

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2025/576](#) von Peter Hartmann: «Rangierbahnhof Muttenz: sind die Lärmgrenzwerte tatsächlich eingehalten und wie beurteilt der Regierungsrat die Lästigkeit?»
2025/576

vom 28. April 2026

1. Text der Interpellation

Am 11. Dezember 2025 reichte Peter Hartmann die Interpellation [2025/576](#) «Rangierbahnhof Muttenz: sind die Lärmgrenzwerte tatsächlich eingehalten und wie beurteilt der Regierungsrat die Lästigkeit?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Lärm, welcher vom Rangierbahnhof Muttenz ausgeht und durch das Abbremsen der Güterwagen erzeugt wird, ist laut und aufgrund der hohen Frequenzen für das menschliche Ohr sehr lästig.

Gemäss Aussagen der SBB gegenüber den Medien wurden im Jahr 2008 lärmoptimierte Bremsen-elemente installiert, welche zu einer wesentlichen Lärmreduktion geführt hätten. Weiter teilten die SBB mit, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten werden und deshalb keine zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen vorgesehen sind.

Im Gegensatz dazu empfinden viele Leute in Muttenz den Lärm des Rangierbahnhofs im Jahr 2025 und in den letzten Monaten als deutlich lauter als in den Vorjahren.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um Antwort auf folgende Fragen:

- 1. Liegen dem Kanton die Lärmbeurteilung, das Lärmmodell und allfällige Messungen vor, auf welche sich die SBB beziehen in ihrer Aussage bzgl. Einhaltung der Grenzwerte?*
- 2. Von welchem Jahr datieren die Lärmbeurteilung und die Messungen der SBB?*
- 3. Der Rangierbahnhof wurde in den letzten 15 Jahre rundum erneuert, wie dies auch aus den Luftbildern des GeoView BL ersichtlich ist (siehe Beilage zu dieser Interpellation). Wurde der Rangierbahnhof in der Lärmbeurteilung im rechtlichen Sinne der Lärmschutz- Verordnung als bestehende Anlage oder als wesentlich geänderte Anlage beurteilt? Und wurden komplett neue Anlageteile (wie die aktuell stark störenden 32 Bremsanlagen der zweiten Stufe auf Höhe des Perrons zu Gleis 4) als Neuanlagen beurteilt?*
- 4. Ist dem Kanton bekannt, ob für die durchschnittliche tägliche Dauer der Lärmphasen (ti) ein Abzug vorgenommen wurde oder wurde darauf verzichtet, weil die störenden Geräusche nicht*

jeden Tag zur gleichen Zeit anfallen und die Dauer ebenfalls von Tag zu Tag variiert – und somit aus Sicht der Lärmbetroffenen dem Zufallsprinzip unterliegen?

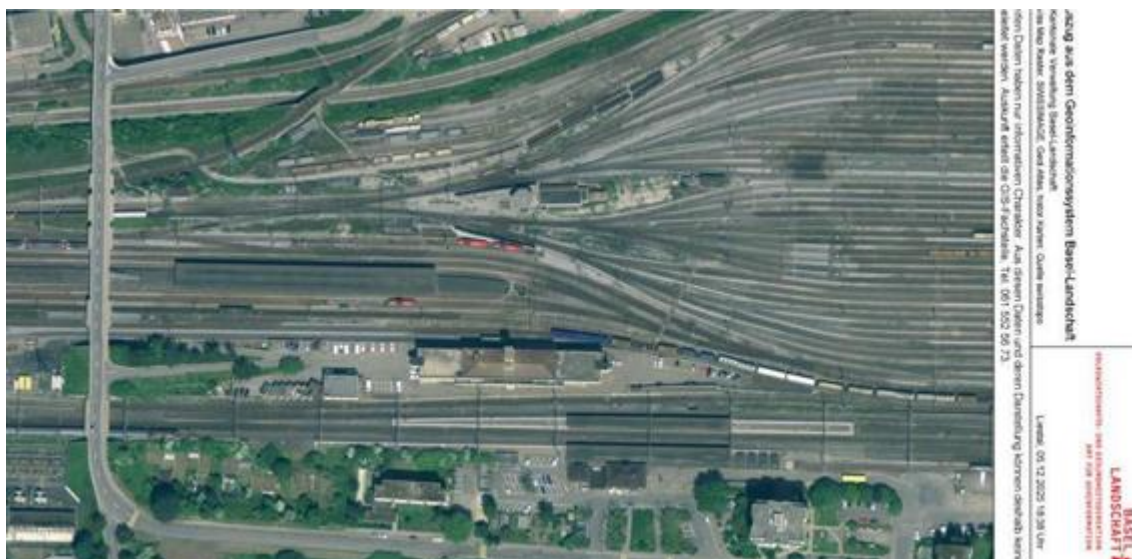
5. *Welche weiteren Pegelkorrekturen (Einstufung der Anlage, Tongehalt, Impulsgehalt, Lästigkeit aufgrund der hohen Frequenzen, etc.) wurden bei der Lärmbeurteilung der SBB berücksichtigt?*
6. *Welches waren bei der Lärmbeurteilung die fünf lautesten Orte hinsichtlich der Grenzwerte der LSV und wie hoch sind die Lärmbelastungen ausgewiesen (Bitte um Angabe von den Freifeldpunkten, Gebäuden und der lautesten Geschosse)?*
7. *Welches Güteraufkommen wurde in der Lärmbeurteilung angenommen und wie hoch war das Aufkommen im Jahr 2025 tatsächlich?*
8. *Falls dem Kanton die Lärmbeurteilung der SBB vorliegt: wurde die Beurteilung aus Sicht des Kantons korrekt vorgenommen und entspricht sie noch der heutigen Realität?*
9. *Ist der Kanton bereit, Lärmmessungen an verschiedenen Standorten über einen Zeit-raum von mehreren Monaten durchzuführen oder solche von den SBB einzufordern?*
10. *Massgebend für die Beurteilung des Rangierbahnhofs ist nicht nur die Umweltschutz-Gesetzgebung, sondern auch das Bundesgesetz über die Raumplanung. In Art. 3 (Planungsgrundsätze), Abs. 3, Buchstabe e heisst es dazu: Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden. Sieht der Kanton basierend auf dem Raumplanungsgesetz eine Möglichkeit, von den SBB einen besseren Lärmschutz für die Passagiere am Bahnhof und für die Wohnbevölkerung von Muttenz einzufordern?*

Beilagen:

- Orthofotos aus GeoView mit den folgenden Situationen:
 - o 2009: vor Erneuerung der Anlagen des Rangierbahnhofs
 - o 2011: Situation während den Erneuerungsarbeiten
 - o 2024: aktuelle Situation

Beilage zu Interpellation: «Rangierbahnhof Muttenz: sind die Lärmgrenzwerte tatsächlich eingehalten und wie beurteilt der Regierungsrat die Lästigkeit?»

2009: Orthofoto vor Erneuerung Rangierbahnhof, GeoView BL, SwissImage Kt. BL 2009



**2011:
Ortho-
foto
während
Erneue-
rung,
GeoView
BL, Swis-
slmage
Kt. BL
2011**



2024: Orthofoto Situation heute mit lauten Bremsanlagen, SwissImage Kt. BL 2024



2. Einleitende Bemerkungen

Unmittelbar am Bahnhof Muttenz liegt der Rangierbahnhof (RB) Muttenz. Der RB dient der Annahme, Zerlegung und Zusammenstellung von Zügen. Die ankommenden Züge werden übernommen und von einer Rangierlokomotive über den Ablaufberg gestossen. Anschliessend rollen die einzelnen Wagen über verschiedene Bremsanlagen und werden kontrolliert in die jeweils zugewiesenen Zielgleise geleitet. Der südseitige Bereich des Rangierbahnhofs wird von Westen bedient (RB I), der nordseitige Bereich von Osten (RB II). Dementsprechend liegt der RB I näher zu Wohnliegenschaften.

In den letzten zwei Jahrzehnten wurden sowohl am RB I als auch am RB II Lärmschutzmassnahmen umgesetzt. Am RB I fokussierten die Massnahmen insbesondere auf die Vorbremsen und Balkengleisbremsen, wodurch dieser Lärm deutlich reduziert werden konnte. Die durch den Einsatz der Richtungsgleisbremsen entstehenden Emissionen werden jedoch weiterhin in den südlich angrenzenden Wohnquartieren des Rangierbahnhofs, insbesondere während der Nachtstunden, als hochfrequenter, tonhaltiger und stark störender Lärm wahrgenommen.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Liegen dem Kanton die Lärmbeurteilung, das Lärmmodell und allfällige Messungen vor, auf welche sich die SBB beziehen in ihrer Aussage bzgl. Einhaltung der Grenzwerte?*

Dem Amt für Raumplanung der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft liegen weitgehend alle bisherigen Unterlagen der Lärmuntersuchungen am Rangierbahnhof Muttenz vor. Dies beinhaltet die ersten Lärmmessungen aus den 1990er Jahren, die Dokumentation der ordentlichen Lärmsanierung «Muttenz inkl. Birsfelden Süd», nachträglich der ordentlichen Lärmsanierung durchgeführte Expertisen, die Lärmberichte zur Anlageerneuerung am RB I bzw. der Teilerneuerung Rangiertechnik am RB II und den Fachbericht Lärm zum Projekt «Entflechtung Muttenz», die den Rangierbahnhof nur am Rande betraf.

Die dem Kanton durch die SBB AG zur Verfügung gestellten Unterlagen genügen, um ein umfassendes Verständnis über die lärmrechtliche Situation am Rangierbahnhof Muttenz zu erlangen.

2. *Von welchem Jahr datieren die Lärmbeurteilung und die Messungen der SBB?*

Die letzten Lärmmessungen am Rangierbahnhof Muttenz, die durch die SBB AG in Auftrag gegeben wurden, datieren vom Juni 1995. Diese erfolgten sowohl im Bereich des RB I als auch im Bereich des RB II.

Der Emissionsplan 2015 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) war die Grundlage der schweizweiten ordentlichen Lärmsanierung, die ab 2000 begann. Die bis zum heutigen Zeitpunkt massgebende Lärmbeurteilung im Bereich des Rangierbahnhofs Muttenz ist diejenige dieser ordentlichen Lärmsanierung «Muttenz inkl. Birsfelden Süd», für welche am 03.06.2004 die Plangenehmigung erfolgte. Somit gilt der Rangierbahnhof Muttenz als lärmsaniert.

Seit der ordentlichen Lärmsanierung wurde der RB I gesamterneuert und beim RB II die Rangiertechnik teilerneuert. Die Lärmbeurteilungspegel des Eisenbahnlärms, die sich gemäss Anhang 4 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) aus dem Fahrlärm und dem Rangierlärm zusammensetzen und die im Rahmen dieser beiden Auflageprojekte ermittelt wurden, überschreiten die gemäss Art. 37a Abs. 1 LSV festgelegten zulässigen Lärmimmissionen der ordentlichen Lärmsanierung nicht. An denjenigen Empfangspunkten, wo im Rahmen der ordentlichen Lärmsanierung Immissionsgrenzwert-Überschreitungen festgestellt wurden, entsprechen die zulässigen Immissionen den Lärmbeurteilungspegeln, auf dessen Basis rechtskräftige Erleichterungen verfügt wurden. An denjenigen Empfangspunkten, wo die ermittelten Lärmbeurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten, entsprechen die zulässigen Immissionen bei bestehenden Anlagen, wie vorliegend, den Immissionsgrenzwerten. Deshalb ist die Lärmbeurteilung der ordentlichen Lärmsanierung lärmrechtlich weiterhin massgebend.

Weitere Messungen fanden in folgenden Jahren statt:

2003: Emissionen der Balkengleisbremsen des RB I

2008 und 2009: Lärmmessungen Vor-, Balkengleis-, Richtungsgleisbremsen RB I

3. *Der Rangierbahnhof wurde in den letzten 15 Jahre rundum erneuert, wie dies auch aus den Luftbildern des GeoView BL ersichtlich ist (siehe Beilage zu dieser Interpellation). Wurde der Rangierbahnhof in der Lärmbeurteilung im rechtlichen Sinne der Lärmschutz-Verordnung als bestehende Anlage oder als wesentlich geänderte Anlage beurteilt? Und wurden komplett neue Anlageteile (wie die aktuell stark störenden 32 Bremsanlagen der zweiten Stufe auf Höhe des Perrons zu Gleis 4) als Neuanlagen beurteilt?*

Es ist korrekt, dass seit der ordentlichen Lärmsanierung der RB I erneuert (Anlageerneuerung RB I) und der RB II teilerneuert (Teilerneuerung Rangiertechnik RB II) wurde.

Bei der Anlageerneuerung des RB I wurde der Ablaufberg abgeflacht, die anschliessenden Gleisgruppen abgesenkt und in leicht veränderter Gleisgeometrie neu verlegt, die bestehenden 4 Balkengleisbremsen mit 2 Vorbremsen ergänzt und anstatt der bestehenden 22 Richtungsgleisbremsen deren 32 installiert (je eines pro Zielgleis). Die 4 Balkengleisbremsen und 2 Vorbremsen wurden lärmoptimiert ausgeführt (Sinterkeramiksegmente), weshalb die Emissionen bei den genannten Bremsanlagen um 8 dB reduziert wurden. Zudem wurden die gemäss ordentlicher Lärmsanierung umgesetzten 2 Lärmschutzwände zum Schutz gegen die oben erwähnten Bremsanlagen wesentlich verlängert von jeweils 40 m Länge auf 190 m bzw. 90 m Länge bei gleichbleibender Höhe von 4.0 m. Durch die Massnahmen an diesen 6 Bremsanlagen konnte die Störwirkung dieser Lärmquellen deutlich reduziert werden. Allerdings haben nachgelagerte Untersuchungen und aktuelle Lärmmessungen aus dem Februar 2026 gezeigt, dass im Fachbericht Lärm des Projekts «Anlageerneuerung RB I» die Emissionen der 32 Richtungsgleisbremsanlagen, die nicht lärmoptimiert ausgeführt wurden, unterschätzt wurden (s. auch Antwort zu Frage 9).

Beim RB II wurde die Rangiertechnik saniert. Alle bestehenden Bremsanlagen wurden mit den lärmoptimierten Balkenbremsen (Sinterkeramiksegmente) ersetzt, die eine Reduktion von 8 dB erzielen. Auch die Richtungsgleisbremsen wurden im Gegensatz zum RB I mit der lärmoptimierten Variante ersetzt oder der Zugang zu den entsprechenden Zielgleisen ganz rückgebaut. So sind im Bereich des RB II nur noch lärmoptimierte ölhydraulische Bremsanlagen im Einsatz. Gewisse bestehende Lärmschutzwände mussten aus Platzgründen entfernt oder ersetzt werden. Als Kompensation für die rückgebauten Lärmschutzwände wurden die bestehenden in der Tendenz mit längeren und höheren Lärmschutzwänden ersetzt. Durch diese Massnahmen konnten die Immissionen im Bereich des RB II gemäss den Berechnungen im Projekt «Anlageerneuerung RB I» deutlich gesenkt werden.

Wie in der Antwort für Frage 2 ausgeführt, überschreiten die Lärmbeurteilungspegel, die bei diesen beiden Projekten ermittelt wurden, die bei der ordentlichen Lärmsanierung festgelegten zulässigen Lärmimmissionen nicht. Änderungen im Betrieb oder an der Infrastruktur ortsfester Eisenbahnanlagen, die nicht zu einer Überschreitung der nach Artikel 37a Abs. 1 LSV festgelegten zulässigen Immissionen führen, gelten gemäss Art. 2 der Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE) nicht als wesentliche Änderungen im Sinne von Art. 8 Abs. 2 und 3 LSV. Folglich wurden sowohl der Rangierbahnhof inklusive der neuen Anlagenteile lärmrechtlich als bestehende Anlage beurteilt.

4. *Ist dem Kanton bekannt, ob für die durchschnittliche tägliche Dauer der Lärmphasen (ti) ein Abzug vorgenommen wurde oder wurde darauf verzichtet, weil die störenden Geräusche nicht jeden Tag zur gleichen Zeit anfallen und die Dauer ebenfalls von Tag zu Tag variiert – und somit aus Sicht der Lärmbetroffenen dem Zufallsprinzip unterliegen?*

Der Eisenbahnlärm ist die energetische Summe der Teilbeurteilungspegel Fahrlärm und Rangierlärm und wird nach Anhang 4 (Eisenbahnlärm) der LSV beurteilt. Der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm wiederum ist die Summe des vom Rangierbetrieb verursachten A-bewerteten Mittelungspegels und der Pegelkorrektur K2 (s. zur Pegelkorrektur K2 die Antwort zu Frage 5).

Der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm wird für den jahresdurchschnittlichen Tages- (06:00–22:00) und Nachtbetrieb (22:00–06:00) ermittelt. Da die bei der ordentlichen Lärmsanierung für die Lärmberechnung des Rangierlärms verwendeten Schallleistungspegel der Lärmquellen die Emissionen der gesamten akustischen Zeitperiode Tag und Nacht umfassten, war keine zeitliche Korrektur für die tägliche Dauer erforderlich.

Da jedoch nicht jeden Tag und jede Nacht Betrieb herrscht auf dem Rangierbahnhof Muttenz und da gemäss Anhang 4 Ziffer 32 Abs. 1 das Jahresmittel zu beurteilen ist, ist bei der Lärmbeurteilung eine zeitliche Korrektur über das Jahr erforderlich. Grundsätzlich herrscht beim Rangierbahnhof Muttenz an 5.5 Tagen pro Woche Betrieb tagsüber und in 5 Nächten pro Woche Betrieb in der Nacht. Sowohl in der ordentlichen Lärmsanierung als auch in den nachfolgenden Lärmbeurteilun-

gen wurde diese Korrektur über das Jahresmittel nicht angewandt. Dies führt dazu, dass die in diesen Lärmbeurteilungen ausgewiesenen Lärmbeurteilungspegel in der massgebenden akustischen Zeitperiode Nacht um 1.5 dB zu hoch sind. Die Lärmbeurteilungen enthielten also eine Reserve in Bezug auf die Lärmbelastungen.

5. *Welche weiteren Pegelkorrekturen (Einstufung der Anlage, Tongehalt, Impulsgehalt, Lästigkeit aufgrund der hohen Frequenzen, etc.) wurden bei der Lärmbeurteilung der SBB berücksichtigt?*

Wie in der Antwort der Frage 4 erläutert, ist der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm die Summe des vom Rangierbetrieb verursachten A-bewerteten Mittelungspegels und der Pegelkorrektur K2. Die Pegelkorrektur K2 berücksichtigt die Häufigkeit und die Hörbarkeit aller impulshaltigen, tonhaltigen und kreischenden Lärmereignissen und kann gemäss Anhang 4 nachfolgende Werte annehmen:

Tabelle 1: Pegelkorrektur K2 für Rangierlärm gemäss Anhang 4 der LSV

Hörbarkeit aller Lärmereignisse	Häufigkeit aller Lärmereignisse		
	selten	gelegentlich	häufig
schwach	0	2	4
deutlich	2	4	6
stark	4	6	8

Bei der Lärmbeurteilung der ordentlichen Lärmsanierung wurden bei den exponiertesten Wohngebäuden zum RB I Pegelkorrekturen von max. 8 dB berücksichtigt. Im Bereich des RB II, das weiter entfernt liegt zu den exponiertesten Wohngebäuden, wurden max. Pegelkorrekturen von 6 dB berücksichtigt.

6. *Welches waren bei der Lärmbeurteilung die fünf lautesten Orte hinsichtlich der Grenzwerte der LSV und wie hoch sind die Lärmbelastungen ausgewiesen (Bitte um Angabe von den Freifeldpunkten, Gebäuden und der lautesten Geschosse)?*

Bei der heute immer noch massgebenden Lärmbeurteilung der ordentlichen Lärmsanierung wurden bei den folgenden Gebäuden die höchsten Lärmbeurteilungspegel in Bezug auf die massgebenden Belastungsgrenzwerte ausgewiesen. Lärmrechtlich massgebend ist dabei nicht der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm (in der Tabelle als Lr, R abgekürzt), sondern der Gesamtbeurteilungspegel Eisenbahnlärm (Lr). Der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm dominiert jedoch den Gesamtlärm an den untenstehenden Adressen. Die ersten 3 Adressen sind exponiert zu den Lärmquellen des RB I, die letzten 4 Adressen sind exponiert zu den Lärmquellen des RB II.

Tabelle 2: Adresse, Obergeschoss (OG), Lärmempfindlichkeitsstufe (ES), Immissionsgrenzwerte (IGW), Teilbeurteilungspegel Rangierlärm (Lr, R), Gesamtbeurteilungspegel Eisenbahnlärm (Lr) und die IGW-Überschreitung in Bezug auf den Gesamtbeurteilungspegel Eisenbahnlärm (IGW-Ü) für die 7 lärmkritischsten Wohngebäude gemäss der ordentlichen Lärmsanierung.

Adresse	OG	ES	IGW		Lr, R		Lr		IGW-Ü	
Bahnhofstr. 56	5	III	65	55	69	68	70	69	5	14
Junkermattstr. 8*	2	III	65	55	66	66	67	66	2	11
Bahnhofstr. 60	8	III	65	55	70	70	71	71	6	16
Kilchmattstr. 3	9	II	60	50	59	59	60	59	-	9
Kilchmattstr. 1	5	II	60	50	56	56	57	56	-	6
Kilchmattstr. 65	3	II	60	50	56	56	57	56	-	6
Kilchmattstr. 98	9	II	60	50	56	56	57	56	-	6

*gemäss dem aktuellen Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) sind hier keine Wohnungen mehr vorhanden.

Seither wurden an allen Bremsanlagen des RB II und an den Balkengleis- und Vorbremsen des RB I emissionsseitige Lärmschutzmassnahmen umgesetzt, und Lärmschutzwände in der Länge und/oder in der Höhe optimiert. Insbesondere bei denjenigen Gebäuden, die exponiert zu den Richtungsgleisbremsanlagen des RB I liegen (insbesondere Bahnhofstr. 56 und 60), scheint jedoch trotz dieser Lärmschutzmassnahmen der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm nicht abgenommen zu haben (s. Antwort zu Frage 9).

7. Welches Güteraufkommen wurde in der Lärmbeurteilung angenommen und wie hoch war das Aufkommen im Jahr 2025 tatsächlich?

In der Lärmbeurteilung der ordentlichen Lärmsanierung wurde die Anzahl rangierter Wagen im Jahr 2001 als massgebend angenommen, wobei noch eine potenzielle zukünftige Kapazitätserweiterung von 30% angenommen wurde (eine Lärmbeurteilung im Rahmen einer Lärmsanierung berücksichtigt immer einen zukünftigen Prognosezustand). Obwohl die Anzahl rangierter Wagen seither deutlich abgenommen hat, wurde auch für die später durchgeführten Lärmbeurteilungen im Sinne eines Worstcase der Rangierbetrieb konstant gehalten.

Der Rangierbetrieb hat für den RB I seit der ordentlichen Lärmsanierung stark abgenommen. Gegenüber den Betriebsdaten, die in die Beurteilung der ordentlichen Lärmsanierung eingeflossen sind, hat sich die Anzahl rangierter Wagen im Jahr 2025 um 67% (RB I) bzw. 85% (RB II) verringert. Bei der Anzahl rangierter Wagen im Jahresmittel zwischen 2020 und 2025 (aussagekräftiger als ein einzelnes Jahr) ist relativ zur ordentlichen Lärmsanierung ein Rückgang von 59% (RB I) bzw. 83% (RB II) ersichtlich.

Tabelle 3: Anzahl rangierter Wagen im Monat im Jahr 2001, gemäss Annahmen in der ordentlichen Lärmsanierung (2001 + 30%), im Jahresmittel zwischen 2020 und 2025 und im Jahr 2025 für den RB I und RB II.

	Anzahl rangierter Wagen im Monat			
	2001	2001 + 30%	2020-2025	2025
RB I	26'394	34'312	14'039	11'286
RB II	29'254	38'030	6'499	5'881

Nur bezogen auf die Veränderung der Anzahl rangierter Wagen in den letzten 25 Jahren sollte der Rangierlärm abgenommen haben.

8. Falls dem Kanton die Lärmbeurteilung der SBB vorliegt: wurde die Beurteilung aus Sicht des Kantons korrekt vorgenommen und entspricht sie noch der heutigen Realität?

Die Lärmbeurteilungen, die ihm Rahmen der ordentlichen Lärmsanierung und der Projekte vorgenommen wurden, sind aus methodischer Sicht grundsätzlich korrekt vorgenommen worden. Die vorgenommenen Vereinfachungen, insbesondere bei den Lärmbeurteilungen nach der ordentlichen Lärmsanierung, wurden meist in der Annahme getroffen, dass dadurch Reserve einkalkuliert werden kann (in der Tendenz höhere Lärmbeurteilungspegel).

Es ist jedoch zu vermuten, dass die Emissionen der Richtungsgleisbremsen bei der ordentlichen Lärmsanierung unterschätzt wurden, wie spätere quellennahe Messungen an denselben Bremsanlagen zeigten.

Die Lärmbeurteilungen entsprechen demnach nicht der heutigen Realität.

9. Ist der Kanton bereit, Lärmmessungen an verschiedenen Standorten über einen Zeitraum von mehreren Monaten durchzuführen oder solche von den SBB einzufordern?

Im Februar 2026 wurden Lärmmessungen durch ein privates Ingenieurbüro durchgeführt, um zu prüfen, ob im Vergleich der zuletzt im Jahr 1995 erfolgten Lärmmessungen und der ordentlichen Lärmsanierung von 2004 der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm zugenommen hat.

Die Lärmmessungen im Bereich des RB II lassen vermuten, dass die zulässigen Immissionen der ordentlichen Lärmsanierung überall unterschritten werden.

Die Lärmmessungen an der Bahnhofstrasse 60, also am exponiertesten Gebäude zum RB I, zeigen jedoch, dass die Lärmimmissionen die am selben Ort gemessenen Immissionen von 1995 (keine Lärmschutzmassnahmen) nur in geringem Masse unterschreiten. Insbesondere zeigen die Messergebnisse, dass trotz einer um 2 dB tiefer angesetzten K2-Pegelkorrektur im Vergleich zu früheren Beurteilungen (um der reduzierten Häufigkeit Rechnung zu tragen) der Teilbeurteilungspegel Rangierlärm und der Gesamtbeurteilungspegel Eisenbahnlärm die zulässigen Immissionen der ordentlichen Lärmsanierung überschreiten. In der Annahme, dass während den 10 ausgewerteten Nächten im Februar 2026 jahresdurchschnittliche Witterungs- und Betriebsbedingungen herrschten, werden am Ermittlungsort die massgebenden Immissionsgrenzwerte nachts um 17 dB überschritten.

Diese im Februar 2026 gemessenen hohen Lärmimmissionen durch die Rangiertätigkeiten am RB I treten zu Tage, obwohl seit den Lärmmessungen von 1995 und der ordentlichen Lärmsanierung von 2004 zahlreiche Lärmschutzmassnahmen an den Balkengleisbremsen und Vorbremsen umgesetzt wurden und der Rangierbetrieb deutlich abgenommen hat. Es liegt die Vermutung nahe, dass die Emissionen der Richtungsgleisbremsen, die im Rahmen der Anlageerneuerung nicht durch lärmoptimierte Bremsanlagen ersetzt wurden, in der früheren Lärmbeurteilung unterschätzt wurden. Andererseits liegt die Immissionszunahme auch an den seit der Anlageerneuerung näher gerückten Richtungsgleisbremsen. Ob die Emissionen der Richtungsgleisbremsen bereits nach der Anlageerneuerung so hoch waren oder ob seither eine Abnutzung stattgefunden hat, kann anhand der Untersuchungsergebnisse nicht beantwortet werden.

Vor diesem Hintergrund ist das BAV als zuständige Vollzugsbehörde angehalten, die vorliegenden Messergebnisse vertieft zu prüfen und bei Bedarf weitergehende Abklärungen anzuordnen. Aus dieser Sicht prüft der Kanton die Möglichkeit, das BAV dazu aufzufordern, ergänzende Lärmmessungen durchzuführen. Nur auf dieser Grundlage kann verlässlich beurteilt werden, ob die festgestellten Überschreitungen unter repräsentativen Jahresbedingungen bestehen und ob zusätzliche Massnahmen notwendig, zweckmässig und verhältnismässig sind.

10. Massgebend für die Beurteilung des Rangierbahnhofs ist nicht nur die Umweltschutz-Gesetzgebung, sondern auch das Bundesgesetz über die Raumplanung. In Art. 3 (Planungsgrundsätze), Abs. 3, Buchstabe e heisst es dazu: Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden. Sieht der Kanton basierend auf dem Raumplanungsgesetz eine Möglichkeit, von den SBB einen besseren Lärmschutz für die Passagiere am Bahnhof und für die Wohnbevölkerung von Muttenz einzufordern?

In Art. 39 LSV wird geregelt, dass die Lärmimmissionen entweder in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume ermittelt werden oder in noch nicht überbauten Bauzonen dort, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden dürfen.

Eine Beurteilung der Bahnhofsperrons, auf dem die Passagiere am Bahnhof Muttenz auf den Zug warten, ist also nicht vorgesehen. Lärmschutzmassnahmen durch die SBB AG zur Verringerung des Rangierlärms auf dem Perron müssten auf freiwilliger Basis erfolgen.

Art. 3 RPG ist ein Planungsgrundsatz und richtet sich in erster Linie an die Nutzungsplanung (Zonenplanung, Siedlungsentwicklung) und nicht an den Betrieb bestehender Anlagen wie den RB. Es geht primär darum, wie und wo gebaut wird, nicht darum, bestehende Infrastrukturen wie den RB I nachträglich zu sanieren. Art. 3 RPG verlangt eine vorausschauende Siedlungsplanung, und soll verhindern, dass neue Wohnnutzungen in problematische Lagen gebracht werden und solche Konflikte gar nicht erst entstehen.

Aus Sicht des Kantons ergibt sich aus Art. 3 RPG keine direkte Grundlage, um von den SBB weitergehende Lärmschutzmassnahmen beim bestehenden RB einzufordern.

Liestal, 28. April 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich