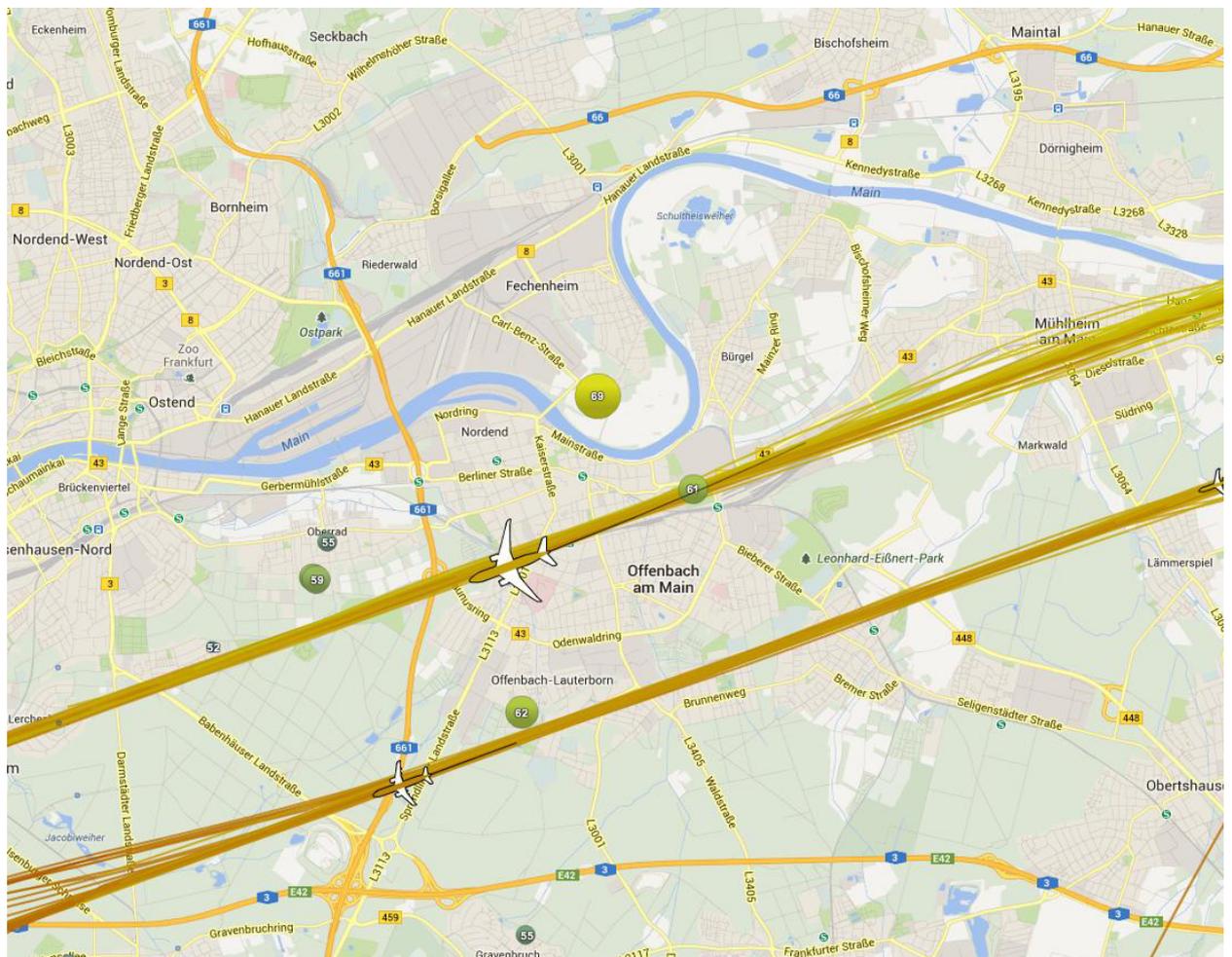


Auswertung der Überflüge sowie der Fluggeräuschmessdaten des MP-219 in Fechenheim

Berichtszeitraum: März 2014 – April 2014 | Stand 15.09.2014



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	Ausfallzeiten	9
2.3	Anflüge bei Betriebsrichtung 25	10
2.3.1	Anflughöhen	10
2.3.2	Anflughöhenstaffelung	11
2.4	Abflüge bei Betriebsrichtung 07	13
2.4.1	Abflughöhen	13
2.4.2	Abflughöhenstaffelung	14
3	Fluggeräuschereignisse	17
4	Fluggeräuschpegel	18
4.1	Maximalpegelverteilung	18
4.2	Leq- und NAT-Auswertung	20

Anlagen

Anlage 1: Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Standort der Messstation MP-219 (Quelle: Google Earth).....	5
Abb. 2: BR25 - Identifizierte Anflüge im März 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth).....	7
Abb. 3: BR25 - Identifizierte Anflüge im März 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth).....	8
Abb. 4: BR07 - Identifizierte Abflüge im März 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth).....	8
Abb. 5: BR07 - Identifizierte Abflüge im März 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth).....	9
Abb. 6: Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25.....	10
Abb. 7: Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25	11
Abb. 8: Prozentualer Anteil der Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25	12
Abb. 9: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07.....	13
Abb. 10: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07	14
Abb. 11: Prozentualer Anteil der Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07	15
Abb. 12: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht).....	17
Abb. 13: Tagesdurchschnitt - Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch).....	18
Abb. 14: Tagesdurchschnitt - Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)	19
Abb. 15: L_{DIN} Tag und Nacht	20
Abb. 16: NAT68 und NAT72	21
Abb. 17: L_{eq} Tag und Nacht.....	21
Abb. 18: L_{95} Tag und Nacht	22

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 Anlage des Kleingärtner-Vereins in Fechenheim wurde am 25. Februar 2014 in Betrieb genommen. Die Koordinaten des Standortes (MP-219) lauten: 32 U 483277; 5551310 [UTM]. Die Messhöhe des Mikrofons beträgt 10 m über Grund.



Abb. 1: Standort der Messstation MP-219 (Quelle: Google Earth)

Diese Auswertung umfasst Daten von 01.03.2014 00:00 Uhr bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

Auswertung der Überflüge über Fechenheim



2 Überflughöhen und Überflughöhenstaffelung

2.1 Auswertungsmethode und Erkennungsrate

Die Auswertebereiche für die An- und Abflüge über dem MP-219 haben folgende Ausdehnungsmaße:

- **Anflüge (BR25):** Breite jeweils 1852 m (1 NM) links und rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 250°.
- **Abflüge (BR07):** 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 23°.

	Anzahl der Flüge durch die o.g. Tore	Anzahl der identifizierten Fluggeräuschereignisse	Prozentueller Anteil der identifizierten Fluggeräuschereignisse
Anflüge (BR25)	7130	3719	52,15%
Abflüge (BR07)	1914	1399	73,09%

Zur Übersicht werden die Abbildungen der „Durchflugtore“ des Monats März 2014 für die An- und Abflüge bei BR25 & BR07 dargestellt. Es sind nur Flüge bis 13500 ft enthalten und die die o.g. Prüfkriterien 1 bis 3 erfüllt haben. Flüge die zu diesem Zeitpunkt höher als 13500 ft über dem Standort waren, sind in den FANOMOS-Daten, die das UNH erhält, nicht enthalten.

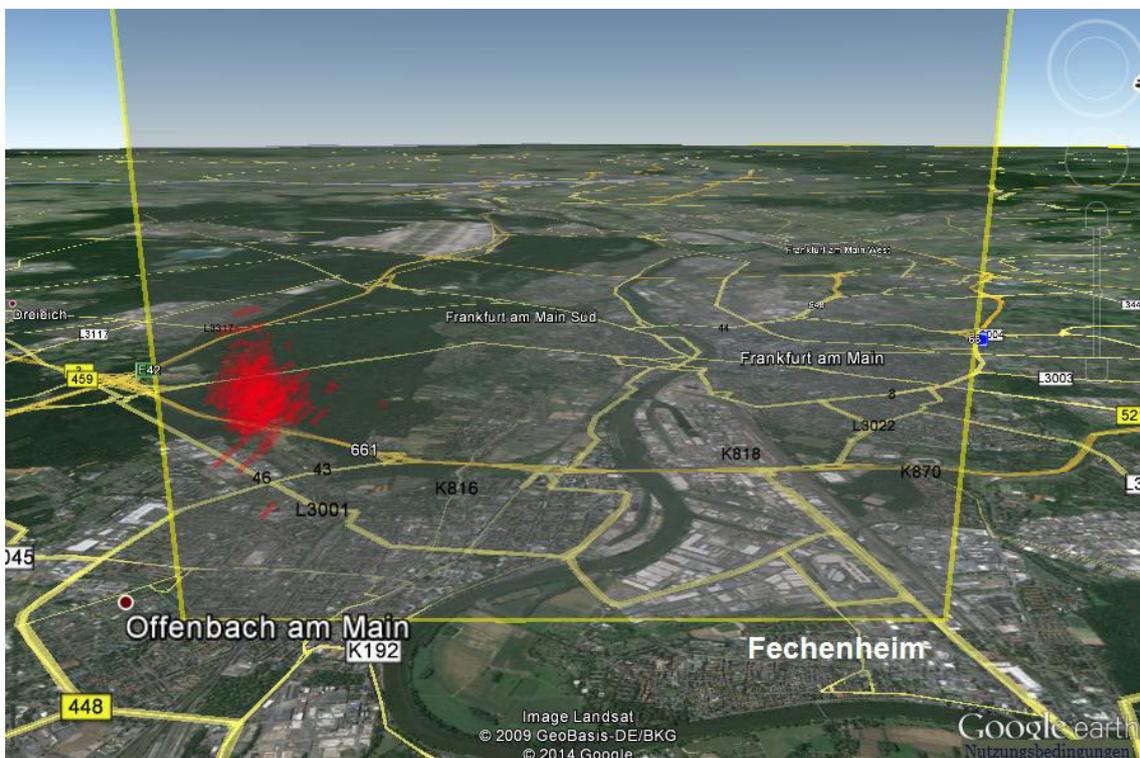


Abb. 2: BR25 - Identifizierte Anflüge im März 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth)

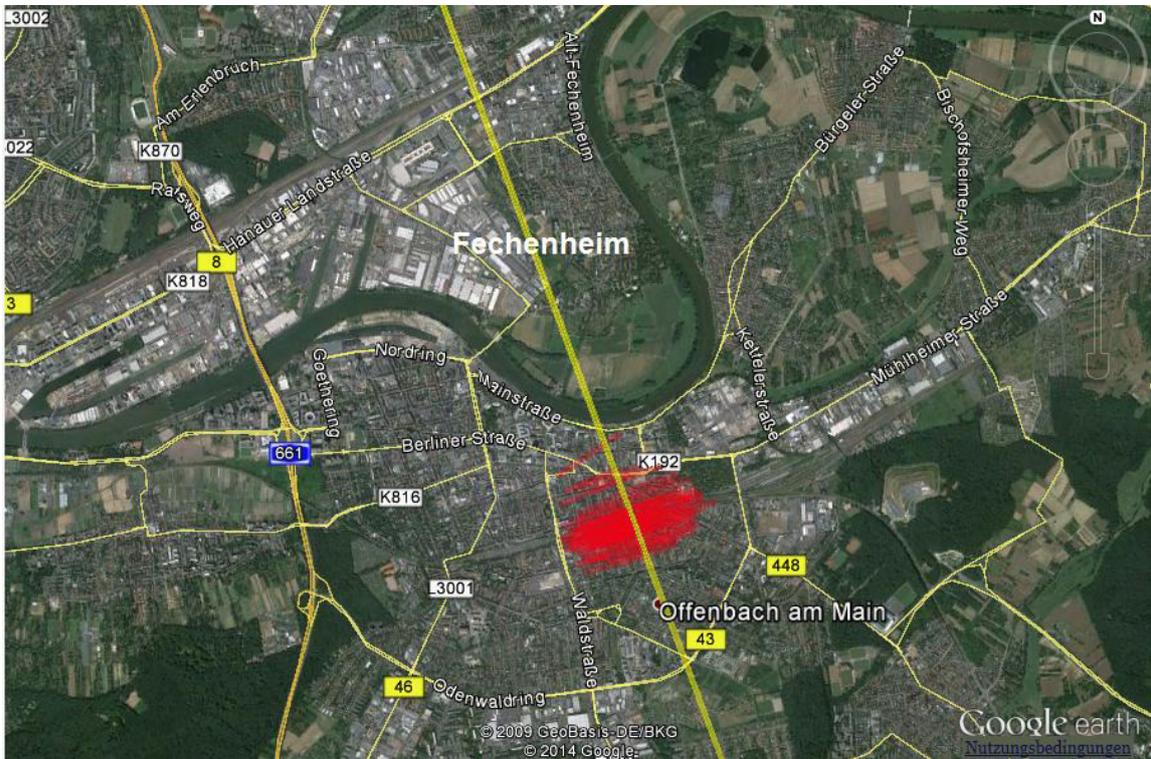


Abb. 3: BR25 - Identifizierte Anflüge im März 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth)

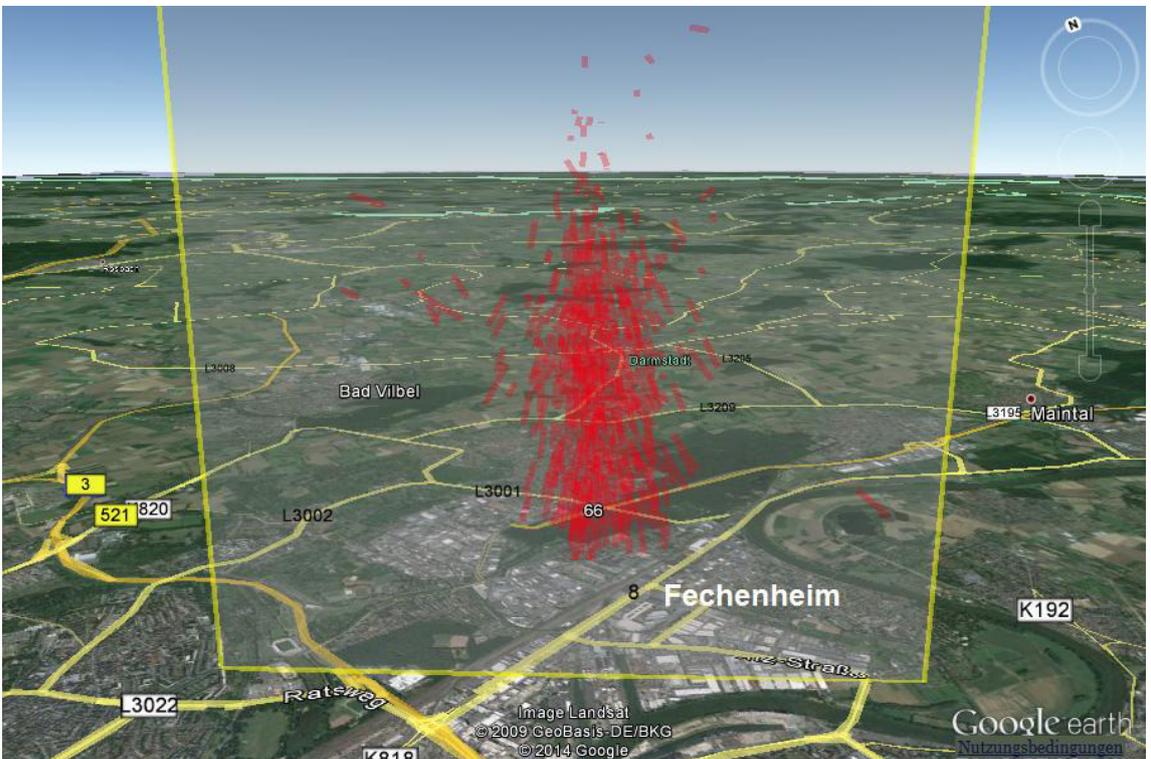


Abb. 4: BR07 - Identifizierte Abflüge im März 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth)

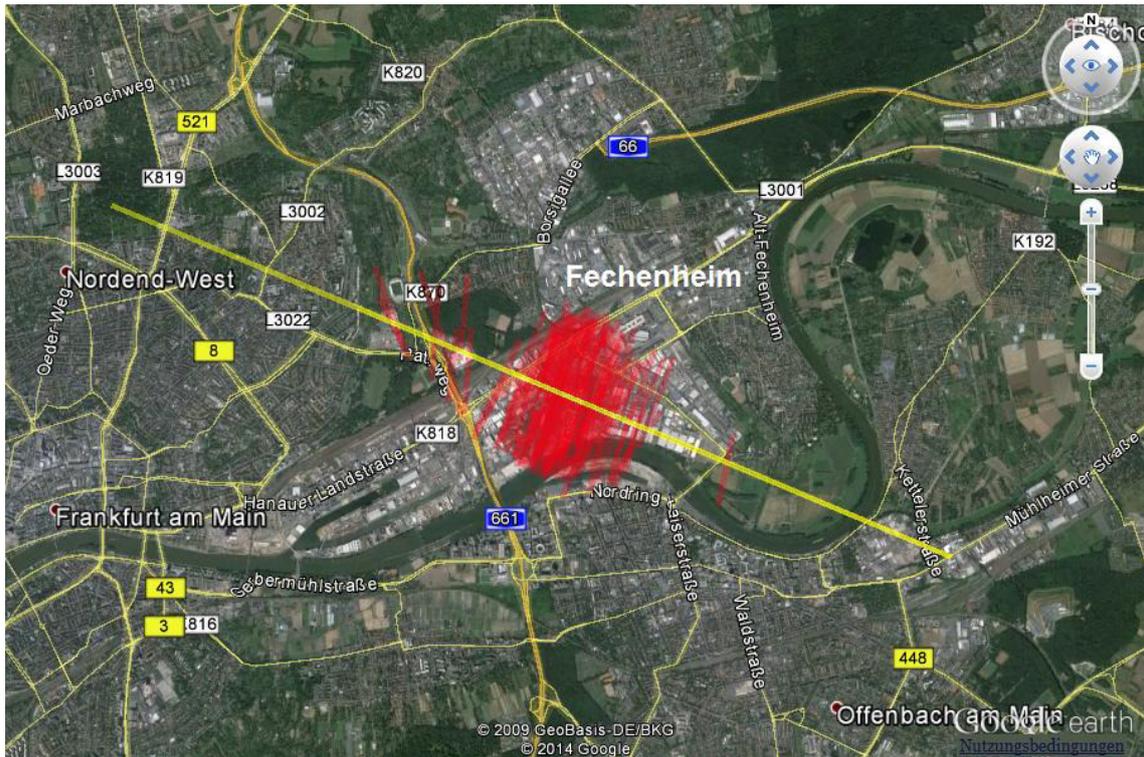


Abb. 5: BR07 - Identifizierte Abflüge im März 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth)

2.2 Ausfallzeiten

Beginn	Ende	Ausfallzeit in Std.	Ausfallgrund
14.03.2014 13:00	14.03.2014 23:59	11 h	Konvertierungsfehler
17.03.2014 06:00	17.03.2014 06:59	1 h	Wartungsarbeiten
25.03.2014 14:00	25.03.2014 23:59	10 h	Konvertierungsfehler

2.3 Anflüge bei Betriebsrichtung 25

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.

2.3.1 Anflughöhen

Höhe (MSL) in [ft]	Minimum	Maximum	Durchschnitt aller Flüge	10%-getrimmtes Mittel*
März	3030	4437	3775	3775
April ¹	2604	4811	3771	3771

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

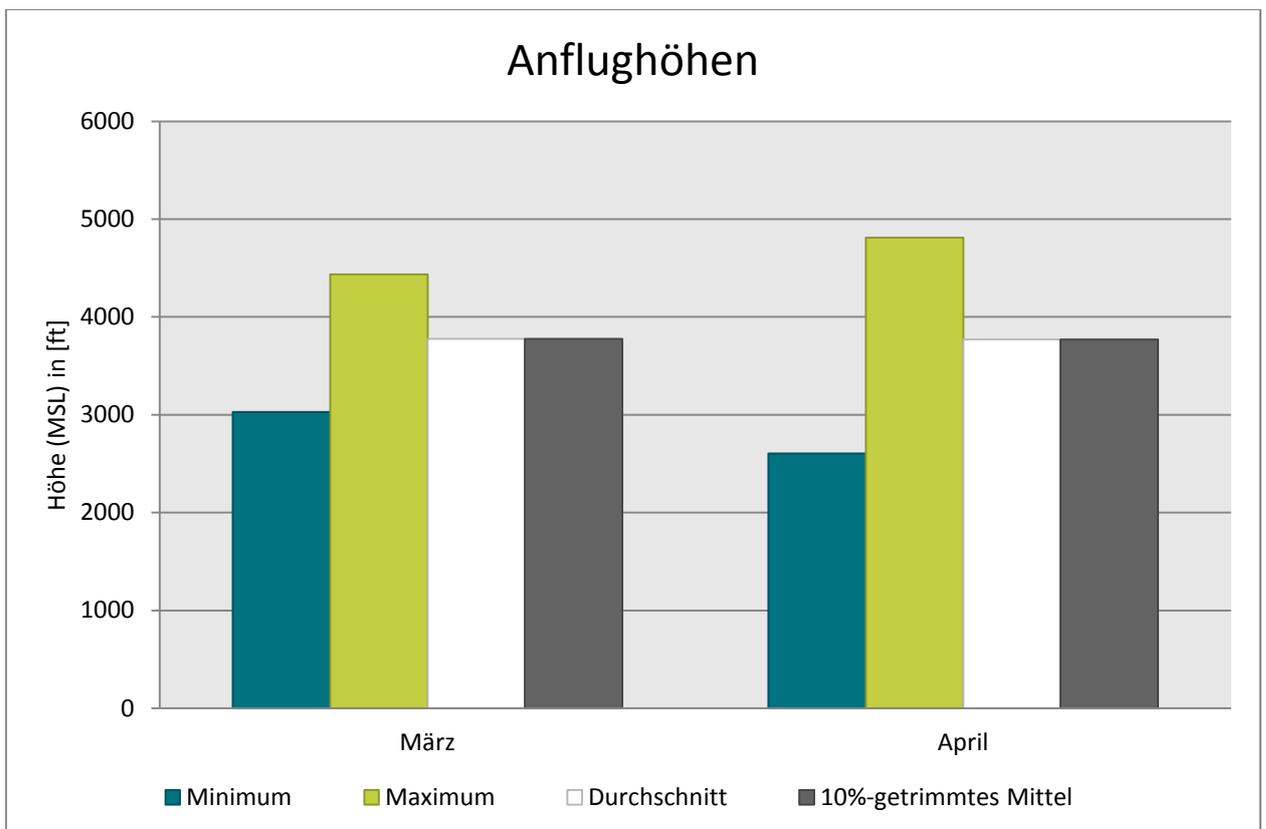


Abb. 6: Anflughöhen bei Betriebsrichtung 25

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

2.3.2 Anflughöhenstaffelung

Höhe (MSL)	März	April ¹
< 3000 ft	0	1
von 3000 ft bis < 3250 ft	9	2
von 3250 ft bis < 3500 ft	81	45
von 3500 ft bis < 3750 ft	897	434
von 3750 ft bis < 4000 ft	1341	740
von 4000 ft bis < 4250 ft	113	37
>= 4250 ft	10	9
Summe	2451	1268

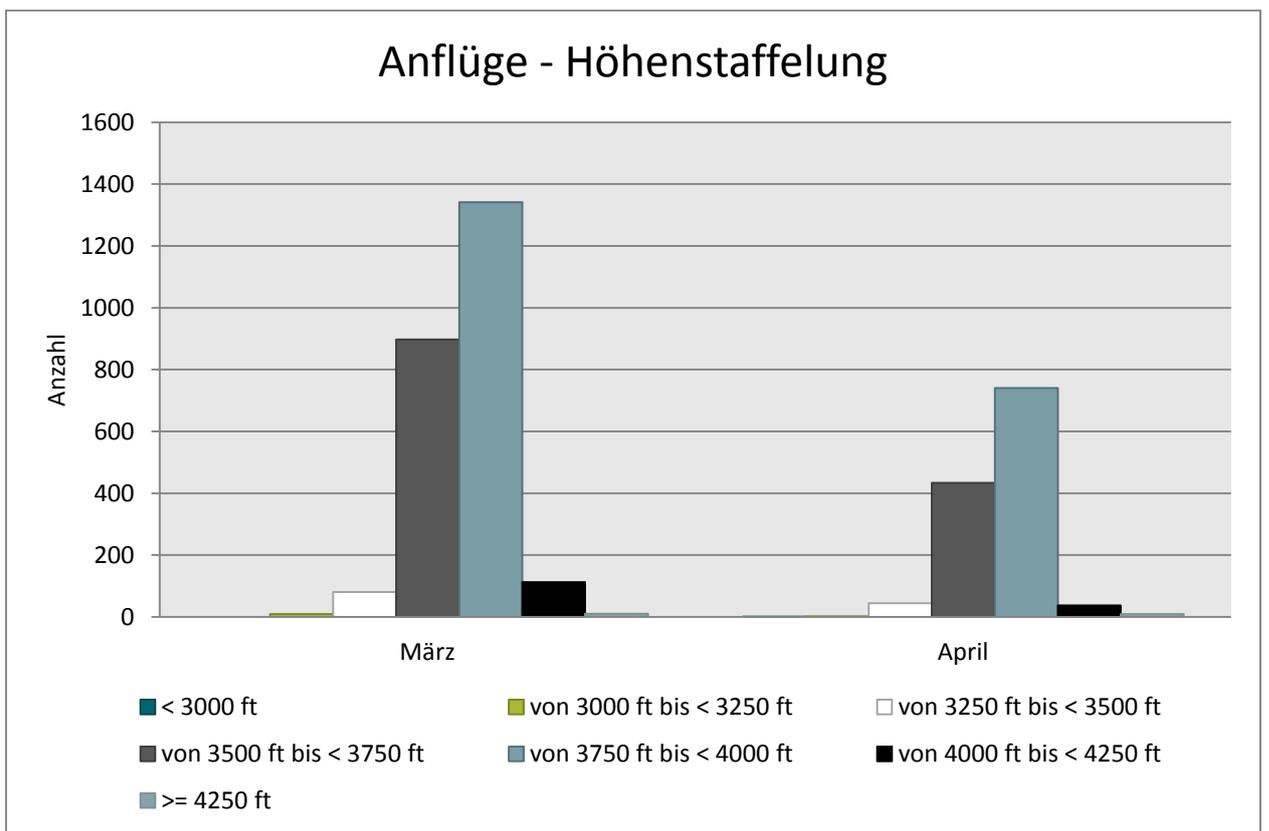


Abb. 7: Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

Der prozentuale Anteil der Anflughöhenstaffelung nach Monaten:

Höhe (MSL)	März	April ¹
< 3000 ft	0,00%	0,08%
von 3000 ft bis < 3250 ft	0,37%	0,16%
von 3250 ft bis < 3500 ft	3,30%	3,55%
von 3500 ft bis < 3750 ft	36,60%	34,23%
von 3750 ft bis < 4000 ft	54,71%	58,36%
von 4000 ft bis < 4250 ft	4,61%	2,92%
>= 4250 ft	0,41%	0,71%

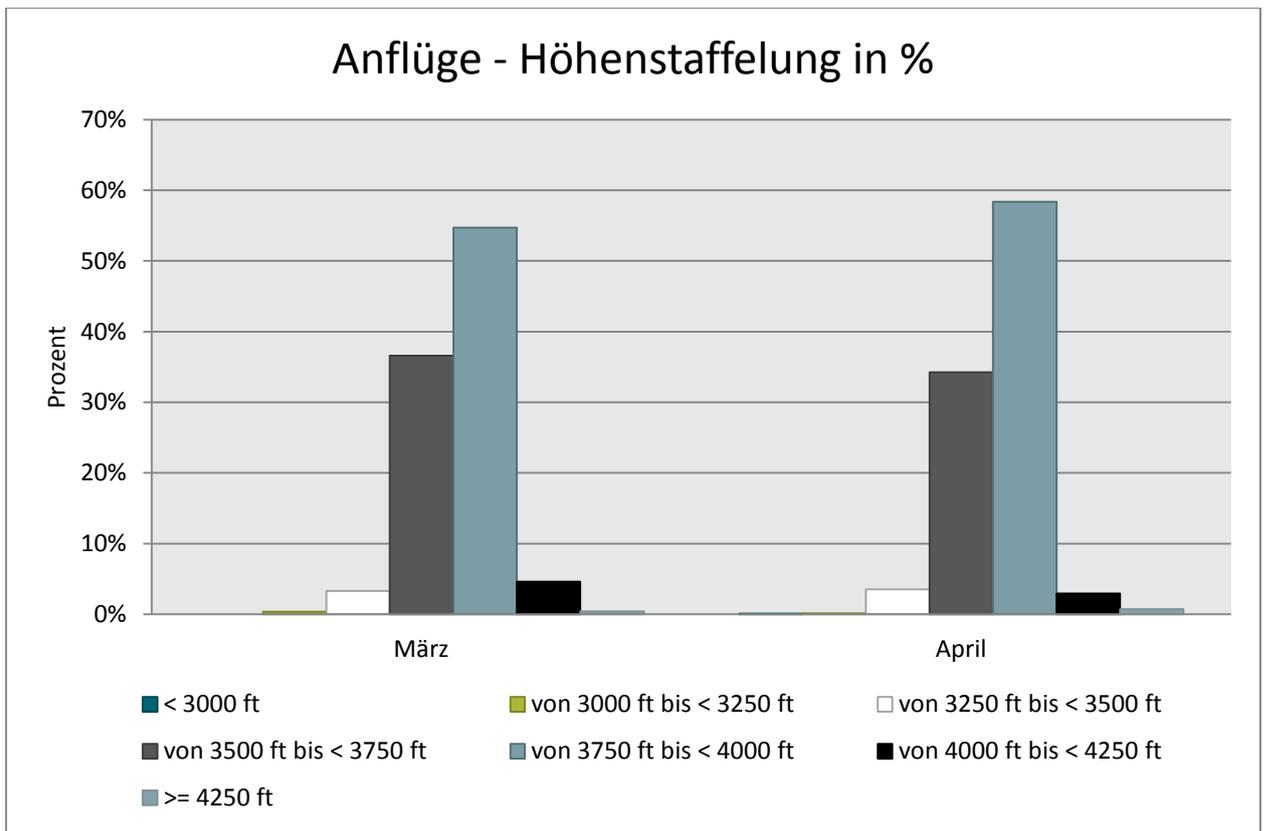


Abb. 8: Prozentualer Anteil der Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

2.4 Abflüge bei Betriebsrichtung 07

2.4.1 Abflughöhen

Höhe (MSL) in [ft]	Minimum	Maximum	Durchschnitt aller Flüge	10%-getrimmtes Mittel
März	2696	10697	5154	5140
April ¹	2822	9638	5145	5147

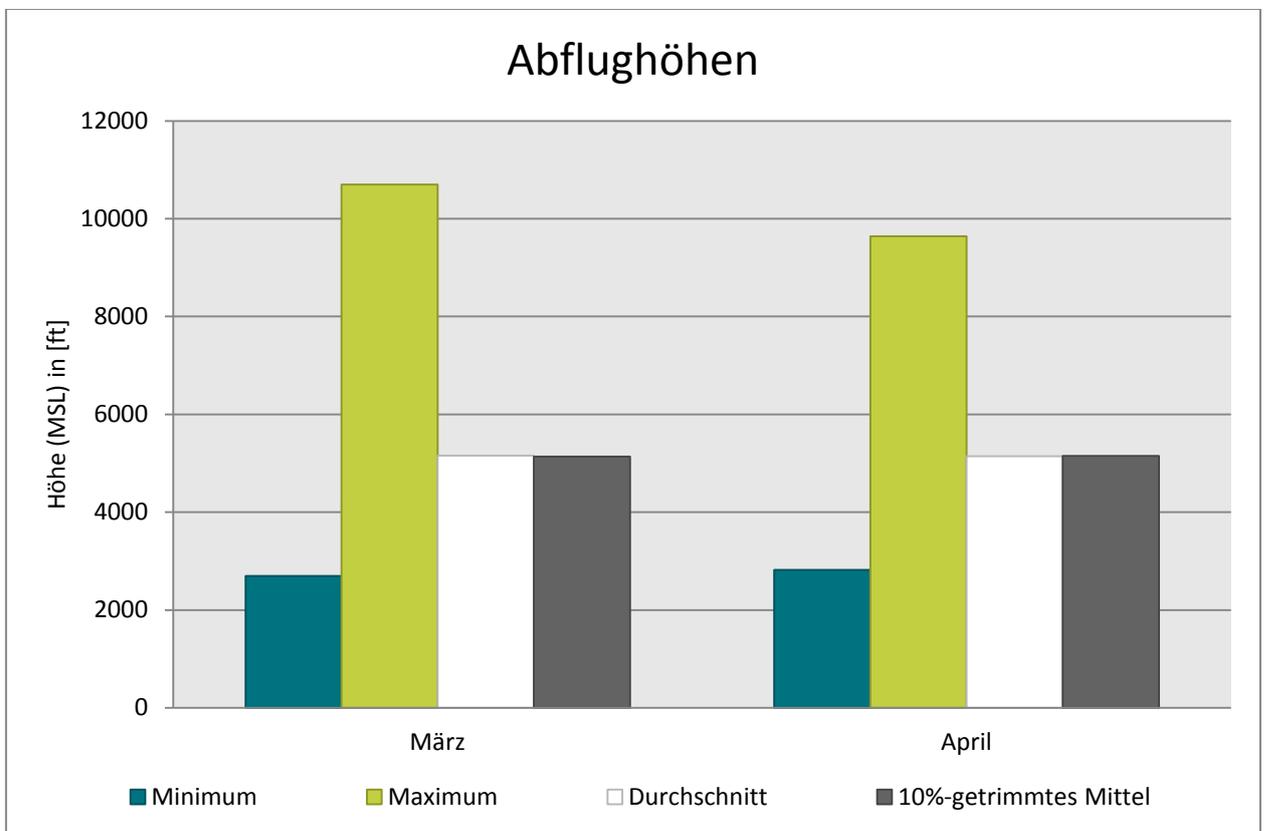


Abb. 9: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 07

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

2.4.2 Abflughöhenstaffelung

Höhe (MSL)	März	April ¹
< 3500 ft	97	17
von 3500 ft bis < 4500 ft	244	36
von 4500 ft bis < 5500 ft	322	108
von 5500 ft bis < 6500 ft	360	80
von 6500 ft bis < 7500 ft	98	16
von 7500 ft bis < 8500 ft	16	1
>= 8500 ft	3	1
Summe	1140	259

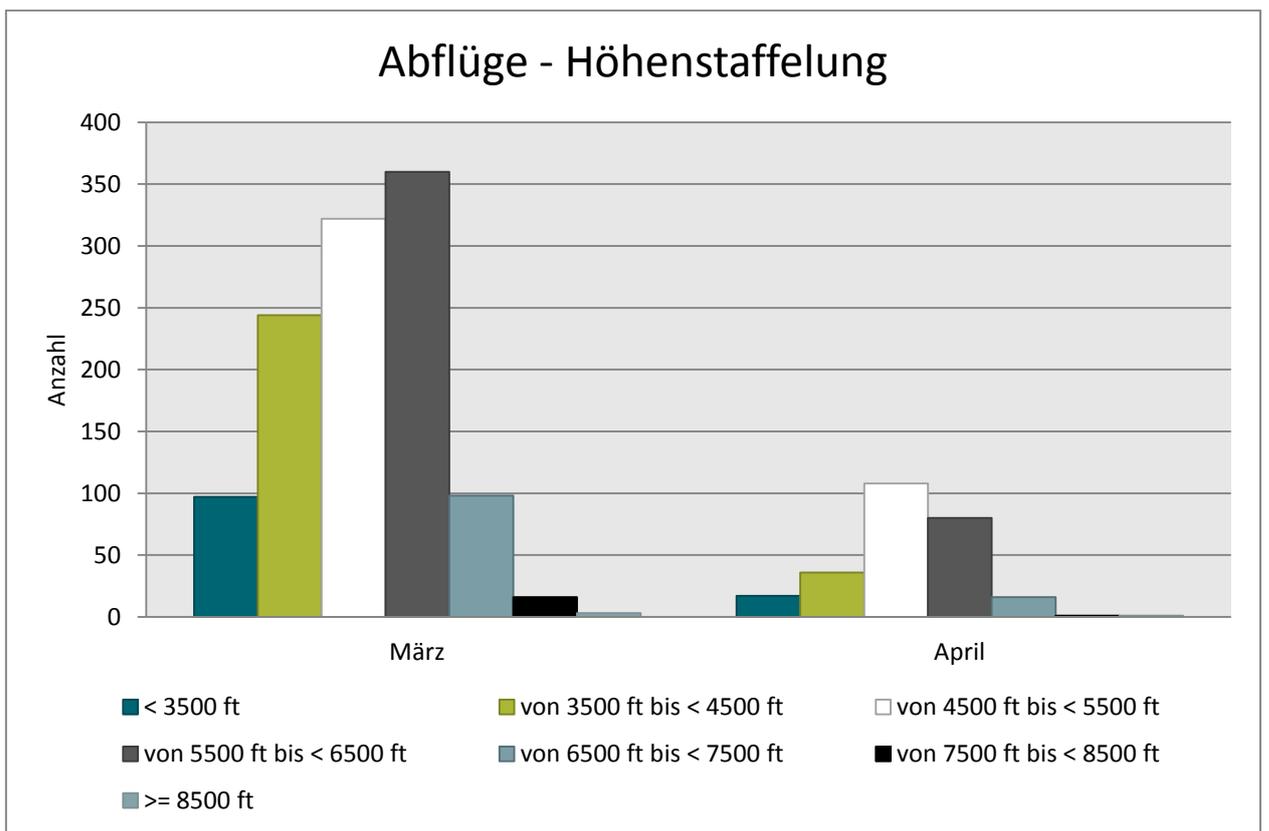


Abb. 10: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

Der prozentuale Anteil der Abflughöhenstaffelung nach Monaten:

Höhe (MSL)	März	April ¹
< 3500 ft	8,51%	6,56%
von 3500 ft bis < 4500 ft	21,40%	13,90%
von 4500 ft bis < 5500 ft	28,25%	41,70%
von 5500 ft bis < 6500 ft	31,58%	30,89%
von 6500 ft bis < 7500 ft	8,60%	6,18%
von 7500 ft bis < 8500 ft	1,40%	0,39%
>= 8500 ft	0,26%	0,39%

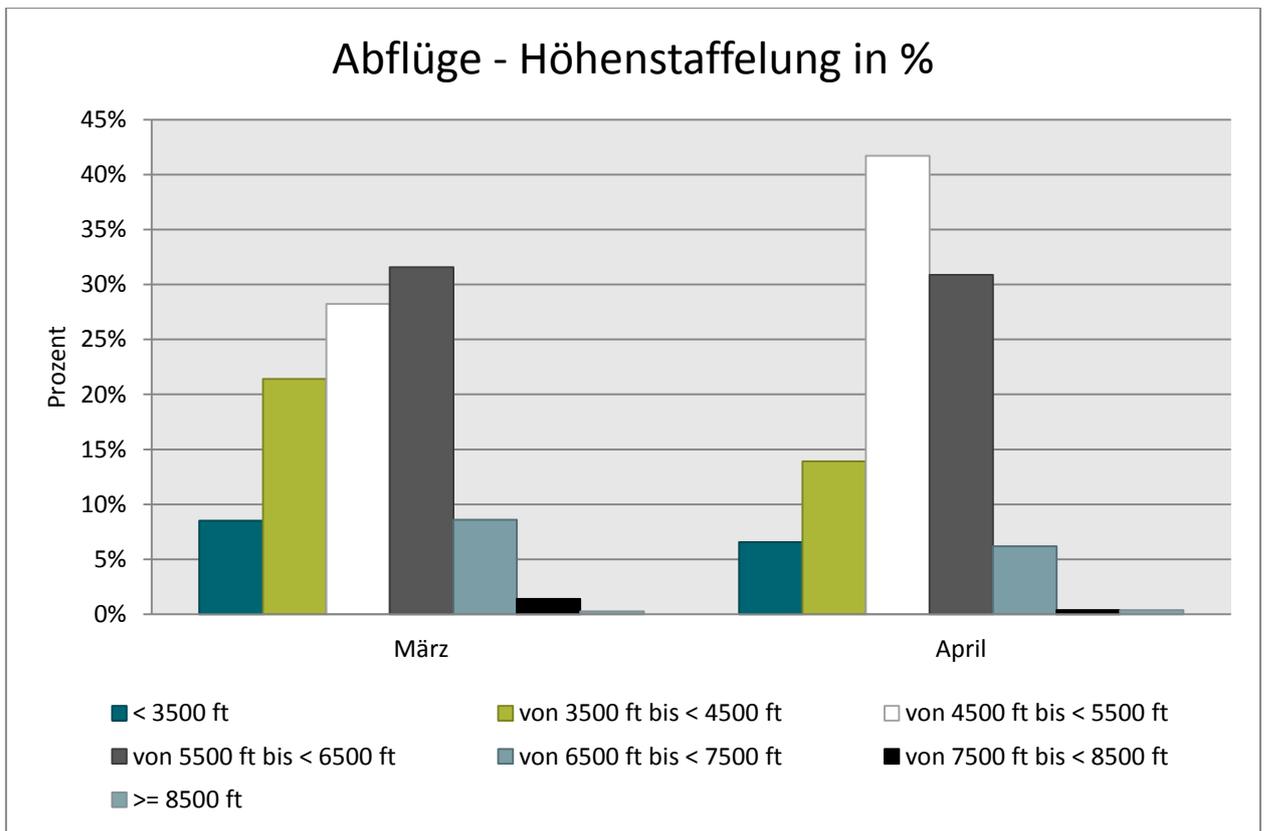


Abb. 11: Prozentualer Anteil der Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

Auswertung der Fluggeräuschmessstation (MP-219)



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 BR25 & BR07
	Tag 06:00 - 22:00 Uhr		Nacht 22:00 - 06:00 Uhr		
	Gesamt	Schnitt / Tag	Gesamt	Schnitt / Nacht	
März	3383	116,2	208	6,8	3591
April ¹	1429	107,8	98	7,1	1527

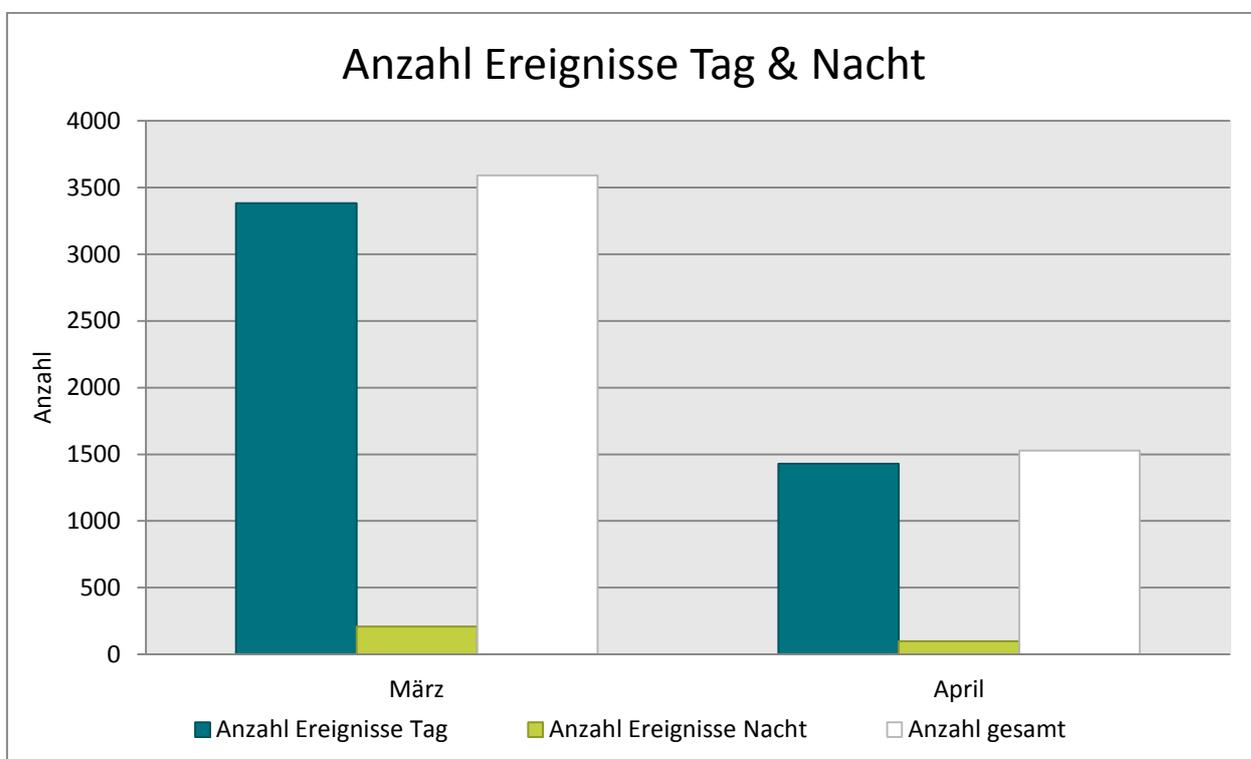


Abb. 12: Anzahl Fluggeräuschereignisse (Tag und Nacht)

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

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)
März	585	2090	592	114	2
April ¹	210	997	183	37	2

Tagesdurchschnitt - Maximalpegelverteilung am Tag

März	20,1	71,8	20,3	3,9	0,1
April ¹	15,8	75,2	13,8	2,8	0,2

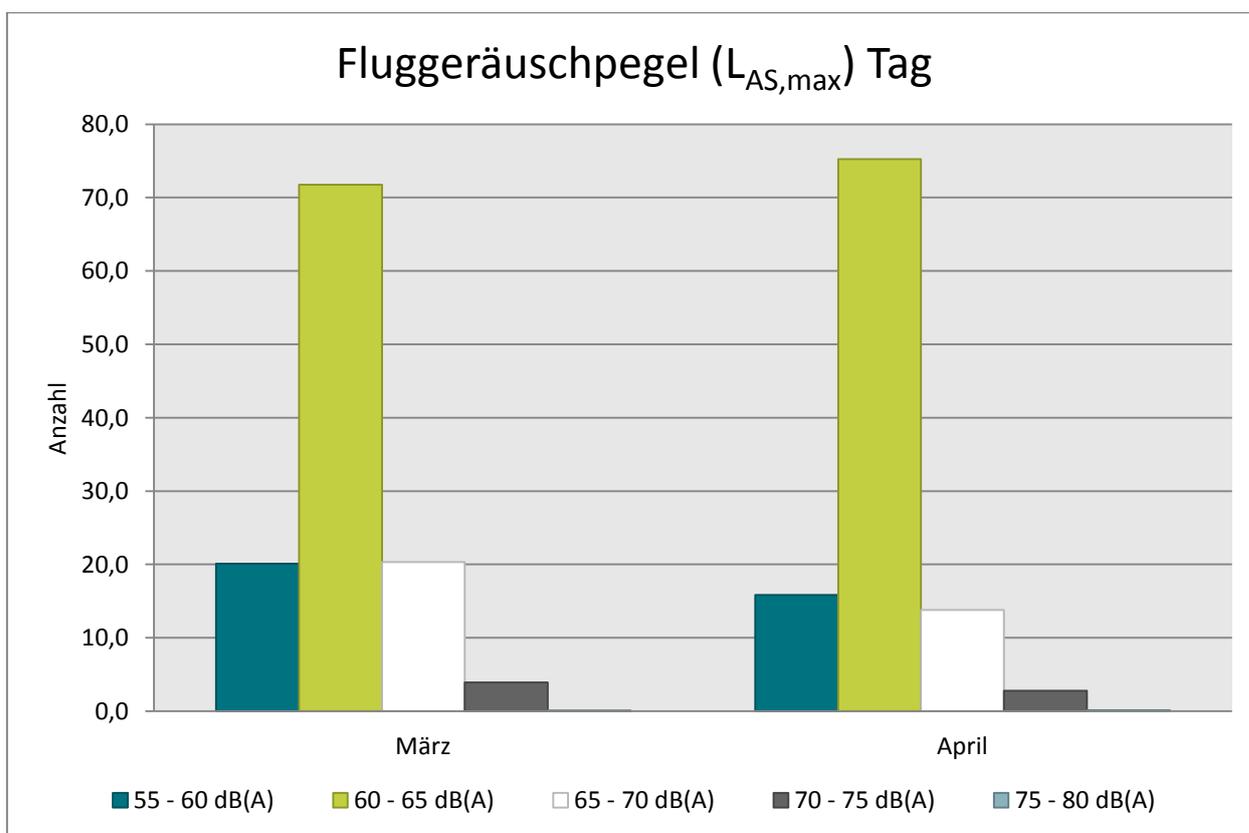


Abb. 13: Tagesdurchschnitt - Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

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)
März	32	134	37	5
April ¹	21	57	20	0

Tagesdurchschnitt - Maximalpegelverteilung in der Nacht

März	1,0	4,4	1,2	0,2
April ¹	1,5	4,1	1,5	0,0

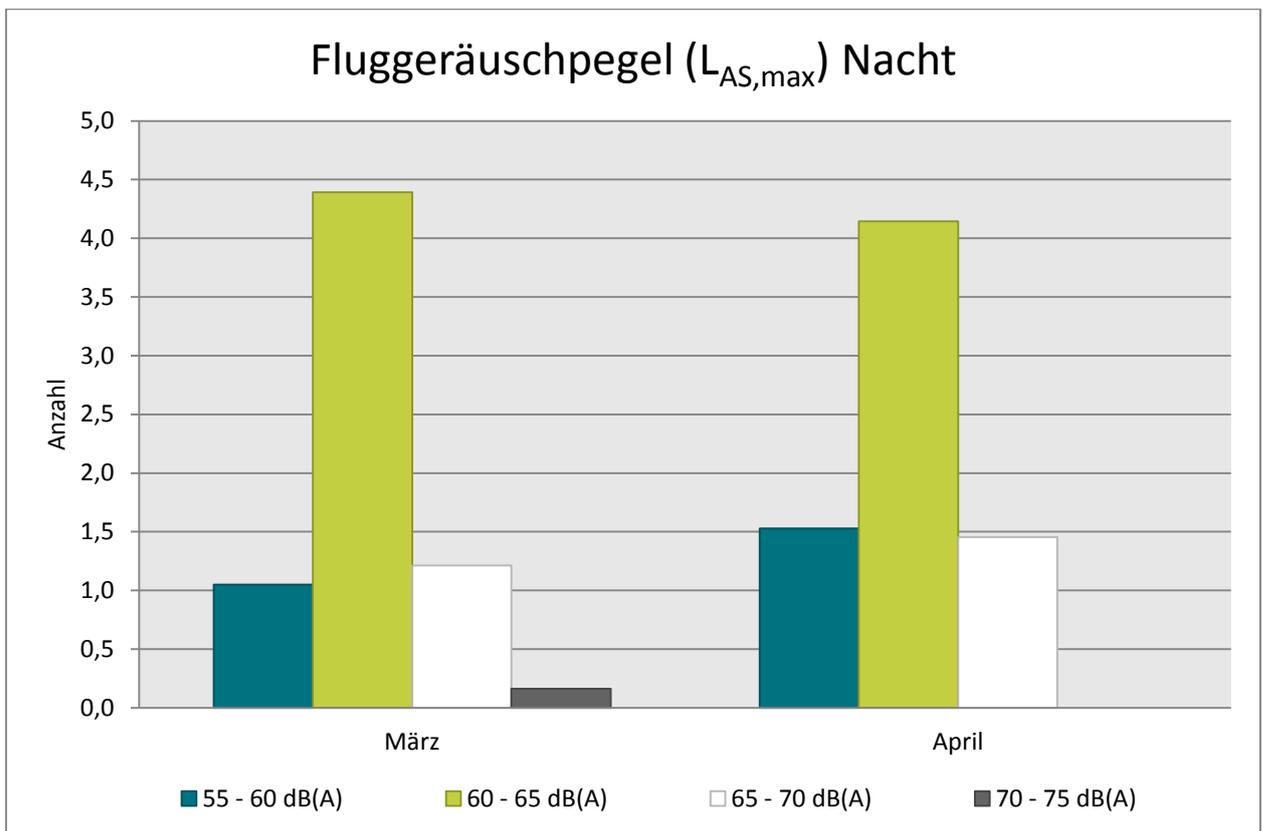


Abb. 14: Tagesdurchschnitt - Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

4.2 Leq- und NAT-Auswertung

in dB(A)	$L_{DIN,T}$	$L_{DIN,N}$	NAT68*	NAT72*	$L_{eq,T}$	$L_{eq,N}$	$L_{95,T}$	$L_{95,N}$
März	48,7	39,7	7	1	52,9	46,7	45,9	41,1
April ¹	48,1	39,4	3	0	53,7	45,8	46,9	39,7

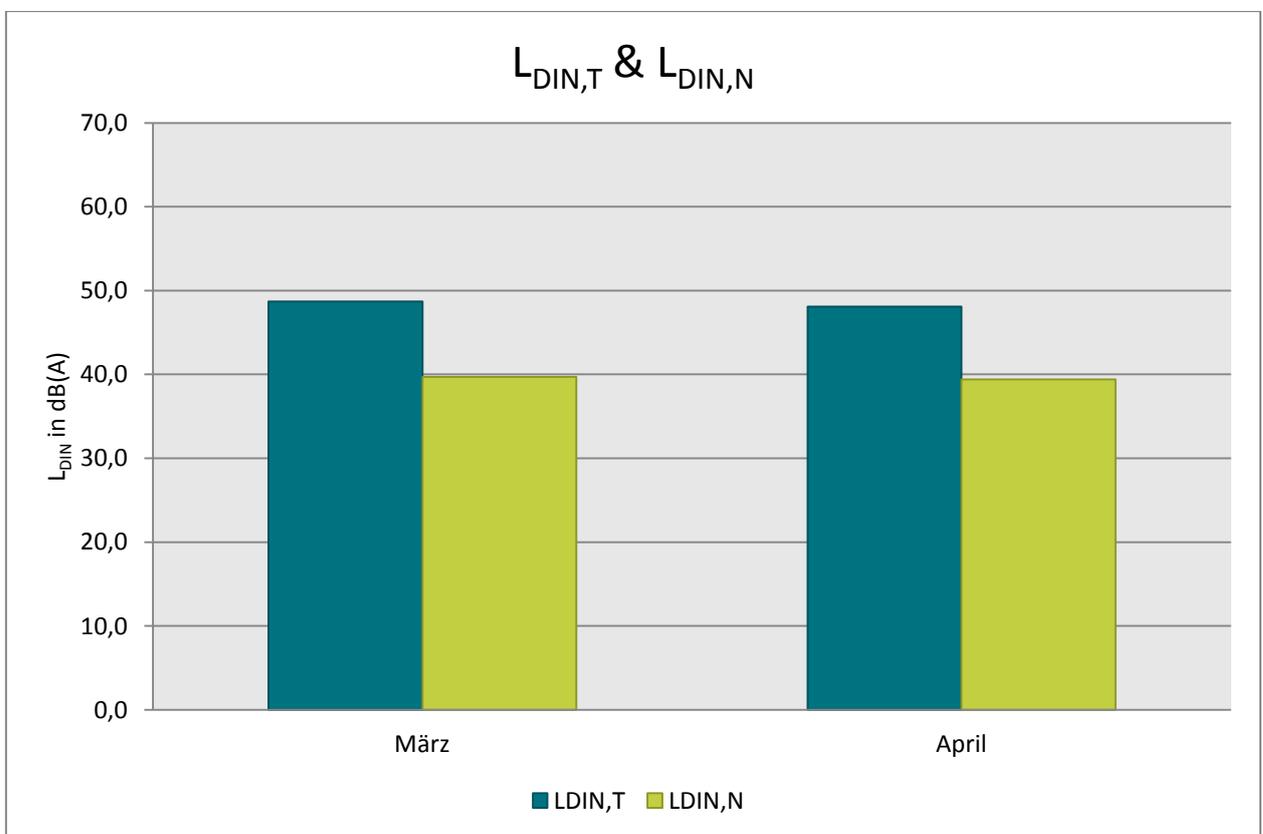


Abb. 15: L_{DIN} Tag und Nacht

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

¹ Daten verfügbar bis 14.04.2014 09:59 Uhr.

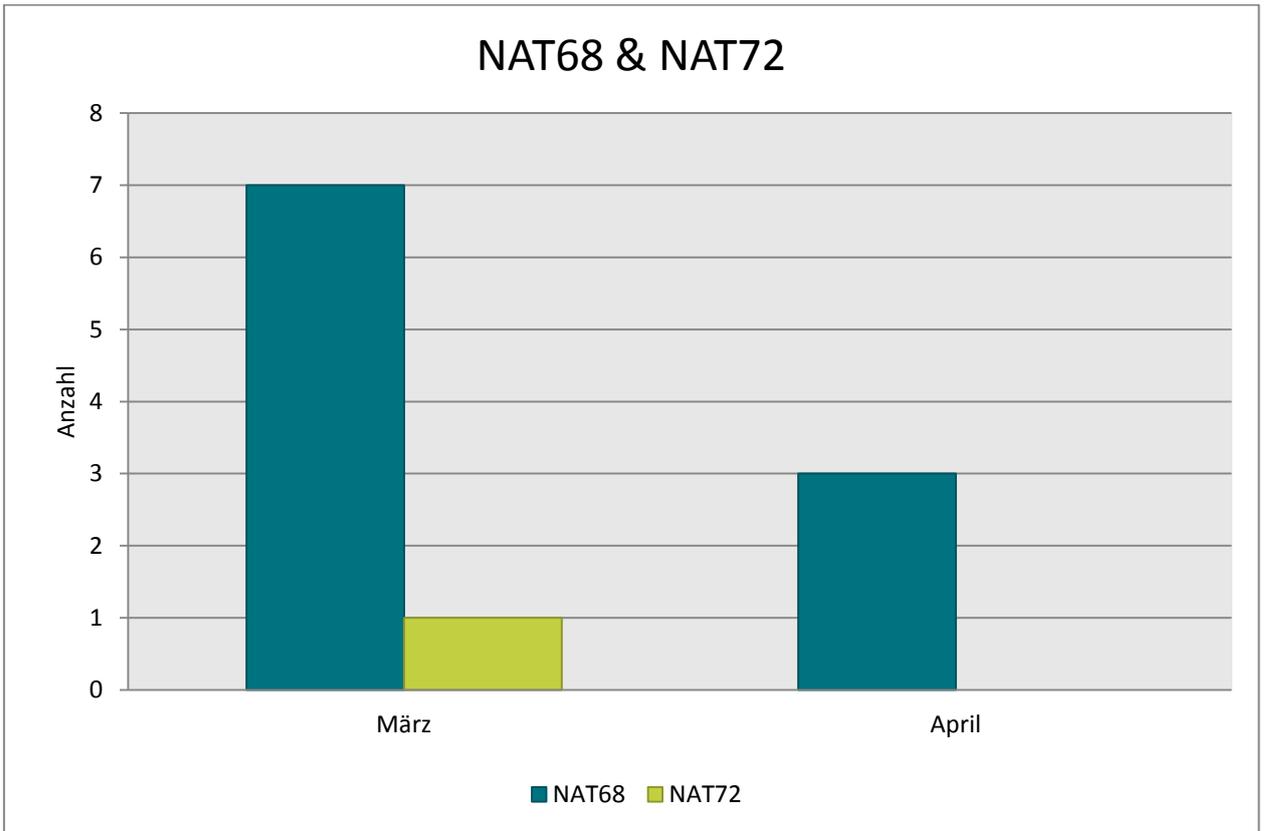


Abb. 16: NAT68 und NAT72

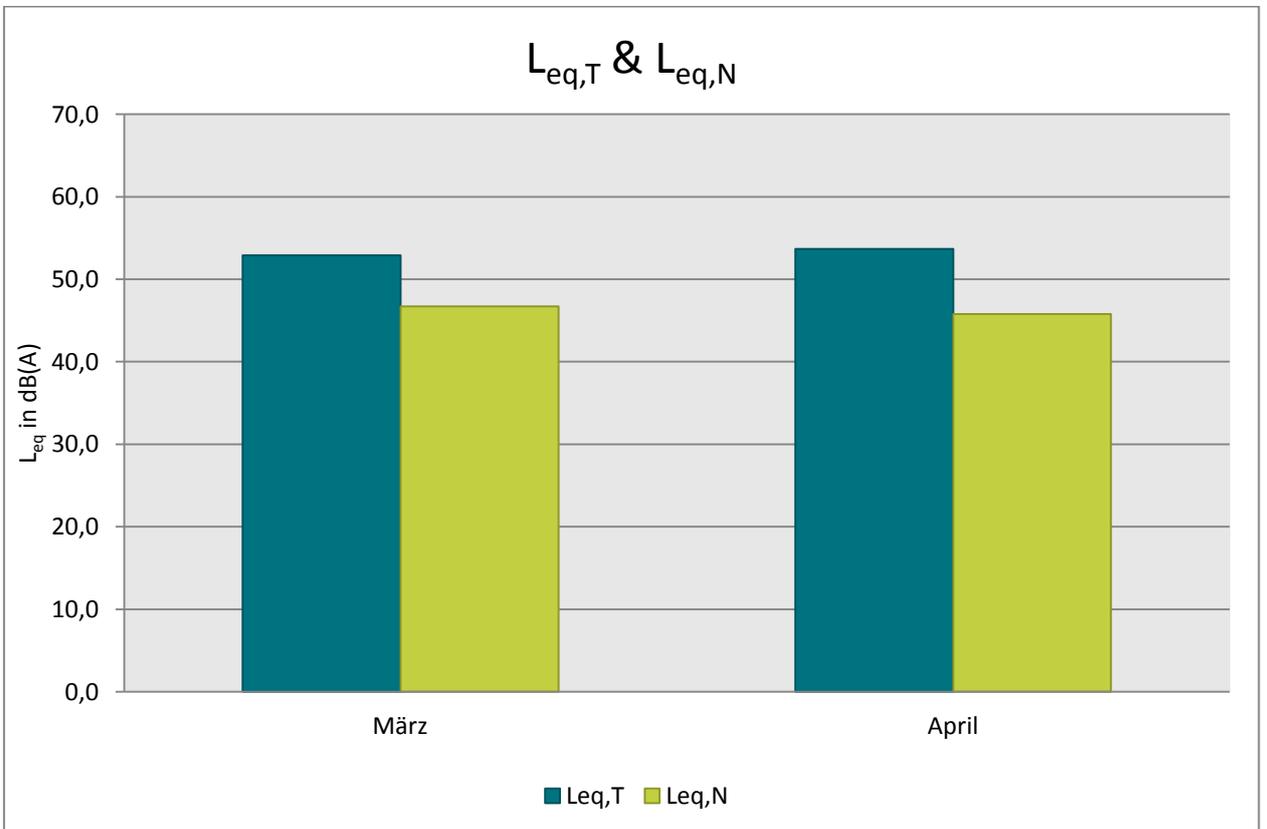


Abb. 17: L_{eq} Tag und Nacht

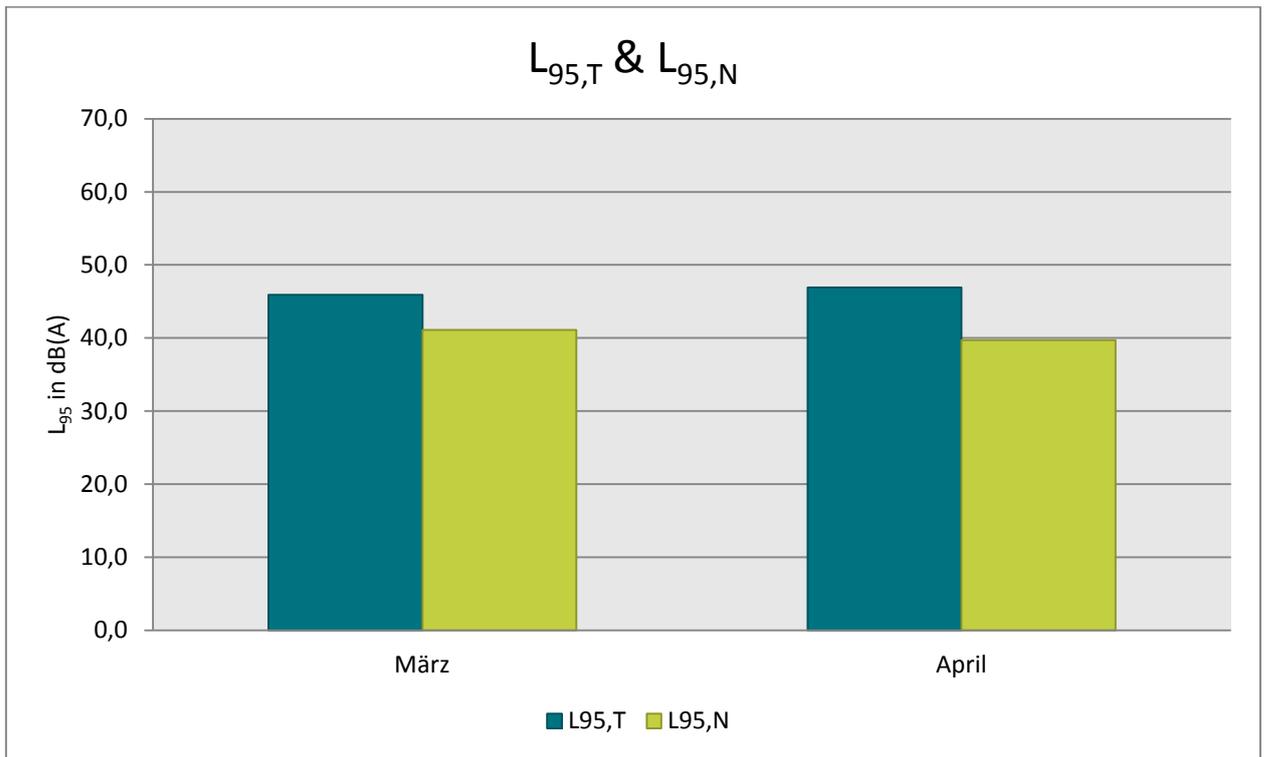


Abb. 18: L_{95} Tag und Nacht

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 Flugzeuggeräusche und anderen Geräuschklassen ermöglicht.

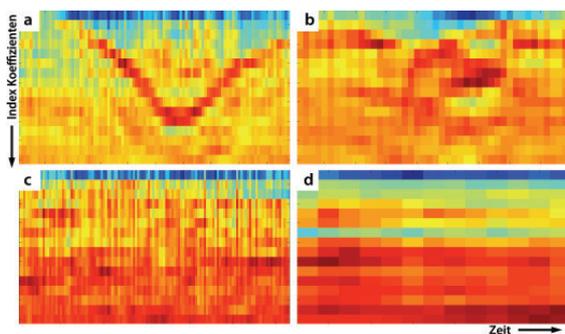


Abbildung 1: MFCC aus verschiedenen Klassen (a: Flugzeug, b: Auto, c: Zug, d: Hintergrund) – Dargestellt sind jeweils 18 Koeffizienten, aufgetragen über der Zeit.

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.

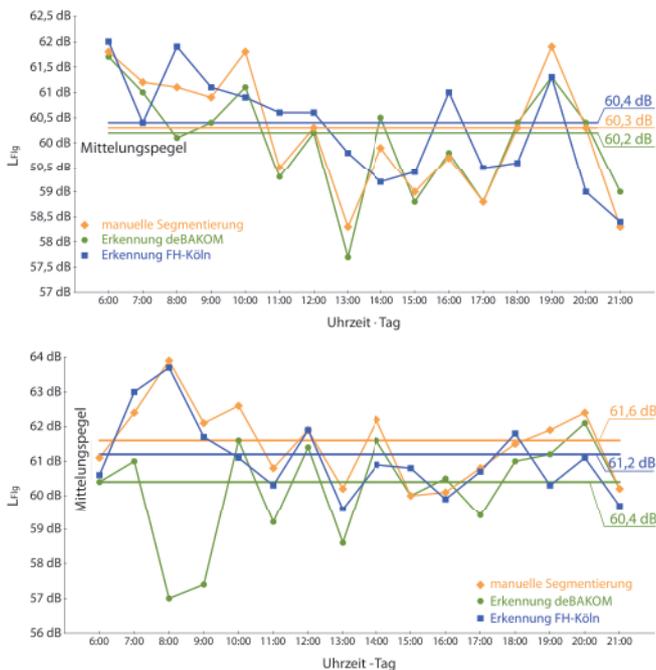


Abbildung 3: Auswertung der Messdaten. Vergleich von Methode 1, Methode 2 und manueller Auswertung. Oben: 23.10.08 (Tag ohne Regen) • Unten: 27.10.08 (Tag mit Regen). Ohne Regen ist die Abweichung der Mittelungspegel nur gering. Erhöht sich durch Regen jedoch das Hintergrundgeräusch, so wird die Erkennung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

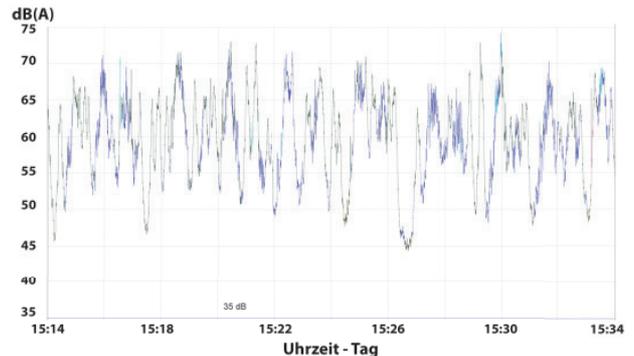
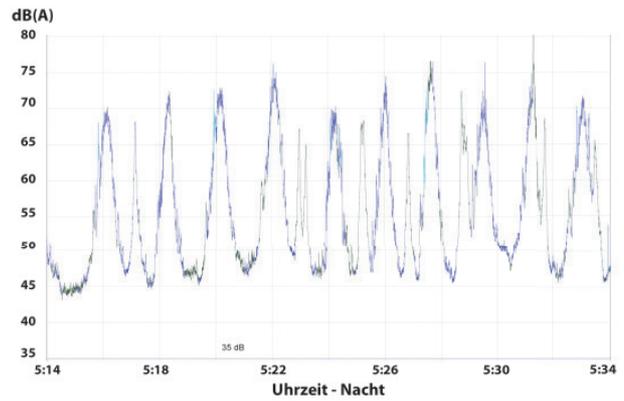


Abbildung 4: Pegelschrieb mit farblich markierter Erkennung der Klasse (blau: Flugzeug, grün: keine Erkennung) - Oben: Nacht • Unten: Tag

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