

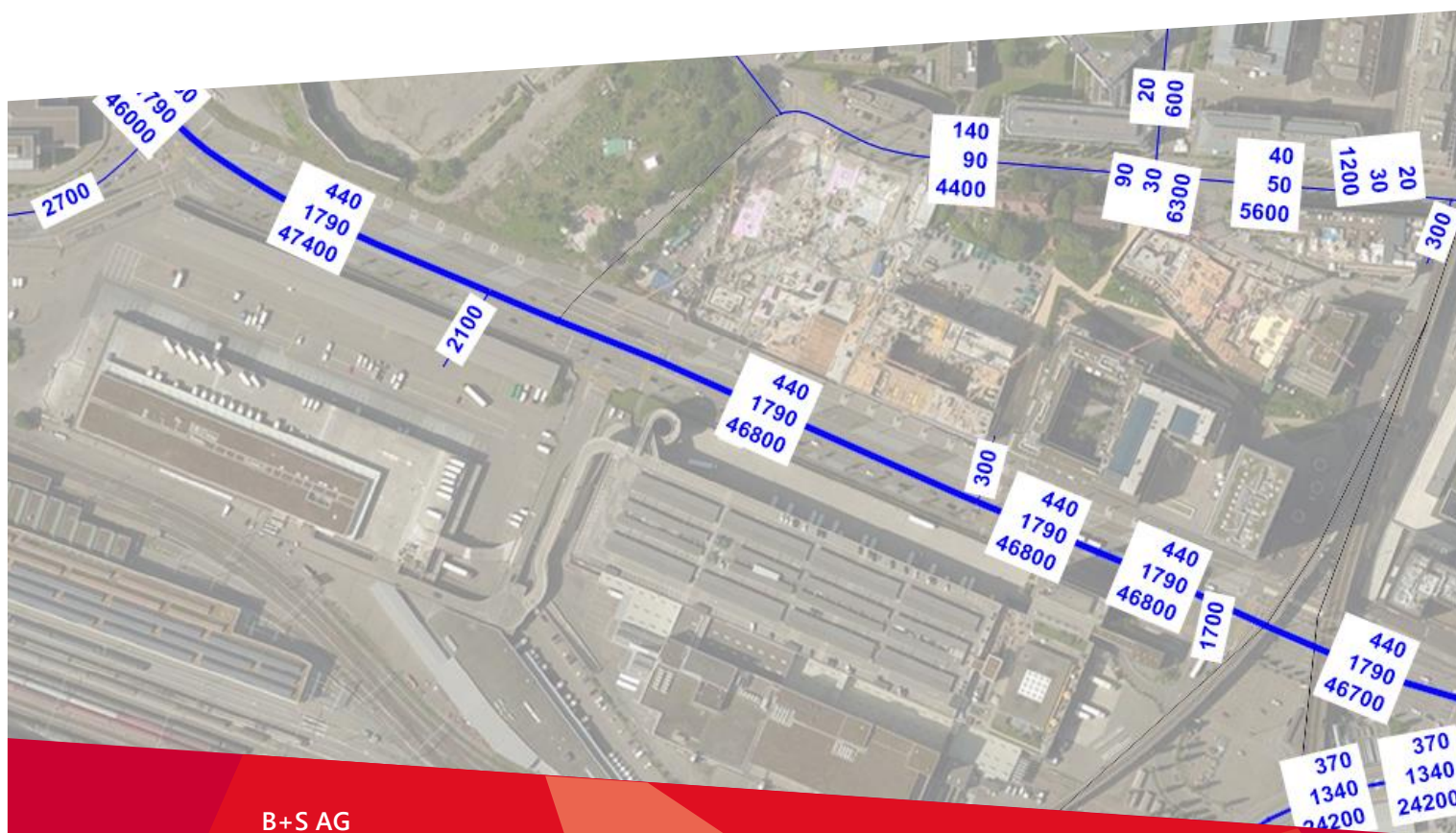
## Cargo Sous Terrain

### City-Hub Aussersihl Verkehrsbericht

H8 Nord Zürich City (Regimo, Herdern)

H8 Süd Zürich City (Siemens)

1. September 2023 / 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>	20230901_Verkehrsbericht CST Aussersihl.docx

## Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
2-04	01.09.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Prognose 2045
2-03	05.05.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Mengen und Fahrtenberechnung
2-02	22.03.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standortvariante Irchel und VBZ/Siemens/Uto, Anpassung Route A1 – ZH Südwest
2-01	13.01.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standortvariante Herdern/Regimo
2-00	28.03.2022	Walter Schaufelberger w.schaufelberger@bs-ing.ch	
1-04	12.11.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Layout und Verkehrszahlen
1-03	11.06.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Sensitivität
1-02	18.12.2020	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standortvariante Hardfeld
1-01	27.11.2020	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Anpassung Zufahrtsrampen
1-00	02.11.2020	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

Die Resultate der Untersuchung sind in den Abbildungen 1 zusammengefasst. Für die massgebenden Querschnitte um den Hub Aussersihl 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 auf den umliegenden Erschliessungsstrassen sowie teilweise auch auf den Hauptverkehrsstrassen um den Hub zu. Auf der Autobahn, der Pfingstweidstrasse und der Europabrücke nimmt der Verkehr ab.

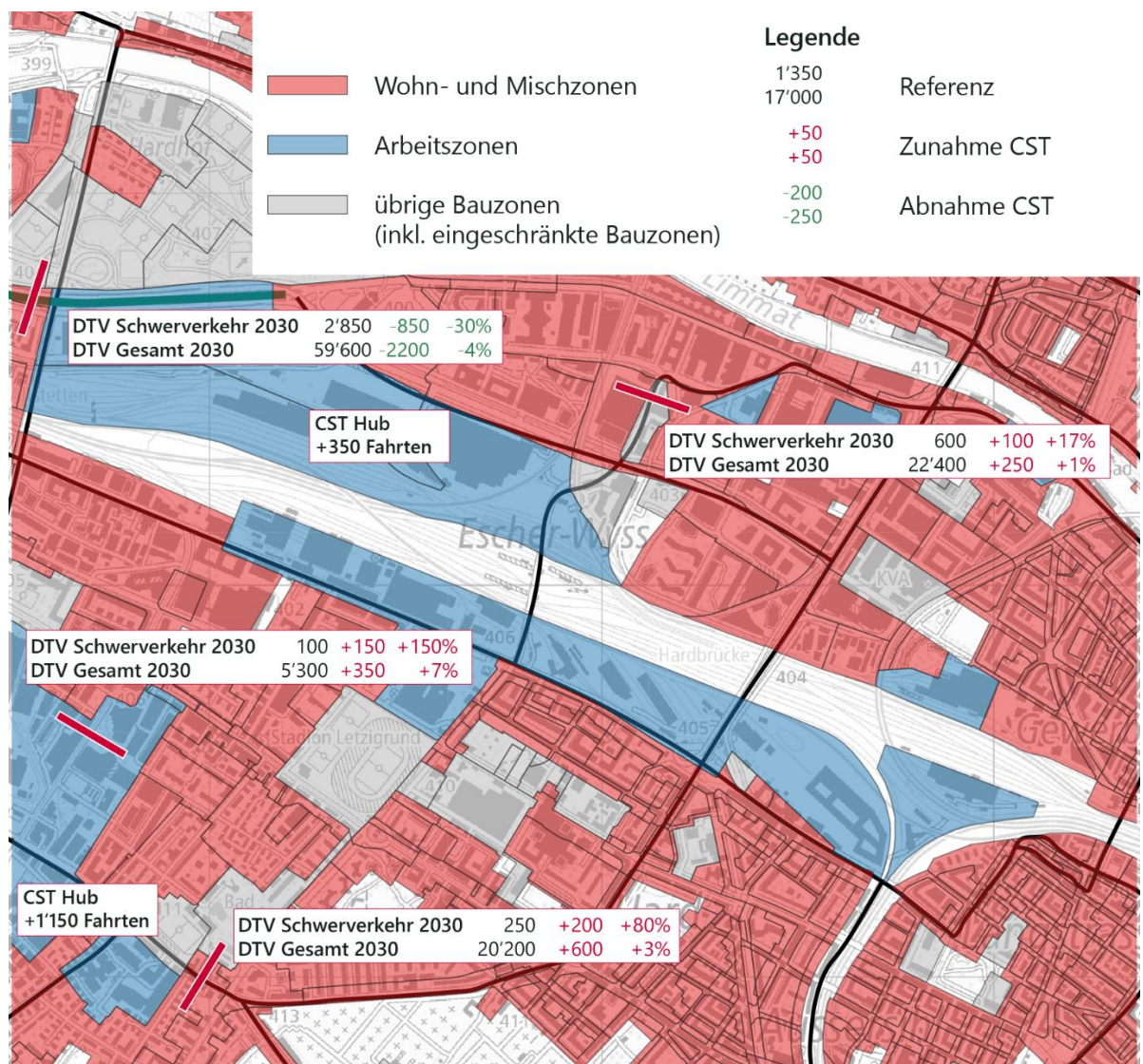


Abbildung 1 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Aussersihl, Standortvariante Herdern und Siemens



## 2 Hubspezifische Grundlagen und Annahmen

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

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 Aussersihl

Eine Übersicht zu den Ein- und Austrittsmengen für den Hub Aussersihl gibt Tabelle 2. Die Austrittsmengen sind deutlich grösser als die Eintrittsmengen. Von diesen Mengen werden 1560 Paletten Austritt sowie 200 Paletten Eintritt über eine direkte Nebenhubanbindung transportiert.

Paletten Eintritt pro Tag	3207
Paletten Austritt pro Tag	7401

Tabelle 2 Ein- und Austrittsmengen für den Hub Aussersihl

Es wird angenommen, dass die Routen A1 – Zürich im Referenzzustand 2030 zu einem Drittel vom Zentrum über die Pfingstweidstrasse auf die A1H und zu zwei Dritteln vom südwestlichen Stadtgebiet über die Europabrücke auf die A1H führen und umgekehrt. Im Zustand mit CST führen diese Ströme vom Zentrum / Südwesten zum CST-Hub und umgekehrt.

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.

Für den Strom Meilen – Suhr wird angenommen, dass dieser im Referenzzustand über die A1H und die Duttweilerbrücke führt.

Der favorisierte Standort für den City-Hub Aussersihl ist auf dem Areal des Engrosmarktes Herdern sowie auf dem Areal Siemens als Zwilling-Hub vorgesehen. Beide Areale sind ans CST-Netz angeschlossen. Die Anbindung an das städtische Strassennetz erfolgt für den Hub Herdern über die Pfingsweidstrasse und für den Hub Siemens über die Rautistrasse. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt für den Hub Herdern gegen Westen über die Pfingstweidstrasse und die A1H und für den Hub Siemens gegen Westen über die Europabrücke und die A1H (vgl. Abbildung 2).

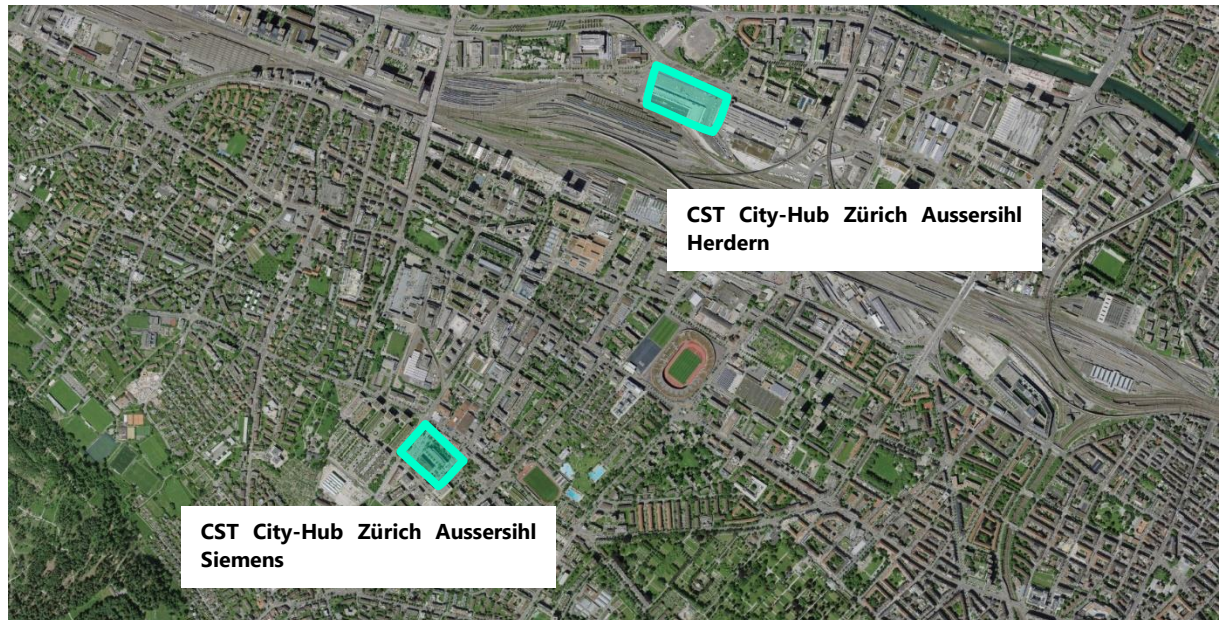


Abbildung 2 Standort und Erschliessung des Hubs Aussersihl, Standortvariante Herdern und Siemens



### 3 Verkehrsentwicklung

Der strassenseitige Ziel- und Quellverkehr des Hub Aussersihl umfasst täglich 1850 Fahrten. Durch direkte CST Transporte zwischen Hub und den benachbarten Logistikbetrieben können 368 Fahrten eingespart werden.

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

Alte Route im Referenzzustand	Neue Route CST
 A1 – Migros Zürich	Strassenverkehr entfällt
 A1 – Stadt Zürich	CST Aussersihl – Stadt Zürich
 Meilen – Suhr	Meilen – CST Aussersihl

Tabelle 3      Verwendete Transportrouten Hubstandort Aussersihl

Für den Standort Herdern und Siemens ergibt sich folgendes Bild der Routen und Belastungsänderungen:

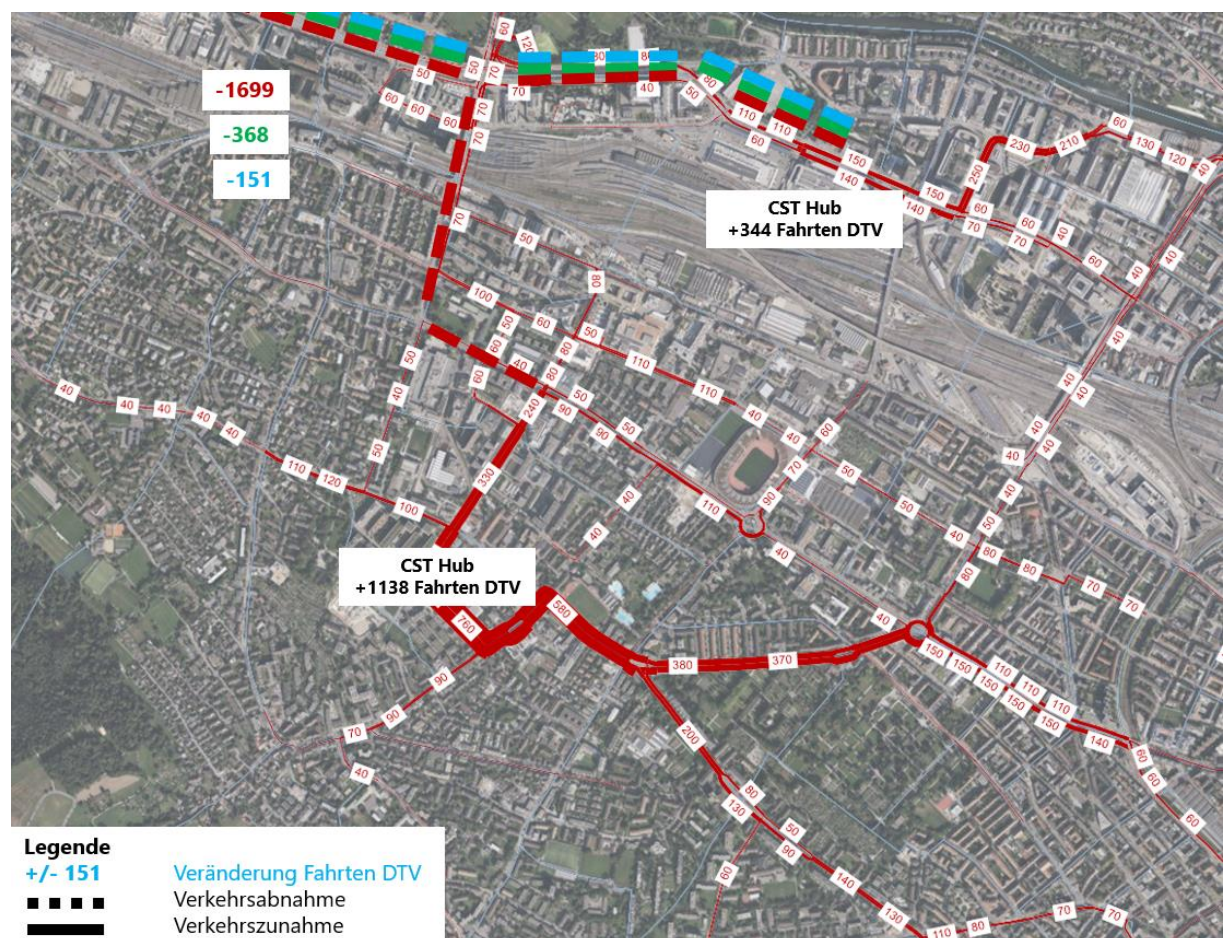
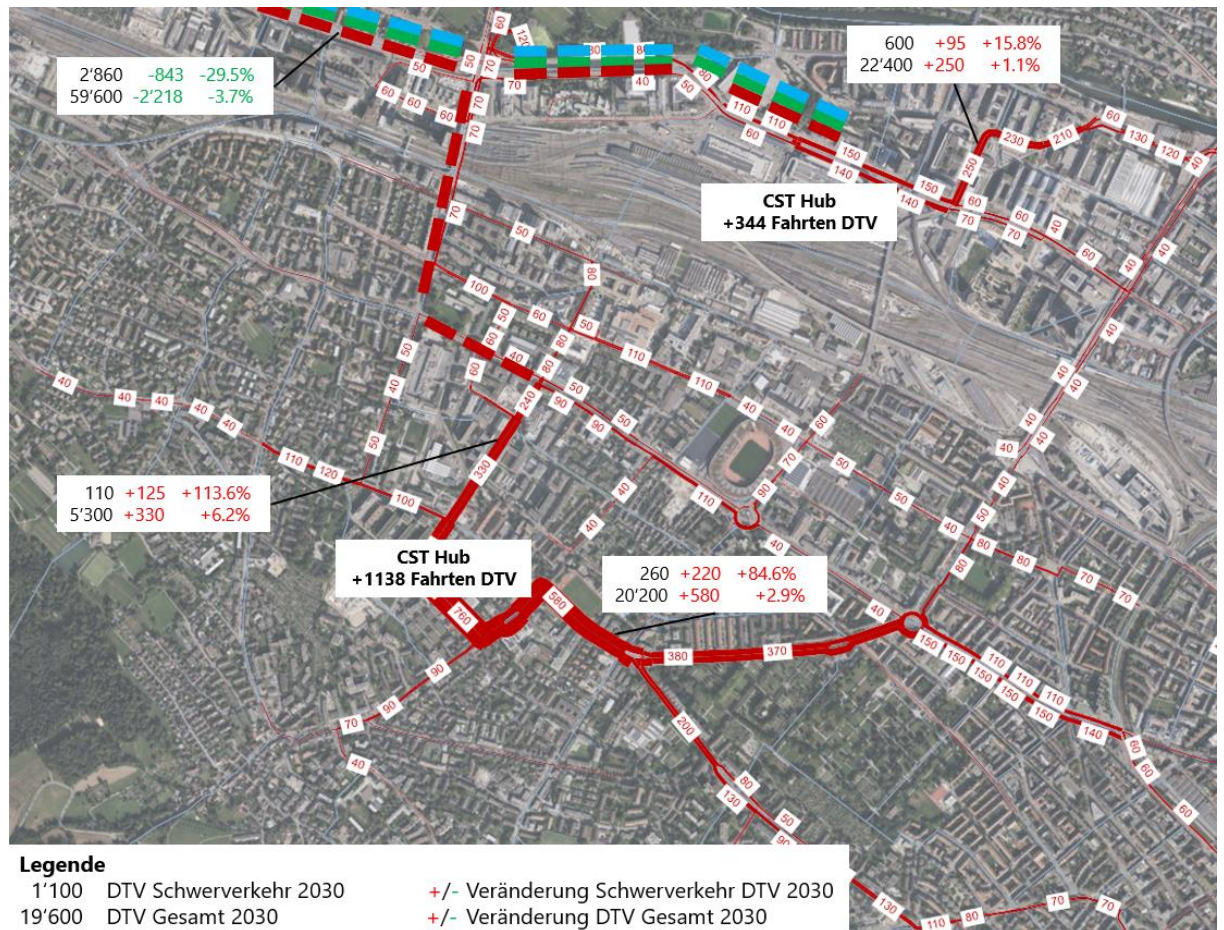


Abbildung 3      Übersicht der Transportrouten CST Aussersihl Herdern und Siemens mit Verkehrszunahme und - Abnahme in Fz/Tag



In Abbildung 4 sind die verkehrlichen Auswirkungen des CST-Hubs Aussersihl Herdern und Siemens quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr im Zufahrtsbereich der Hubs sowie von Siemens in Richtung Norden zu. Die Verkehrszunahme beträgt maximal 6.2% des DTV oder 113.6% des Schwerververkehrs. Der Verkehr auf der Autobahn, Europabrücke und der Pfingstweidstrasse nimmt hingegen ab. Der DTV sinkt maximal um 3.7% und der Schwerverkehrsanteil nimmt maximal 29.5% ab.





## 4 Qualitative Bewertung Knoten

Für den Zwillingshub Herdern wird primär der Anschlussknoten eine Mehrbelastung erfahren. Für die MSP beträgt diese 30 Fahrten, davon sind noch die Wegfallenden Fahrten aufgrund der Direktanbindung Migros abzuziehen. Da dieser Knoten aber bereits heute stark ausgelastet ist, sollte die Leistungsfähigkeit detailliert geprüft werden. Für die ASP beträgt die Zusatzbelastung 14 Fahrten (17-18 Uhr) bzw. 16 Fahrten (16-17 Uhr).

Beim Zwillingshub Siemens sind primär die Knoten Rautistrasse/Flurstrasse, Rautistrasse/Albisriederstrasse und Albisriederstrasse/Letzigraben von einer Mehrbelastung betroffen. Diese beträgt während der MSP maximal 47 Fahrten und während der ASP maximal 17 Fahrten (17-18 Uhr) bzw. 21 Fahrten (16-17 Uhr). Die Leistungsfähigkeiten für diese Knoten sind im Detail zu prüfen.

## 5 Ausblick Vollausbau 2045

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

Fahrten 2030 (ohne Direktanbindungen)	1'850 Fahrten pro Tag
Fahrten 2045 (ohne Direktanbindungen)	1'285 Fahrten pro Tag
Prozentuale Veränderung	- 31%

## 6 Fazit

Anhand der CST-Mengenprognose sowie des Verkehrsmodells des Kanton Zürichs können die verkehrlichen Auswirkungen des Hubstandortes Aussersihl abgeschätzt werden. Da der Hub gegenüber dem Referenzzustand Verkehr anzieht, werden die Zufahrtsbereiche der Hubs eine verkehrliche Mehrbelastung erfahren, welche gemessen am DTV bei 1 bis 6% liegt. Der Schwerverkehr nimmt in diesem Bereich prozentual gesehen um 15 bis 114% zu. Dem gegenüber steht eine Entlastung auf der Europabrücke, der Autobahn und der Pfingstweidstrasse von bis zu 30% des bestehenden Schwerverkehrs oder bis zu 4% des DTV.