

26.3670 Interpellation

Lärmüberschreitungen am Rangierbahnhof MuttENZ

Eingereicht von: Brenzikofer Florence
Grüne Fraktion
GRÜNE Schweiz



Einreichungsdatum: 17.06.2026
Eingereicht im: Nationalrat
Stand der Beratung: Stellungnahme zum Vorstoss liegt vor

Eingereichter Text

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Weshalb wurden nach der abgeschlossenen Sanierung des Rangierbahnhofs weder durch die SBB, noch durch das BAV umfassende Lärmmessungen zur Überprüfung der Prognosen im Lärmmodell durchgeführt?
2. Ist es korrekt, dass die lärmverursachenden 32 Richtungsgleisbremsen im damaligen Lärmmodell gar nicht oder nicht korrekt erfasst wurden? Falls ja, welchen Handlungsbedarf sieht der Bundesrat?
3. Der Bahnhof MuttENZ wird gemäss Aussagen des Kantons BL täglich von ca. 12'000 Personen benutzt. Diese benützen entweder den Perron bei Gleis 1 (Züge Richtung Basel) oder den neuen Perron bei Gleis 4 (Züge in Richtung Liestal und in Richtung Rheinfelden). Wie beurteilt der Bundesrat die Situation, dass die wartenden Bahnreisenden auf dem Perron bei Gleis 4 in nur 20m Abstand zu den Richtungsgleisbremsen täglich Lärmspitzen von über 100 dBA ausgesetzt sind und sich die SBB nicht für deren Lärmschutz zuständig fühlen?
4. Ist der Bundesrat bereit, den SBB und dem BAV eine angemessene aber verbindliche Frist zur Überprüfung und Verbesserung der Lärmsituation aufzuerlegen?

Begründung

Der Bundesrat schrieb in seiner Antwort auf die Anfrage 25.1057 zum Rangierbahnhof MuttENZ Folgendes:

«Die bisherigen Expertenanalysen zeigen, dass die getroffenen Lärmschutzmassnahmen – wie die Errichtung von Lärmschutzwänden, Schallschutzfenstern oder Schalldämmlüftern – die Belastung spürbar reduzieren. Zudem hat sich seither die Anzahl der im Rangierbahnhof in MuttENZ rangierten Güterwagen reduziert. Die Bahnanlagen in der Gemeinde MuttENZ entsprechen den gesetzlichen Grundlagen.»

Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft hat aufgrund eines parlamentarischen Vorstosses eigene Lärmmessungen beauftragt. Diese wurden im Februar 2026 durchgeführt. Die Auswertung der Messungen haben ergeben, dass der Immissionsgrenzwert im Messzeitraum beim nächstgelegenen Hochhaus mit Wohnnutzung nachts um 17 Dezibel überschritten wird.

Die Regierung schliesst daraus, dass der Lärm der 32 Richtungsgleisbremsen in der Lärmmodellierung unterschätzt oder nicht berücksichtigt wurde. Vor diesem Hintergrund sei das BAV als zuständige Vollzugsbehörde dazu angehalten, die Messergebnisse vertieft zu prüfen und weitergehende Abklärungen anzuordnen, wie aus dem parlamentarischen Vorstoss hervor geht [1].

[1] <https://baselland.talus.ch/de/dokumente/geschaefft/33eda2e59ea64a58a4697484259414ed-332>



Stellungnahme des Bundesrates vom 19.08.2026

1. Ob in einem konkreten Fall Lärmschutzmassnahmen erforderlich und geeignet sind, wird vorab mit Berechnungsmodellen ermittelt. Lassen die Berechnungsmodelle keine zuverlässigen Resultate erwarten, werden vorgängig ergänzend Lärmmessungen vorgenommen. Dies kann namentlich bei Rangierlärm der Fall sein, weshalb beim Rangierbahnhof Basel I und II der Lärm auch gemessen wurde. Damit konnte einerseits der Ausgangszustand erhoben und andererseits eine Prognose für den Projektzeitraum vorgenommen werden. Gestützt auf diese Abklärungen wurden in der Folge Massnahmen erarbeitet und schliesslich umgesetzt.

Nachträgliche Kontrollmessungen sind angesichts der hohen Verlässlichkeit der vorgängigen Abklärungen in der Regel nicht erforderlich. Beim Rangierbahnhof Basel I und II wurden aber im Rahmen der Projekte betreffend die Teilerneuerungen wiederum Messungen zur Erfassung des Ausgangszustands durchgeführt. Faktisch wurden damit die im Rahmen der ordentlichen Lärmsanierung getroffenen Annahmen messtechnisch überprüft und konnten als korrekt bestätigt werden. Auch die in diesem Jahr vom Kanton Basel-Landschaft veranlassten Messungen haben die Ergebnisse der im Rahmen der Lärmsanierung festgelegten Immissionen weitestgehend als korrekt bestätigt: So entspricht die beim Gebäude Bahnhofstrasse 60 gemessene Überschreitung des nächtlichen Immissionsgrenzwerts (IGW) der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der Lärmsanierung festgelegten und damit zulässigen Immission. In jenem Fall wurden den SBB Erleichterungen gewährt, weil eine Lärmschutzwand am Rande des Gleisfelds das unmittelbar dahinter stehende achtstöckige Gebäude nicht effektiv von den 80 bis 200 m entfernten Richtungsgleisbremsen hätte abschirmen können. Die Eigentümerschaft jenes Gebäudes erhielt im Gegenzug einen hälftigen Anspruch auf Erstattung der Kosten für Ersatzmassnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter).

2. Bereits im Rahmen der Eisenbahnlarmsanierung wurden auf dem Dach des Gebäudes Bahnhofstrasse 60 Langzeitmessungen durchgeführt und dabei auch die Emissionen der Richtungsgleisbremsen erfasst. Die damalige Expertise kam jedoch zum Schluss, dass die weiter entfernten Balkengleisbremsen dominant sind.

3. Die in der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) definierten Belastungsgrenzwerte gelten ausschliesslich bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen in Wohnungen und in Betrieben, wenn sich dort regelmässig Personen während längerer Zeit aufhalten (vgl. Art. 41 in Verbindung mit Art. 2 Abs. 6 LSV). Perrons in Bahnhöfen und Trottoirs entlang von Strassen gehören nicht zu diesem Geltungsbereich.

4. Der Kanton Basel-Landschaft hat anfangs 2026 in Muttenz Lärmmessungen veranlasst und dem BAV den entsprechenden Bericht am 16. Juni 2026 zur Kenntnis gebracht. Diesen Bericht wird das BAV den SBB und dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) zur Stellungnahme unterbreiten. Anschliessend wird es unter Einbezug des Kantons Basel-Landschaft über das weitere Vorgehen entscheiden.

Zuständigkeiten

Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Weitere Informationen

Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Mitunterzeichnende (4)

Arslan Sibel, Locher Miriam, Schneeberger Daniela, Wyss Sarah



Links

