

# Haupt-Hub Suhr

## Verkehrsbericht

[illegible]

**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>	20231206_Verkehrsbericht CST Suhr

## Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
2-06	06.12.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Auswirkungen Knoten
2-05	04.09.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Prognose 2045
2-04	20.06.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standort H4k
2-03	12.05.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Mengen und Fahrtenberechnung
2-02	15.07.2022	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standort H4i
2-01	13.05.2022	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzungen DWV, Verkehr Gemeinden und Aktualisierung Routen
2-00	28.03.2022	Walter Schaufelberger w.schaufelberger@bs-ing.ch	
1-02	16.11.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Kapitel Zusammenfassung der Resultate
1-01	15.10.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Layout und Verkehrszahlen
1-00	16.04.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Überarbeitete Version inkl. Feedback Kanton



# Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung der Resultate	4
2	Hubspezifische Grundlagen und Annahmen	6
3	Verkehrsentwicklung	7
3.1	Standort Grundmann	7
3.2	Standort Zimmermatte	9
4	Auswirkungen auf Knoten	11
5	Kapazitätsnachweise im angrenzenden Strassennetz	11
6	Ausblick Vollausbau 2045	12
7	Fazit	12

# 1 Zusammenfassung der Resultate

Die Resultate der Untersuchung sind in Abbildung 1 und Abbildung 2 zusammengefasst. Für die massgebenden Querschnitte um den Hub Suhr 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 primär im Zufahrtsbereich des Hubs zu, welcher sich auf dem Gebiet der Gemeinde Suhr befindet. Sonst erfährt nur die Kantonsstrasse in Richtung Köllikon eine leichte Mehrbelastung. Von diesem Verkehr sind neben Suhr und Köllikon auch die Gemeinden Ober- und Unterentfelden betroffen. Die restlichen umliegenden Gemeinden Aarau, Buchs und Gränichen erfahren keinen Mehrverkehr. Auf der Autobahn nimmt der Schwerverkehr deutlich ab.

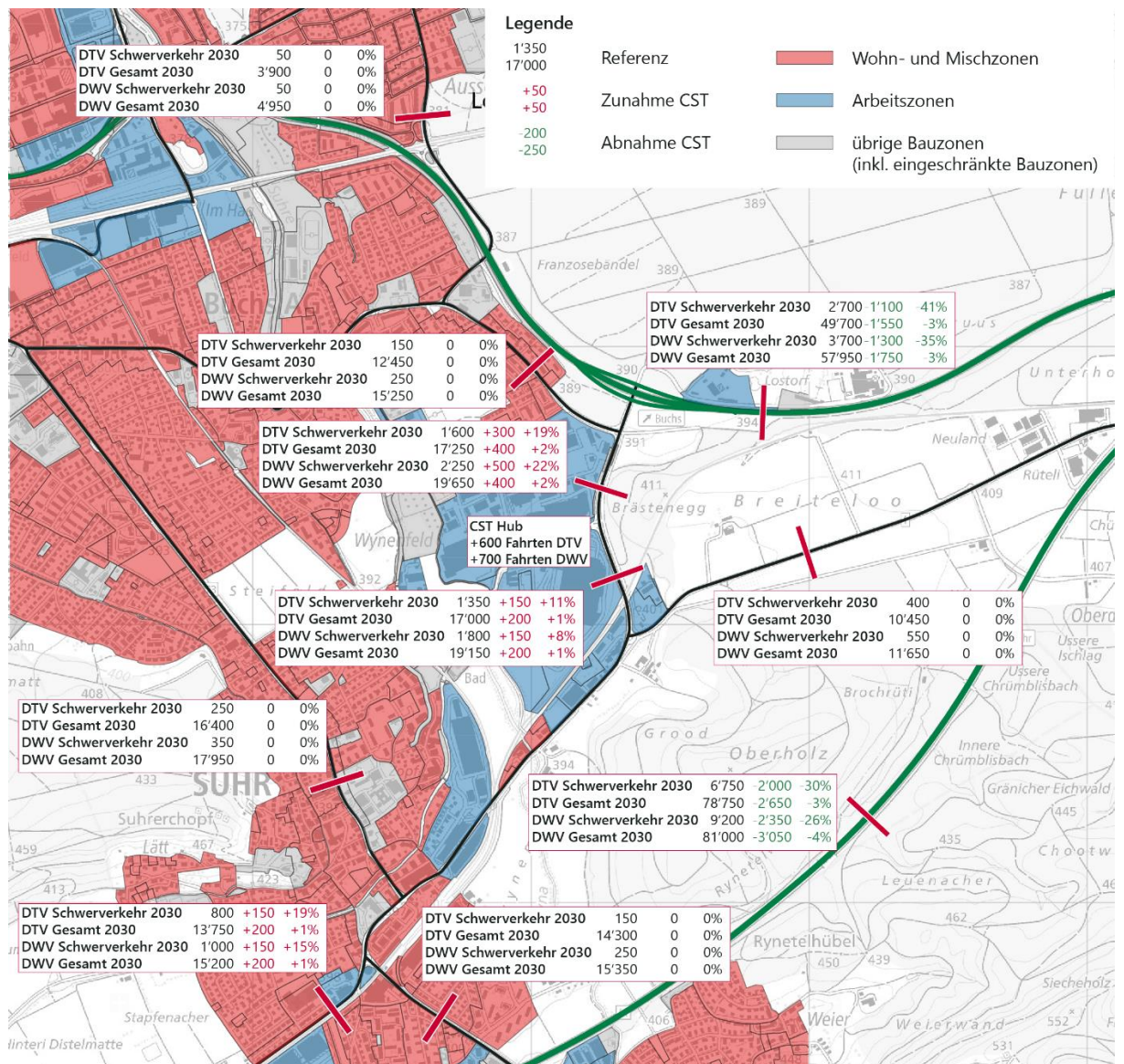


Abbildung 1 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Suhr Standort Grundmann



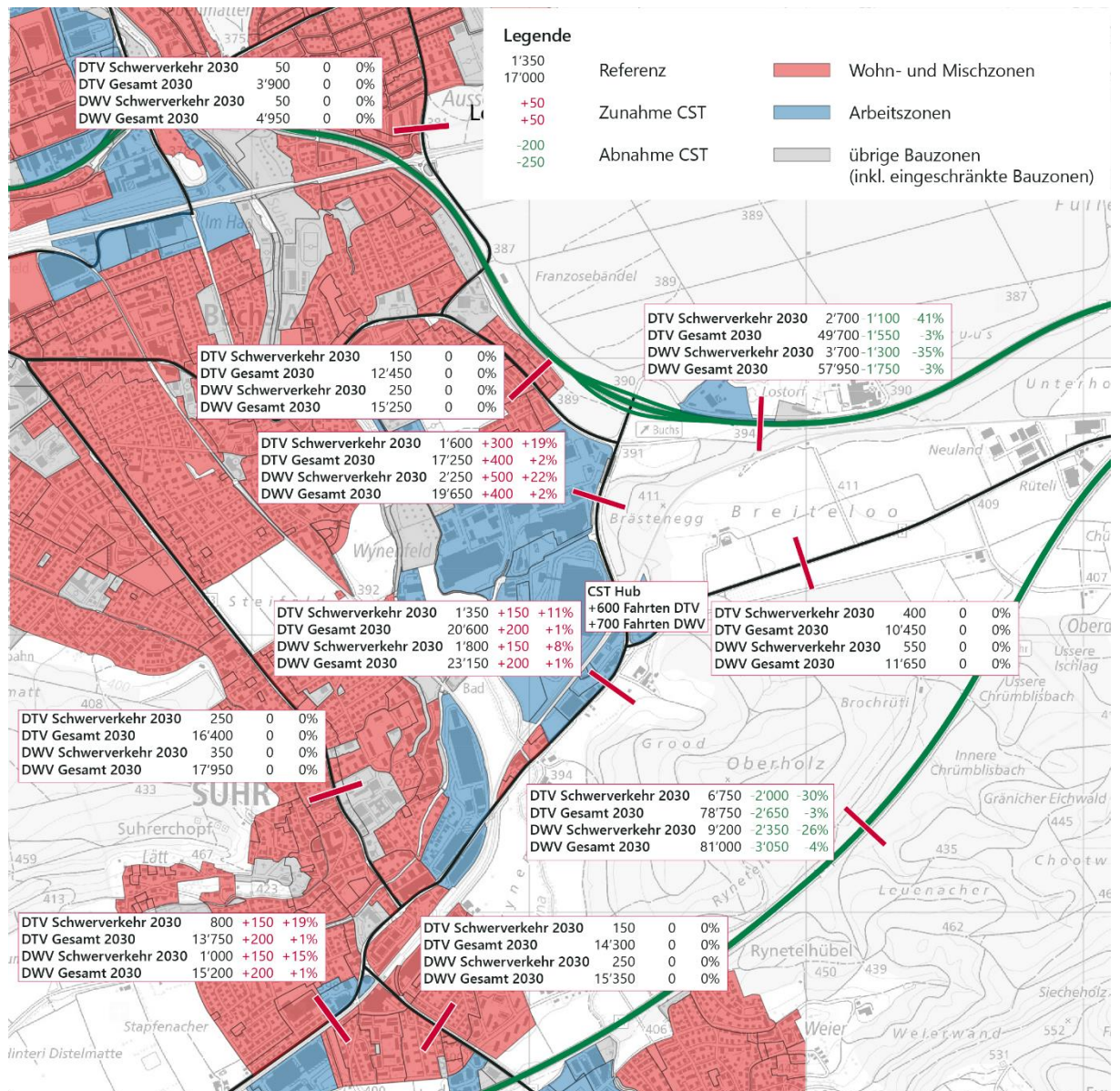


Abbildung 2 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Suhr Standort Zimmermatte

## 2 Hubspezifische Grundlagen und Annahmen

Gegenstand des vorliegenden Berichts sind die strassenseitigen verkehrlichen Auswirkungen des CST-Haupt-Hubs Suhr. 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 Suhr verteilen sich auf die Fahrzeugkategorien gemäss untenstehender Tabelle 1. 5% der Gütermenge wird per Bahn transportiert.

Typ B	Sattelzüge	35%
Typ C	18 t LKW	4%
Typ D	7.5. t LKW	48%
Typ E	3.5 t Lieferwagen	9%
	Bahnanschluss	5%

Tabelle 1 Fahrzeugverteilung Hubstandort Suhr

Eine Übersicht zu den Ein- und Austrittsmengen für den Hub Suhr gibt Tabelle 2. Die Eintrittsmenge ist grösser als die Austrittsmenge. Von diesen Mengen werden 942 Paletten Austritt sowie 1440 Paletten Eintritt über eine direkte Nebenhubanbindung transportiert.

Paletten Eintritt pro Tag	4200
Paletten Austritt pro Tag	3103

Tabelle 2 Ein- und Austrittsmengen für den Hub Suhr

### 3 Verkehrsentwicklung

Der strassenseitige Ziel- und Quellverkehr des Hub Suhr umfasst täglich 1152 Fahrten. Durch direkte CST-Transporte zwischen Hub und den benachbarten Logistikbetrieben können 558 Fahrten eingespart werden.

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





Alte Route im Referenzzustand	Neue Route CST
 Verteilzentrum Migros – A1	Strassenverkehr entfällt
 Durchgangsverkehr A1	Strassenverkehr entfällt
 Buchs AG – Fribourg/Zürich	Buchs AG – CST Suhr
 Köllikon – Zürich/Frauenfeld	Köllikon – CST Suhr
 Aarau – Dintikon	Aarau – CST Suhr

Tabelle 3 Verwendete Transportrouten Hubstandort Suhr

#### 3.1 Standort Grundmann

Ein möglicher Hubstandort Suhr ist auf dem auf dem heutigen Areal der Grundmann Bau AG vorgesehen. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt gegen Norden über die N1R (vgl. Abbildung 3)

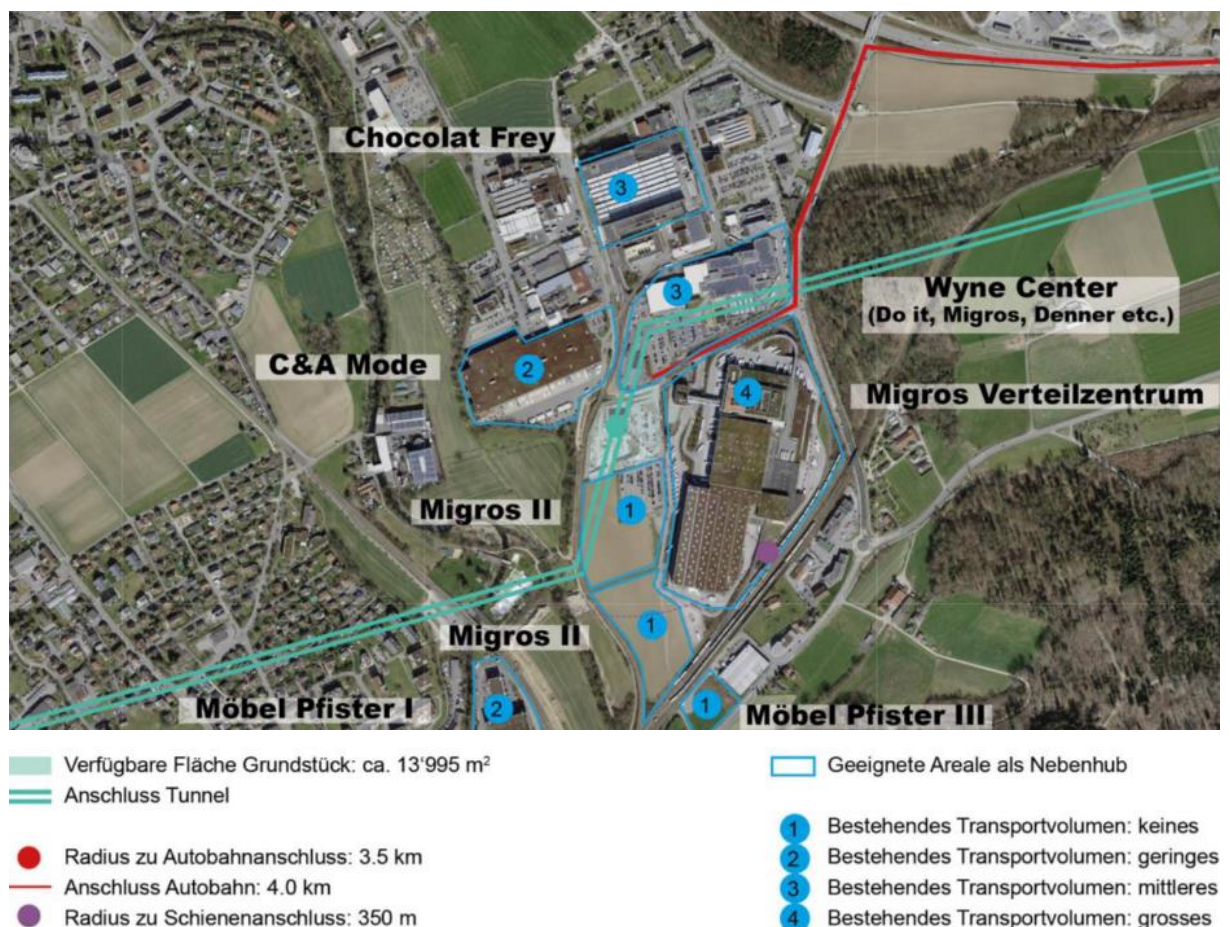


Abbildung 3 Standort und Erschliessung des Hubs Suhr auf dem Areal der Grundmann Bau AG



Für den Hub Suhr Standort Grundmann ergibt sich folgendes Bild der Routen und Belastungsänderungen:

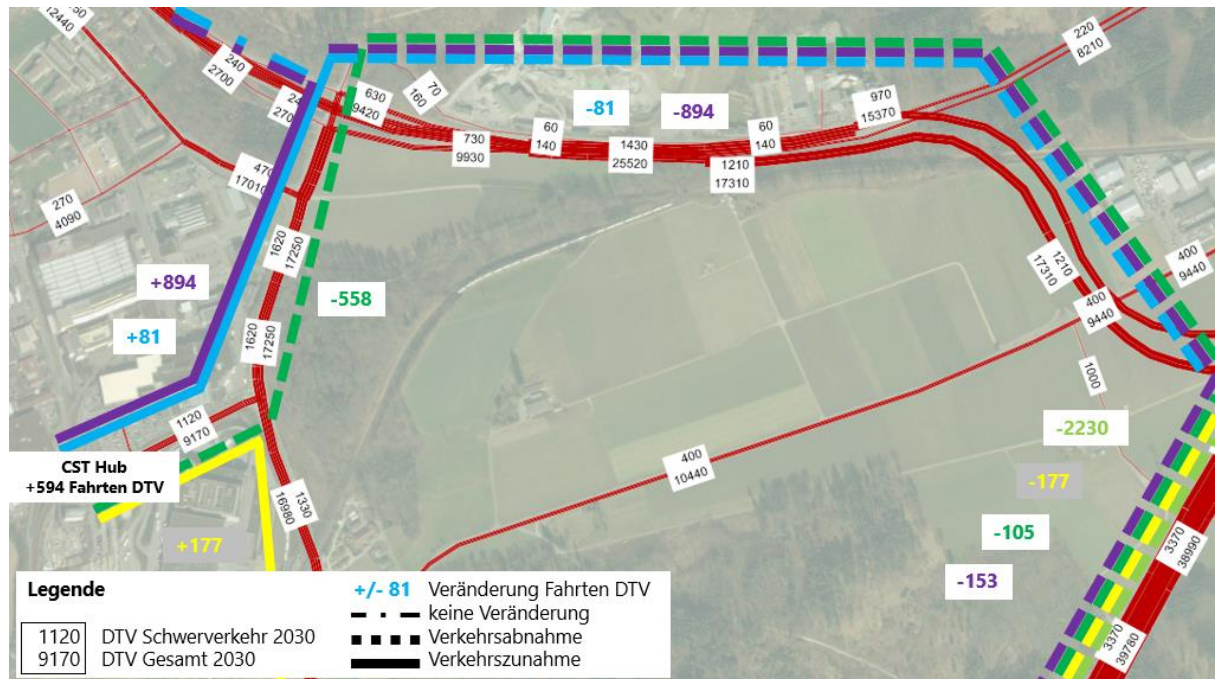


Abbildung 4 Übersicht der Transportrouten Hubstandort Suhr mit Verkehrszunahme und -Abnahme in Fz/Tag Standort Grundmann

In Abbildung 5 sind die verkehrlichen Auswirkungen des CST-Hubs Suhr Standort Grundmann quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr im Zufahrtsbereich des Hubs zu. Der DTV steigert sich maximal um 2.4% und der Schwerverkehrsanteil nimmt maximal 18.8% zu. Richtung Autobahn nimmt der Verkehr ab. Aufgrund des wegfallenden Durchgangsverkehrs nimmt der Schwerverkehr auf der A1 mit -30.0% deutlich ab. Absolut gesehen ist die Entlastung auf der Autobahn deutlich höher als die Mehrbelastung in den einzelnen lokalen Strassenabschnitten.

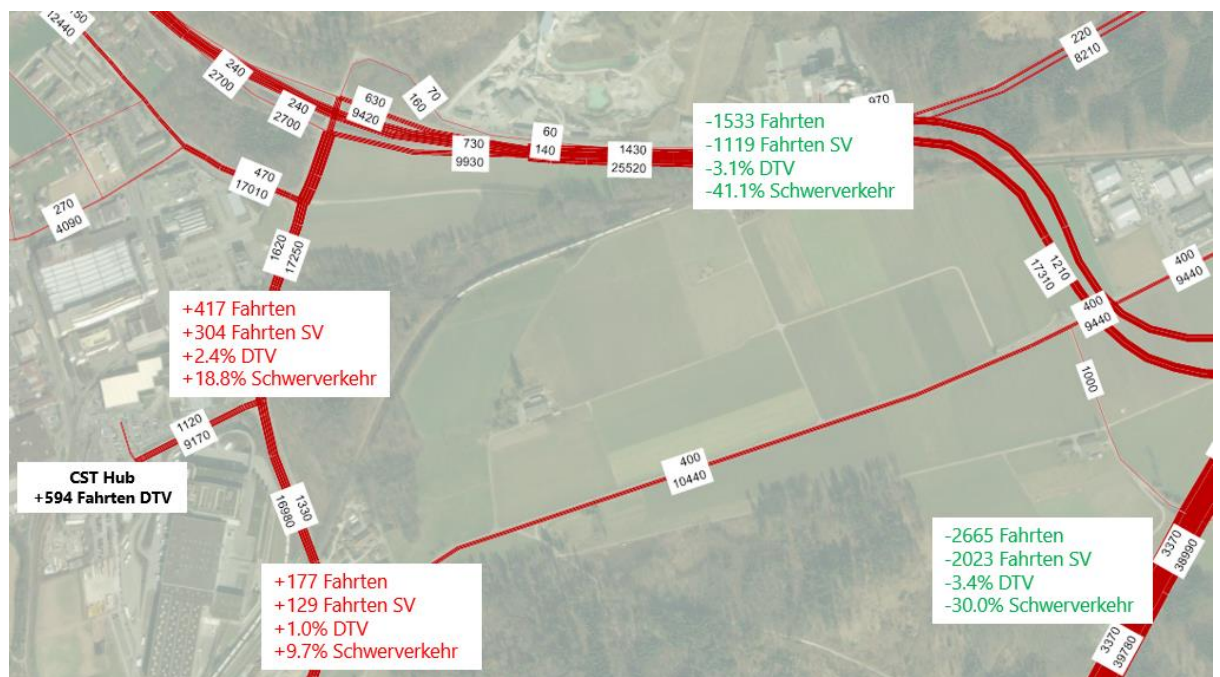


Abbildung 5 Verkehrsveränderung Referenzzustand zu CST, DTV 2030 Suhr Standort Grundmann



### 3.2 Standort Zimmermatte

Ein weiterer möglicher Hubstandort Suhr ist auf dem auf dem heutigen Areal Zimmermatte vorgesehen. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt gegen Norden über die N1R (vgl. Abbildung 6)

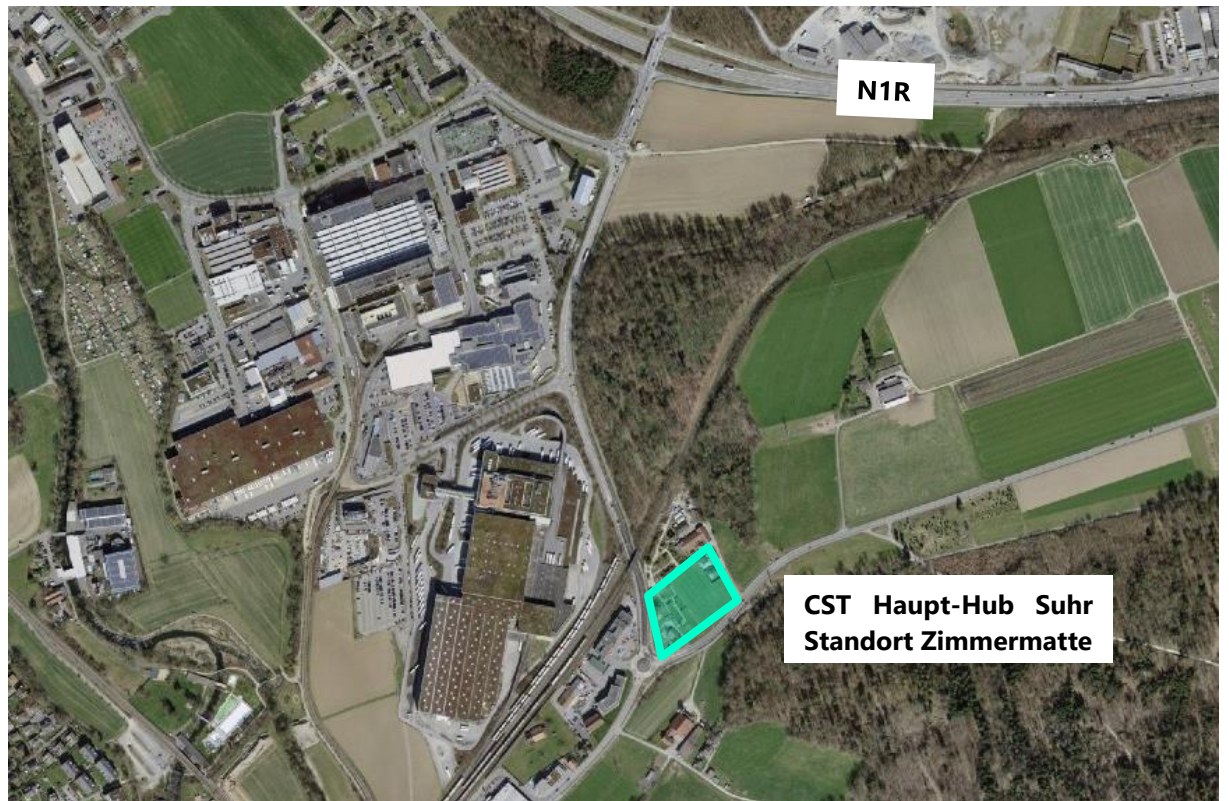


Abbildung 6 Standort und Erschliessung des Hubs Suhr auf dem Areal der Zimmermatte

Für den Hub Suhr Standort Zimmermatte ergibt sich folgendes Bild der Routen und Belastungsänderungen:

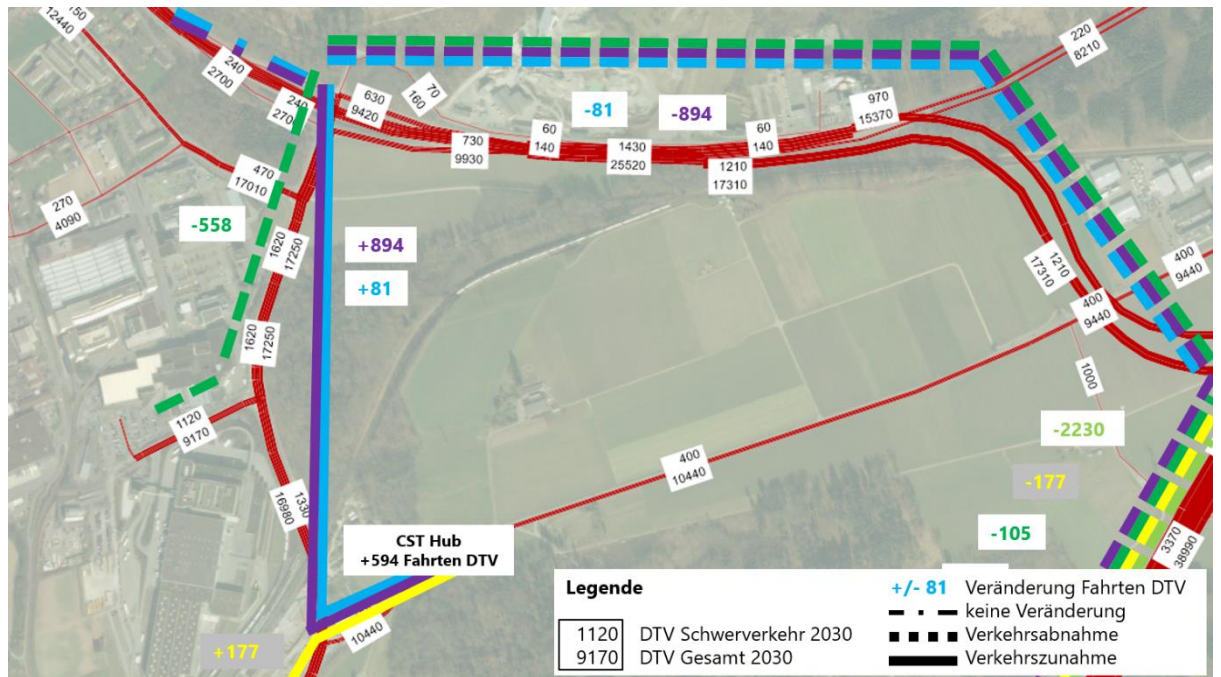


Abbildung 7 Übersicht der Transportrouten Hubstandort Suhr mit Verkehrszunahme und -Abnahme in Fz/Tag Standort Zimmermatte

In Abbildung 8 sind die verkehrlichen Auswirkungen des CST-Hubs Suhr Standort Zimmermatte quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr im Zufahrtsbereich des Hubs zu. Der DTV steigt sich maximal um 2.4% und der Schwerverkehrsanteil nimmt maximal 18.8% zu. Richtung Autobahn nimmt der Verkehr ab. Aufgrund des wegfallenden Durchgangsverkehrs nimmt der Schwerverkehr auf der A1 mit -30.0% deutlich ab. Absolut gesehen ist die Entlastung auf der Autobahn deutlich höher als die Mehrbelastung in den einzelnen lokalen Strassenabschnitten.

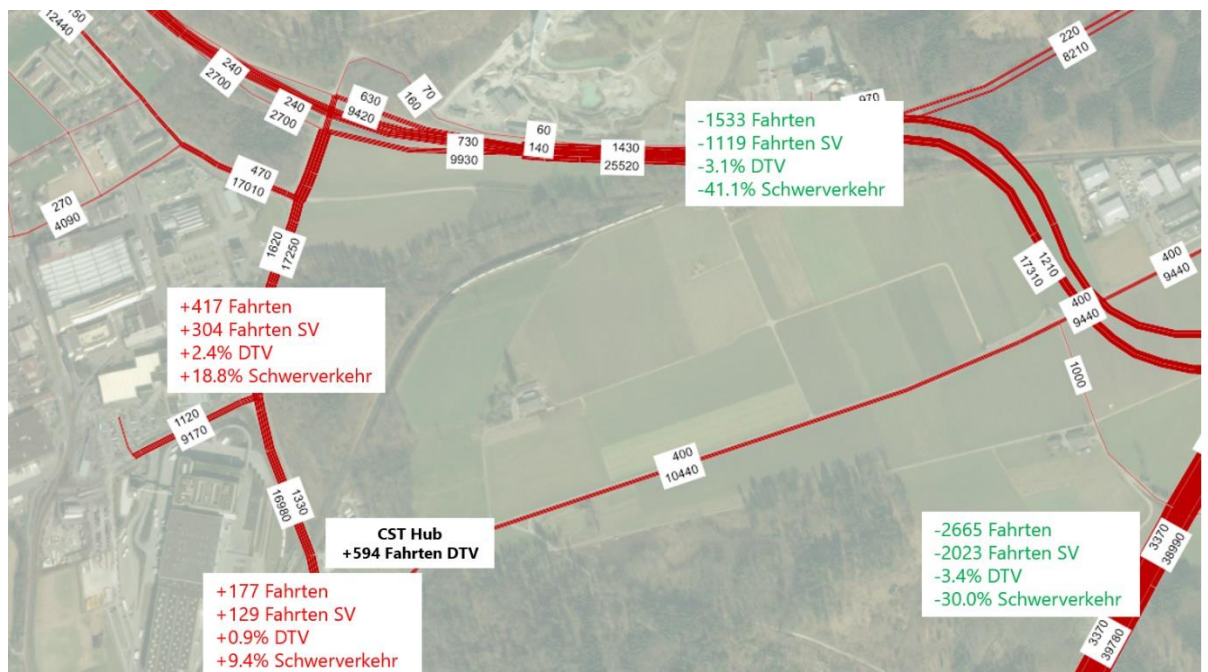


Abbildung 8 Verkehrsveränderung Referenzzustand zu CST, DTV 2030 Suhr Standort Zimmermatte



## 4 Auswirkungen auf Knoten

In nachfolgender Tabelle sind die Änderungen der Verkehrszahlen (Summenbelastung MSP 2040) infolge CST-Güterverkehrs auf Knotenebene zusammengestellt:

Knoten		Referenz Fz/h	Betrieb Grundmann Fz/h	Zunahme Grundmann %	Betrieb Zimmermatte Fz/h	Zunahme Zimmermatte %
Kreisel Zimmermatte	MSP	2240	2248	+0%	2290	+2%
LSA Wynenfeld	MSP	1500	1542	+3%	1542	+3%
LSA Lenzburgerstrasse	MSP	2270	2312	+2%	2312	+2%
Anschlussknoten Buchs Süd	MSP	1630	1672	+3%	1672	+3%
Anschlussknoten Buchs Nord	MSP	870	891	+2%	891	+2%

Die Knotenbetrachtung zeigt, dass der CST-Güterverkehr mit dem vorgesehenen Tagesgang kaum zu einer Mehrbelastung während der Spitzenstunden führt. Da während der ASP keine Güterfahrten vorgesehen sind, wird die ASP nicht betrachtet. Andererseits zeigt sich aber, dass der Kreisel Zimmermatte mit den Zahlen gemäss Prognose des Kantonalen Verkehrsmodells 2040 an die Kapazitätsgrenze gelangt. Der Verkehr aus Richtung Süden kommt nicht mehr in den Kreisel und es kommt zu grossem Rückstau. Dieser Zustand würde sich aber auch ohne CST-Projekt einstellen. Insgesamt führt der CST-Güterverkehr nicht zu einer merklichen Mehrbelastung der Knoten während den Spitzenstunden. Für eine abschliessende Beurteilung der Knoten müssen zusätzlich noch die Fahrten des Personenverkehrs sowie allfälliger Komplementärnutzungen bekannt sein und berücksichtigt werden.

## 5 Kapazitätsnachweise im angrenzenden Strassennetz

Die Kapazitätsnachweise für die mehrbelasteten Knoten im Umfeld des CST Hubs Suhr richten sich nach den Empfehlungen des Kantons Aargau (Kapazitätsnachweis § 46 BauV).

Der Standort erzeugt folgenden Fahrten (ohne Berücksichtigung der wegfallenden Fahrten zur MSP/ASP):

Szenario	DTV 2030 Fz/Tag	ASP 2030 Fz/h	MSP 2030 Fz/h
Fahrten	594	0	50

Gehen wir von einer Inbetriebnahme des Hubs im Jahr 2030 (Z1) aus liegt der Beurteilungszeitpunkt 10 Jahre später im Jahr 2040. Geht man von einem sehr optimistischen Wachstum von jährlich max. 5% aus liegt der DTV 2040 ca. 60% über dem Wert Z1, d.h. 950 Fz/Tag.

Beim CST Haupt-Hub Suhr handelt es sich somit um ein Vorhaben mit deutlich weniger als 1'500 Fahrten pro Tag und keinem ausgeprägten Spitzenstundenverkehr. Ein Kapazitätsnachweis ist gemäss § 46 BauV nicht erforderlich.



## 6 Ausblick Vollausbau 2045

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

Fahrten 2030 (ohne Direktanbindungen)	1152 Fahrten pro Tag
Fahrten 2045 (ohne Direktanbindungen)	2131 Fahrten pro Tag
Prozentuale Veränderung	+ 85%

## 7 Fazit

Anhand der CST-Mengenprognose mit ausgewiesenen Quell- und Zielbeziehungen sowie des Verkehrsmodells des Kanton Aargau können die verkehrlichen Auswirkungen des Hubstandortes Suhr berechnet werden. Da der Hub gegenüber dem Referenzzustand Verkehr anzieht, werden die Strassenabschnitte im Zufahrtsbereich des Hubs eine geringe Mehrbelastung erfahren, welche gemessen am DTV bei 2% liegt. Der Schwerverkehr nimmt in diesem Bereich prozentual gesehen in der Grössenordnung von 10 bis 19% zu. Dem gegenüber steht eine Entlastung auf der Autobahn von bis zu 30% des bestehenden Schwerverkehrs. Die Standortvarianten Grundmann und Zimmermatte unterscheiden sich verkehrlich nur darin, dass beim Standort Zimmermatte die Kantonsstrasse auf einem etwas längeren Teilstück eine Mehrbelastung erfährt.