

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

Michael Salem | Baselstrasse 102 | 4132 Muttenez

Frau Christa Hostettler
Direktorin BAV
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Muttenez, 05. Juni 2026

Lärmemissionen des Rangierbahnhofs Muttenez II – Grenzwerte überschritten & Massnahmen gefordert.

Sehr geehrte Frau Hostettler

Ich wende mich an Sie als Vollzugsbehörde für die Lärmschutz-Verordnung (LSV) im Bereich Eisenbahnen mit einer Reihe von technischen und rechtlichen Fragen zum Rangierbahnhof Muttenez. Diese Fragen ergeben sich aus neuen Messdaten, die eine erhebliche Diskrepanz zwischen den bestehenden Lärmkarten und der gemessenen Realität aufzeigen.

Ich beziehe mich in diesem Schreiben auch auf die Antwort von Herrn Bundesrat Dr. Albert Rösti vom 29. Januar 2026. Meine Antwort auf sein Schreiben finden Sie in der Beilage sowie weitere erwähnte Unterlagen.

Der Regierungsrat Basel-Landschaft hat in seiner Beantwortung der Interpellation 2025/576 (vom 28. April 2026, Beilage) Messergebnisse publiziert, die im Februar 2026 durchgeführt wurden. Bspw. an der Bahnhofstrasse 60 (Muttenez), dem exponiertesten Wohngebäude (nebst den Wohnungen im Bahnhofsgebäude 1. Stock) zum Rangierbahnhof I, zeigen diese Messungen:

- Lärmbeurteilungspegel Rangierlärm und Gesamtlärm überschreiten die zulässigen Immissionsgrenzwerte nachts um 17 dB
- Alarmwerte werden nachts um 7 dB überschritten

Der Regierungsrat stellt in seiner Beantwortung fest, dass die früheren Lärmbeurteilungen «nicht der heutigen Realität entsprechen» und dass «die Emissionen der Richtungsgleisbremsen möglicherweise unterschätzt wurden».

Frage 1: Hat das BAV diese Messergebnisse vom Februar 2026 bereits überprüft? Falls ja, welche Schlussfolgerungen zieht das BAV daraus für die Rechtskonformität der bestehenden Lärmbeurteilung von 2004?

Im Januar 2026 wurden ebenfalls Lärmmessungen vom BAV durchgeführt, ein BAV-Messwagen wurde in MuttENZ gesichtet.

Frage 2: Kann das BAV einen Überblick geben über alle Messungen, die im Januar und Februar 2026 am Rangierbahnhof MuttENZ durchgeführt wurden? Welche Messorte wurden gewählt, und liegen die vollständigen Messergebnisse vor? Gestützt auf das Öffentlichkeitsprinzip hätten wir gerne die Messdaten und Auswertungen sowie den Bericht.

Die aktuellen Lärmkarten des BAV (Lärmbelastungskataster) basieren auf der Lärmbeurteilung von 2004. Diese Karten sind für die Gemeinde MuttENZ offensichtlich nicht mehr aktuell und irreführend. Die Messdaten vom Februar 2026 zeigen massive Grenzwertüberschreitungen an Orten, die in den Lärmkarten als unkritisch dargestellt sind (<40 dB).

Frage 3: Plant das BAV eine Aktualisierung des Lärmbelastungskatasters für den Rangierbahnhof MuttENZ basierend auf den Messungen von 2026? Wie würde eine simulierte Ausbreitungskarte mit den Messdaten aussehen? Welche Werte sind rechnerisch in 100m Abständen bis 1.9km und in die höher gelegenen Orten (Wartenberg) zu vermuten?

Die bisherigen Lärmbeurteilungen berücksichtigen die Schallausbreitung in zwei Dimensionen. Für die Gemeinde MuttENZ ist die dritte Dimension kritisch:

- Hochhäuser ab W2-Zonen
- Mehrgeschossige Wohnbauten in der Nähe des Bahnhofs
- Topografie mit unterschiedlichen Höhenlagen

Da keine einzige Lärmschutzwand den Rangierbahnhof von MuttENZ abschirmt, ist es nicht verwunderlich, dass auch höher gelegenen Objekte (>W2 Zonen) in weiterer Entfernung betroffen sind. Hier würde eine dreidimensionale Betrachtung mehr als Sinn haben.

Frage 4: Hat das BAV eine 3D-Schallausbreitungsanalyse für den Rangierbahnhof MuttENZ durchgeführt oder geplant? Wie berücksichtigt die Lärmbeurteilung die topographischen Besonderheiten und die mehrgeschossige Bebauung?

Das BAV publiziert regelmässig Monitoring-Berichte zur Eisenbahnlärmbelastung in der Schweiz. Der letzte Monitoring-Bericht 2024 berücksichtigt Rangierlärm überhaupt nicht als separate Kategorie. Der ständige Messpunkt am Bahnhof Itigen (BL), der für die Region als Referenz dient, liegt auf einer absolut geraden Strecke ohne Neigung – dies bildet die Realität des Rangierbahnhofs MuttENZ (mit Richtungsgleisbremsen, Ablaufberg, Bremsanlagen) völlig inadäquat ab.

Frage 5: Wird das BAV in zukünftige Monitoring-Berichte Rangierlärm als separate Kategorie aufnehmen? Sind zusätzliche permanente Messpunkte geplant, die die Besonderheiten von Rangierbahnhöfen mit Bremsanlagen adäquater abbilden? Ist dieser Typ von Balkenbremsanlage auch an den anderen grossen Rangierbahnhöfen in der Schweiz verbaut?

Im Schreiben vom Ende Januar teilte BR Rösti mit, dass es «noch keine umsetzbaren technischen Lösungen» gebe. Dies steht jedoch in Widerspruch zu verfügbarer Forschung. Technische Lösungen existieren, insbesondere:

An der Quelle (Bremsanlagen):

- Sintermetallbeläge mit Feststoffschmierstoffen
- Elastomer-gebundene Kunststoffverbundbeläge
- Keramische Reibbeläge
- Schwingungsdämpfende Balkenstrukturen

Indirekt (Infrastruktur und Betrieb):

- Lärmoptimierte Schienensysteme
- Betriebliche Optimierung (z.B. Bremszyklen)
- Erweiterte Lärmschutzwände oder Bodenschutz/Lärmschluckmassnahmen, etc.

Frage 6: Welche Ressortforschungsprojekte hat das BAV zum Thema Rangierlärm in Auftrag gegeben oder finanziert? Welcher ist der aktuelle Stand dieser Forschungen? Kann das BAV eine Übersicht über verfügbare technische Lösungen zur Verfügung stellen? Welches sind die Grundlagen für die Einschätzung? Wenn eine deutlich grössere Anzahl an betroffenen Personen aus den neuesten Messungen resultiert (was meiner Ansicht nach der Fall ist), inwieweit würde eine Einschätzung was Lösungen auf deren Zweckmässigkeit, Verhältnismässigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Nachhaltigkeit angehen verändern? Gerne hätten wir hier Einblick gem dem Öffentlichkeitsprinzip in die Grundlagen für die Schlussfolgerung der SBB und des UVEK.

Eine wichtige rechtliche Frage stellt sich zudem: Ist Rangierlärm Schienenverkehrslärm gemäss LSV Anhang 4, oder sollte er als Industrielärm klassifiziert werden?

Erfahrungen zeigen, dass abgestellten Personenwagen (zum Heizen oder Kühlen) als Betriebsgewerbelärm klassifiziert, nicht als Bahnverkehrslärm. Auch beim Rangieren in Industriearealen wird von Industrielärm ausgegangen. Eine analoge Argumentation könnte für Rangierlärm gelten: Der Lärm entsteht durch stationäre Betriebsgeräte (Bremsanlagen, Ablaufberg) im Rangierbetrieb, nicht primär durch Fahrbewegungen.

Frage 7: Hat das BAV eine rechtliche Einschätzung zur Klassifikation von Rangierlärm? Falls Rangierlärm als Industrielärm einzustufen wäre, würde dies zu unterschiedlichen Grenzwertanforderungen führen. Wäre das BAV bereit, sich an einer Klärung dieser Frage zu beteiligen?

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (Objektteil) enthält Vorgaben zu nationalen Bahninfrastrukturen. Der Rangierbahnhof MuttENZ ist als strategisch wichtige Infrastruktur eingestuft.

Frage 8: Wie berücksichtigt der Sachplan Verkehr die Lärmbelastung an Standortgemeinden wie MuttENZ? Gibt es Überlegungen zu Mindeststandards für Lärmschutz bei strategisch bedeutsamen Infrastrukturen? Allenfalls Lösungen mit anderen Gemeinden mit erhöhtem Rangierlärm?

Die bisherigen Analysen (Interpellation 2025/576, Messungen Feb 2026) deuten darauf hin, dass die tatsächliche Betroffenheit deutlich grösser ist als in den Lärmkarten des BAV ausgewiesen. Dies wirkt sich auch auf nationale Statistiken zur Lärmbelastung aus (Studie Lärm BAFU, Strategie zu Lärm Eisenbahn SBB/BAV/BAFU).

Frage 9: Plant das BAV eine Überprüfung der Betroffenenzahlen für Rangierbahnhoflärm auf nationaler Ebene?

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. Ziel wäre der Austausch über:

- Die aktuellen Messergebnisse und deren Bewertung
- Die rechtliche Klassifikation von Rangierlärm
- Mögliche technische Lösungen
- Aktualisierung von Lärmkarten und Monitoring
- Nächste Schritte aus Sicht der Beteiligten

Ich bin überzeugt, dass die neuen Messdaten und die technischen Fragen eine vertiefte Überprüfung rechtfertigen. Als Vollzugsbehörde für die LSV hat das BAV die Möglichkeit und die Pflicht, die Rechtskonformität der bestehenden Lärmbeurteilung zu überprüfen und erforderlichenfalls neue Massnahmen einzuleiten.

Frage 10: Welche Massnahmen hat das BAV gem Art. 37a Abs. 2 LSV geplant zu treffen, und wann wird die SBB gem BV Art 74 mit Massnahmen beauftragt?

Wir, die über 500 Mitunterzeichnenden und ich, freue uns auf den Dialog mit Ihnen und danken bereits sehr für Ihre Stellungnahme, die angeforderten Grundlagen und Daten sowie Ihre Antwort auf dieses Schreiben und meine Einladung.

Mit freundlichen Grüssen

Michael Salem & über 500 Mitunterzeichnende

Beilagen erwähnt.

