

Monatsbericht Juni 2026

Fahrbahnlabor

Auftraggeber:	Schweizerische Eidgenossenschaft; Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Verkehr (BAV), CH-3003 Bern. Das BAFU und das BAV sind Ämter des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Auftragnehmer	Müller-BBM Rail Technologies GmbH Helmut-A.-Müller-Straße 1 - 5 82152 Planegg www.MuellerBBM-Rail.com
Autor/Autorin:	Markus Naumann, Nathan Isert, Stefan Lutzenberger
Begleitung BAFU / BAV:	Philipp Huber, Fredy Fischer Franz Kuster, Christoph Dürig
Hinweis:	Dieser Bericht wurde im Auftrag der Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Verkehr (BAV) verfasst. Für den Inhalt ist alleine der Auftragnehmer verantwortlich.
Version:	V1
Datum	9.7.2026

1. Status Fahrbahnlabor

Bauliche Maßnahmen an der Strecke:

- Keine

Betriebsausfälle:

- MQ 11, MQ 12, MQ 13: von 9.6.2026 um 15:00 bis 15.6.2026 um 20:00 wegen Rechnerausfall

Ausgefallene Sensoren:

- MQ 21: a-mq21-5-lx/y/z und a-mq21-5-ux/y/z (ab 11.9.2024 Kabel vermutlich bei Mäharbeiten durchtrennt)

Unterhaltsarbeiten und Sensorwechsel:

- MQ 23: a-mq23-6-s ausgetauscht (9.6.2026) wegen vermehrter Störungen

Anpassungen der Datensicherung und -auswertung:

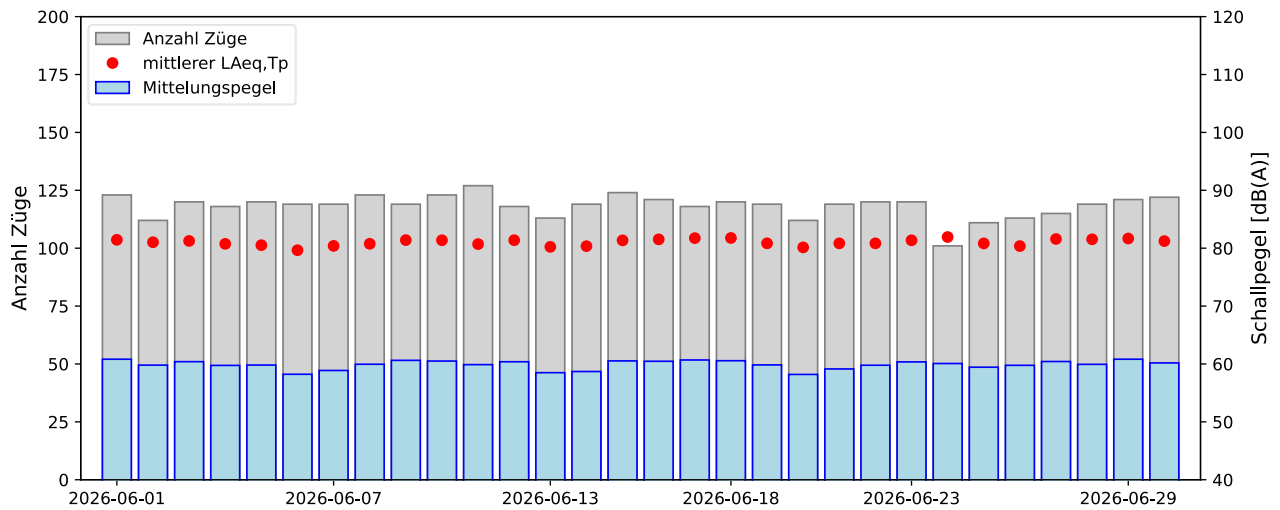
- Keine

Monatliches gespeichertes Datenvolumen:

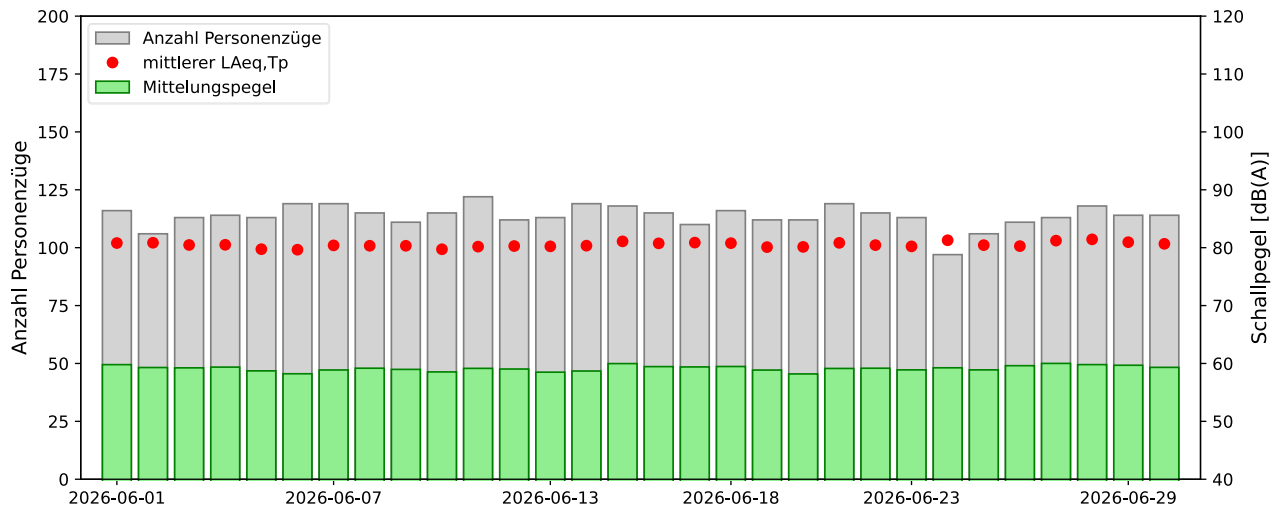
- 552 GB

2. Messdaten

Tagesmittelwerte (24h) aller Zugvorbeifahrten am Referenzmessort (REF)

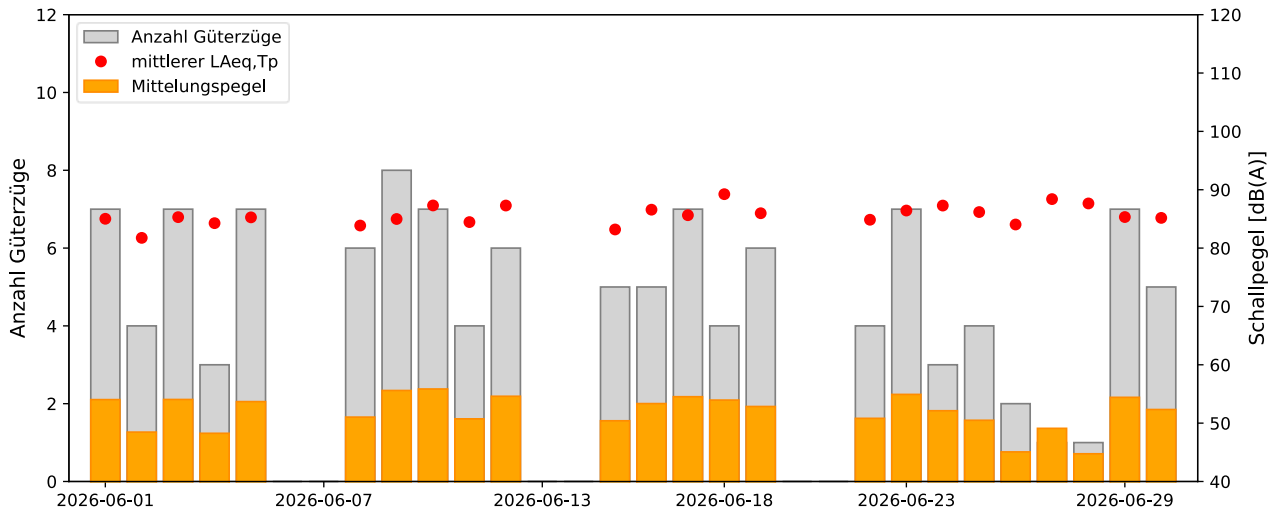


Tagesmittelwerte (24h) aller Personenzüge am Referenzmessort (REF)



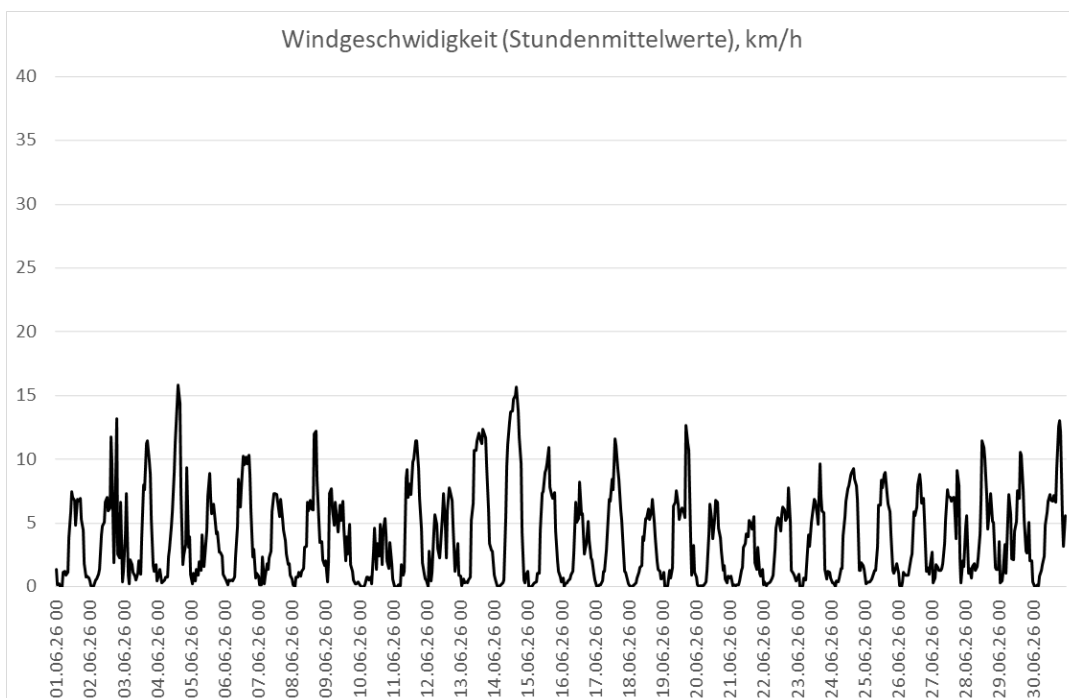
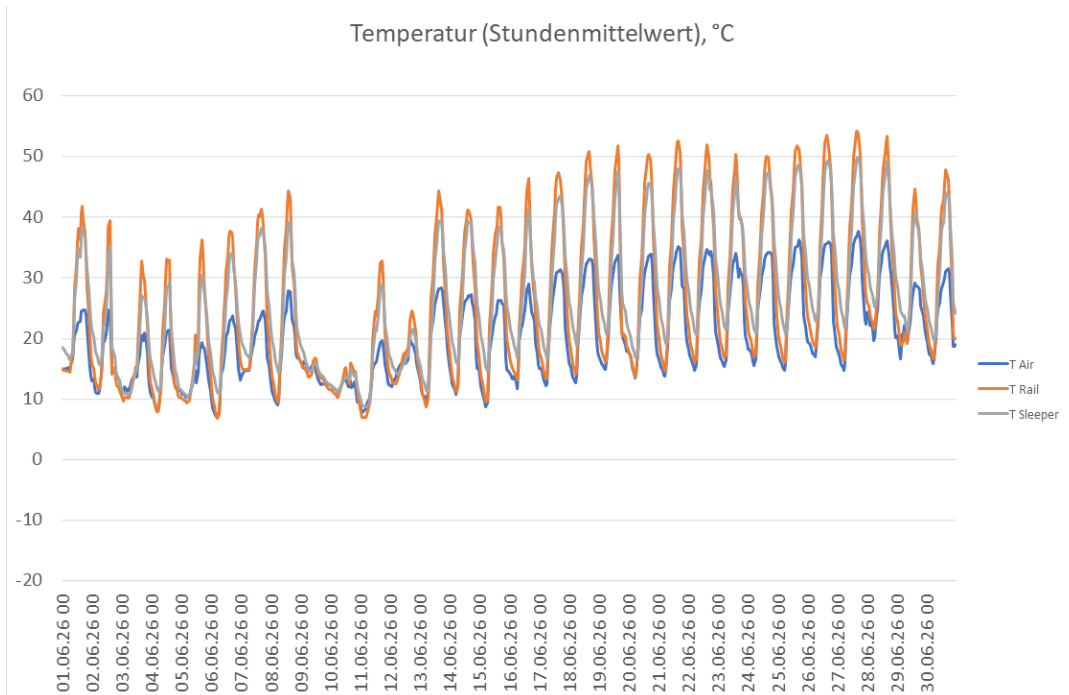
Datum	Ort	Anzahl Personenzüge	mittlere Geschwindigkeit	mittlere Länge	mittlere Achszahl	mittlerer LAeqTp	Mittelungspegel
01.06.2026	REF	116	111,3	168,0	24,6	80,8	59,8
02.06.2026	REF	106	113,9	162,9	23,7	80,9	59,3
03.06.2026	REF	113	113,4	168,2	24,7	80,5	59,2
04.06.2026	REF	114	112,8	167,4	24,6	80,5	59,4
05.06.2026	REF	113	113,9	176,5	26,0	79,7	58,7
06.06.2026	REF	119	114,1	148,8	22,2	79,7	58,2
07.06.2026	REF	119	113,3	147,7	22,0	80,4	58,9
08.06.2026	REF	115	113,1	167,4	24,6	80,3	59,2
09.06.2026	REF	111	113,8	167,0	24,5	80,3	59,0
10.06.2026	REF	115	113,8	164,8	24,2	79,7	58,5
11.06.2026	REF	122	114,0	161,9	23,7	80,2	59,2
12.06.2026	REF	112	114,6	172,4	25,4	80,3	59,0
13.06.2026	REF	113	114,2	146,7	21,5	80,2	58,5
14.06.2026	REF	119	112,9	139,5	20,5	80,3	58,7
15.06.2026	REF	118	115,3	168,8	24,8	81,1	60,0
16.06.2026	REF	115	115,4	164,0	24,1	80,7	59,5
17.06.2026	REF	110	114,6	165,5	24,4	80,9	59,4
18.06.2026	REF	116	114,8	163,3	24,0	80,8	59,5
19.06.2026	REF	112	113,5	169,8	24,8	80,1	58,9
20.06.2026	REF	112	114,0	141,4	20,8	80,1	58,2
21.06.2026	REF	119	113,4	142,4	21,0	80,8	59,1
22.06.2026	REF	115	115,0	167,4	24,5	80,4	59,2
23.06.2026	REF	113	113,4	164,4	24,0	80,2	58,9
24.06.2026	REF	97	114,7	167,8	24,7	81,3	59,3
25.06.2026	REF	106	113,7	169,8	24,9	80,4	58,9
26.06.2026	REF	111	111,1	179,6	26,3	80,3	59,6
27.06.2026	REF	113	112,0	166,3	24,4	81,2	60,0
28.06.2026	REF	118	114,3	148,4	21,9	81,4	59,8
29.06.2026	REF	114	113,8	166,4	24,4	81,0	59,7
30.06.2026	REF	114	114,1	165,8	24,3	80,7	59,3
Monat	REF	3410	113,7	162,1	23,8	80,5	59,2

Tagesmittelwerte (24h) aller Güterzüge am Referenzmessort (REF)



Datum	Ort	Anzahl Güterzüge	mittlere Geschwindigkeit	mittlere Länge	mittlere Achszahl	mittlerer LAeqTp	Mittelungspegel
01.06.2026	REF	7	88,0	234,0	48,0	85,0	54,0
02.06.2026	REF	4	79,5	195,4	37,5	81,7	48,5
03.06.2026	REF	7	93,2	231,3	54,6	85,3	54,1
04.06.2026	REF	3	86,0	165,3	26,7	84,3	48,3
05.06.2026	REF	7	91,1	203,8	42,0	85,3	53,7
06.06.2026	REF						
07.06.2026	REF						
08.06.2026	REF	6	82,1	148,1	24,3	83,9	51,0
09.06.2026	REF	8	78,2	254,7	57,0	85,0	55,6
10.06.2026	REF	7	89,3	192,6	39,1	87,3	55,9
11.06.2026	REF	4	79,3	204,6	37,5	84,5	50,7
12.06.2026	REF	6	89,5	183,8	34,7	87,3	54,6
13.06.2026	REF						
14.06.2026	REF						
15.06.2026	REF	5	84,8	185,5	34,8	83,2	50,4
16.06.2026	REF	5	99,1	221,8	41,6	86,6	53,3
17.06.2026	REF	7	91,8	231,2	48,0	85,6	54,5
18.06.2026	REF	4	109,0	189,4	37,0	89,2	53,9
19.06.2026	REF	6	80,1	149,9	30,3	86,0	52,8
20.06.2026	REF						
21.06.2026	REF						
22.06.2026	REF	4	94,6	204,0	35,0	84,9	50,8
23.06.2026	REF	7	86,0	198,4	40,3	86,4	54,9
24.06.2026	REF	3	86,1	213,6	42,0	87,3	52,1
25.06.2026	REF	4	92,1	145,2	20,7	86,2	50,5
26.06.2026	REF	2	100,3	153,8	23,0	84,0	45,1
27.06.2026	REF	1	101,9	289,3	80,0	88,4	49,1
28.06.2026	REF	1	114,0	125,3	20,0	87,7	44,7
29.06.2026	REF	7	85,3	213,8	42,3	85,3	54,4
30.06.2026	REF	5	90,5	205,9	40,8	85,2	52,3
Monat	REF	120	88,5	201,6	40,2	85,7	51,8

3. Wetterdaten



Anhang: Messgrößen

Vorbeifahrtexpositionspegel TEL

A-bewerteter Schallpegel einer einzelnen Zugvorbeifahrt als energetischer Mittelwert über die Schallereignisdauer T normiert auf die Vorbeifahrtzeit T_p .

$$TEL = 10 \log \left(\frac{1}{T_p} \int_0^T \frac{p_A^2(t)}{p_0^2} dt \right) \quad (1)$$

Mit

$p_A(t)$ = A-bewerteter Schalldruck, [Pa]

$p_0 = 20 \mu\text{Pa}$ (Bezugsschalldruck), [Pa]

$T_p = T_2 - T_1$ = geometrische Vorbeifahrtdauer des Zuges der zum Zeitpunkt T_1 auf Höhe des Messquerschnitts einfährt und zum Zeitpunkt T_2 diesen wieder verlässt, [s]

T = Zeitintervall, das startet, wenn der geglättete Schalldruckpegel (A-bewerteter Schalldruckpegel geglättet als Funktion über die Zeit beispielsweise mit der Zeitgewichtung F („fast“) oder als Mittelwert über eine Zeitdauer, z.B. 100 ms) zum letzten mal 10 dB unterhalb des Schalldruckpegels liegt der vorherrscht wenn der Zug in den Messquerschnitt einfährt und endet, wenn der geglättete Schalldruckpegel das erste Mal wider 10 dB unter den Wert fällt der vorherrscht wenn der Zug gerade den Messquerschnitt verlässt. [s]

A-bewerteter äquivalenter Dauerschalldruckpegel der Vorbeifahrt $L_{Aeq,Tp}$

Der A-bewertete äquivalente Dauerschalldruckpegel $L_{Aeq,Tp}$ entspricht dem, über die Messdauer T_p (Vorbeifahrtzeit) energetisch gemittelten A-bewerteten Schalldruckpegel nachfolgender Gleichung:

$$L_{Aeq,Tp} = 10 \log \left(\frac{1}{T_p} \int_{T_1}^{T_2} \frac{p_A^2(t)}{p_0^2} dt \right) \quad (2)$$

mit

$p_A(t)$ = A-bewerteter Schalldruck, [Pa]

$p_0 = 20 \mu\text{Pa}$ (Bezugsschalldruck), [Pa]

$T_p = T_2 - T_1$ = geometrische Vorbeifahrtzeit des Zuges, [s]

Schallexpositionspegel *SEL*

Der Schallexpositionspegel *SEL* bezieht die akustische Schallenergie auf eine Sekunde. Er wird für die Berechnung des Mittelungspegel verwendet und hat die nachstehende Beziehung mit dem Vorbeifahrtexpositionspegel *TEL*:

$$SEL = TEL - 10 \log (T_0 / T_p) \quad (3)$$

mit

$$T_0 = 1 \text{ [s]}$$

$$T_p = T_2 - T_1 = \text{geometrische Vorbeifahrtzeit des Zuges, [s]}$$

Mittelungspegel

A-bewerteter Schalldruckpegel gemittelt über die Messung einer gegebenen Zeit. Berechnung aus Summe aller Zugfahrten in einer Periode pro Zugkategorie, pro Messstelle nach:

$$\text{Mittelungspegel} = 10 \cdot \log_{10} \left(\sum 10^{\frac{SEL}{10}} \right) - A1 \quad (4)$$

mit

$$A1 = 10 \cdot \log_{10}(n \cdot 24 \cdot 3600) \text{ für 24 Stundenperiode}$$

SEL (siehe Gleichung 3) aus den Rohdaten

n = Anzahl der Tage im Betrachtungszeitraum

Mittlerer Vorbeifahrtpegel $L_{Aeq,Tp}$

Gemittelter (energetisch) Schallpegel aus den A-bewerteten äquivalenten Schalldruckpegeln der einzelnen Zugvorbeifahrten im Betrachtungszeitraum (Tag/Monat/Jahr)

Berechnung pro Periode, pro Zugkategorie, pro Tag bzw. pro Monat, pro Jahr, pro Messstelle:

$$\text{mittlerer } L_{Aeq,Tp} = 10 \cdot \log_{10} \left(\sum T_p \cdot 10^{\frac{L_{Aeq,Tp}}{10}} \right) + 10 \cdot \log_{10} \left(\frac{1}{\sum T_p} \right) \quad (5)$$

mit

$$T_p = \text{geometrische Vorbeifahrtzeit des Zuges, [s]}$$

$L_{Aeq,Tp}$ (siehe Gleichung 2) berechnet aus Rohdaten