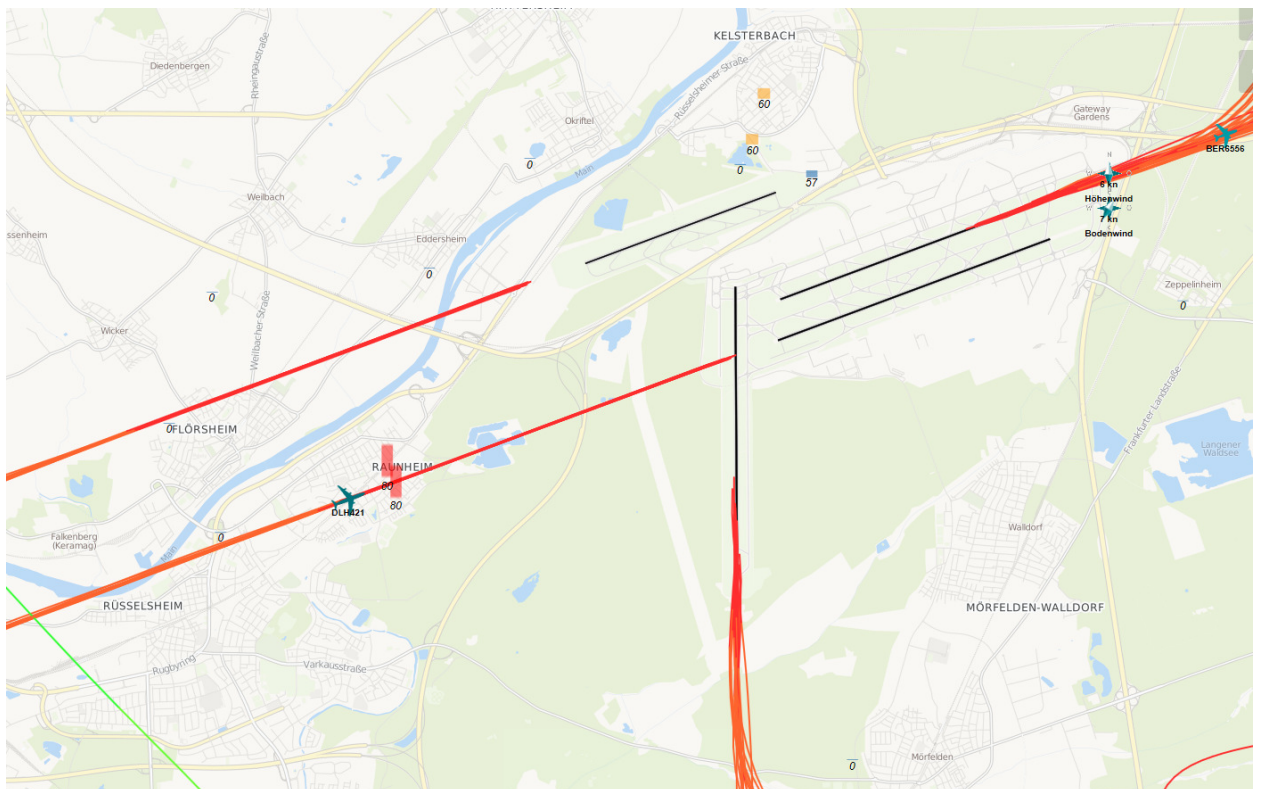


# Auswertung der Überflüge sowie der Fluggeräuschmessdaten des MP-111 in Raunheim

Berichtszeitraum: Oktober 2014 – Dezember 2014 | Stand 26.01.2015



# 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 und Überflughöhenstaffelung</b>           | <b>7</b>  |
| 2.1      | Auswertungsmethode und Erkennungsrate                      | 7         |
| 2.2      | Bahnnutzung bzgl. Landungen                                | 11        |
| 2.3      | Ausfallzeiten  | 11        |
| 2.4      | Anflüge bei Betriebsrichtung 07                            | 11        |
| 2.4.1    | Anflughöhen  | 11        |
| 2.4.2    | Anflughöhenstaffelung                                      | 12        |
| 2.5      | Abflüge bei Betriebsrichtung 25 -- Südumfliegung           | 14        |
| 2.5.1    | Abflughöhen  | 14        |
| 2.5.2    | Abflughöhenstaffelung                                      | 15        |
| 2.6      | Abflüge bei Betriebsrichtung 25 -- Nordwest-Abflugstrecken | 16        |
| 2.6.1    | Abflughöhen  | 16        |
| 2.6.2    | Abflughöhenstaffelung                                      | 17        |
| <b>3</b> | <b>Fluggeräuschereignisse</b>                              | <b>20</b> |
| <b>4</b> | <b>Fluggeräuschpegel</b>                                   | <b>21</b> |
| 4.1      | Maximalpegelverteilung                                     | 21        |
| 4.2      | Leq- und NAT-Auswertung                                    | 23        |
| 4.3      | Jahresübersicht 2014                                       | 26        |

## Anlagen

Anlage 1: Geräuschklassifikation der Firma deBAKOM

# Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abb. 1: Standort der Messstation MP-111 (Quelle: Google Earth) .....   | 5  |
| Abb. 2: BR07 - Identifizierte Anflüge im Dezember 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth) .....                         | 8  |
| Abb. 3: BR07 - Identifizierte Anflüge im Dezember 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth) .....                            | 8  |
| Abb. 4: BR25 Südumfliegung - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth) .....           | 9  |
| Abb. 5: BR25 Südumfliegung - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth) .....              | 9  |
| Abb. 6: BR25 Nordwest-Abflugstrecken - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth) ..... | 10 |
| Abb. 7: BR25 Nordwest-Abflugstrecken - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth) .....    | 10 |
| Abb. 8: Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07 .....  | 12 |
| Abb. 9: Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07 .....  | 13 |
| Abb. 10: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25 -- Südumfliegung .....  | 14 |
| Abb. 11: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25 -- Südumfliegung .....  | 16 |
| Abb. 12: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25 -- Nordwest-Abflugstrecken .....  | 17 |
| Abb. 13: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25 -- Nordwest-Abflugstrecken .....                                    | 18 |
| Abb. 14: Anzahl Fluggeräuscheignisse (Tag und Nacht) .....   | 20 |
| Abb. 15: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch) .....  | 21 |
| Abb. 16: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch) .....  | 22 |
| Abb. 17: $L_{DIN}$ Tag und Nacht .....   | 23 |
| Abb. 18: NAT68 und NAT72 .....   | 24 |
| Abb. 19: $L_{eq}$ Tag und Nacht .....  | 24 |
| Abb. 20: $L_{95}$ Tag und Nacht .....  | 25 |

# 1 Einführung

---

## 1.1 Messsystem deBAKOM

---

Wesentliche Komponenten des Messsystems sind eine wetterfeste und beheizte Mikrofoneinheit (Klasse 1 Mikrofon) mit Windschirm, eine Wetterstation sowie ein Messrechner. Bei Windgeschwindigkeiten im Mittel  $> 5$  m/s werden alle Geräusche ausgeblendet, um die Erfassung von Störgeräuschen zu verhindern. Die Daten werden im Messrechner erfasst und stündlich an das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) übertragen.

Für die Geräuschauswertung wird eine spezielle Software eingesetzt, die eine 2-stufige Erkennung durchführt: 1. Stufe ist die Erkennung auf Grund physikalischer Parameter nach DIN 45643 (Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen) d.h. der Schallpegel eines Fluggeräuscheignisses muss z.B. einen Messschwellenpegel um mindestens einen bestimmten Betrag übersteigen; 2. Stufe ist eine detaillierte Erkennung anhand einer Korrelationsanalyse mit Musterspektren (s. Anlage). Diese werden mit Hilfe von Audioaufzeichnungen aus für den Messort typischen Fluggeräuscheignissen erstellt. Als 3. Stufe werden die erkannten Fluggeräuscheignisse mit den FANOMOS-Daten (Radarspuren) der Deutschen Flugsicherung (DFS) korreliert. Falls diese Prüfkriterien alle zueinander passen, wird das Ereignis als Fluggeräuscheignis deklariert und fließt in die Fluggeräuschauswertung ein.

## 1.2 Erläuterung der verschiedenen Pegel (Abkürzungen)

---

$L_{DIN,T}$  = Fluggeräusch  $L_{eq}$  (nach DIN 45643 vom Februar 2011) (Tag 06:00 - 22:00 Uhr).

$L_{DIN,N}$  = Fluggeräusch  $L_{eq}$  (nach DIN 45643 vom Februar 2011) (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

$L_{eq,T}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche (Tag 06:00 - 22:00 Uhr).

$L_{eq,N}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

$L_{95,T}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche der zu 95% der Beurteilungszeit überschritten ist (Tag 06:00 - 22:00 Uhr).

$L_{95,N}$  =  $L_{eq}$  aller Geräusche der zu 95% der Beurteilungszeit überschritten ist (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

NAT68 = Anzahl der Fluggeräuscheignisse die 68 dB(A) überschreiten (Nacht 22:00 - 06:00 Uhr).

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

### 1.3 Standort der Messstation

Die Messstation auf dem Grundstück der Stadtwerke Raunheim wurde am 8. August 2011 in Betrieb genommen. Die Koordinaten des Standortes (MP-111) lauten: 32 U 461590; 5539789 [UTM]. Die Messhöhe des Mikrofons beträgt 4 m über dem Dach des Hauses (ca. 10 m ü. Grund).

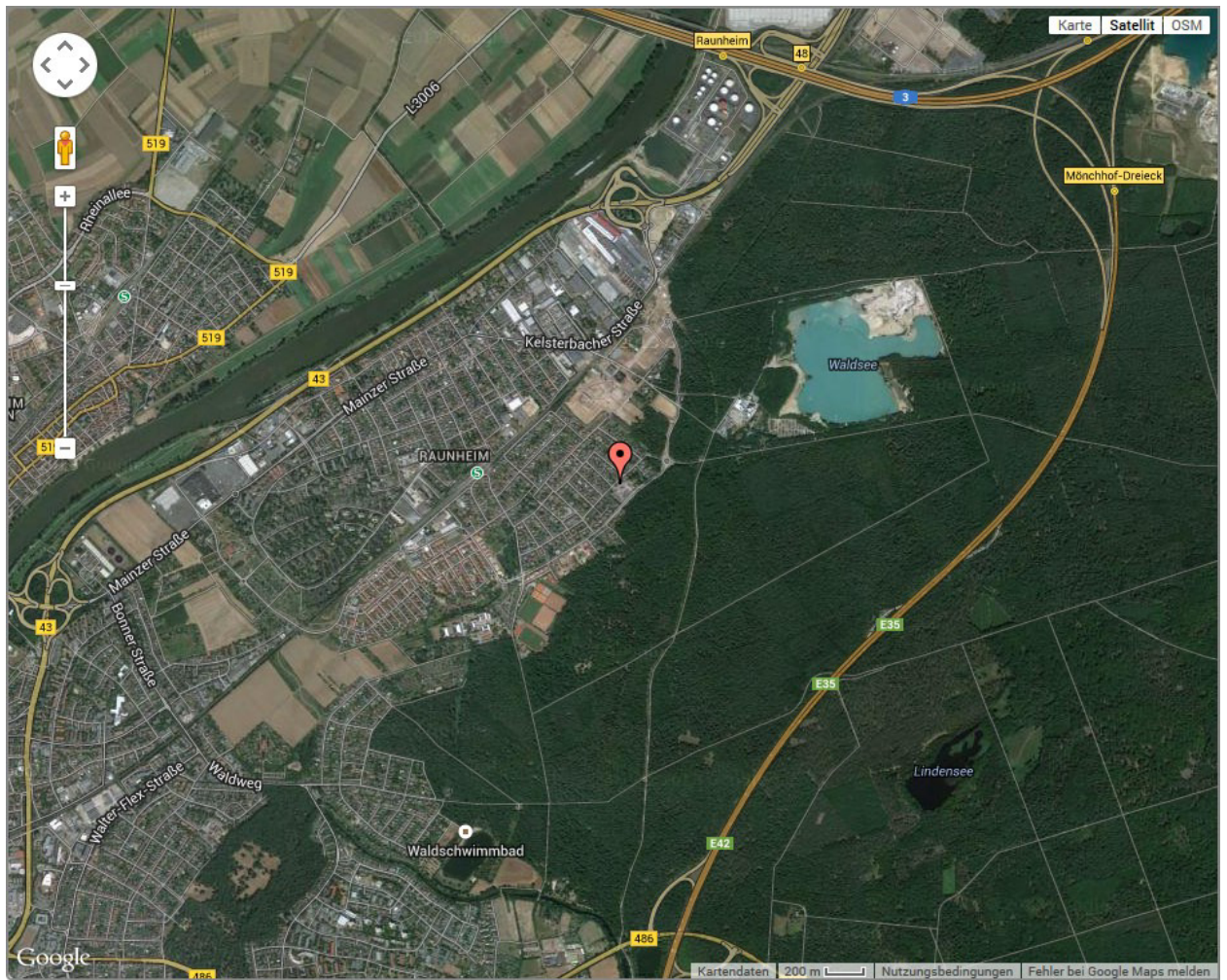


Abb. 1: Standort der Messstation MP-111 (Quelle: Google Earth)

Diese Auswertung umfasst Daten vom 01.10.2014 bis zum 31.12.2014.

---

# Auswertung der Überflüge über Raunheim

---



## 2 Überflughöhen und Überflughöhenstaffelung

### 2.1 Auswertungsmethode und Erkennungsrate

Die Auswertebereiche für die Überflüge über dem MP-111 haben folgende Ausdehnungsmaße:

- **Anflüge (BR07):** Breite jeweils 926 m (0,5 NM) links und rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 70°.
- **Abflüge (BR25) Südumfliegung (SU):** 2778 m (1,5 NM) links und 1 m rechts der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 190°.
- **Abflüge (BR25) Nordwest-Abflugstrecken (NW):** 2778 m (1,5 NM) rechts und 1 m links der Station; die Auswertungshöhe beträgt maximal 4500 m über NN (MSL), die Ausrichtung des Tores beträgt 275°.

|                   | Anzahl der Flüge<br>durch die o.g. Tore | Anzahl der identifizierten<br>Fluggeräuschereignisse | Prozentueller Anteil der<br>identifizierten<br>Fluggeräuschereignisse |
|-------------------|---|--|---|
| Anflüge (BR07)    | 8961                                    | 7242   | 80,82%  |
| Abflüge (BR25) SU | 11288                                   | 7099   | 62,89%  |
| Abflüge (BR25) NW | 2847                                    | 1337   | 46,96%  |

Zur Übersicht werden die Abbildungen der „Durchflugtore“ des Monats Dezember 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.

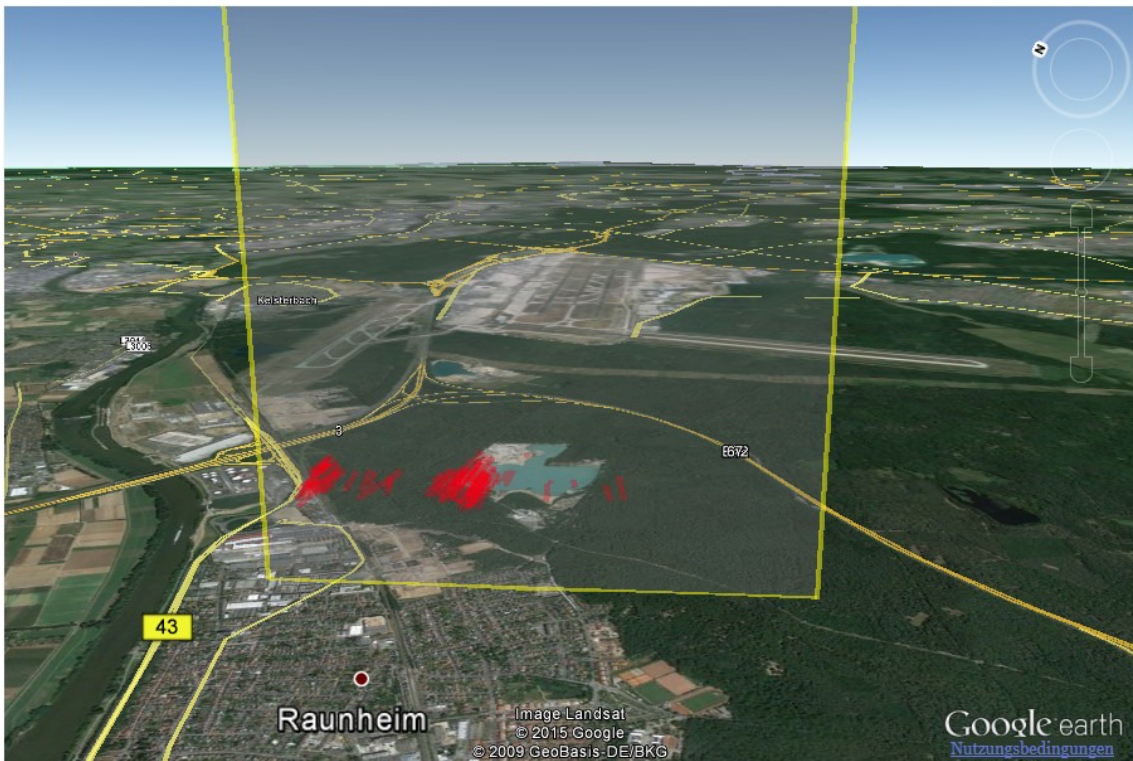


Abb. 2: BR07 - Identifizierte Anflüge im Dezember 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth)



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



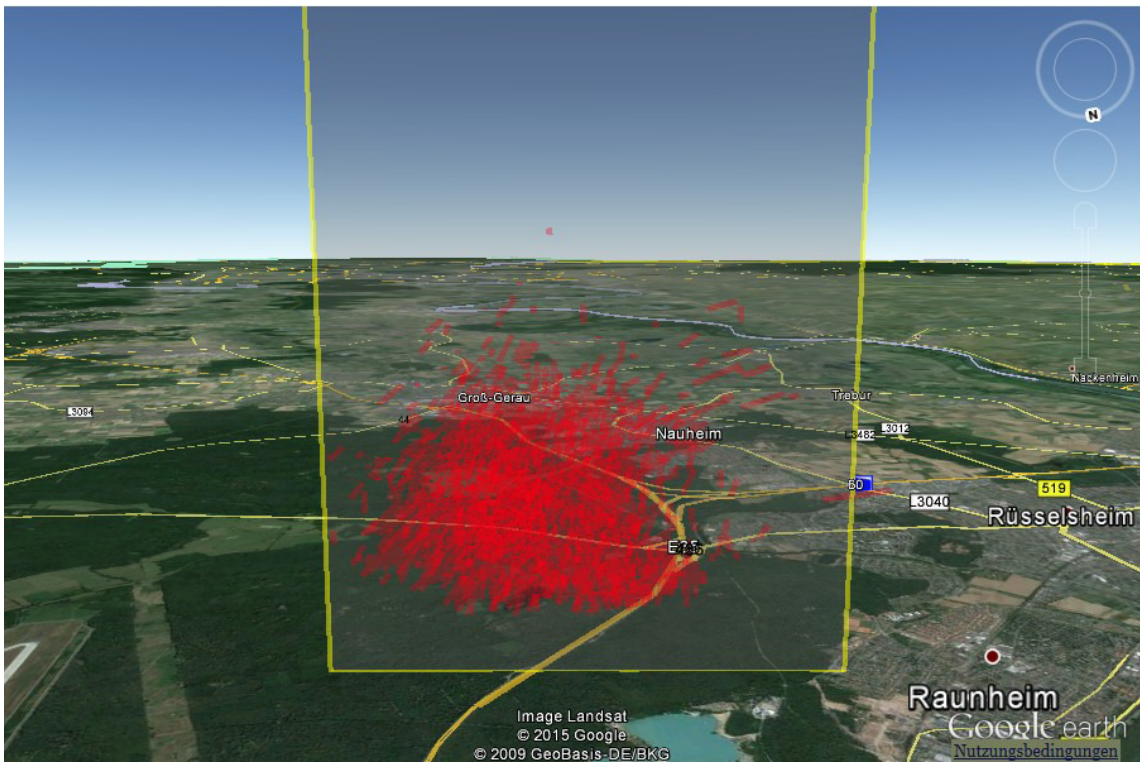


Abb. 4: BR25 Südumfliegung - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth)

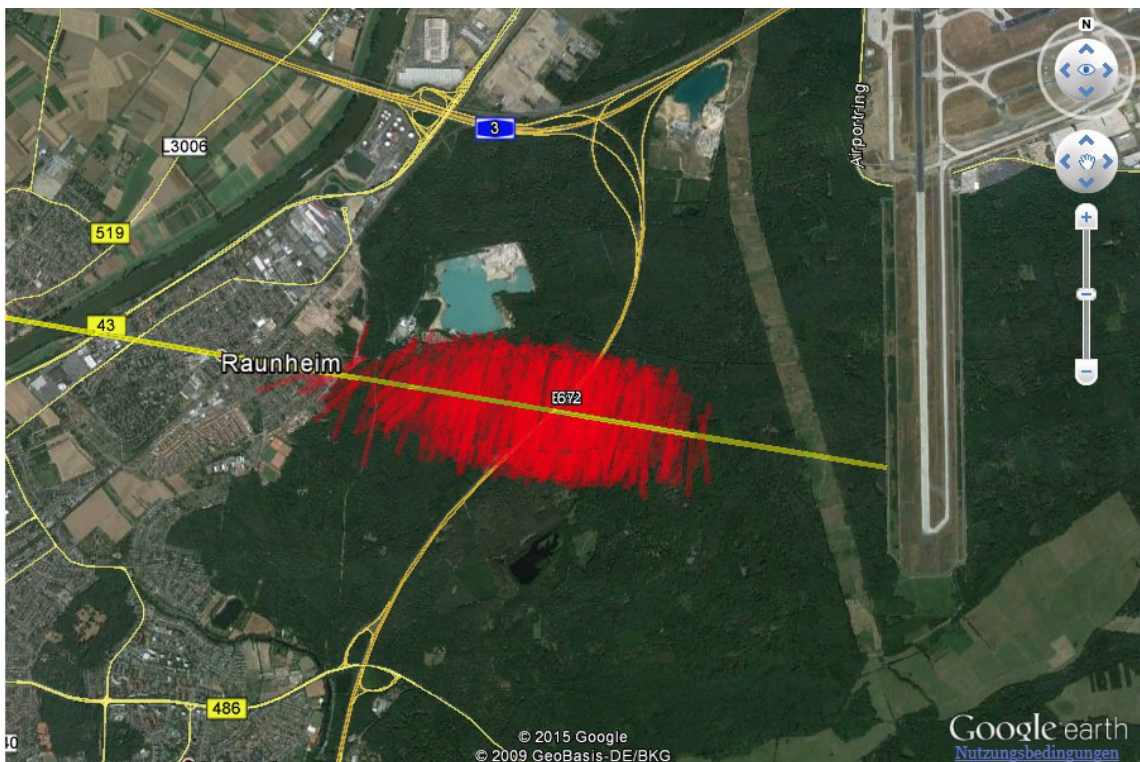


Abb. 5: BR25 Südumfliegung - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth)

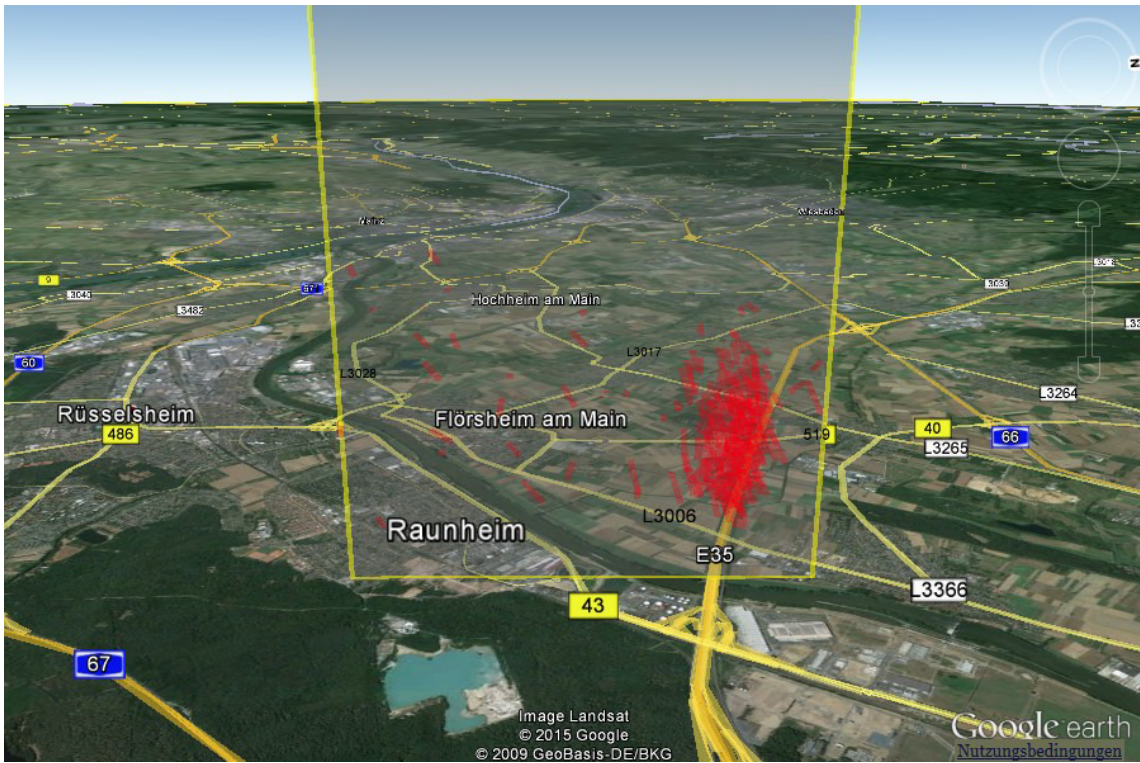


Abb. 6: BR25 Nordwest-Abflugstrecken - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Vorderansicht (Quelle: Google Earth)

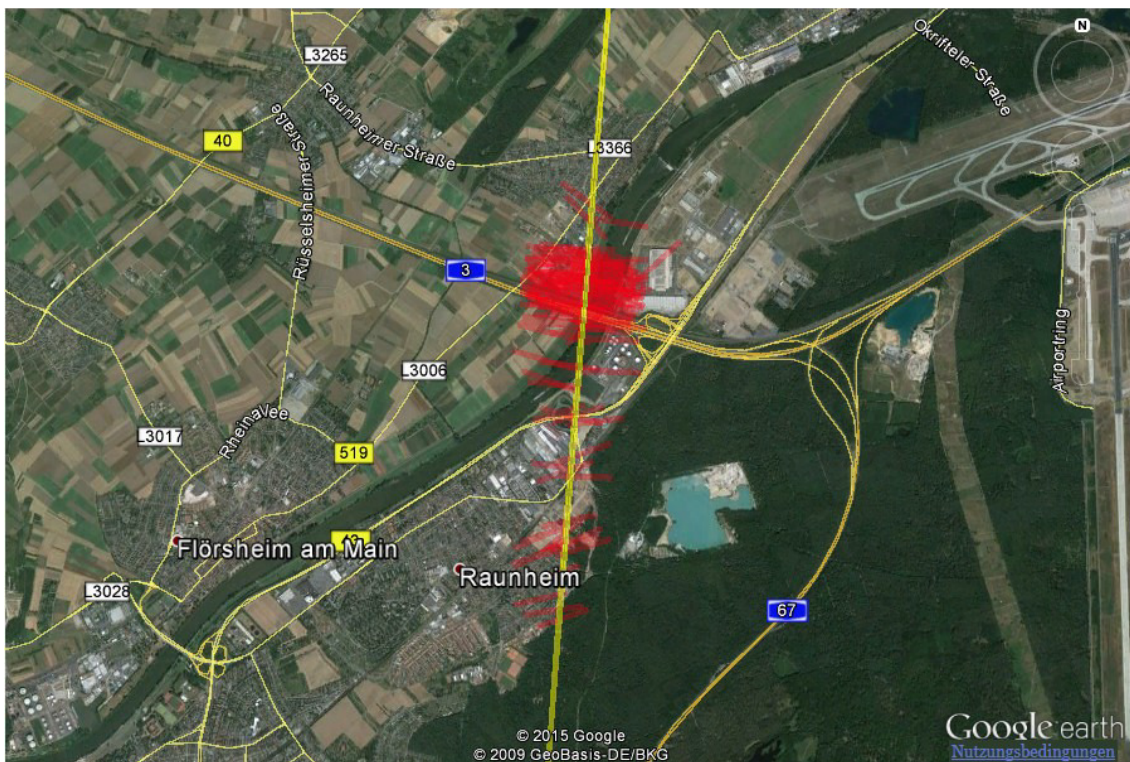


Abb. 7: BR25 Nordwest-Abflugstrecken - Identifizierte Abflüge im Dezember 2014, Draufsicht (Quelle: Google Earth)

## 2.2 Bahnnutzung bzgl. Landungen

| Bahnnutzung in % | Betriebsrichtung 25 |         |         | Betriebsrichtung 07 |         |         |
|------------------|---------------------|---------|---------|---------------------|---------|---------|
|                  | RWY 25R             | RWY 25C | RWY 25L | RWY 07L             | RWY 07C | RWY 07R |
| Oktober          | 32,48%              | 6,30%   | 37,37%  | 11,18%              | 0,20%   | 12,48%  |
| November         | 22,09%              | 3,83%   | 27,14%  | 22,07%              | 0,34%   | 24,53%  |
| Dezember         | 32,22%              | 7,93%   | 41,32%  | 8,29%               | 1,57%   | 8,67%   |

## 2.3 Ausfallzeiten

| Beginn           | Ende             | Ausfallzeit in Std. | Ausfallgrund     |
|------------------|------------------|---------------------|------------------|
| 24.11.2014 09:00 | 24.11.2014 09:59 | 1 h                 | 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* |
|--------------------|---------|---------|--------------------------|------------------------|
| Oktober            | 1215    | 1540    | 1305                     | 1304                   |
| November           | 1199    | 1624    | 1330                     | 1329                   |
| Dezember           | 1228    | 1600    | 1355                     | 1352                   |

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

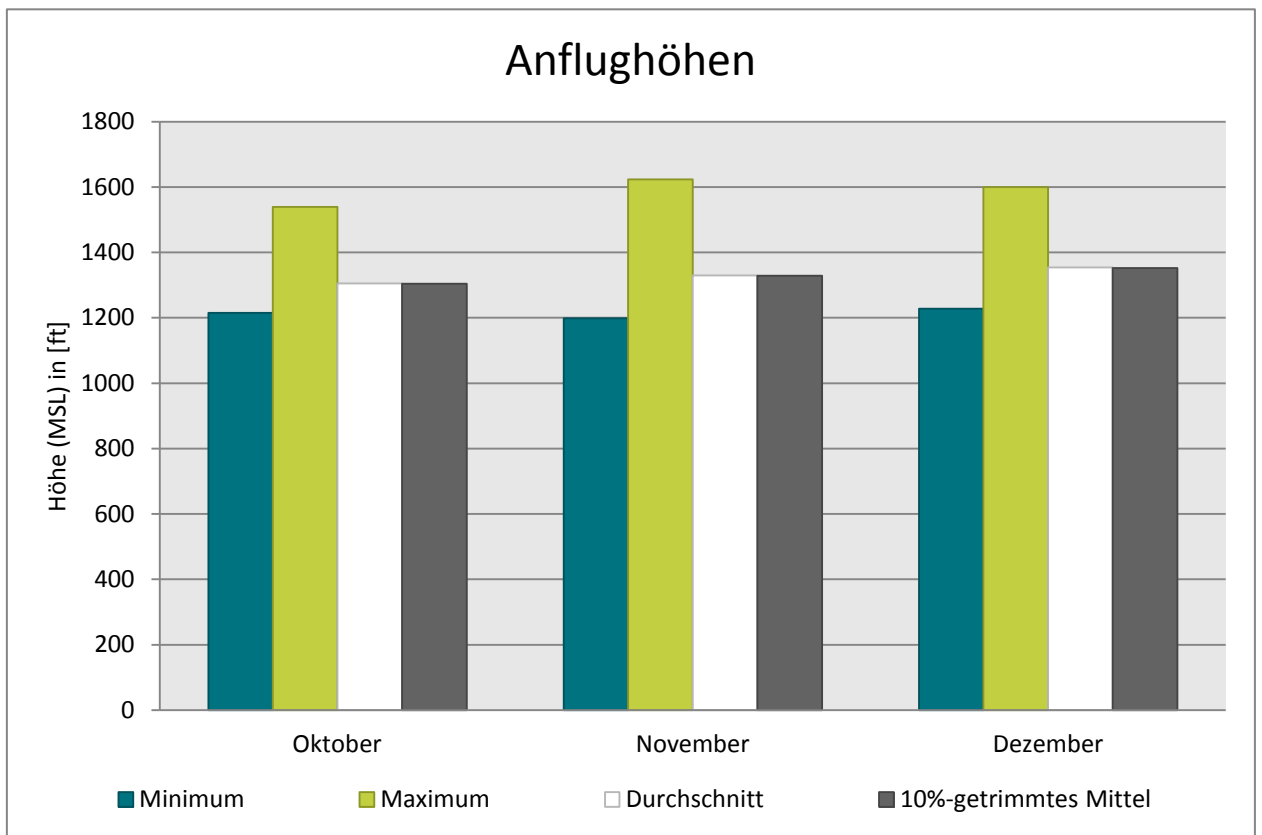


Abb. 8: Anflughöhen bei Betriebsrichtung 07

#### 2.4.2 Anflughöhenstaffelung

| Höhe (MSL)                | Oktober     | November    | Dezember    |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| < 1200 ft                 | 0           | 1           | 0           |
| von 1200 ft bis < 1300 ft | 934         | 559         | 44          |
| von 1300 ft bis < 1400 ft | 1159        | 3073        | 1267        |
| von 1400 ft bis < 1500 ft | 9           | 58          | 115         |
| von 1500 ft bis < 1600 ft | 2           | 4           | 15          |
| >= 1600 ft                | 0           | 1           | 1           |
| <b>Summe</b>              | <b>2104</b> | <b>3696</b> | <b>1442</b> |

Der prozentuale Anteil der Anflughöhenstaffelung nach Monaten:

| Höhe (MSL)                | Oktober | November | Dezember |
|---------------------------|---------|----------|----------|
| < 1200 ft                 | 0,00%   | 0,03%    | 0,00%    |
| von 1200 ft bis < 1300 ft | 44,39%  | 15,12%   | 3,05%    |
| von 1300 ft bis < 1400 ft | 55,09%  | 83,14%   | 87,86%   |
| von 1400 ft bis < 1500 ft | 0,43%   | 1,57%    | 7,98%    |
| von 1500 ft bis < 1600 ft | 0,10%   | 0,11%    | 1,04%    |
| >= 1600 ft                | 0,00%   | 0,03%    | 0,00%    |

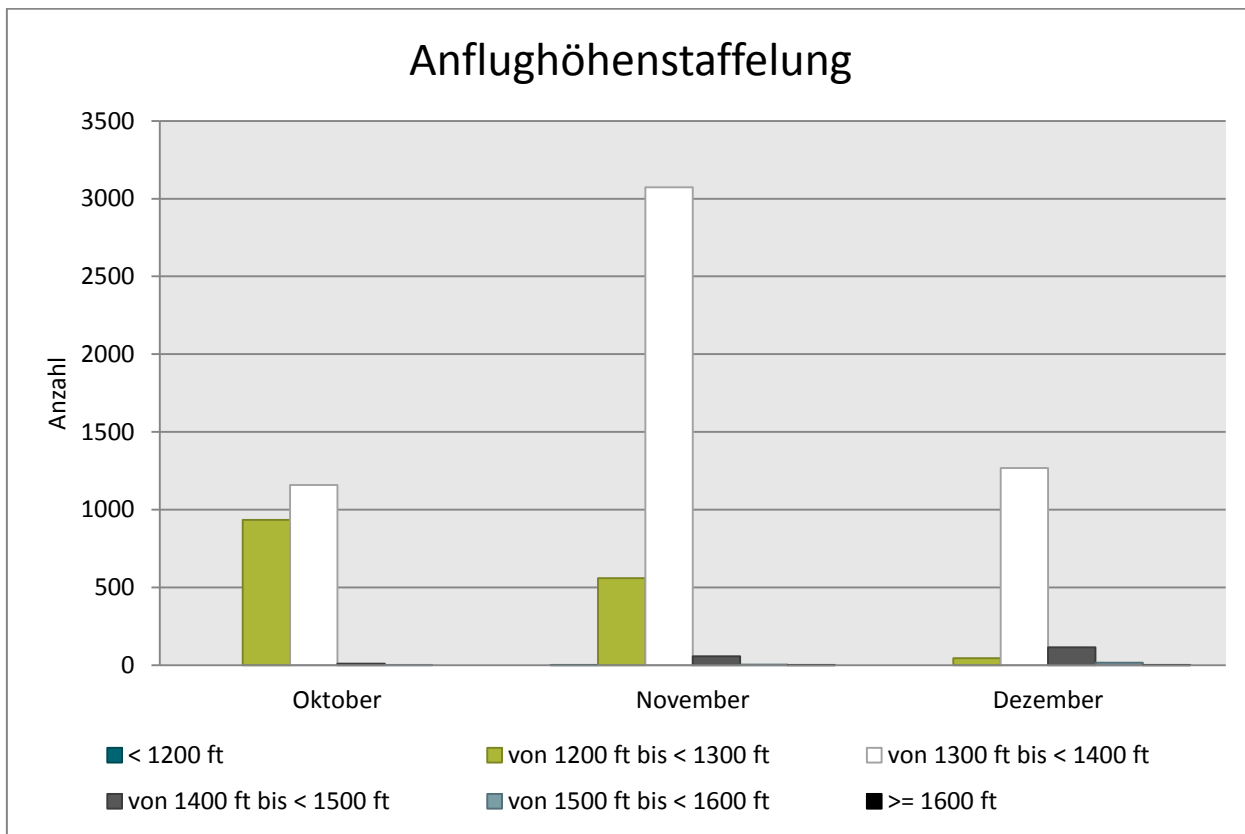


Abb. 9: Anflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 07

## 2.5 Abflüge bei Betriebsrichtung 25 -- Südumfliegung

### 2.5.1 Abflughöhen

| Höhe (MSL) in [ft] | Minimum | Maximum | Durchschnitt aller Flüge | 10%-getrimmtes Mittel |
|--------------------|---------|---------|--------------------------|-----------------------|
| Oktober            | 1485    | 6122    | 2947                     | 2933                  |
| November           | 1448    | 5956    | 2977                     | 2964                  |
| Dezember           | 1475    | 6428    | 3345                     | 3341                  |

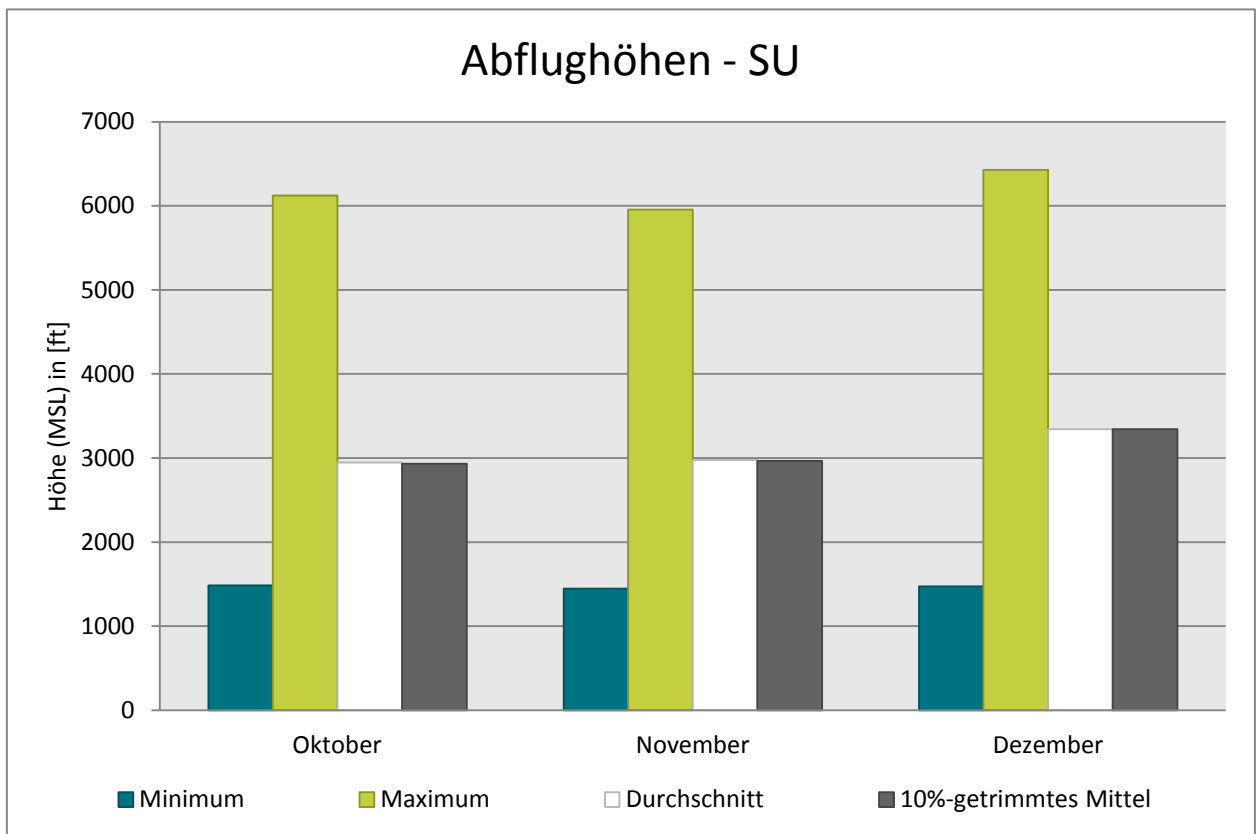


Abb. 10: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25 -- Südumfliegung

## 2.5.2 Abflughöhenstaffelung

| Höhe (MSL)                | Oktober     | November    | Dezember    |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| < 1500 ft                 | 2           | 2           | 1           |
| von 1500 ft bis < 2000 ft | 309         | 182         | 117         |
| von 2000 ft bis < 2500 ft | 269         | 179         | 171         |
| von 2500 ft bis < 3000 ft | 949         | 579         | 446         |
| von 3000 ft bis < 3500 ft | 785         | 576         | 738         |
| von 3500 ft bis < 4000 ft | 310         | 223         | 565         |
| von 4000 ft bis < 4500 ft | 121         | 73          | 269         |
| von 4500 ft bis < 5000 ft | 34          | 26          | 112         |
| von 5000 ft bis < 5500 ft | 13          | 8           | 28          |
| >= 5500 ft                | 3           | 3           | 6           |
| <b>Summe</b>              | <b>2795</b> | <b>1851</b> | <b>2453</b> |

Der prozentuale Anteil der Abflughöhenstaffelung nach Monaten:

| Höhe (MSL)                | Oktober | November | Dezember |
|---------------------------|---------|----------|----------|
| < 1500 ft                 | 0,07%   | 0,11%    | 0,04%    |
| von 1500 ft bis < 2000 ft | 11,06%  | 9,83%    | 4,77%    |
| von 2000 ft bis < 2500 ft | 9,62%   | 9,67%    | 6,97%    |
| von 2500 ft bis < 3000 ft | 33,95%  | 31,28%   | 18,18%   |
| von 3000 ft bis < 3500 ft | 28,09%  | 31,12%   | 30,09%   |
| von 3500 ft bis < 4000 ft | 11,09%  | 12,05%   | 23,03%   |
| von 4000 ft bis < 4500 ft | 4,33%   | 3,94%    | 10,97%   |
| von 4500 ft bis < 5000 ft | 1,22%   | 1,40%    | 4,57%    |
| von 5000 ft bis < 5500 ft | 0,47%   | 0,43%    | 1,14%    |
| >= 5500 ft                | 0,11%   | 0,16%    | 0,24%    |

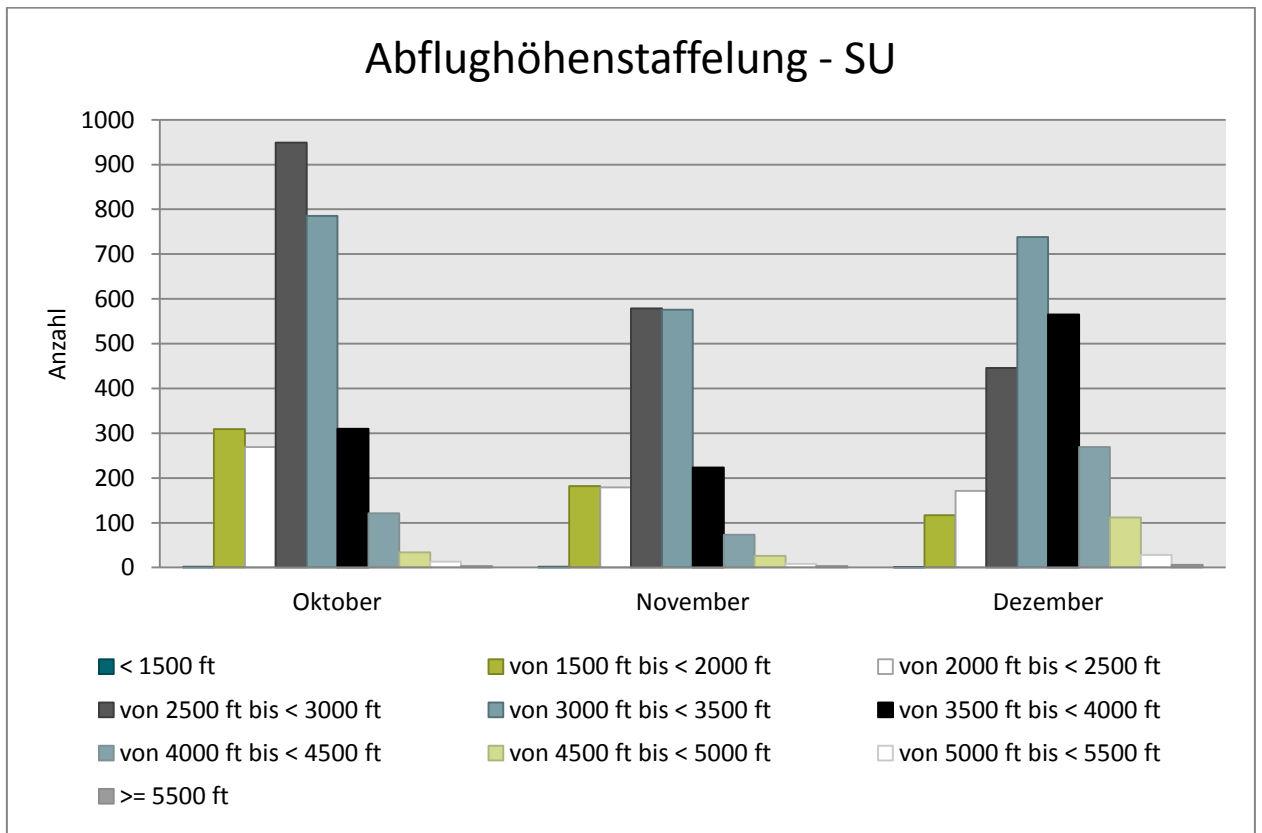


Abb. 11: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25 -- Südumfliegung

## 2.6 Abflüge bei Betriebsrichtung 25 -- Nordwest-Abflugstrecken

### 2.6.1 Abflughöhen

| Höhe (MSL) in [ft] | Minimum | Maximum | Durchschnitt aller Flüge | 10%-getrimmtes Mittel |
|--------------------|---------|---------|--------------------------|-----------------------|
| Oktober            | 1574    | 5793    | 2987                     | 2977                  |
| November           | 1316    | 4990    | 2957                     | 2946                  |
| Dezember           | 1701    | 6533    | 3290                     | 3283                  |



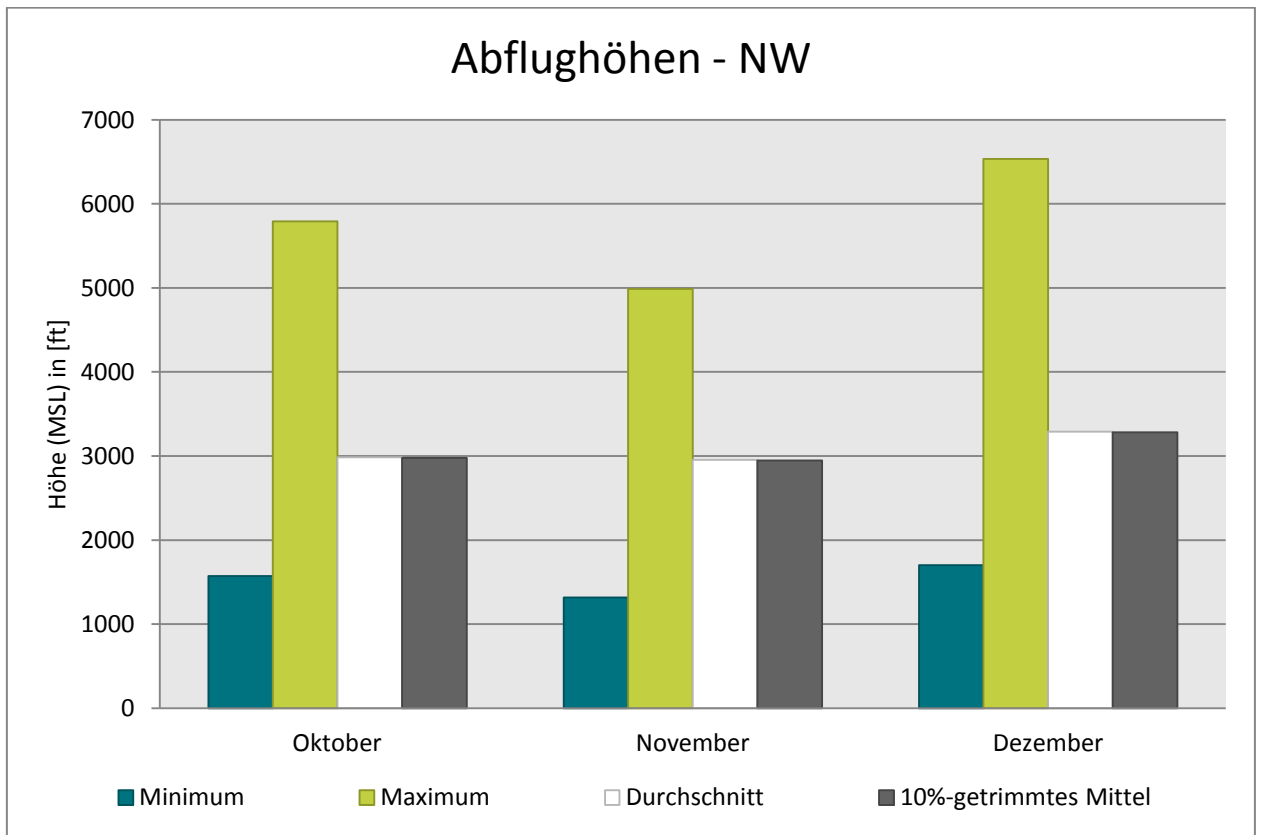


Abb. 12: Abflughöhen bei Betriebsrichtung 25 -- Nordwest-Abflugstrecken

#### 2.6.2 Abflughöhenstaffelung

| Höhe (MSL)                | Oktober    | November   | Dezember   |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| < 1500 ft                 | 0          | 1          | 0          |
| von 1500 ft bis < 2000 ft | 24         | 9          | 6          |
| von 2000 ft bis < 2500 ft | 69         | 53         | 39         |
| von 2500 ft bis < 3000 ft | 216        | 115        | 69         |
| von 3000 ft bis < 3500 ft | 189        | 95         | 165        |
| von 3500 ft bis < 4000 ft | 75         | 37         | 113        |
| von 4000 ft bis < 4500 ft | 11         | 9          | 25         |
| von 4500 ft bis < 5000 ft | 3          | 2          | 5          |
| von 5000 ft bis < 5500 ft | 1          | 0          | 3          |
| >= 5500 ft                | 2          | 0          | 1          |
| <b>Summe</b>              | <b>590</b> | <b>321</b> | <b>426</b> |

Der prozentuale Anteil der Abflughöhenstaffelung nach Monaten:

| Höhe (MSL)                | Oktober | November | Dezember |
|---------------------------|---------|----------|----------|
| < 1500 ft                 | 0,00%   | 0,31%    | 0,00%    |
| von 1500 ft bis < 2000 ft | 4,07%   | 2,80%    | 1,41%    |
| von 2000 ft bis < 2500 ft | 11,69%  | 16,51%   | 9,15%    |
| von 2500 ft bis < 3000 ft | 36,61%  | 35,83%   | 16,20%   |
| von 3000 ft bis < 3500 ft | 32,03%  | 29,60%   | 38,73%   |
| von 3500 ft bis < 4000 ft | 12,71%  | 11,53%   | 26,53%   |
| von 4000 ft bis < 4500 ft | 1,86%   | 2,80%    | 5,87%    |
| von 4500 ft bis < 5000 ft | 0,51%   | 0,62%    | 1,17%    |
| von 5000 ft bis < 5500 ft | 0,17%   | 0,00%    | 0,70%    |
| >= 5500 ft                | 0,34%   | 0,00%    | 0,23%    |

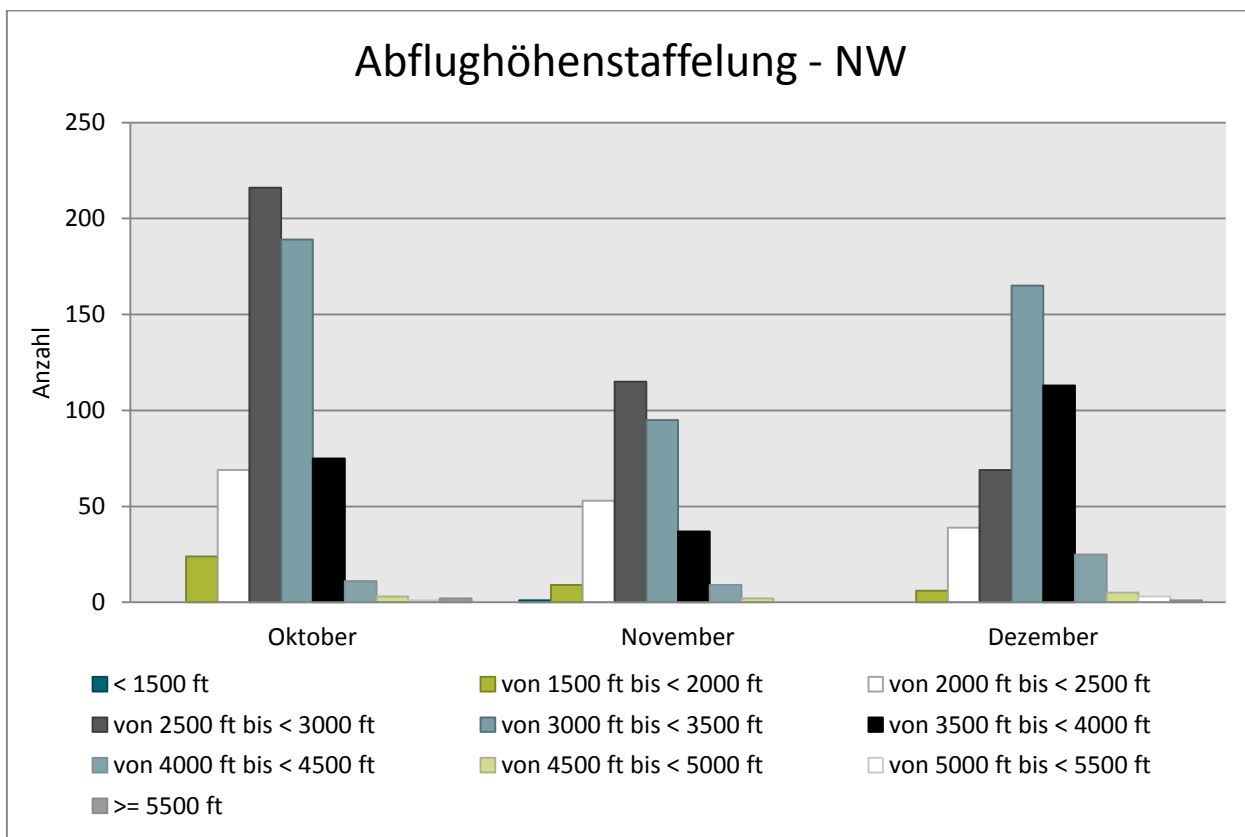


Abb. 13: Abflughöhenstaffelung bei Betriebsrichtung 25 -- Nordwest-Abflugstrecken

---

# Auswertung der Fluggeräuschmessstation (MP-111)

---



### 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   |
| Oktober  | 5030                  | 459                     | 5489          |
| November | 5483                  | 385                     | 5868          |
| Dezember | 4038                  | 283                     | 4321          |

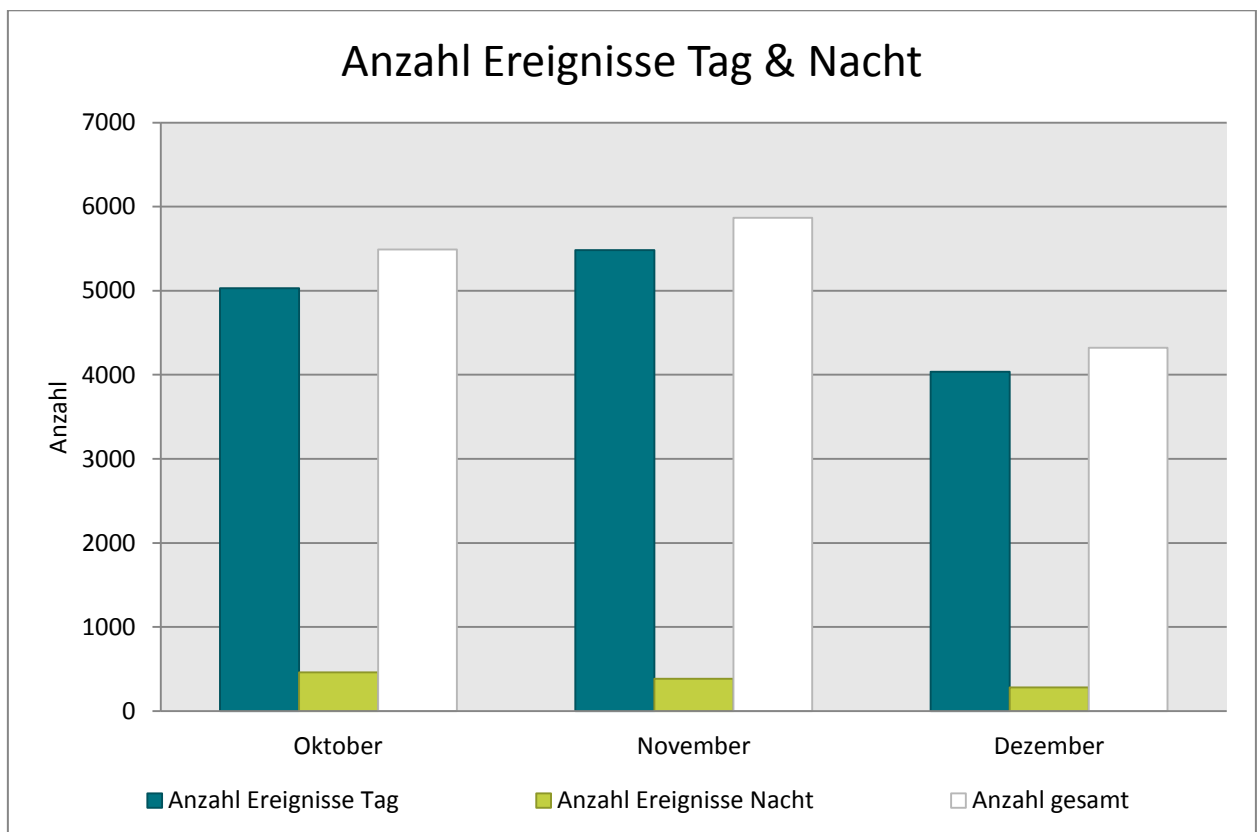


Abb. 14: Anzahl Fluggeräuschereignisse (Tag und Nacht)

## 4 Fluggeräuschpegel

### 4.1 Maximalpegelverteilung

Maximalpegelverteilung am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)

|          | 55 - 60<br>dB(A) | 60 - 65<br>dB(A) | 65 - 70<br>dB(A) | 70 - 75<br>dB(A) | 75 - 80<br>dB(A) | 80 - 85<br>dB(A) | 85 - 90<br>dB(A) |
|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Oktober  | 86               | 1299             | 1362             | 742              | 1283             | 250              | 8                |
| November | 77               | 735              | 1110             | 993              | 2099             | 442              | 27               |
| Dezember | 64               | 974              | 1551             | 656              | 659              | 128              | 6                |

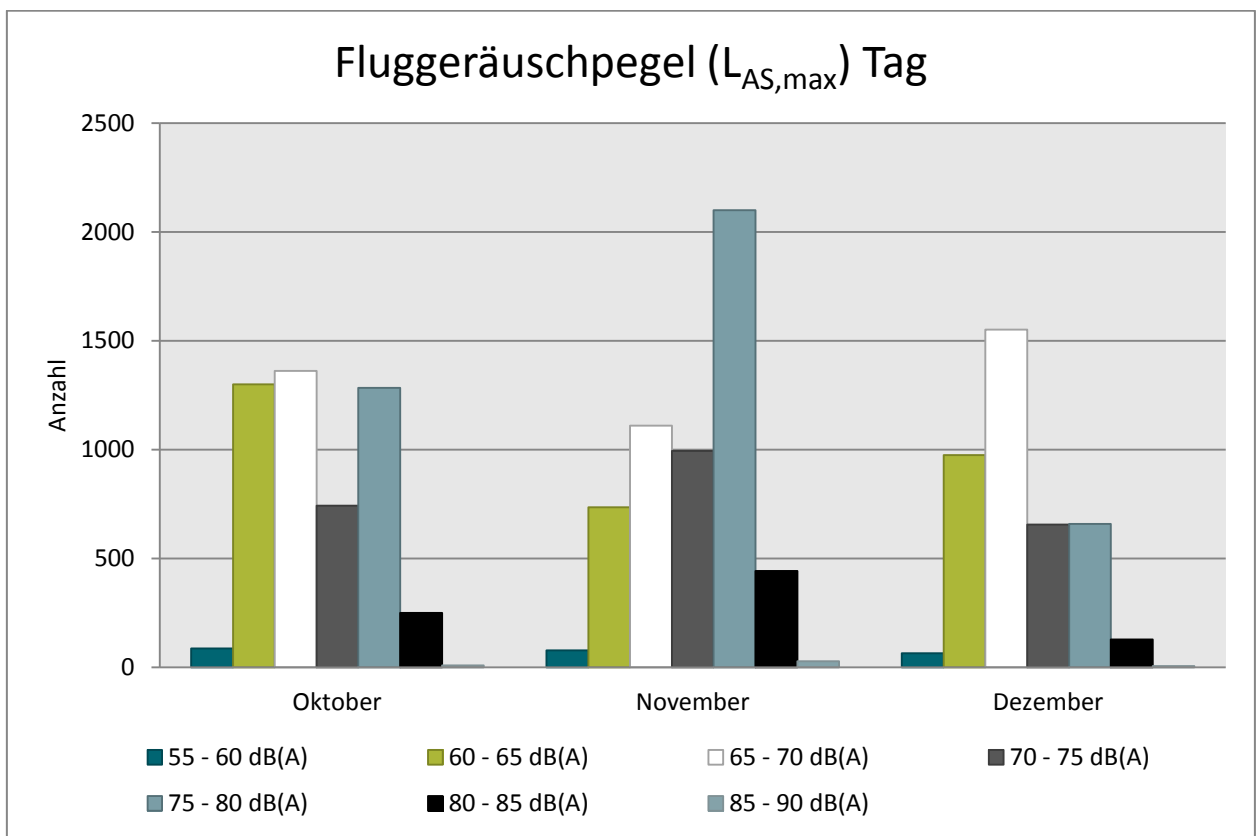


Abb. 15: Maximalpegelverteilung am Tag (Fluggeräusch)

Maximalpegelverteilung in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)

|          | 55 - 60<br>dB(A) | 60 - 65<br>dB(A) | 65 - 70<br>dB(A) | 70 - 75<br>dB(A) | 75 - 80<br>dB(A) | 80 - 85<br>dB(A) | 85 - 90<br>dB(A) |
|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Oktober  | 10               | 144              | 141              | 26               | 106              | 32               | 0                |
| November | 4                | 35               | 71               | 43               | 163              | 58               | 11               |
| Dezember | 1                | 47               | 102              | 44               | 66               | 22               | 1                |

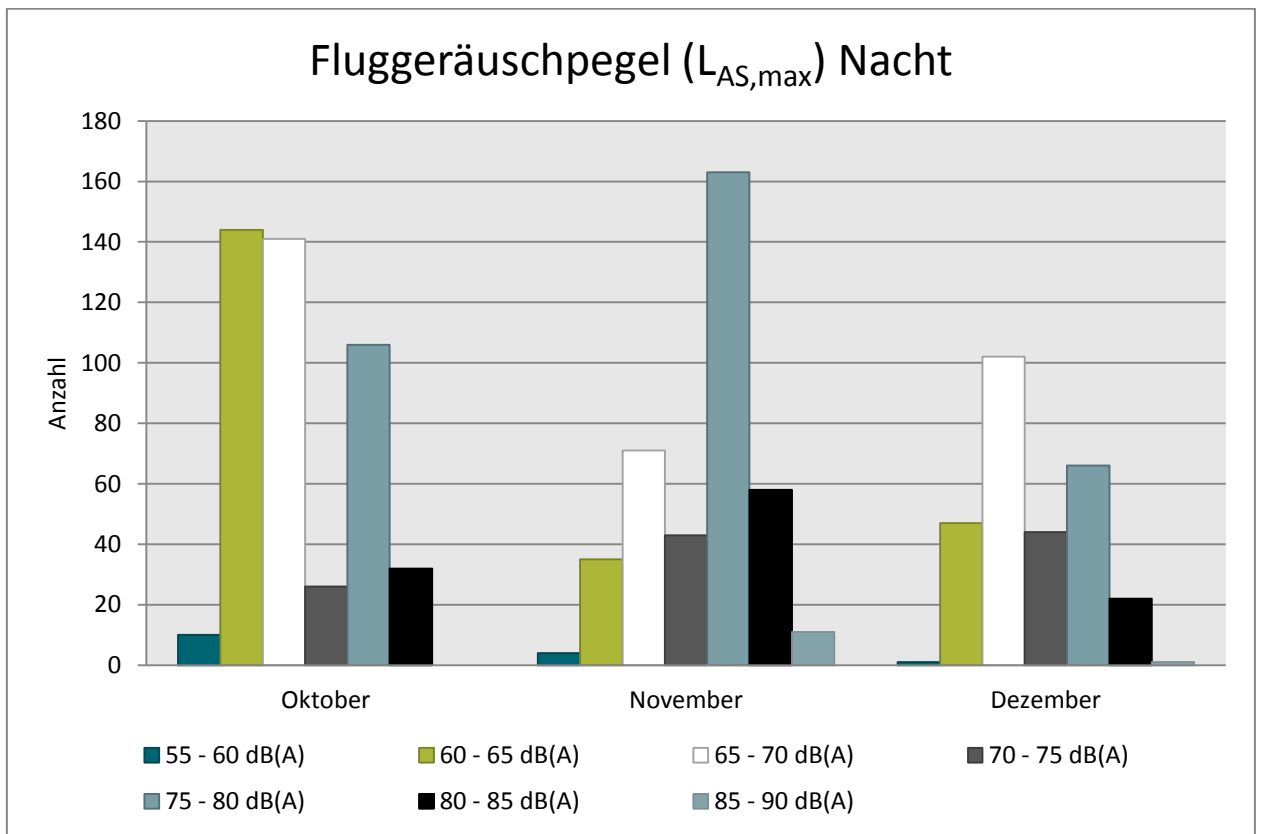


Abb. 16: Maximalpegelverteilung in der Nacht (Fluggeräusch)

## 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  | 58,7        | 51,6        | 194   | 151   | 61,2       | 52,9       | 46,0       | 40,3       |
| November | 61,0        | 54,6        | 297   | 252   | 63,5       | 55,7       | 47,9       | 41,7       |
| Dezember | 56,9        | 50,6        | 162   | 116   | 59,8       | 53,2       | 47,2       | 40,5       |



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

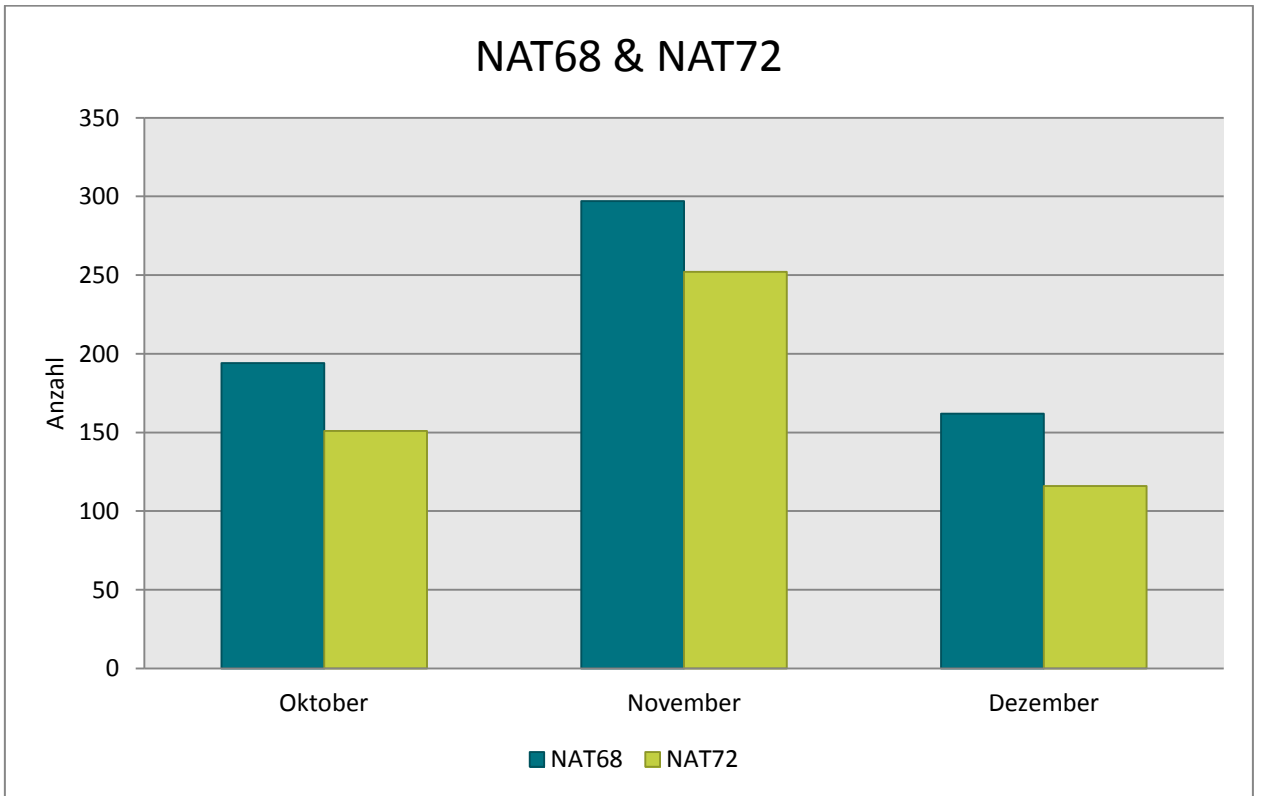


Abb. 18: NAT68 und NAT72

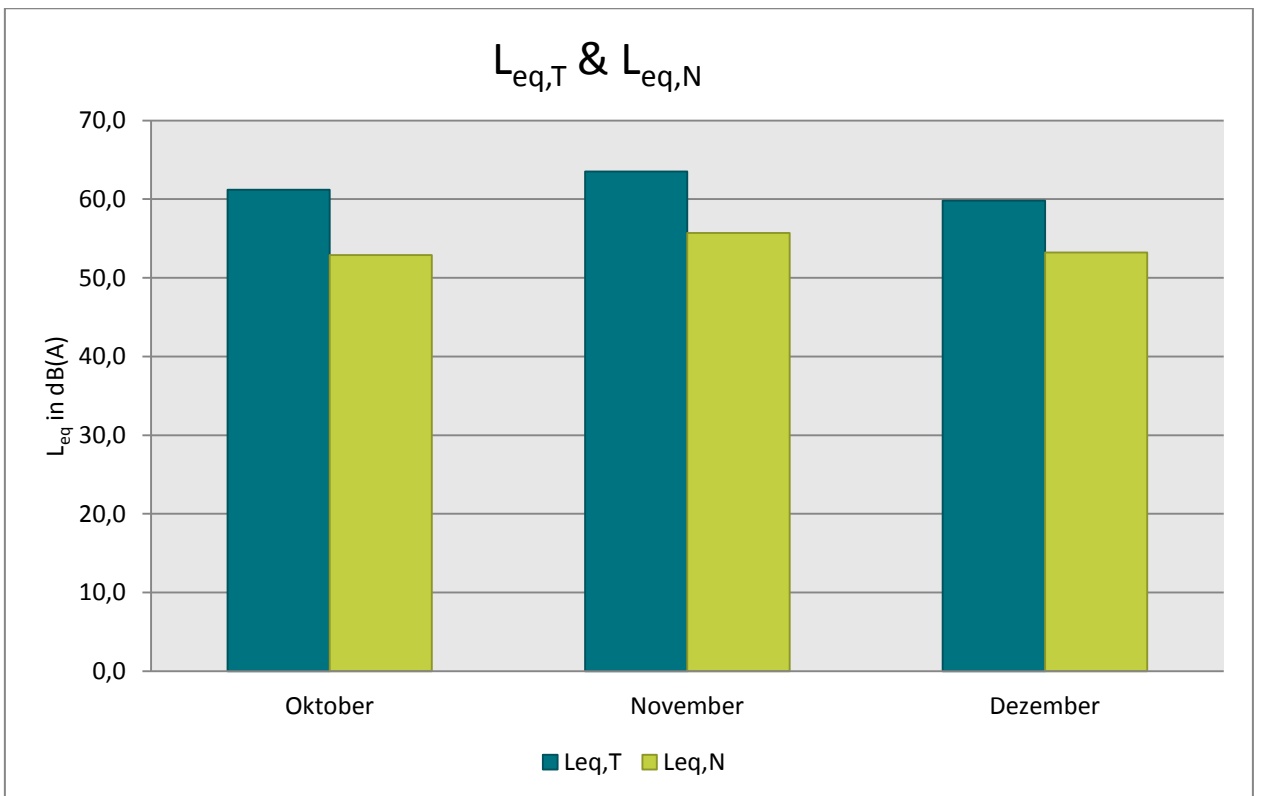


Abb. 19:  $L_{eq}$  Tag und Nacht



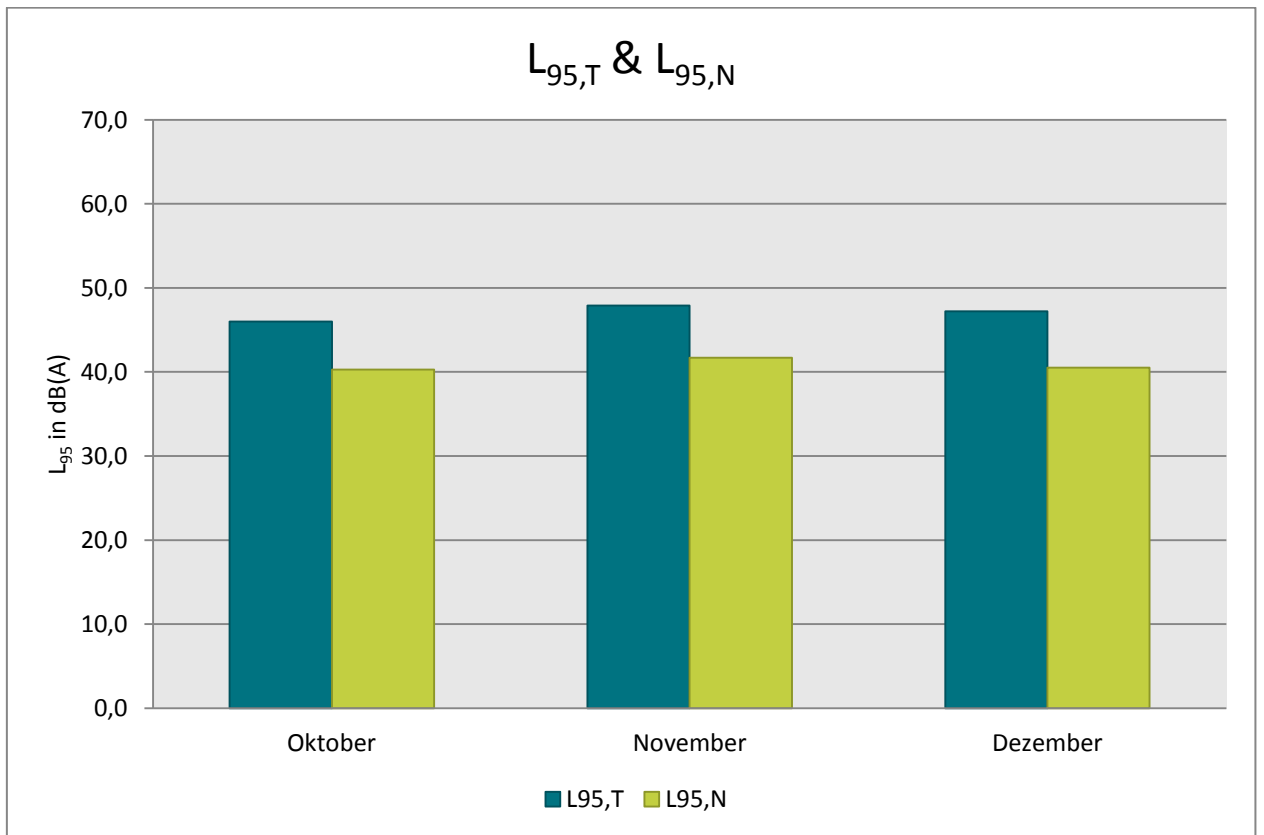


Abb. 20: L<sub>95</sub> Tag und Nacht

### 4.3 Jahresübersicht 2014

| 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    |                    |                    |        |        |                   |                   |                   |                   |
| Februar   |                    |                    |        |        |                   |                   |                   |                   |
| März      |                    |                    |        |        |                   |                   |                   |                   |
| April     | 59,6               | 51,7               | 224    | 147    | 62,0              | 53,3              | 45,7              | 41,7              |
| Mai       | 59,5               | 51,4               | 205    | 153    | 62,5              | 54,3              | 45,3              | 41,7              |
| Juni      | 60,9               | 53,9               | 355    | 276    | 63,0              | 56,0              | 45,3              | 41,1              |
| Juli      | 59,5               | 53,3               | 276    | 226    | 61,7              | 55,0              | 44,8              | 41,0              |
| August    | 56,8               | 50,2               | 153    | 102    | 59,3              | 52,4              | 43,5              | 39,5              |
| September | 62,3               | 55,1               | 404    | 340    | 63,0              | 56,2              | 45,7              | 40,9              |
| Oktober   | 58,7               | 51,6               | 194    | 151    | 61,2              | 52,9              | 46,0              | 40,3              |
| November  | 61,0               | 54,6               | 297    | 252    | 63,5              | 55,7              | 47,9              | 41,7              |
| Dezember  | 56,9               | 50,6               | 162    | 116    | 59,8              | 53,2              | 47,2              | 40,5              |

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



# Fluglärmmessung mit automatischer Geräuschklassifikation

D.Hemmer<sup>1</sup>, D. Knauß<sup>2</sup>, C. Pörschmann<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Fachhochschule Köln, 50679 Köln - e-mail: [dominic.hemmer@fh-koeln.de](mailto:dominic.hemmer@fh-koeln.de)

<sup>2</sup> deBAKOM GmbH, 51519 Odenthal

## Einleitung

Bei der Messung von Flugzeuggeräuschen ist mit einer Beeinflussung des Fluglärmpegels durch verschiedene Fremdgeräusche zu rechnen. Zur Trennung dieser Ereignisse gibt es unter anderem die Möglichkeit der Klassifizierung durch Mustererkennung oder Korrelationsanalyse, die eine getrennte Betrachtung der auftretenden Schallereignisse ermöglicht. In der hier vorgestellten Untersuchung geht es in erster Linie um die Auswirkung verschiedener Erkennungsmethoden auf den Mittelungspegel und weniger um die Fehlerraten bei der Erkennung der Anzahl an Flugzeugen.

## Vergleich zweier Methoden

Zur Geräuschidentifikation von Flugzeugen wurde an der Fachhochschule Köln ein Algorithmus entwickelt, mit dem es möglich ist, Flugzeuggeräusche zu identifizieren (Methode 1) [1]. Im Rahmen eines gemeinsamen Forschungsprojektes kann mit der Firma deBAKOM aus Odenthal der neu entwickelte Algorithmus getestet und mit dem vorhandenen Verfahren (Methode 2) der deBAKOM verglichen werden.

## Methode 1

Die verwendete Musteranalyse arbeitet mit einem Vergleich mehrerer spektraler und temporaler akustischer Eigenschaften die als Merkmale zur Identifikation von Audiosignalen dienen. Untersuchungen mit verschiedenen akustischen Merkmalen zeigten [1], dass sich einige besonders gut zur Identifikation von Flugzeuggeräuschen eignen. Folgende Merkmale wurden zur Identifikation verwendet:

- spektraler Schwerpunkt
- spektrale Wölbung und Schiefe
- Linear Predictive Coding: Schwerpunkt und Schwankung
- MFCC (Mel Frequency Cepstral Coefficients)

Die Verwendung von MFCC stellt sich als besonders günstig heraus. Werden bestimmte Koeffizienten der MFCC verwendet, so erhält man einen Merkmalsvektor, welcher eine gute Unterscheidung von Flugzeuggeräuschen und anderen Geräuschklassen ermöglicht.

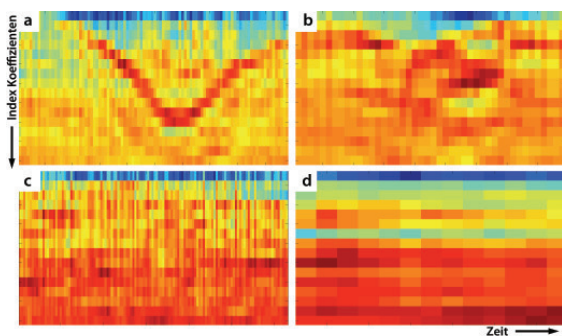


Abbildung 1: MFCC aus verschiedenen Klassen (a: Flugzeug, b: Auto, c: Zug, d: Hintergrund) – Dargestellt sind jeweils 18 Koeffizienten, aufgetragen über der Zeit.

## Methode 2

Die derzeit in der Praxis eingesetzte Methode zur automatischen Erkennung von Fluglärm ist ein 3-stufiges Verfahren, das auf der spektralen Struktur und dem typischen zeitlichen Verlauf von Flugzeuggeräuschen, wie er z.B. in der DIN 45643 beschrieben ist, beruht. Die ersten beiden Stufen der Erkennung nutzen die spektrale Struktur des Fluglärms zur Identifikation. In der ersten Stufe erfolgt die Zuordnung anhand des Gesamtspektrums, während in der zweiten Stufe eine detailliertere Erkennung anhand einer Korrelationsanalyse mit Musterspektren erfolgt. Diese Musterspektren werden anhand von Audioaufzeichnungen aus für den Messort typischen Fluglärmereignissen erstellt.

Da die spektrale Struktur von Fluglärmgeräuschen stark variiert, d.h. auch vom jeweiligen Messort abhängig ist, ist eine individuelle Anpassung der Muster an den Messort erforderlich. Dies kann entweder vorab erfolgen, falls bereits Audioaufzeichnungen vorliegen, oder die Zuordnung wird nach der Messung durchgeführt. In beiden Fällen erfolgt die Erkennung mit Stufe 1, die bereits eine gute Erkennung zulässt. Die Bestimmung des Fluglärmpegels erfolgt in der Regel ereignisorientiert, d.h. Fluglärm ist auf eine kurze Zeitspanne beschränkt. Diese Tatsache wird im dritten Teil der Fluglärm-erkennung verwendet, indem aus dem Pegel-Zeitverlauf Ereignisse heraus gefiltert werden, die der typischen zeitlichen Struktur des Fluglärms am Messort entsprechen. Dies sind z.B. die Dauer des Ereignisses, die sogenannte t10-Zeit oder typische Pegelhöhen. Damit stehen für die Zuordnung zwei Kriterien zur Verfügung: Das Geräusch entspricht in seiner spektralen Struktur Fluglärm und die zeitliche Struktur entspricht den Fluglärmgeräuschen.

## Beispiele aus der Praxis

Die Tabelle in Abbildung 2 zeigt ein Beispiel für die automatische Fluglärm-erkennung. Das Messsystem wurde im August 2010 in Neu-Isenburg (Flughafen Frankfurt) eingerichtet. In der Tabelle sind die Pegelwerte sowie die Anzahl von Fluglärmereignissen in einem Erfassungszeitraum von 5 Monaten mit automatischer (deBAKOM) und manueller Auswertung dargestellt. Für den Monat August wurden dabei lediglich Stufe 1 und Stufe 3 der Erkennung eingesetzt. Ab September auch Stufe 2. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, zeigen die Pegel der beiden Auswertungen nur geringe Abweichungen. Bei der Anzahl der zugeordneten Ereignisse hingegen ergeben sich größere Diskrepanzen, die vor allem durch Ereignisse mit kleinen Pegeln nahe der Schwelle verursacht werden.

|                |           | Ld dB(A) | Ln dB(A) | Anzahl Tag | Anzahl Nacht |
|----------------|-----------|----------|----------|------------|--------------|
| August 2010    | deBAKOM   | 59,7     | 53,9     | 10617      | 1390         |
|                | manuell   | 59,2     | 53,2     | 8623       | 1124         |
|                | Differenz | 0,5      | 0,7      | 1994       | 266          |
| September 2010 | deBAKOM   | 60       | 53,6     | 12744      | 1583         |
|                | manuell   | 59,8     | 53,4     | 11175      | 1504         |
|                | Differenz | 0,2      | 0,2      | 1569       | 79           |
| Oktober 2010   | deBAKOM   | 60,3     | 55,7     | 11994      | 1710         |
|                | manuell   | 60,1     | 55,4     | 11012      | 1649         |
|                | Differenz | 0,2      | 0,3      | 982        | 61           |
| November 2010  | deBAKOM   | 60,2     | 55,4     | 11635      | 1514         |
|                | manuell   | 59,9     | 55,2     | 10544      | 1466         |
|                | Differenz | 0,3      | 0,2      | 1091       | 48           |
| Dezember 2010  | deBAKOM   | 58,8     | 54,4     | 10013      | 1577         |
|                | manuell   | 58,8     | 54,3     | 9479       | 1529         |
|                | Differenz | 0        | 0,1      | 534        | 48           |

Abbildung 2: Vergleich der Messungen in Neu-Isenburg zwischen manueller und automatischer Auswertung. Für September wurde eine Musteranpassung vorgenommen, die dazu führte, dass die Differenz zwischen automatischer und manueller Erkennung kleiner wird.

Im folgenden Beispiel befand sich die Messanlage im Unterschied zum vorigen Szenario direkt an der Straße, so dass die Pegelaufzeichnungen eine Mischung aus Straßenverkehr und Fluglärm darstellen. In der folgenden Grafik sind für 2 Tage die anhand verschiedener Verfahren ermittelten Fluglärmpegel, so wie der errechnete Mittelungspegel gegenübergestellt.

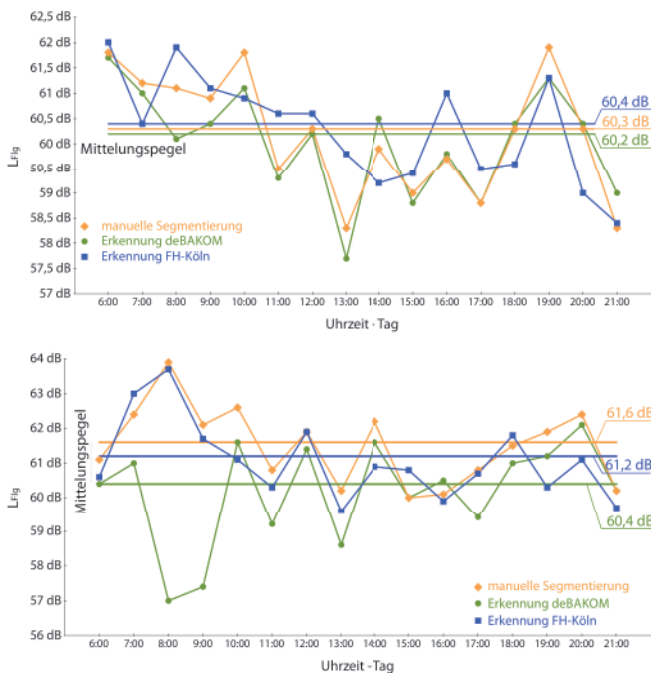


Abbildung 3: Auswertung der Messdaten. Vergleich von Methode 1, Methode 2 und manueller Auswertung. Oben: 23.10.08 (Tag ohne Regen) • Unten: 27.10.08 (Tag mit Regen). Ohne Regen ist die Abweichung der Mittelungspegel nur gering. Erhöht sich durch Regen jedoch das Hintergrundgeräusch, so wird die Erkennung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

Die folgenden Abbildungen zeigen den Pegel-Zeitverlauf für einen Zeitabschnitt mit wenig KFZ (5-6 Uhr) und einen Abschnitt mit deutlich mehr Fremdgeräuschen (15-16 Uhr). In Abbildung 4 (unten) ist deutlich zu erkennen, dass eine ‚einfache‘ Zuordnung der Ereignisse – Fluglärm nicht mehr möglich ist.

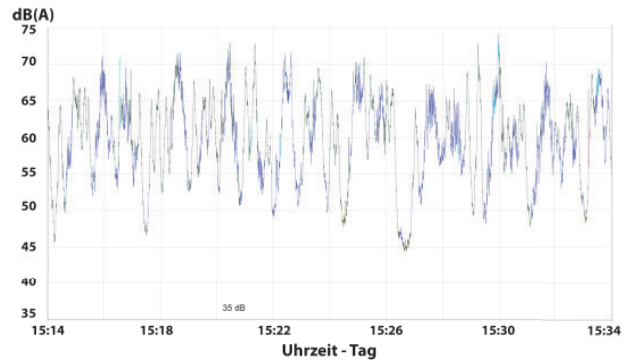
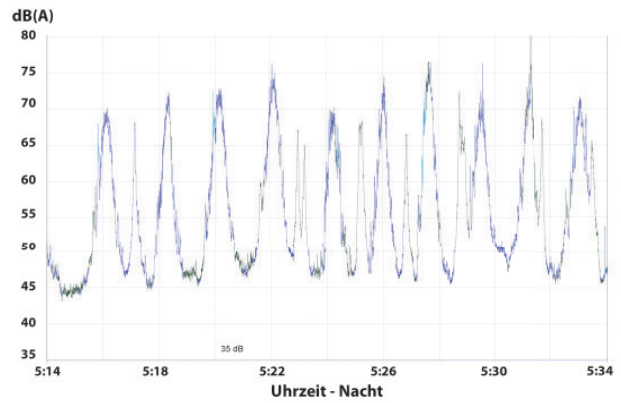


Abbildung 4: Pegelschrieb mit farblich markierter Erkennung der Klasse (blau: Flugzeug, grün: keine Erkennung) - Oben: Nacht • Unten: Tag

Diese Fluglärmereignisse sind auch manuell nicht ohne weiteres zu identifizieren, da es sich bei den Ereignissen um eine Mischung aus Fluglärm und anderen Lärmereignissen handelt. Dies ist mit ein Grund, weshalb in einzelnen Stunden zum Teil größere Abweichungen zwischen den Pegeln aus den drei Verfahren auftreten (Abb. 3). Da der Fluglärmpegel jedoch nicht auf Stundenbasis, sondern anhand eines Langzeitmittelungspegels über 6 Monate bestimmt wird, ist die automatische Erkennung geeignet, Fluglärmereignisse und deren Pegel zu ermitteln (Abb. 2).

## Fazit

Bei dem Vergleich der vorgestellten Methoden sind nur geringe Abweichungen im Mittelungspegel zu beobachten. Betrachtet man den Pegel bei dem Vergleich der unterschiedlichen Methoden, so ergeben sich nur geringe Abweichungen beim Mittelungspegel. Allerdings gibt es eine größere Abweichung bei der Betrachtung der Anzahl der erkannten Ereignisse. Die Ursache für die Abweichung liegt maßgeblich an dem gleichzeitigen Auftreten verschiedener Geräuschklassen am Messort. Fluglärmernennung ist jedoch nur ein Beispiel für die Mustererkennung. Die Verfahren sollen nicht nur für Fluglärm, sondern auch für andere Geräushtypen (Straße, Bahn, Industrie etc.) eingesetzt werden.

## Literatur

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