

City-Hub Oerlikon

Verkehrsbericht

B+S AG
Weltpoststrasse 5 | Postfach
CH-3000 Bern 16 | +41 31 356 80 80
www.bs-ing.ch



Impressum

<i>Auftraggeber</i>	Cargo Sous Terrain AG
<i>Projektleiter</i>	Walter Schaufelberger
<i>Berichtsverfasser</i>	Lukas Richner
<i>Projektnummer</i>	89.2213
<i>Dokument</i>	20230901_Verkehrsbericht CST Oerlikon.docx

Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
2-02	01.09.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Prognose 2045
2-01	05.05.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Mengen und Fahrtenberechnung
2-00	28.03.2022	Walter Schaufelberger w.schaufelberger@bs-ing.ch	
1-01	14.12.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Kapitel Zusammenfassung der Resultate
1-00	12.11.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Erstfassung



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung der Resultate	4
2	Hubspezifische Grundlagen und Annahme	5
3	Verkehrsentwicklung	7
4	Qualitative Bewertung Knoten	9
5	Ausblick Vollausbau 2045	9
6	Fazit	9

1 Zusammenfassung der Resultate

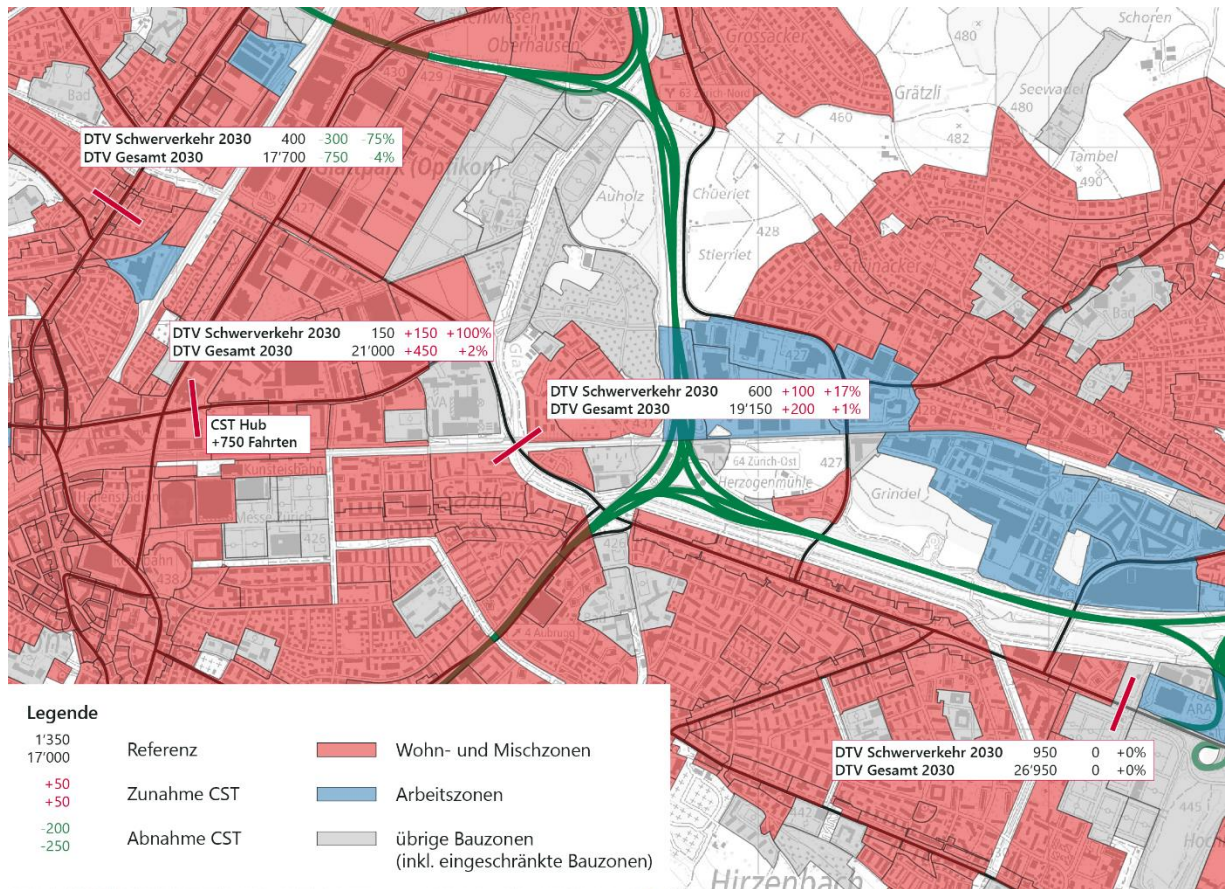


Abbildung 1 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Oerlikon

Die Resultate der Untersuchung sind in Abbildung 1 zusammengefasst. Für die massgebenden Querschnitte um den Hub Oerlikon werden die DTV-Belastung im Referenzzustand 2030 gemäss kantonalem Verkehrsmodell sowie die Belastungsänderung (gerundet auf 50 Fahrzeuge) durch CST dargestellt. Zudem wird der Schwerverkehr separat ausgewiesen.

Die Verkehrsbelastung nimmt zwischen Hub und den heutigen Quell-/Zielorten der Citylogistik zu. Auf der Autobahn in/aus Richtung Zürich/Bern und den Einfallsachsen in/aus Richtung Stadt nimmt der Verkehr ab. Auf den restlichen Strassenabschnitten ist keine spürbare Veränderung zu verzeichnen.

2 Hubspezifische Grundlagen und Annahme

Gegenstand des vorliegenden Berichts sind die strassenseitigen verkehrlichen Auswirkungen des CST-City-Hubs Oerlikon. Der Betrachtungsperimeter begrenzt sich dabei auf die erste Teilstrecke von CST (Gäu – Zürich). Im Folgenden sind die hubspezifischen Grundlagen und Annahmen abgebildet. Weitere Grundlagen, Annahmen, Quellenangaben sowie Angaben zu Methodik und Vorgehen sind dem für alle Standorte gültigen Kopfdokument der Verkehrsberichte zu entnehmen.

Die Transporte des Hubs Oerlikon werden mit den Fahrzeugkategorien gemäss untenstehender Tabelle 1 durchgeführt.

Typ B	Sattelzüge	39%
Typ C	18 t LKW	28%
Typ D	7.5. t LKW	11%
Typ E	3.5 t Lieferwagen	22%
	Bahnanschluss	0%

Tabelle 1 Fahrzeugverteilung Hubstandort Oerlikon

Eine Übersicht zu den Ein- und Austrittsmengen für den Hub Oerlikon gibt Tabelle 2. Die Austrittsmengen sind deutlich grösser als die Eintrittsmengen.

Paletten Eintritt pro Tag	1309
Paletten Austritt pro Tag	1983

Tabelle 2 Ein- und Austrittsmengen für den Hub Oerlikon

Für den Referenzzustand wird angenommen, dass die Güterströme von der A1 in die Region Zürich Nord führen. Mit CST führen die Routen vom Hub Oerlikon in die Region Zürich Nord. Die Verkehrszunahme wird gemäss Wunschlinien aus der Citylogistikstudie berücksichtigt. Die Verkehrsabnahme wird vereinfachend konzentriert berücksichtigt. Die Verkehrszunahmen werden mit dieser Methodik auf gewissen Strassenabschnitten überschätzt, man ist jedoch auf der sicheren Seite.

Die detaillierten Auswirkungen von CST auf den Stadtverkehr sind Teil der Untersuchung zur Citylogistik der ZHAW, welche ergänzend zu der vorliegenden Studie zu berücksichtigen ist.

Der favorisierte Hubstandort ist auf dem Areal des Parkhauses der Messe Zürich vorgesehen. Die Anbindung an das Strassennetz erfolgt über die Hagenholzstrasse.

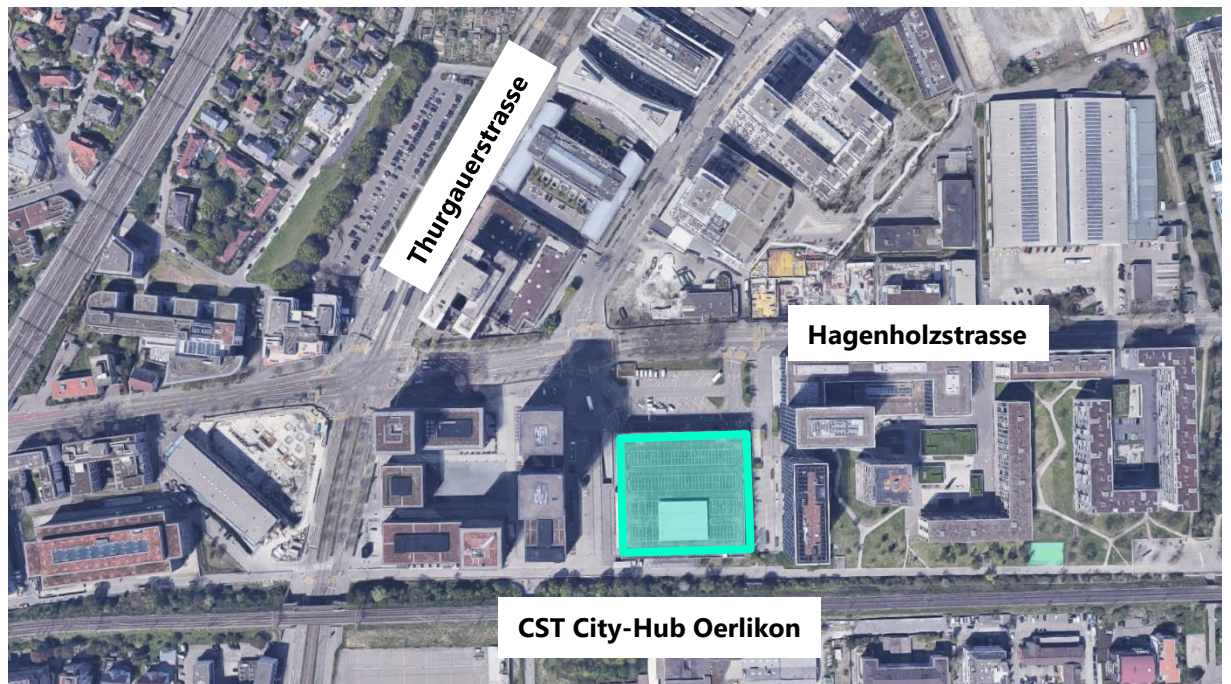


Abbildung 2 Standort des Hubs Oerlikon

3 Verkehrsentwicklung

Der strassenseitige Ziel- und Quellverkehr des Hubs Oerlikon umfasst täglich 750 Fahrten.

Folgende Routen sind für den Hub Oerlikon und das umliegende Strassennetz massgebend und führen zu entsprechenden Mehrbelastungen und Entlastungen:


Alte Route im Referenzzustand	Neue Route CST
 A1 West/Ost – Raum Zürich Nord	CST Oerlikon – Raum Zürich Nord

Tabelle 3 Verwendete Transportrouten CST Oerlikon

Für den Hub Oerlikon ergibt sich folgendes Bild der Routen und Belastungsänderungen:



Abbildung 3 Übersicht der Transportrouten Hub Oerlikon mit Verkehrszunahme und -Abnahme in Fz/Tag

In Abbildung 4 sind die verkehrlichen Auswirkungen des CST-Hubs Oerlikon quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr um den Hub zu. Der DTV steigt sich um 2.1% und der Schwerverkehrsanteil nimmt maximal 111.3% zu. Auf der Autobahn und den anschliessenden städtischen Hauptverkehrsachsen von den Anschlüssen in Richtung Zürich Nord nimmt der Verkehr leicht ab. Der Schwerverkehr auf der A1 nimmt -3.7% ab, während der DTV -0.6% abnimmt.



Abbildung 4 Verkehrsveränderung Referenzzustand zu CST, DTV 2030 Hub Oerlikon

4 Qualitative Bewertung Knoten

Die Ein-/Ausfahrtsknoten für den Hub Oerlikon sowie der Knoten Hagenholz-/ Thurgauerstrasse erfahren die stärkste Mehrbelastung. Für die Morgenspitzenstunde sind dies maximal zusätzliche 33 Fahrten bzw. für die Abendspitzenstunde 24 (17-18 Uhr) bzw. 33 (16-17 Uhr) Fahrten. Für die weiteren Knoten ist die Zusatzbelastung bereits deutlich tiefer, da sich der Verkehr aufteilt. Diese Mehrbelastung liegt im Bereich der täglichen Schwankungen und ist für die Knoten verträglich.

5 Ausblick Vollausbau 2045

Eine erste einfache Verkehrsprognose für den Vollausbau 2045 führt am Hub-Standort Oerlikon zu folgenden strassenseitigen Auswirkungen:

Fahrten 2030 (ohne Direktanbindungen)	750 Fahrten pro Tag
Fahrten 2045 (ohne Direktanbindungen)	968 Fahrten pro Tag
Prozentuale Veränderung	+ 29%

6 Fazit

Anhand der CST-Mengenprognose sowie des Verkehrsmodells des Kanton Zürichs können die verkehrlichen Auswirkungen des Hubstandortes Oerlikon abgeschätzt werden. Da der Hub gegenüber dem Referenzzustand Verkehr anzieht, werden die Strassenabschnitte um den Hub eine Mehrbelastung erfahren, welche gemessen am DTV rund 2% beträgt. Der Schwerverkehr nimmt in diesem Bereich prozentual gesehen in der Grössenordnung von 60 bis 111% zu. Dem gegenüber steht eine Entlastung auf der Autobahn und den anschliessenden städtischen Hauptverkehrsachsen von den Anschlüssen in Richtung Zürich Nord von 4% des bestehenden Schwerverkehrs oder 1% des DTV.