

## Cargo Sous Terrain

# Haupt-Hub Rickenbach Verkehrsbericht

8. Januar 2024 / 2-04



**B+S AG**  
Weltpoststrasse 5 | Postfach  
CH-3000 Bern 16 | +41 31 356 80 80  
[www.bs-ing.ch](http://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>	20240108_Verkehrsbericht CST Rickenbach

## Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
2-04	08.01.2024	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Mengen
2-03	06.10.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Rückmeldung Kanton SO Richtplanung
2-02	04.09.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Prognose 2045
2-01	21.04.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Mengen und Fahrtenberechnung
2-00	28.03.2022	Walter Schaufelberger w.schaufelberger@bs-ing.ch	
1-05	11.03.2022	Sandro Flückiger s.flueckiger@bs-ing.ch	Ergänzung Zonen, Paletten Nebenhub und Standort Coop Reserve
1-04	30.11.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Kapitel Zusammenfassung der Resultate
1-03	29.10.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Layout und Verkehrszahlen
1-02	04.06.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Sensitivität
1-01	05.02.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standortvariante Staat Solothurn und Belastungsszenario "Rickenbach minimal"
1-00	11.12.2020	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Entwurf



# Inhaltsverzeichnis

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



# 1 Zusammenfassung der Resultate

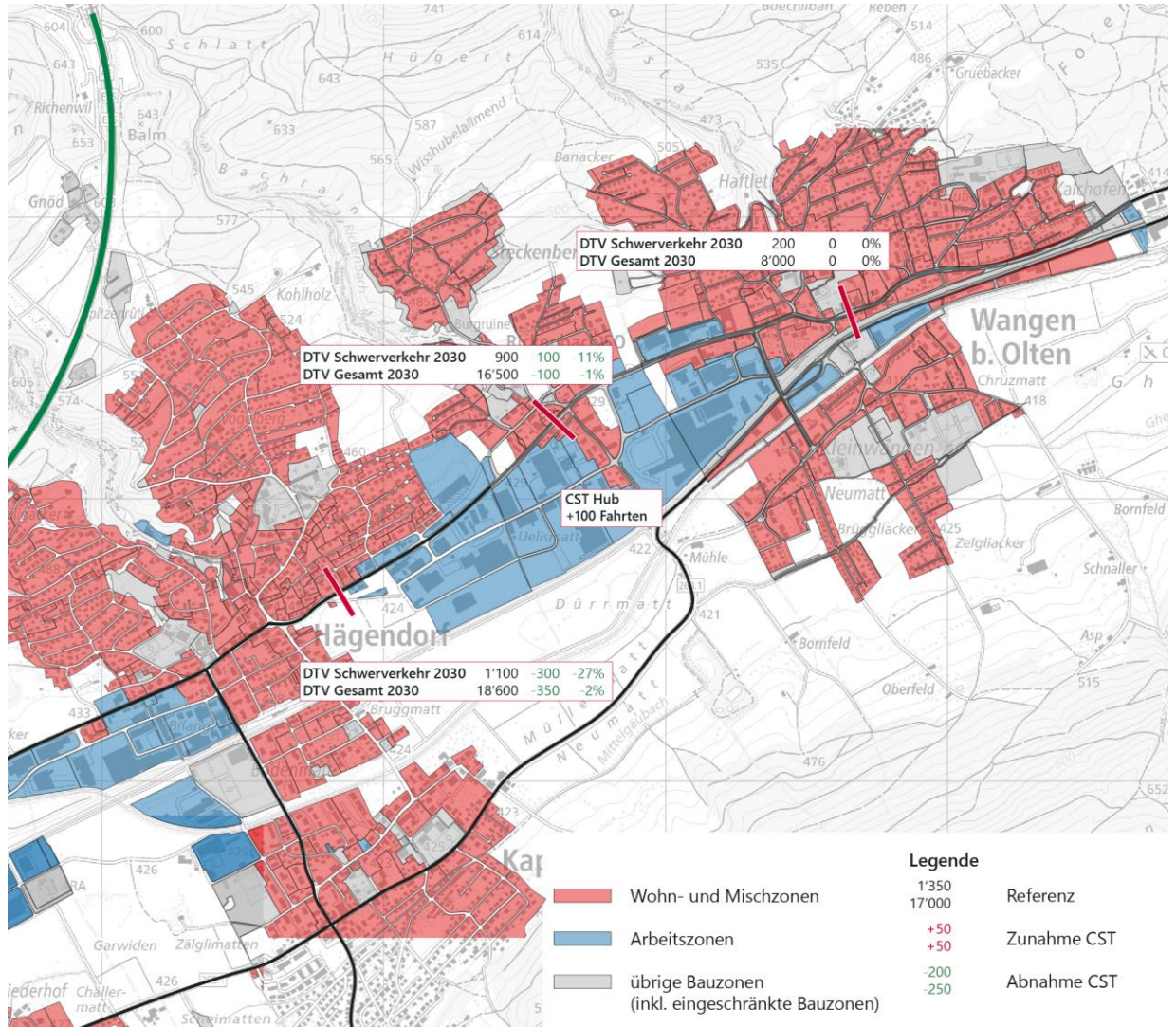


Abbildung 1 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Rickenbach

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

Die Verkehrsbelastung nimmt aufgrund der starken Nebenhubanbindung und der geringen Menge, welche via Strasse transportiert wird auf den umliegenden Kantonsstrassen in Richtung Autobahnanschluss Egerkingen gegenüber dem Referenzzustand ab. Auf der Industriestrasse und der Kantonsstrasse in Richtung Olten wird der Verkehr leicht zunehmen (Zunahme ist gerundet kleiner als 50 Fahrzeuge).

## 2 Hubspezifische Grundlagen und Annahmen

Gegenstand des vorliegenden Berichts sind die strassenseitigen verkehrlichen Auswirkungen des CST-Haupt-Hubs Rickenbach. 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 Gütertransporte des Hubs Rickenbach verteilen sich auf die Fahrzeugkategorien gemäss untenstehender Tabelle 1.

Fahrzeugtyp	Bezeichnung	Anteil Fahrzeugtyp
Typ B	Sattelzüge	80%
Typ C	18 t LKW	16%
Typ D	7.5. t LKW	3%
Typ E	3.5 t Lieferwagen	1%
	Bahnanschluss	0%

Tabelle 1 Fahrzeugverteilung Hubstandort Rickenbach

Eine Übersicht zu den Ein- und Austrittsmengen für den Hub Rickenbach gibt Tabelle 2. Die Eintrittsmenge ist leicht grösser als die Austrittsmenge. Von diesen Mengen werden 579 Paletten Austritt sowie 1158 Paletten Eintritt über eine direkte Nebenhubanbindung transportiert.

Paletten Eintritt pro Tag	2992
Paletten Austritt pro Tag	1470

Tabelle 2 Ein- und Austrittsmengen für den Hub Rickenbach

Es wird angenommen, dass die Routen Industrie/Coop Wangen – A1 Ost im Ist-Zustand über den Anschluss Egerkingen führen.

Weiter werden auf den Ortsdurchfahrten der umliegenden Gemeinden flankierende Massnahmen entwickelt. Der CST-Verkehr auf den Ortsdurchfahrten soll mittels Monitoring überwacht werden. Für den Fall, dass CST-Verkehr über Ortsdurchfahrten zu den Hubs gelangt, können die flankierenden Massnahmen direkt umgesetzt werden.

Der Hub der favorisierten Standortvariante Staat Solothurn ist am südlichen Ende der Industriezone von Rickenbach vorgesehen. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt gegen Westen über die Industriestrasse und den Anschluss Egerkingen (vgl. Abbildung 2).

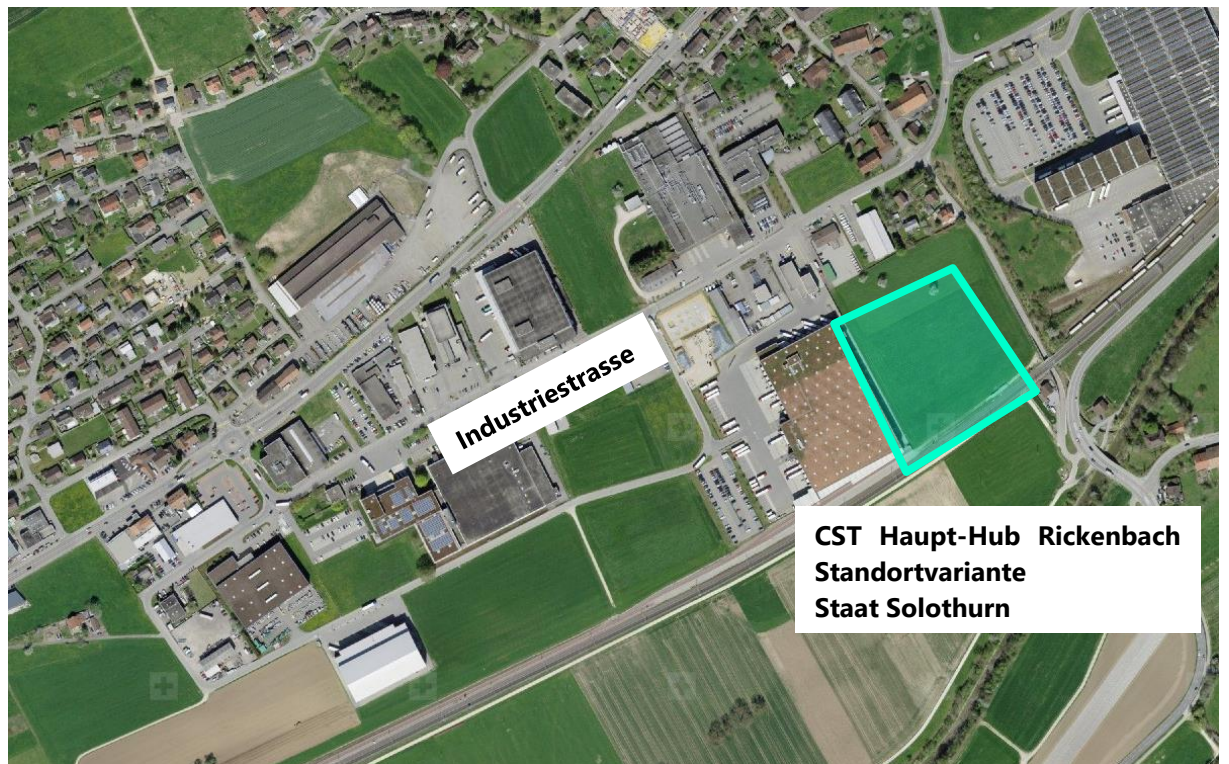


Abbildung 2 Standort und Erschliessung der Variante Staat Solothurn



### 3 Verkehrsentwicklung

Der strassenseitige Ziel- und Quellverkehr des Hubs Rickenbach umfasst täglich 268 Fahrten. Durch direkte CST Transporte zwischen Hub und den benachbarten Logistikbetrieben können 171 Fahrten eingespart werden.

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

	Alte Route im Referenzzustand	Neue Route CST
	Durchgangsverkehr A1	Strassenverkehr entfällt
	Coop Wangen – A1 Ost	Strassenverkehr entfällt
	Olten/Oftringen/Langenthal – Zürich/Aargau (ausserhalb Perimeter)	Olten/Oftringen/Langenthal – CST Rickenbach
	Industrie Rickenbach – A1 Ost	Industrie Rickenbach – CST Rickenbach
	Industrie Wangen – A1 Ost	Industrie Wangen – CST Rickenbach

Tabelle 3 Verwendete Transportrouten Hubstandort Rickenbach

Der Hub Rickenbach bedient primär die Industriebetriebe im lokalen Umfeld. Dazu gehört auch Coop, welcher mit einer Nebenhubanbindung direkt angeschlossen ist.

Für die Standortvariante Staat Solothurn ergibt sich folgendes Bild der Routen und Belastungsänderungen:

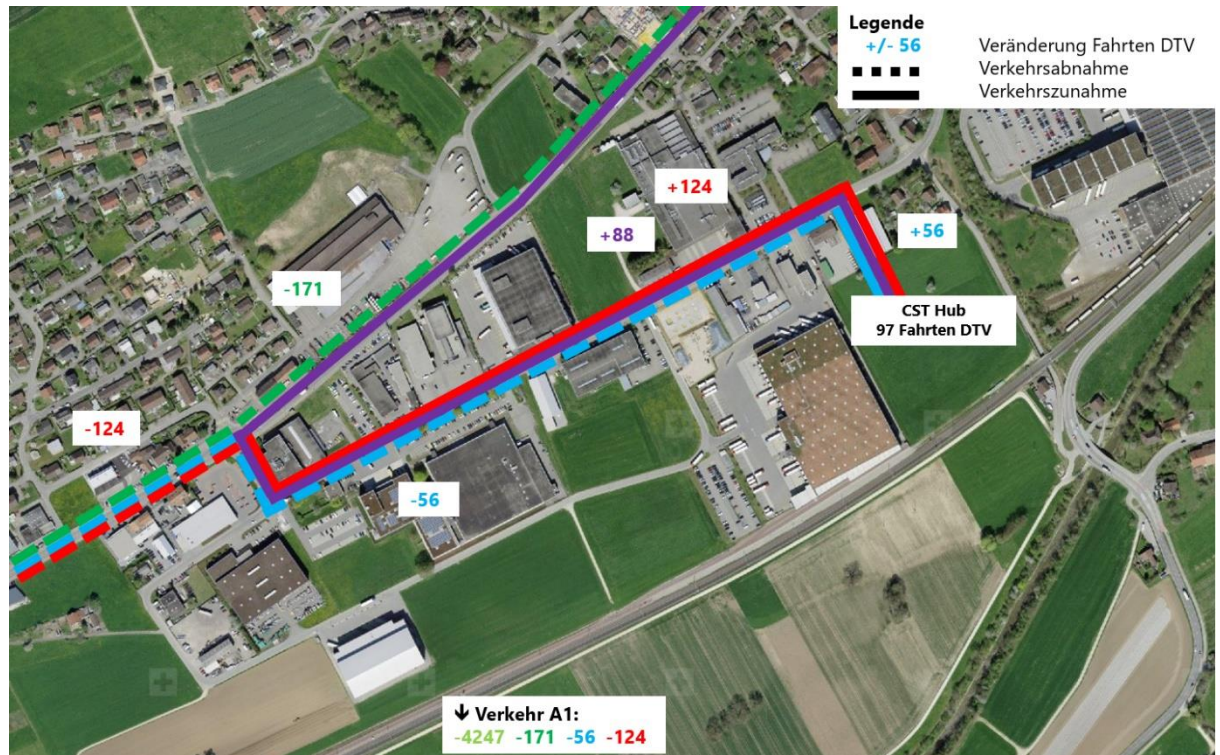


Abbildung 3 Übersicht der Transportrouten Standortvariante Staat Solothurn mit Verkehrszunahme und -Abnahme in Fz/Tag

In Abbildung 4 sind die verkehrlichen Auswirkungen der Standortvariante Staat Solothurn quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr im Zufahrtsbereich des Hubs nur leicht zu oder sogar ab. Der DTV nimmt maximal um 1.9% und der Schwerververkehrsanteil nimmt maximal 29.4% ab. Auf der Autobahn nimmt der Verkehr ebenfalls ab. Aufgrund der wegfallenden Verkehrsströme nimmt der Schwerverkehr auf der A1 mit -38.8% deutlich ab. Gemessen am DTV bleibt die Auswirkung mit -5.0% klein.

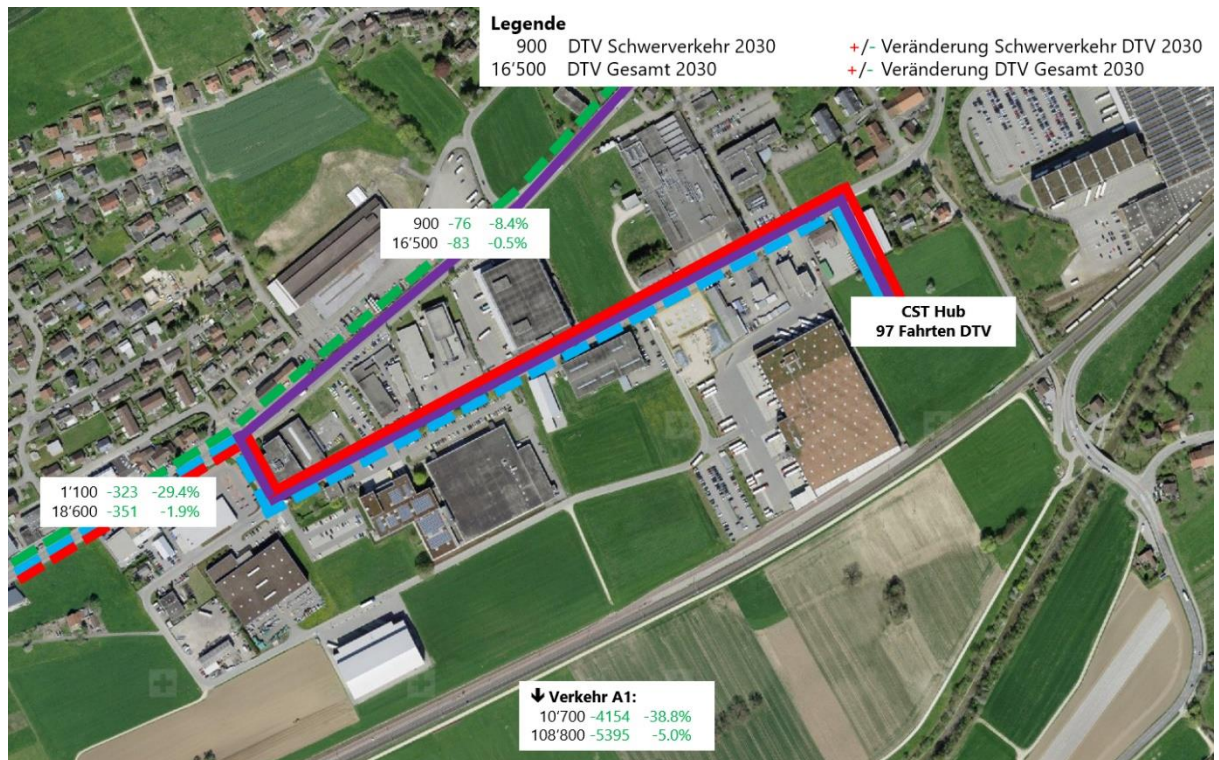


Abbildung 4 Verkehrsveränderung Referenzzustand zu CST Rickenbach Standortvariante Staat Solothurn



## 4 Qualitative Bewertung Knoten

Für den CST-Hubstandort Rickenbach wird im Vergleich zum Referenzzustand nur die Industriestrasse stärker belastet. Da die Mehrbelastung unter hundert Fahrten pro Tag beträgt, wird diese als verkehrstechnisch verträglich beurteilt.

## 5 Ausblick Vollausbau 2045

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

Fahrten 2030 (ohne Direktanbindungen)	268 Fahrten pro Tag
Fahrten 2045 (ohne Direktanbindungen)	332 Fahrten pro Tag
Prozentuale Veränderung	+24%

Die Belastung am Hub Rickenbach steigt beim Vollausbau. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in der ersten Etappe kein überregionaler Verkehr ins System eingebracht wird, welcher beim Vollausbau bereits früher eingebracht würde. In Rickenbach steht die Bedienung der lokalen Industrie auch in der ersten Etappe im Vordergrund.

## 6 Fazit

Anhand der detaillierten Mengenprognose mit ausgewiesenen Quell- und Zielbeziehungen sowie des Verkehrsmodells des Kanton Solothurns können die verkehrlichen Auswirkungen des Hubstandortes Rickenbach abgeschätzt werden. Dank der direkten Nebenhubanbindung werden die meisten Strassenabschnitte im Zufahrtsbereich des Hubs eine leichte Entlastung erfahren, welche gemessen am DTV bei maximal -1.9% liegt. Der Schwerverkehr nimmt in diesem Bereich prozentual gesehen in der Grössenordnung von 8 bis 29% ab. Zusätzlich beträgt die Entlastung auf der Autobahn bis zu 38.8% des bestehenden Schwerverkehrs oder bis zu 5.0% des DTV.

Für die Vertiefung in der nächsten Phase sind die Auswirkungen der Mehrbelastungen auf die Verkehrsqualitäten an den Knoten im Detail zu prüfen. Dazu gehört in Rickenbach aufgrund des erwarteten Wachstums auch die Betrachtung des Prognosehorizontes 2040/45. Dies wird erst in einem nächsten Schritt geprüft, weil die genaue Verteilung der Verkehrsströme gemäss Bottom-Up-Analyse momentan nur für die erste Etappe 2030 vorhanden ist.