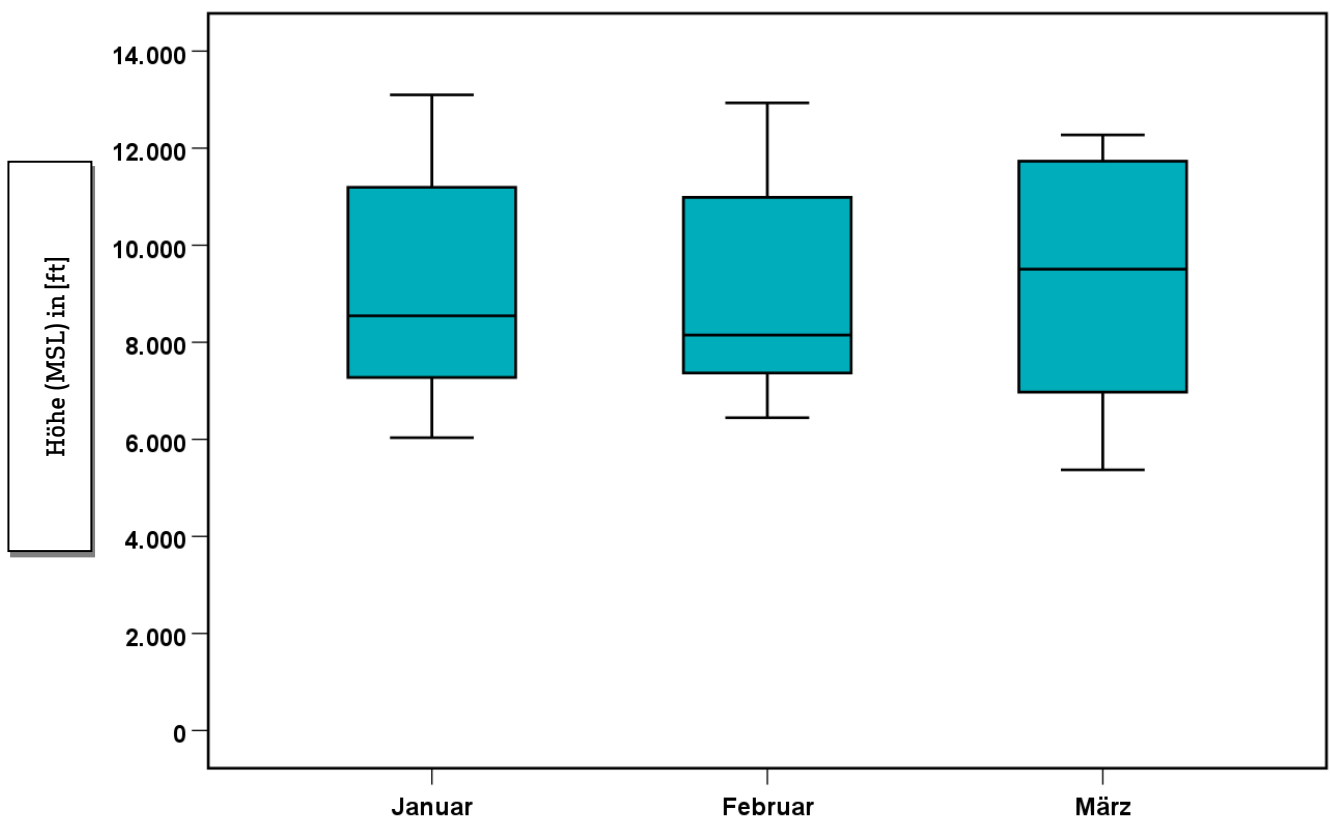


Abb. 7: Boxplots - Abflughöhen bei Betriebsrichtung 18 und 25

---

# Auswertung der Fluggeräuschmessstation (MP-301)

---



### 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	BR07 & BR18 & BR25
Januar	616	48	664
Februar	610	24	634
März	4868	377	5245

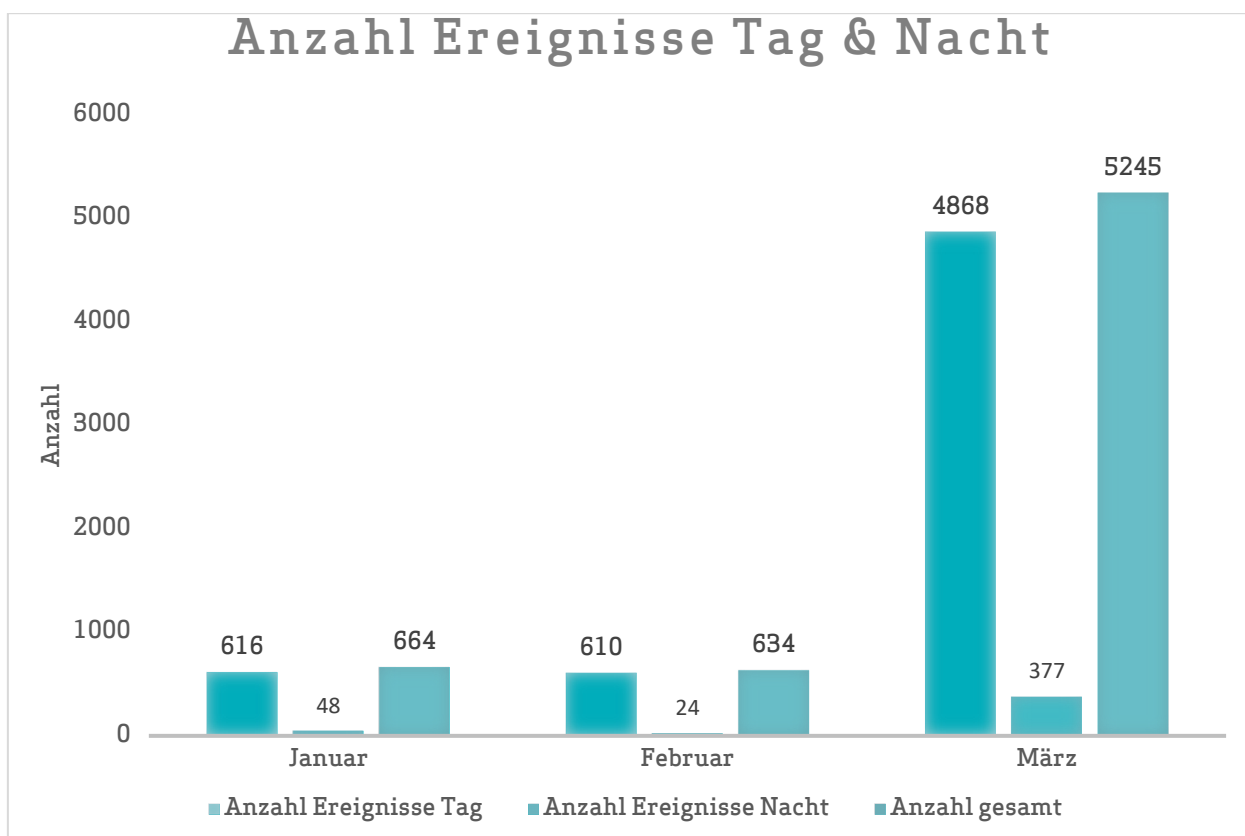


Abb. 8: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht)

## 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)
Januar	68	285	207	55	1
Februar	22	294	223	68	3
März	84	2296	1902	563	23

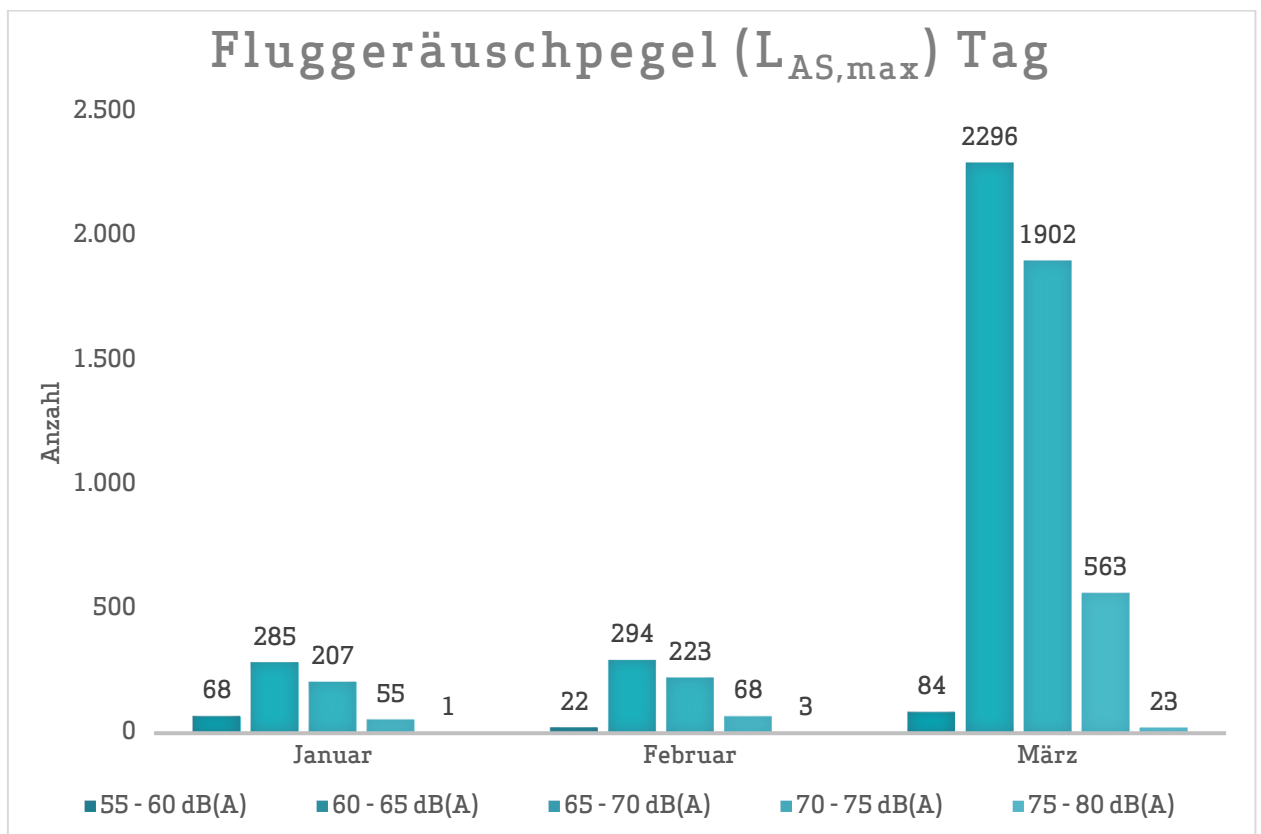


Abb. 9: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)

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)
Januar	8	14	19	7	0
Februar	2	10	9	3	0
März	3	120	194	59	1

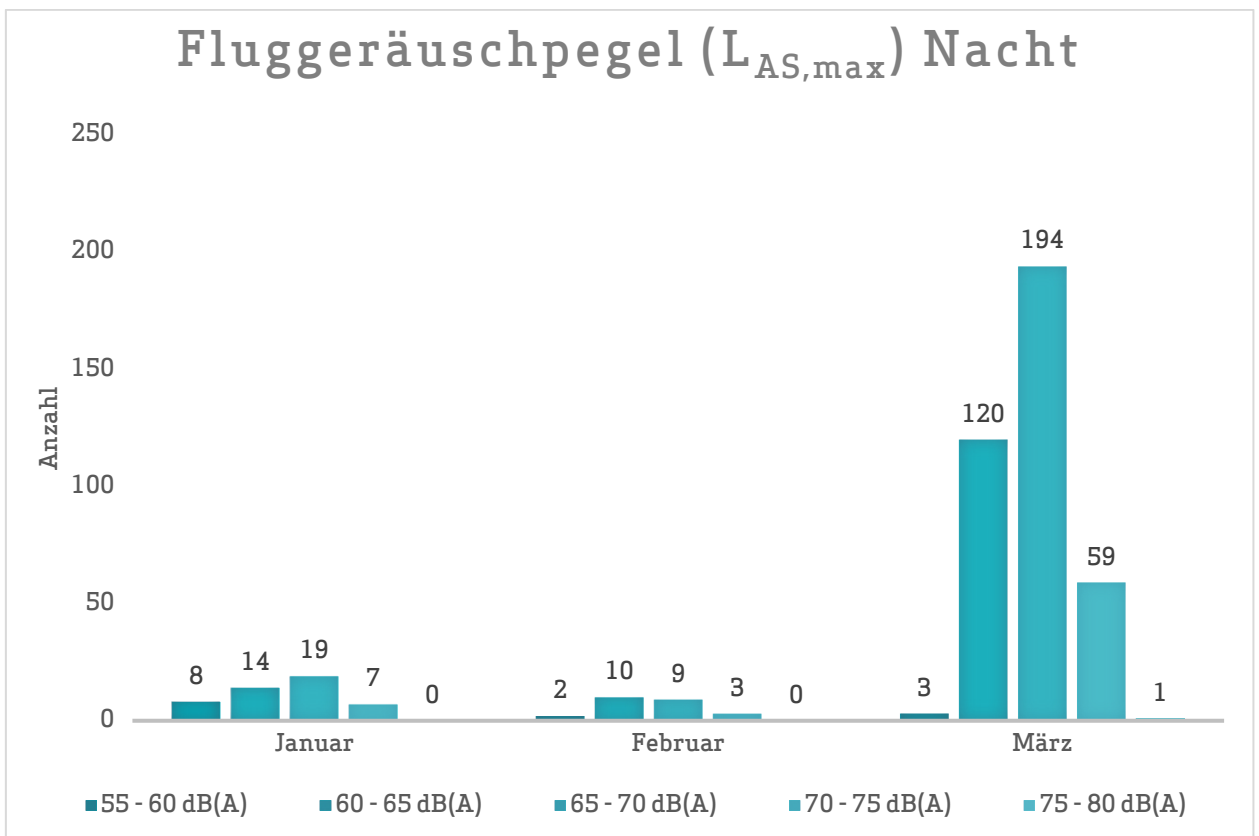


Abb. 10: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)



## 4.2 Leq- und NAT-Auswertung

in dB(A)	$L_{DIN,T}$	$L_{DIN,N}$	NAT68*	NAT72*	$L_{eq,T}$	$L_{eq,N}$	$L_{95,T}$	$L_{95,N}$
Januar	43,8	36,2	14	2	52,4	49,8	45,8	41,4
Februar	46,0	34,8	7	1	61,2	56,8	52,8	43,3
März	52,6	45,5	150	28	56,1	51,7	49,4	46,0

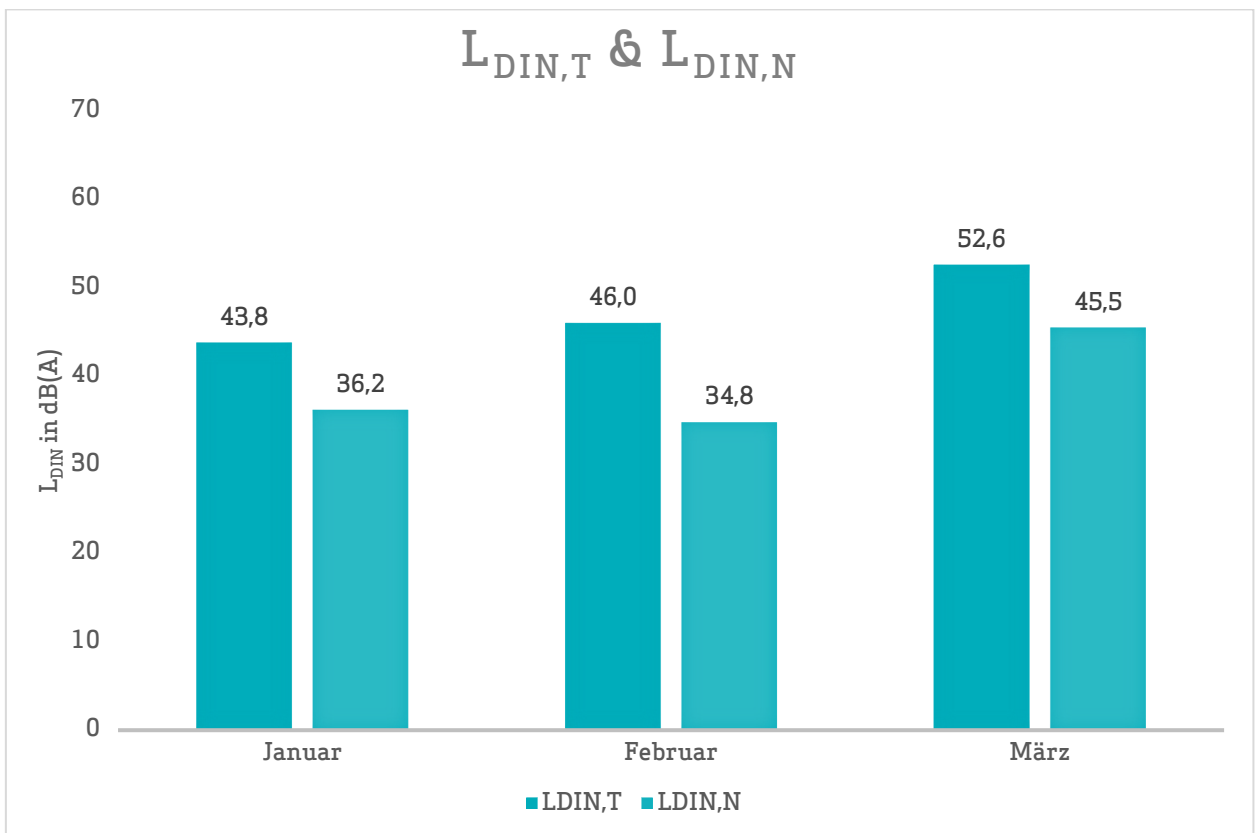


Abb. 11:  $L_{DIN}$  Tag und Nacht

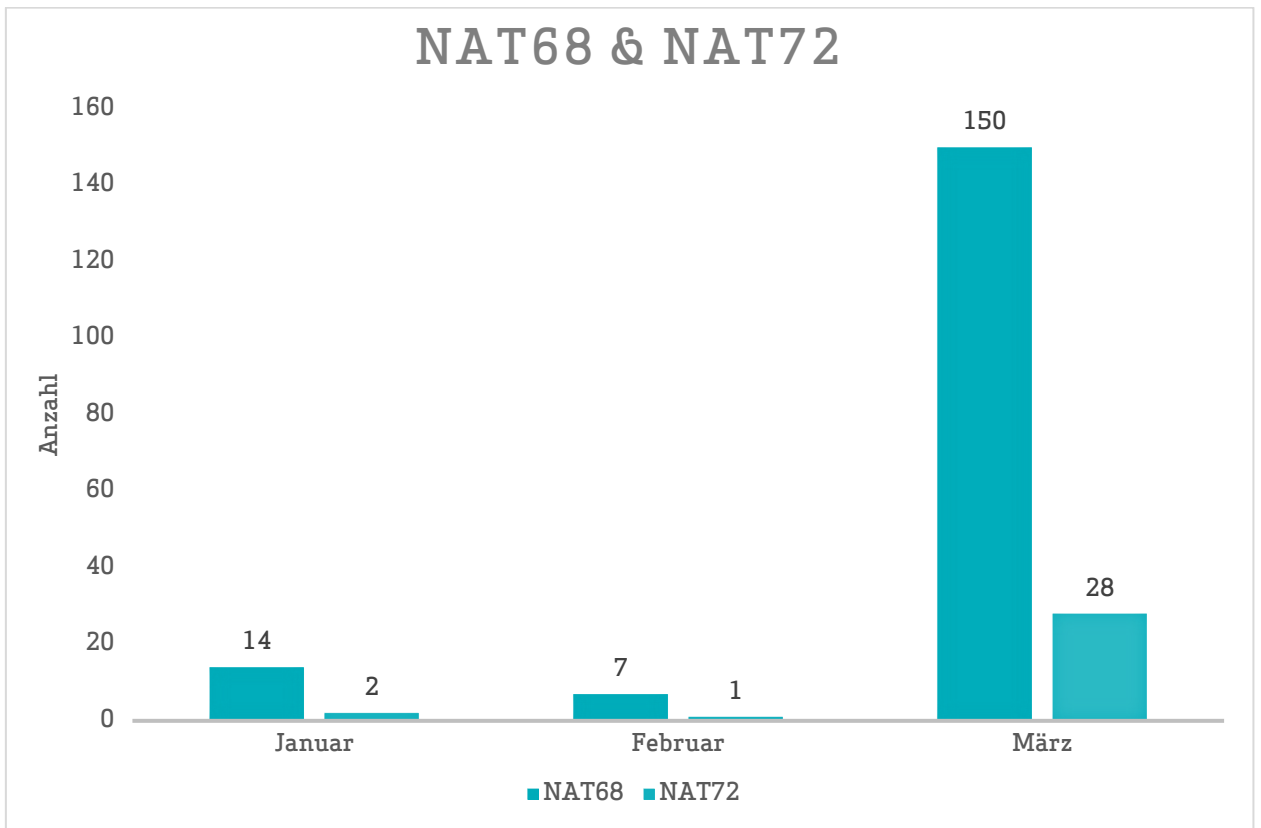


Abb. 12: NAT68 und NAT72

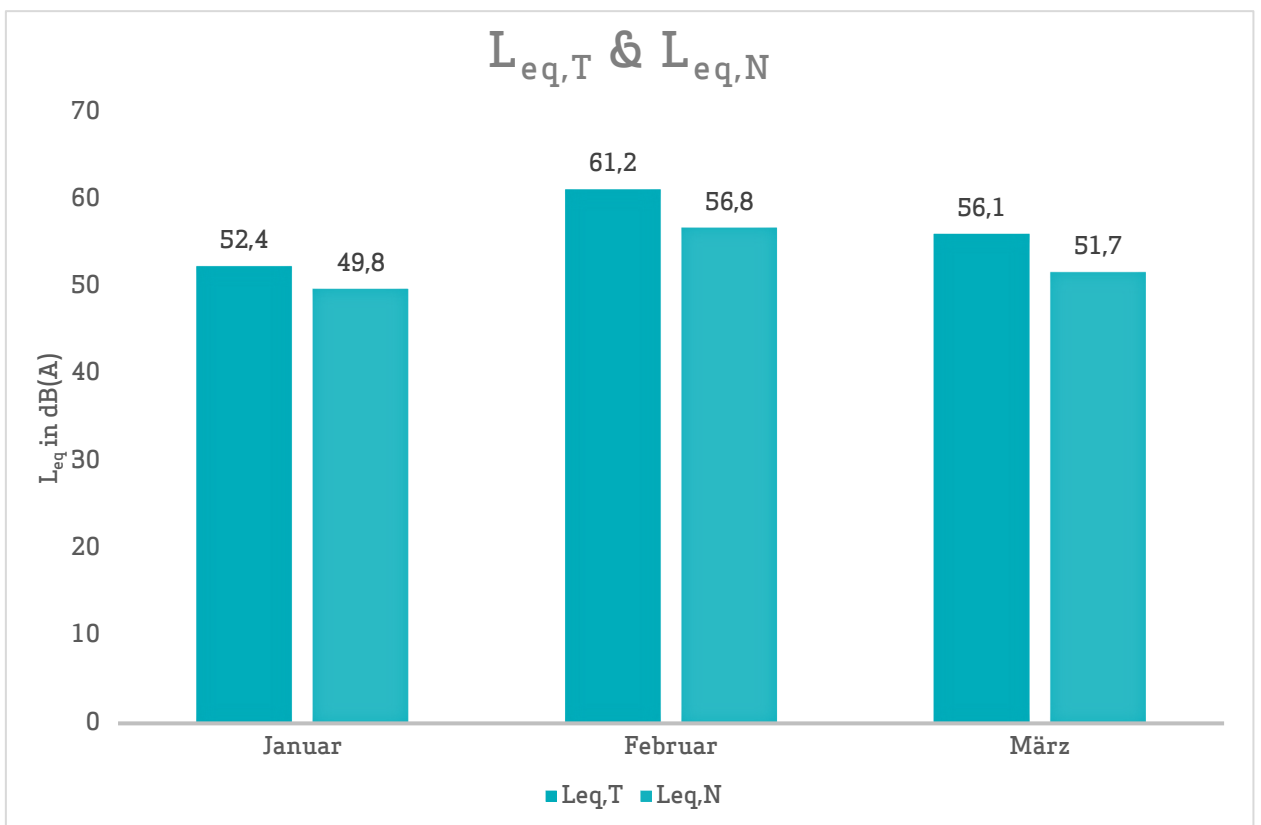


Abb. 13:  $L_{eq}$  Tag und Nacht

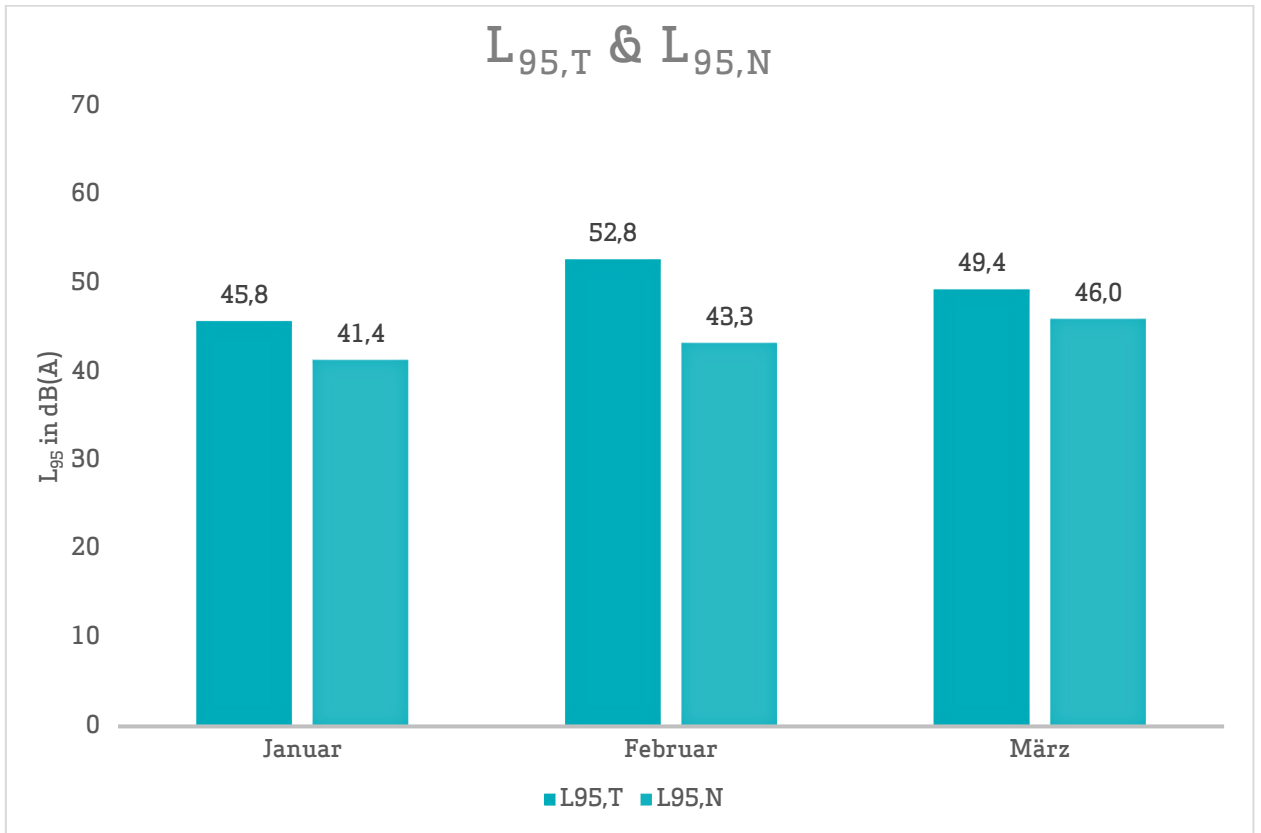


Abb. 14: L<sub>95</sub> Tag und Nacht

### 4.3 Jahresübersicht 2022

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	43,8	36,2	14	2	52,4	49,8	45,8	41,4
Februar	46,0	34,8	7	1	61,2	56,8	52,8	43,3
März	52,6	45,5	150	28	56,1	51,7	49,4	46,0
April								
Mai								
Juni								
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 Flugzeuggeräusche und anderen Geräuschklassen ermöglicht.

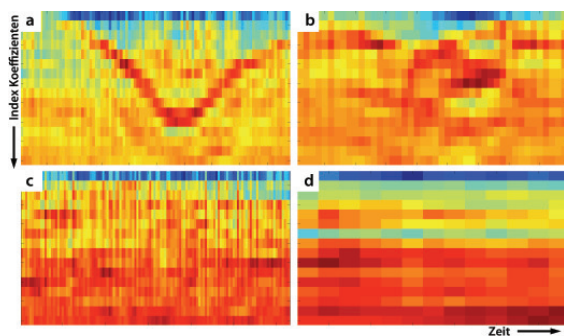


Abbildung 1: MFCC aus verschiedenen Klassen (a: Flugzeug, b: Auto, c: Zug, d: Hintergrund) – Dargestellt sind jeweils 18 Koeffizienten, aufgetragen über der Zeit.

## 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.

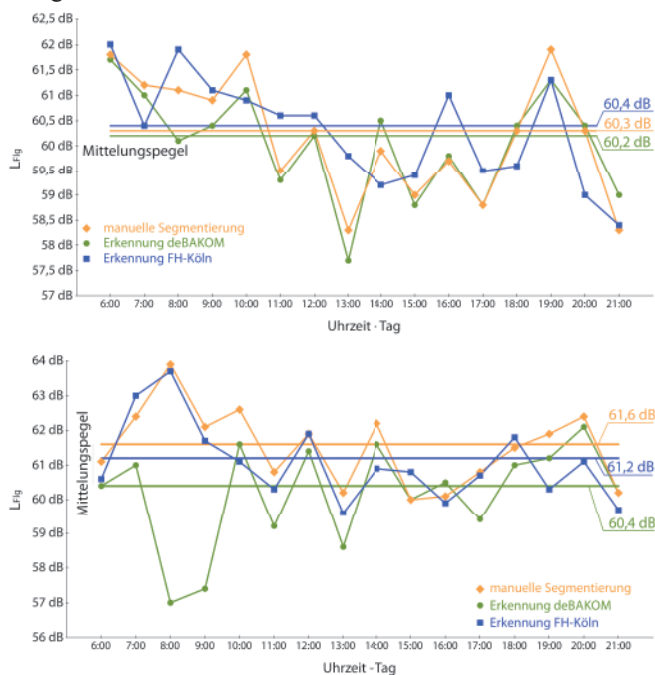


Abbildung 3: Auswertung der Messdaten. Vergleich von Methode 1, Methode 2 und manueller Auswertung. Oben: 23.10.08 (Tag ohne Regen) • Unten: 27.10.08 (Tag mit Regen). Ohne Regen ist die Abweichung der Mittelungspegel nur gering. Erhöht sich durch Regen jedoch das Hintergrundgeräusch, so wird die Erkennung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

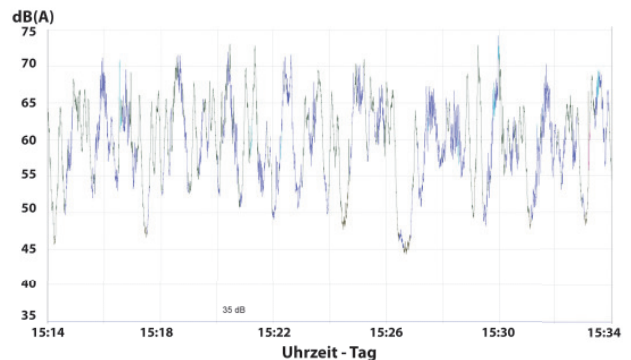
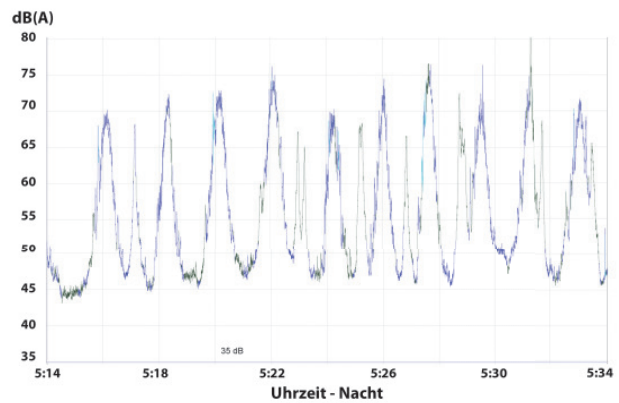


Abbildung 4: Pegelschrieb mit farblich markierter Erkennung der Klasse (blau: Flugzeug, grün: keine Erkennung) - Oben: Nacht • Unten: Tag

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