

Michael Salem
Baselstrasse 102
4132 MuttENZ
ideen@mz-30.ch
<https://www.mz-30.ch/quietschlarm>

Michael Salem | Baselstrasse 102 | 4132 MuttENZ

Persönlich
Herr Bundesrat Dr. Albert Rösti
UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

MuttENZ, 05. Juni 2026

Lärmemission Rangierbahnhof MuttENZ – Grenzwerte überschritte & Dialog

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrter Herr Dr. Rösti

Für Ihr Schreiben vom 29. Januar 2026 danke ich Ihnen herzlich. Besonders schätze ich die klare Anerkennung der besonderen Situation der Gemeinde MuttENZ, in der mehrere Infrastrukturen von nationaler Bedeutung auf engem Raum zusammentreffen. Ebenso begrüsse ich die Feststellung des Bundesrates, dass trotz gesetzeskonformem Betrieb der Rangierbahnhöfe weiträumige Lärmstörungen auftreten und weitere Verbesserungen notwendig sind. Sie erwähnen in Ihrem Schreiben die bereits getroffenen Massnahmen wie Lärmschutzwände, die eine Wirkung haben. Ich nehme zudem zur Kenntnis, dass Ihre Fachämter BAFU, BAV und die SBB zum Schluss kommen, dass es noch keine 'zufriedenstellenden technischen Lösungen' gibt.

Gerne beleuchte ich einige Punkte vertieft und lade Sie zu einem Dialog ein.

Auf der Gesamtlänge der Güterbahnanlage (ca. 3.7 km) existiert keine einzige Lärmschutzwand, die die Gemeinde MuttENZ schützt, dies entgegen der Ihnen mitgeteilten Informationen. Zudem zeigen aktuelle Messungen, die im Rahmen einer Interpellation BL durchgeführt wurden (Feb 2026), dass die gesetzliche Konformität der Anlage nicht gegeben ist.

Seit meinem ersten Schreiben ist die Unterstützung in der Bevölkerung weiter gewachsen. Inzwischen haben sich über 500 Personen mit ihrer Unterschrift meinem Anliegen angeschlossen. Dies zeigt, dass die Thematik nicht nur einzelne Anwohnerinnen und Anwohner betrifft, sondern in weiten Teilen der Gemeinde als relevante Belastung wahrgenommen wird.

Auf welcher Grundlage die Antwort der Fachämter/SBB fusst (es gäbe keine zufriedenstellenden technischen Lösungen) entzieht sich meiner Kenntnis. Es finden sich dazu keine Forschungsprojekte (Ressortforschung, EMPA-Berichte, ARAMIS-Datenbank), die die Fachämter beauftragt haben könnten. Bitte teilen Sie diese Grundlagen mit mir, die zu diesem Schluss führen (dies gemäss dem hohen

öffentlichen Interesse und dem Öffentlichkeitsprinzip). Aus meiner Sicht existieren Lösungsansätze, die detaillierter geprüft werden können und sollten (Sintermetallbeläge mit Feststoffschmierstoffen, Elastomer-gebundene Kunststoffverbundbeläge, Keramische Reibbeläge, Schwingungsdämpfende Balkenstrukturen etc.). Solche Massnahmen liegen angesichts der neuesten Messungen und der deutlich höheren Anzahl Betroffener absolut im Bereich der Wirtschaftlichkeit, Zweckmässigkeit, Verhältnismässigkeit und Nachhaltigkeit – schliesslich geht es um Gesundheit, Standortattraktivität, Lebensqualität und Arealentwicklungen.

Besonders aufmerksam habe ich die Beantwortung der Interpellation 2025/576 des Regierungsrates Basel-Landschaft zum gleichen Thema zur Kenntnis genommen. Die Messungen vom Februar 2026 sind eindeutig: Die nächtlichen Immissionsgrenzwerte werden um 17 dB überschritten – eine Verdoppelung der Lärmintensität gegenüber den zulässigen Werten. Gar der Alarmwert wird nachts um 7 dB überschritten (Beilage). Der Regierungsrat BL bestätigt zudem, dass die bisherige Lärmbeurteilung «nicht der heutigen Realität» entspricht und dass die Emissionen der Richtungsgleisbremsen in früheren Beurteilungen «möglicherweise unterschätzt» wurden. Dies ist keine untergeordnete Feststellung, sondern ein erhebliches Rechtskonformitätsproblem, welche zeitnahe Lösungen bedingt und gem BV Art. 74 klar erscheint. Ich gehe zudem davon aus, dass von der Quelle ein Lärmpegel von über 109 dB ausgeht (rechnerisch), und dies in kürzester Distanz zum Perron 4 des Bahnhofs (20m) mit Tausenden Pendlerinnen und Pendlern täglich.

Diese Erkenntnisse unterstreichen die Dringlichkeit zusätzlicher Messungen, Abklärungen und vor allem Massnahmen. Sie zeigen zugleich, dass die Diskussion nicht allein auf technische Detailfragen reduziert werden kann. Vielmehr stellt sich die grundsätzliche Frage, wie die Akzeptanz national bedeutsamer Infrastrukturstandorte langfristig gesichert werden kann, wenn erhebliche Belastungen über Jahrzehnte von einer einzelnen Standortgemeinde getragen werden.

In diesem Zusammenhang erlaube ich mir den Hinweis, dass die neuesten Ergebnisse deutlich von den herangezogenen Grundlagen und Lärmkarten abweichen (siehe Beilage). Insbesondere bestehen erhebliche Zweifel daran, ob die tatsächliche Anzahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner in Studien und Strategien des UVEK bisher korrekt abgebildet wurden (Studie Lärm BAFU, Strategie SBB/BAV/BAFU, die in Ihrem Schreiben erwähnt werden).

Gerade weil kurzfristige technische Lösungen offenbar nicht verfügbar sind, was noch zu belegen wäre, möchte ich die Diskussion erweitern. Aus meiner Sicht stellt sich zunehmend die Frage, wie die Akzeptanz national bedeutsamer Infrastruktur langfristig gesichert werden kann. Muttenz trägt als Standortgemeinde dauerhaft Lasten, die im Interesse der gesamten Schweiz entstehen, profitiert aber auch – die Nachteile überwiegen jedoch deutlich. Deshalb erscheint es mir sinnvoll, neben zwingend technischen Massnahmen auch über ergänzende Formen der Standortpartnerschaft nachzudenken.

Dabei denke ich insbesondere an Themen wie: Lastenausgleich für besonders belastete Infrastrukturstandorte; Entwicklung von Standortpartnerschaften zwischen Bund, SBB und betroffenen Gemeinden; Kompensations- und Entwicklungsbeiträge zur Stärkung der Standortqualität; Unterstützung von Umwelt-, Natur- oder Aufwertungsprojekten als sichtbares Zeichen der Anerkennung für die betroffene Bevölkerung. In Anbetracht neuer Projekte wie das Gas-Reservekraftwerk in Muttenz-Schweizerhalle oder der mögliche Ausbau des Rheinschiffhafens Au-Muttenz könnten Standortpartnerschaften gezielt entwickelt werden und so die Akzeptanz der Bevölkerung erhöhen.

In Abstimmung mit Nationalrätin Daniela Schneeberger BL möchte ich zudem meine Idee einer Dialogrunde einbringen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn Vertreterinnen und Vertreter des UVEK, des BAFU, des BAV, der SBB, der Einwohnergemeinde Muttenz sowie der betroffenen Bevölkerung gemeinsam mögliche Perspektiven diskutieren könnten.

Zudem möchte ich Sie einladen zu prüfen, ob bestehende Fonds und Programme des Bundes zur aktiven Lösungsfindung und Umsetzung von Massnahmen gezielter eingesetzt werden könnten (FinöV-Fonds resp. Bahninfrastrukturfonds BIF).

Mit den Fachämtern BAFU und BAV stehe ich im Kontakt und bringe gerne dort meine Anliegen und Sichtweise ein, und lade diese zugleich zur Lösungsfindung ein. Ebenso werde ich bei beiden gezielte Fragen zum Vollzug, Rechtskonformität, Messungen und Einschätzungen auf Basis der neuesten Erkenntnisse stellen.

Ich bin überzeugt, dass die vorliegende Fragestellung über rein technische Lärmschutzfragen hinausgeht und eine Diskussion über die Akzeptanz nationaler Infrastruktur verdient.

Ich danke Ihnen bereits heute für Ihre Antwort und würde mich freuen, den eingeschlagenen Dialog gemeinsam weiterzuführen.

Mit freundlichen Grüßen & den besten Wünschen für Ihre weitere Genesung.

Michael Salem & über 500 Mitunterzeichnende

*Eine Kopie dieses Schreibens lege ich der Korrespondent mit dem BAFU und BAV bei.
Beilagen erwähnt.*



eine Hörprobe