

Cargo Sous Terrain

Haupt-Hub Härkingen 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



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 Härkingen

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	
1-06	11.03.2022	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Zonen und Paletten Nebenhub
1-05	30.11.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Kapitel Zusammenfassung der Resultate
1-04	29.10.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Layout und Verkehrszahlen
1-03	04.06.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Sensitivität und Aktualisierung Direktanbindung Post und Ziel Strom Wil - Härkingen
1-02	30.04.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Belastungsszenario "Härkingen maximal" und Direktanbindung Post
1-01	15.01.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Auswirkungen Hub Neuendorf
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	10
5	Ausblick Vollausbau 2045	10
6	Fazit	10

1 Zusammenfassung der Resultate

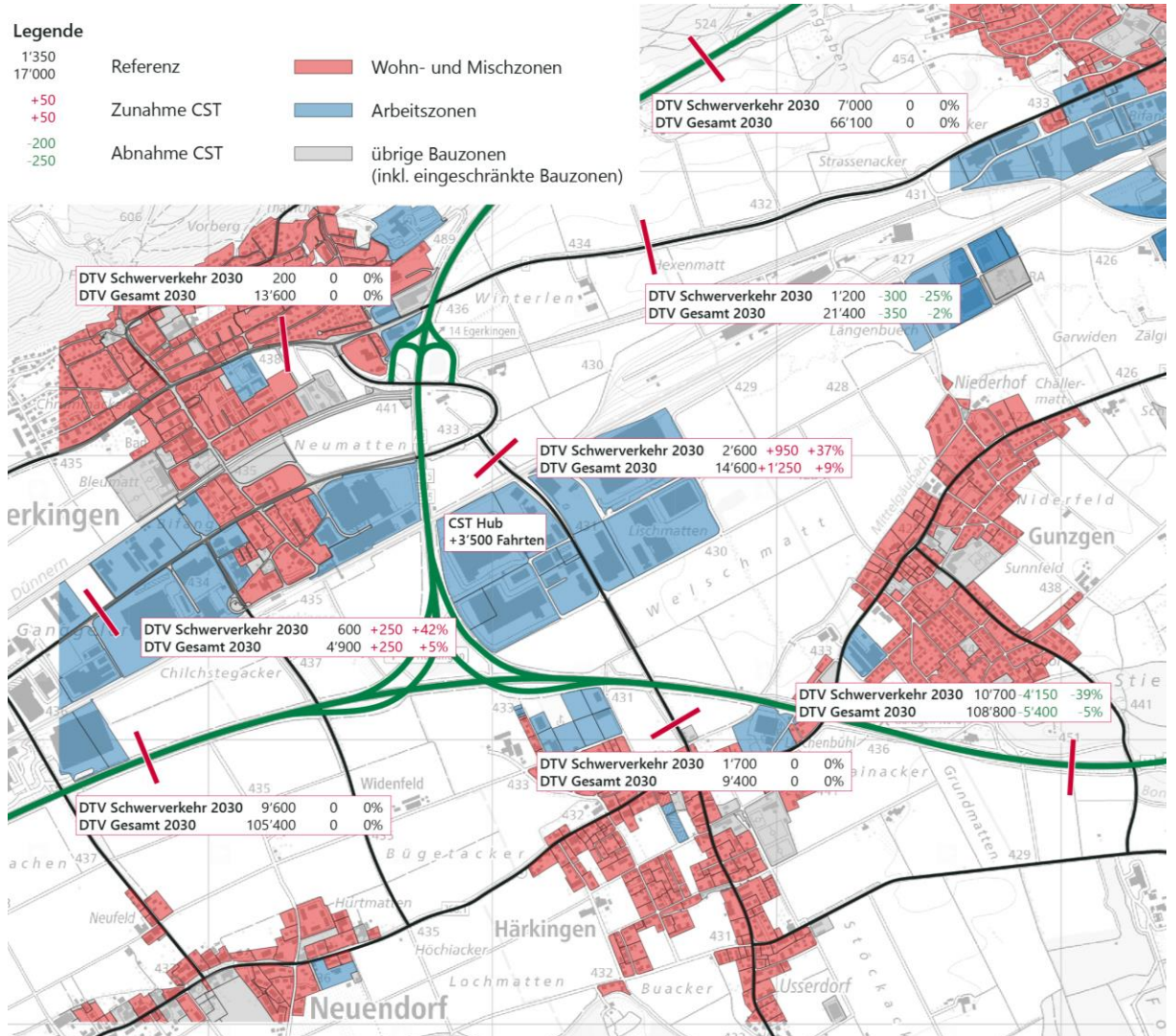


Abbildung 1 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Härkingen

Die Resultate der Untersuchung sind in Abbildung 1 zusammengefasst. Für die massgebenden Querschnitte um den Hub Härkingen 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 nur zwischen Hub (Härkingen und Neuendorf) und dem Autobahnanschluss Egerkingen zu. Auf der Solothurnerstrasse in/aus Richtung Hägendorf sowie auf der Autobahn nimmt der Schwerverkehr deutlich ab.

2 Hubspezifische Grundlagen und Annahmen

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

Fahrzeugtyp	Bezeichnung	Anteil Fahrzeugtyp
Typ B	Sattelzüge	30%
Typ C	18 t LKW	50%
Typ D	7.5. t LKW	11%
Typ E	3.5 t Lieferwagen	5%
	Bahnanschluss	4%

Tabelle 1 Fahrzeugverteilung Hubstandort Härkingen

Eine Übersicht zu den Ein- und Austrittsmengen für den Hub Härkingen gibt Tabelle 2. Die Eintrittsmenge ist grösser als die Austrittsmenge. Von diesen Mengen werden 1955 Paletten Austritt sowie 946 Paletten Eintritt über eine direkte Nebenhubanbindung transportiert.

Paletten Eintritt pro Tag	14,781
Paletten Austritt pro Tag	13,095

Tabelle 2 Ein- und Austrittsmengen für den Hub Härkingen

Für den Strom A1 – Industrie Härkingen wird angenommen, dass 2/3 in die Industriegebiete von Egerkingen/Neuendorf führen und 1/3 ins Industriegebiet von Härkingen führt.

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 Standort für den Haupt-Hub Härkingen ist in der Industriezone von Härkingen vorgesehen. Momentan wird die Standortvariante Post Paketzentrum Härkingen favorisiert. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt gegen Norden über die Egerkingenstrasse und den Anschluss Egerkingen (vgl. Abbildung 2).

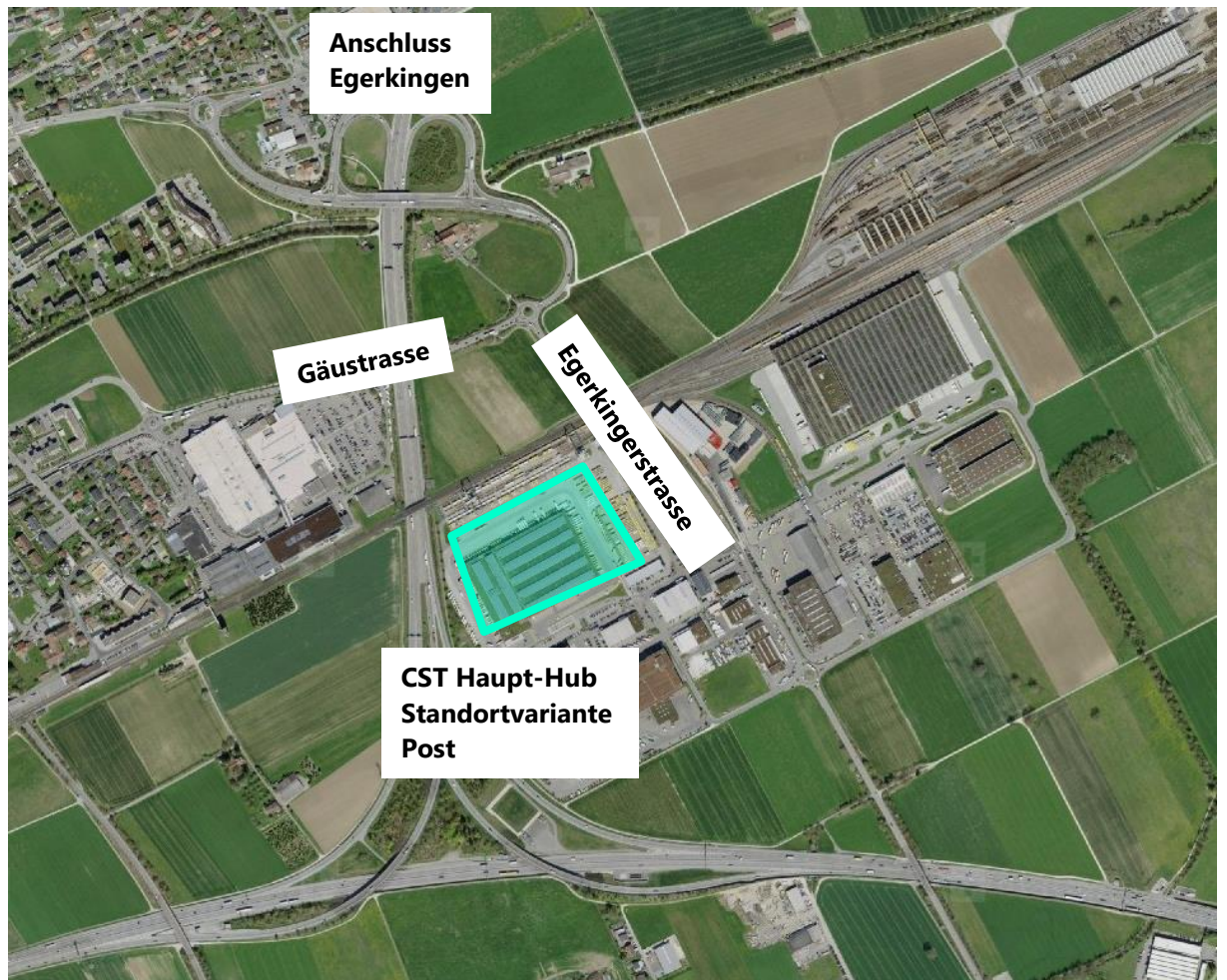


Abbildung 2 Standort und Erschliessung des Hubs Härkingen



3 Verkehrsentwicklung

Der strassenseitige Ziel- und Quellverkehr des Hubs Härkingen umfasst täglich 3978 Fahrten. Durch direkte CST Transporte zwischen Hub und den benachbarten Logistikbetrieben können 481 Fahrten eingespart werden.

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

Alte Route im Referenzzustand	Neue Route CST
A1 - Industrie Neuendorf (siehe Hub Neuendorf)	CST Neuendorf – Industrie Neuendorf (siehe Hub Neuendorf)
A1 – Post Härkingen	Strassenverkehr entfällt
A1 – Industrie Härkingen	CST Härkingen – Industrie Härkingen
A1 Ost – Fribourg/Bern/Aproz	CST Härkingen – Fribourg/Bern/Aproz
Möhlín – Ostschweiz (ausserhalb Perimeter)	Möhlín – CST Härkingen
Egerkingen – A1 Ost	Egerkingen – CST Härkingen
Zofingen/Oftringen – Zürich/Frauenfeld	Zofingen/Oftringen – CST Härkingen
A1 – Industrie Rickenbach (siehe Hub Rickenbach)	CST Rickenbach – Industrie Rickenbach (siehe Hub Rickenbach)

Tabelle 3 *Verwendete Transportrouten Hubstandort Härkingen*

Der Hub Härkingen stellt in der ersten Etappe primär den Anschlusspunkt des CST-Systems gegen Westen dar. Deshalb wird viel Verkehr, welcher von weiter weg kommt in Härkingen ins System geladen. Der Hub Härkingen eignet sich dazu aufgrund der Lage beim Anschluss Egerkingen. Im Vollausbau können diese Güter dann bereits früher ins CST-System eingebracht werden. Folglich wird der Hub Härkingen dann deutlich weniger Güter verarbeiten.

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

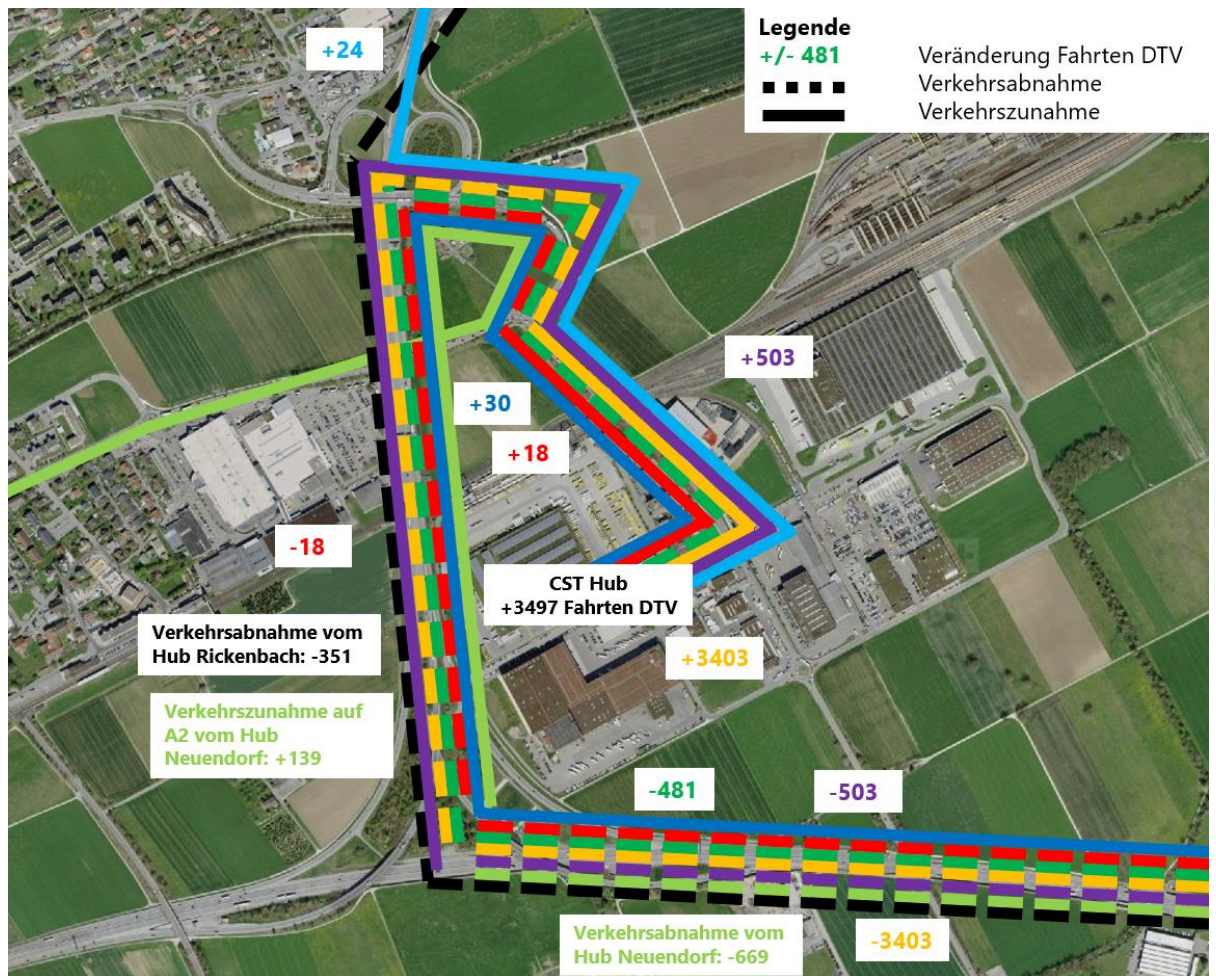


Abbildung 3 Übersicht der Transportrouten Hubstandort Härkingen mit Verkehrszunahme und -abnahme in Fz/Tag

In Abbildung 4 sind die verkehrlichen Auswirkungen des CST-Hubs Härkingen quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr im Zufahrtsbereich des Hubs zu. Auf der Egerkingenstrasse nehmen der DTV mit +8.4% und der Schwerververkehrsanteil mit +36.4% zu. Auf der Autobahn nimmt der Verkehr dafür 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.

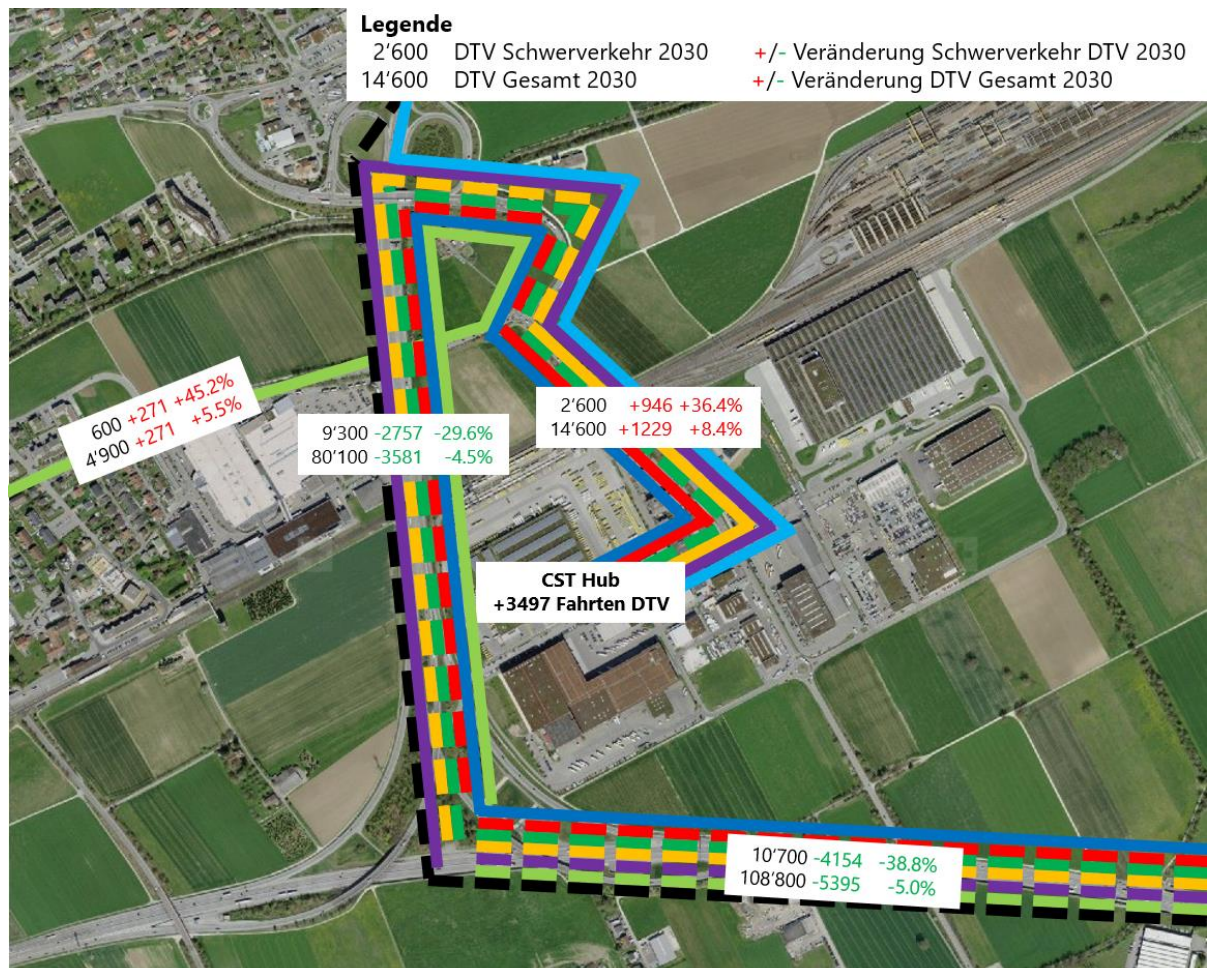


Abbildung 4 Verkehrsveränderung Referenzzustand zu CST Härkingen

4 Qualitative Bewertung Knoten

Durch den CST-Hub Härkingen wird im Vergleich zum Referenzzustand primär der Kreisel Gäu-/Egeringerstrasse stärker belastet. Dieser Knoten ist bereits heute in der Abendspitzenstunde regelmässig überlastet. Eine zusätzliche Belastung ist deshalb nur mit einem Ausbau des Knotens möglich. Der vorgesehene Knotenausbau im Rahmen des ASTRA-Projektes "N01 Luterbach – Härkingen, 6-Streifen-Ausbau" würde diese Mehrbelastung des Knotens ermöglichen. Die Anschlussknoten des Anschlusses Egerkingen würden durch den Hub Härkingen deutlich entlastet.

5 Ausblick Vollausbau 2045

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

Fahrten 2030 (ohne Direktanbindungen)	3'978 Fahrten pro Tag
Fahrten 2045 (ohne Direktanbindungen)	884 Fahrten pro Tag
Prozentuale Veränderung	-78%

Die Abnahme fällt deutlich aus, da in der 1. Etappe noch viel Verkehr von weiter entfernten Standorten hier ins CST-System eingebracht wird. Im Vollausbau kann dieser Verkehr an näher gelegenen Standorten eingespeist werden und in Härkingen finden nur noch die Fahrten zu den lokalen Industriebetrieben statt.

6 Fazit

Anhand der detaillierten Mengenprognose mit ausgewiesenen Quell- und Zielbeziehungen sowie des Verkehrsmodells des Kanton Solothurns können die verkehrlichen Auswirkungen des Hubstandortes Härkingen abgeschätzt werden. Da der Hub gegenüber dem Referenzzustand Verkehr anzieht, werden die Strassenabschnitte im Zufahrtsbereich des Hubs eine leichte Mehrbelastung erfahren. Auf der Egeringerstrasse nimmt der Verkehr um rund 8% zu. Der Schwerverkehr nimmt in diesem Bereich prozentual gesehen um rund 36% zu. Auf der Autobahn nimmt der Verkehr hingegen ab. Der Schwerverkehr reduziert sich im Bereich von 29 bis 38%, gemessen am DTV beträgt die Reduktion bis zu 5%.

Für die Vertiefung in der nächsten Phase sind die Auswirkungen der Mehrbelastungen auf die Verkehrsqualitäten an den Knoten im Detail zu prüfen.