

## Cargo Sous Terrain

# Haupt-Hub Neuendorf 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 Neuendorf

## 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	28.02.2022	Walter Schaufelberger w.schaufelberger@bs-ing.ch	
1-05	25.03.2022	Sandro Flückiger s.flueckiger@bs-ing.ch	Ergänzung Standort Lochacker
1-04	11.03.2022	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Zonen und Paletten Nebenhub
1-03	30.11.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Kapitel Zusammenfassung der Resultate
1-02	29.10.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Layout und Verkehrszahlen
1-01	04.06.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Sensitivität
1-00	15.01.2021	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

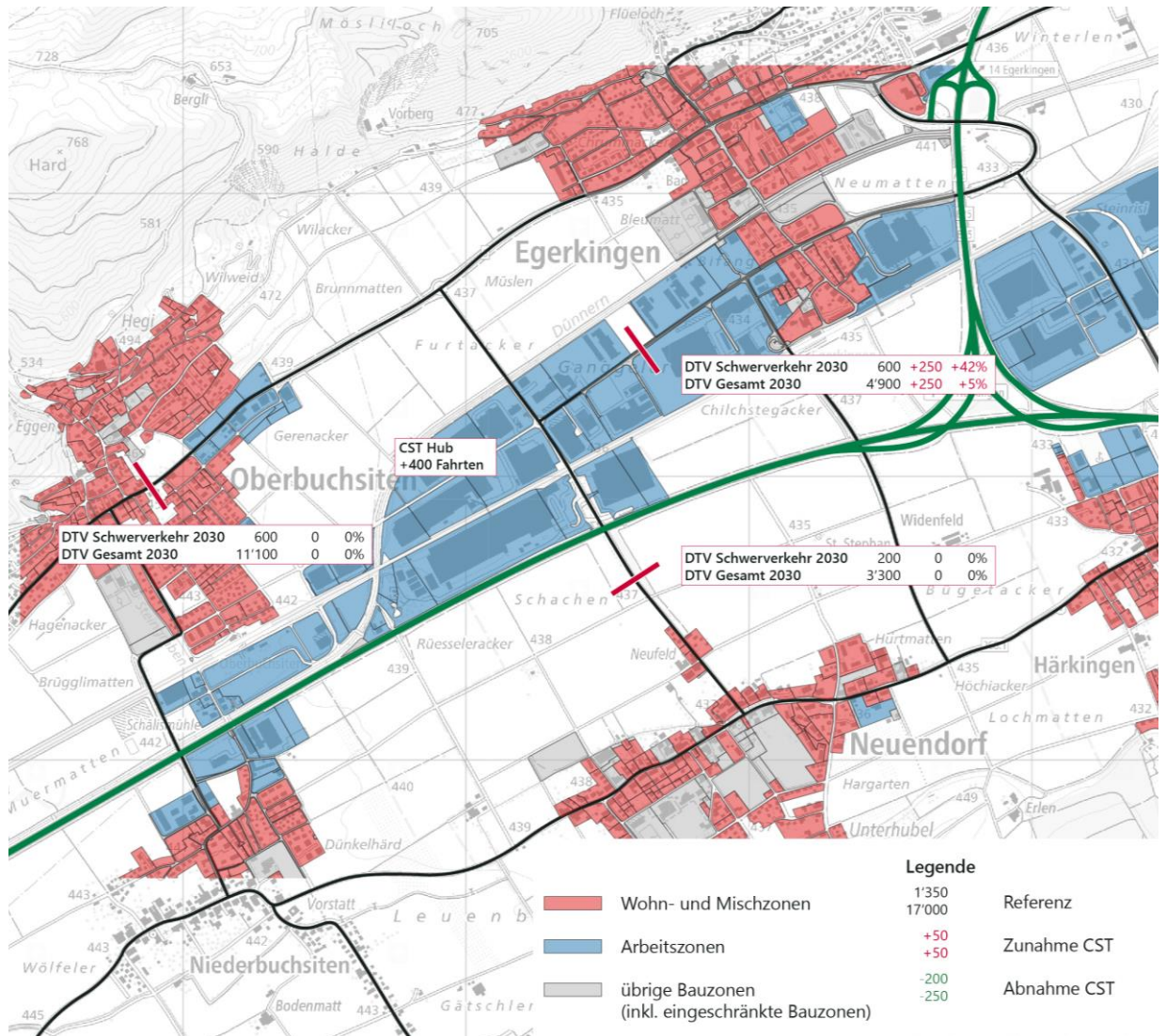


Abbildung 1 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Neuendorf

Die Resultate der Untersuchung sind in Abbildung 1 zusammengefasst. Für die massgebenden Querschnitte um den Hub Neuendorf 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 und dem Autobahnanschluss Egerkingen zu. Auf der Autobahn nimmt der Schwerverkehr deutlich ab (vgl. Verkehrsbericht Hub Härkingen).

## 2 Hubspezifische Grundlagen und Annahmen

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

Fahrzeugtyp	Bezeichnung	Anteil Fahrzeugtyp
Typ B	Sattelzüge	96%
Typ C	18 t LKW	1%
Typ D	7.5. t LKW	1%
Typ E	3.5 t Lieferwagen	0%
	Bahnanschluss	2%

Tabelle 1 Fahrzeugverteilung Hubstandort Neuendorf

Eine Übersicht zu den Ein- und Austrittsmengen für den Hub Neuendorf gibt Tabelle 2. Die Eintrittsmenge ist grösser als die Austrittsmenge. Von diesen Mengen werden 1881 Paletten Eintritt über eine direkte Nebenhubanbindung transportiert.

Paletten Eintritt pro Tag	7252
Paletten Austritt pro Tag	1478

Tabelle 2 Ein- und Austrittsmengen für den Hub Neuendorf

Es wird angenommen, dass der Verkehr der Route Oberbipp – Zürich/Ostschweiz über die Autobahn und den Anschluss Egerkingen fährt und nicht über die Kantonsstrasse via Oensingen und Oberbuchsiten. Allenfalls ist eine solche Verkehrsführung für diese Route bei der Benutzung des Hubs vorzugeben.

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 Neuendorf ist in der Industriezone von Neuendorf vorgesehen. Die Standortvariante ex Schöni I wird favorisiert. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt in der Variante ex Schöni I gegen Osten über die Industriestrasse und den Anschluss Egerkingen (vgl. Abbildung 2).

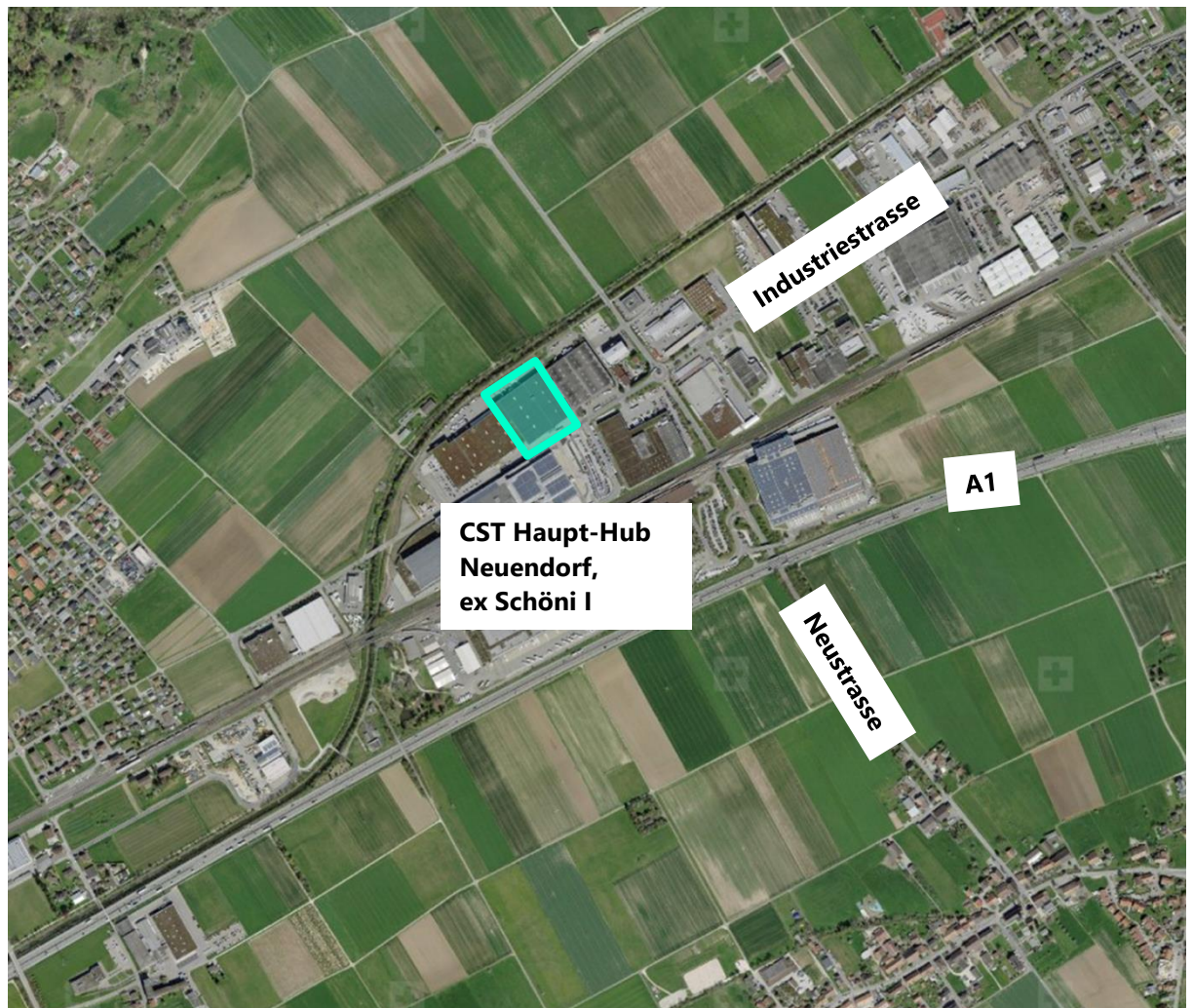


Abbildung 2 Standort und Erschliessung des Hubs Neuendorf ex Schöni I



### 3 Verkehrsentwicklung

Der strassenseitige Ziel- und Quellverkehr des Hubs Neuendorf umfasst täglich 524 Fahrten. Durch direkte CST Transporte zwischen Hub und den benachbarten Logistikbetrieben können 147 Fahrten eingespart werden.

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

	Alte Route im Referenzzustand	Neue Route CST
	Durchgangsverkehr A1	Strassenverkehr entfällt
	Migros Neuendorf – A1 Ost	Strassenverkehr entfällt
	Birsfelden – Suhr	Birsfelden – CST Neuendorf
	Dintikon – Langenthal	CST Neuendorf – Langenthal
	Oberbipp – Ostschweiz/Zürich	Oberbipp – CST Neuendorf
	Industrie Neuendorf – A1 Ost	Industrie Neuendorf – CST Neuendorf

Tabelle 3      *Verwendete Transportrouten Hubstandort Neuendorf*

Der Hub Neuendorf bedient primär die Industriebetriebe im lokalen Umfeld. Dazu gehört auch die Migros. Aufgrund des Nebenhubanschlusses Migros werden aber in der ersten Etappe auch Migros-Güter von weiter entfernten Standorten (z.B. Birsfelden) zum Hub Neuendorf transportiert und dort sortiert und ins System eingebracht. Im Vollausbau können diese Güter dann bereits früher ins CST-System eingebracht werden. Folglich wird der Hub Neuendorf dann deutlich weniger Güter verarbeiten.



Für den Hub Neuendorf Standortvariante ex. Schöni I ergibt sich folgendes Bild der Routen und Belastungsänderungen:

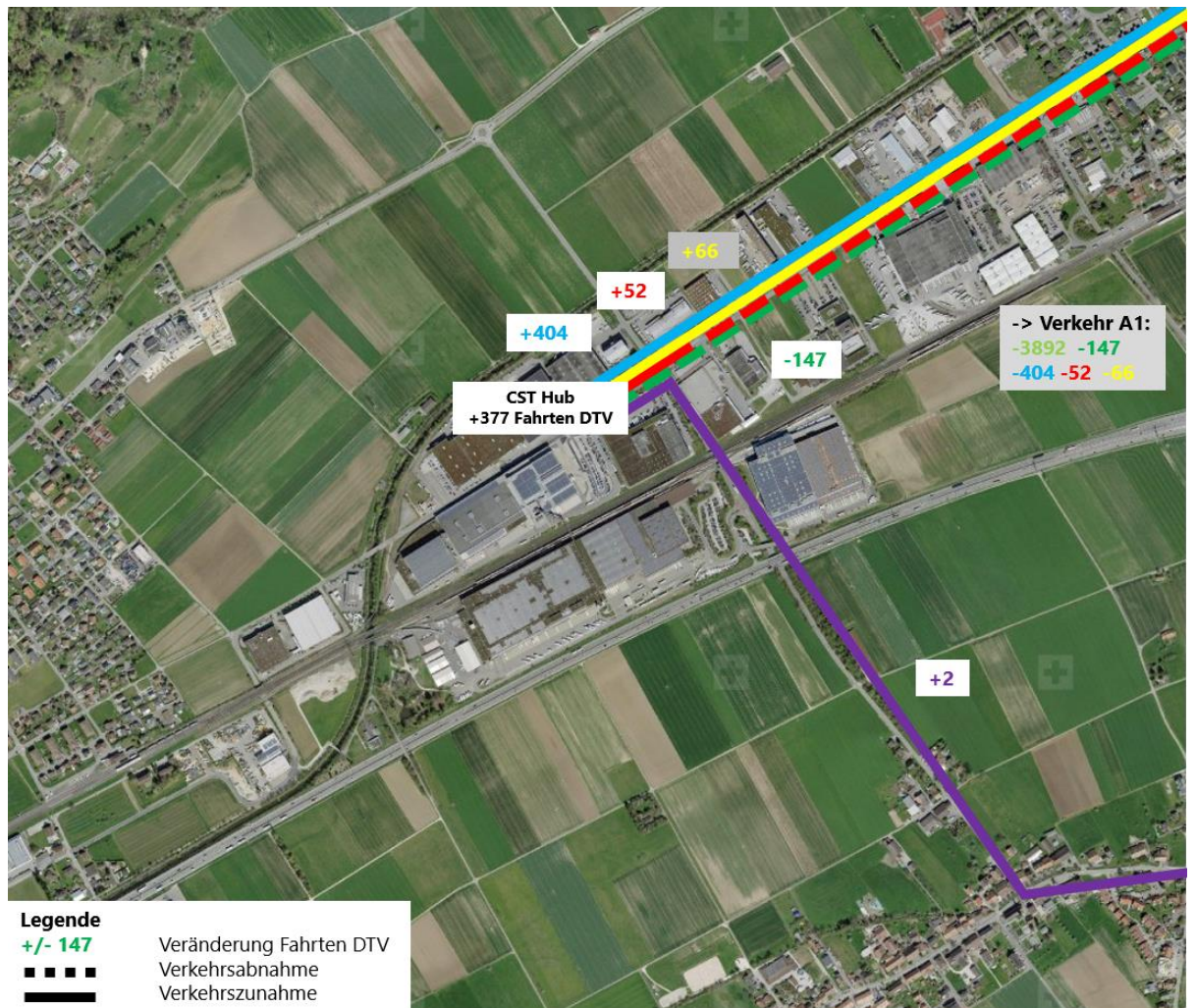


Abbildung 3 Übersicht der Transportrouten Hubstandort Neuendorf, Standortvariante ex Schöni I mit Verkehrszunahme und -Abnahme in Fz/Tag



In Abbildung 4 sind die verkehrlichen Auswirkungen des CST-Hubs Neuendorf mit Standortvariante ex Schöni I quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr im Zufahrtsbereich des Hubs (Industrie- und Neustrasse) zu. Der DTV steigert sich maximal um 5.5% und der Schwerververkehrsanteil nimmt maximal 45.2% zu. Auf der Autobahn nimmt der Verkehr ab. Aufgrund des wegfallenden Verkehrsstromes nimmt der Schwerverkehr auf der A1 mit -38.8% ab. Gemessen am DTV beträgt die Abnahme -5.0%.

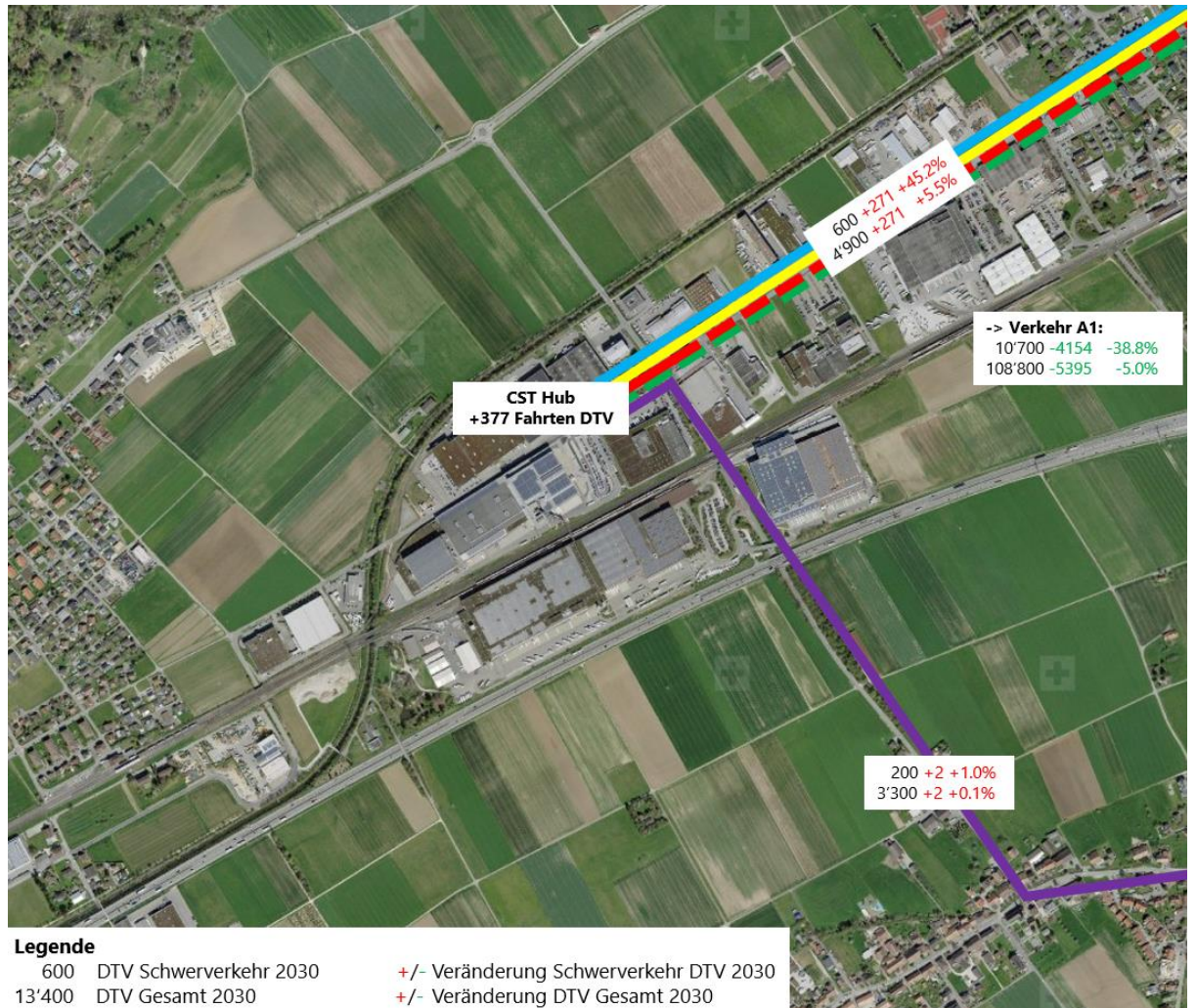


Abbildung 4 Verkehrsveränderung Referenzzustand zu CST Neuendorf, Standortvariante ex Schöni I

## 4 Qualitative Bewertung Knoten

Für den CST-Hubstandort Neuendorf wird im Vergleich zum Referenzzustand primär der Kreisel Industrie-/Neustrasse stärker belastet. Für die Abendspitzenstunde nimmt die Belastung um 4 Fahrten und für die Morgenspitzenstunde um 32 Fahrten zu. Die Zunahmen sind geringer als die täglichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens zu den Spitzenzeiten und deshalb verkehrstechnisch kaum relevant. Der Kreisel funktioniert auf dem gleichen Qualitätsniveau wie im Referenzzustand.

## 5 Ausblick Vollausbau 2045

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

Fahrten 2030 (ohne Direktanbindungen)	524 Fahrten pro Tag
Fahrten 2045 (ohne Direktanbindungen)	104 Fahrten pro Tag
Prozentuale Veränderung	-80%

Die Abnahme fällt deutlich aus, da in der 1. Etappe noch viel Migros-Verkehr von weiter entfernten Standorten hier ins CST-System eingebracht wird. Im Vollausbau kann dieser Verkehr an näher gelegenen Standorten eingespeist werden und in Neuendorf 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 Neuendorf abgeschätzt werden. Da der Hub gegenüber dem Referenzzustand Verkehr anzieht, werden die Strassenabschnitte im Zufahrtsbereich des Hubs eine leichte Mehrbelastung erfahren, welche gemessen am DTV unter 6% liegt. Der Schwerverkehr nimmt in diesem Bereich prozentual gesehen um 45% zu. Dem gegenüber steht eine Entlastung auf der Autobahn von bis zu 38.8% des bestehenden Schwerverkehrs oder 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.