Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Hintergrundinformationen zur Datengrundlage von INAA

Die FANOMOS-Daten (Radar-Daten) zur Darstellung der Flugspuren in INAA stammen von der DFS. Es werden Flugzeuge bis 13.500 ft (4115 m) Höhe über NN erfasst. Die Abweichungen zwischen Radar- und FANOMOS-Daten liegen nach Angaben der DFS bei max. 200 m auf Geraden; vereinzelt können in Kurvenbereichen maximale Abweichungen von bis zu 400 m auftreten.
Transponder-Daten werden direkt vom Flugzeug gesendet (einmal pro Sekunde) und können von jedem, der einen entsprechenden Empfänger besitzt, in Echtzeit empfangen werden. Das UNH besitzt einen Empfänger und speist mit den von ihm empfangenen Daten die Anwendung INAA. Es gibt jedoch Einschränkungen: Es werden nur Flugzeuge erfasst, die sich in Signalreichweite befinden und nicht alle Flugzeuge senden ein entsprechendes Signal aus.

Die Lärmmessdaten werden von der Fraport AG, den umliegenden Kommunen sowie von den UNH-Stationen ermittelt. Per Klick auf eine beliebige Messstation wird angezeigt, ob diese durch die Fraport AG (FRA), das UNH oder eine Kommune (KOM) betrieben wird.
Die an Lärmmessstellen ankommenden Geräusche stammen stets aus unterschiedlichen Quellen, die sich überlagern können. Bei Fluglärmmessstellen werden deshalb Messschwellen eingerichtet, die dazu dienen ein vom Messgerät erfasstes Geräusch als Fluglärm zu erkennen.
Ein gemessenes Fluglärmereignis wird durch seinen Maximalpegel (LAS,max) und die Zeit, die der Schallpegel max. 10 dB(A) unter dem Maximalpegel liegt beschrieben. Die Kriterien zur Ereigniserkennung von Fluglärm gehen davon aus, dass die Messstelle an einem Ort platziert ist, an dem die Flugverkehrsgeräusche deutlich lauter sind als diejenigen sonstiger Geräuschquellen, wie z.B. Verkehrsgeräusche. Im Messgerät eingestellte Start- und Stoppschwellen, die mindestens 3 dB(A) über dem A-bewerteten Schalldruckpegel der Fremdgeräusche liegen, sorgen für eine erste Trennung von Fremdgeräuschen und Fluglärmereignissen. Damit ein Fluglärmereignis verwertbar ist, muss dessen Maximalpegel wiederum 3 dB(A) über der Start- und Stoppschwelle liegen. Wenn der Pegelverlauf des Ereignisses über mindestens 3 dB(A) erfasst wurde, kann eine Abschätzung über die Zeitspanne des gesamten Lärmereignisses erfolgen. Bei Fluglärmereignissen, die die Start-/ Stoppschwelle um weniger als 3 dB(A) überschreiten, kann keine Aussage über den zeitlichen Pegelverlauf getroffen werden. Das Ereignis kann dann nicht in die Auswertung eingehen. Fraport verwendet in seinen Auswertungen in diesem Fall typenbezogene Standardpegel für das nicht gemessene Lärmereignis (sofern die Erkennungsrate über 50% liegt). Am besten ist es jedoch, wenn man den gesamten Pegelverlauf über eine Spanne von 10 dB(A) unterhalb des Maximalpegels messtechnisch ohne Störungen durch Fremdgeräusche erfassen kann.

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH - Rüsselsheimer Str. 100 - 65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0 - Fax. +49 6107 98868-19