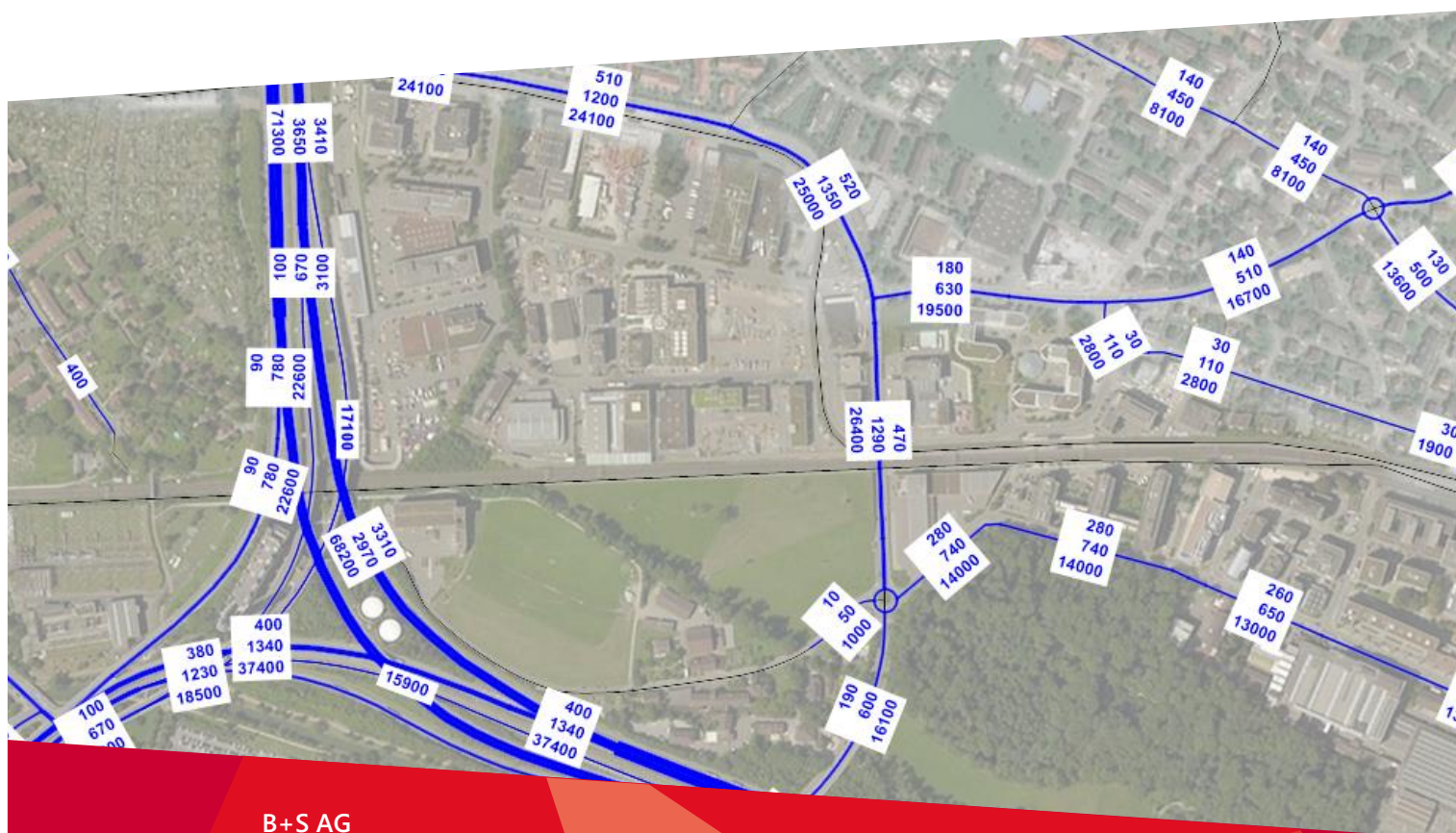


## Cargo Sous Terrain

# Haupt-Hub Zürich Nord Verkehrsbericht

1. September 2023 / 2-05



**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 Zürich Nord.docx

## Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
2-05	01.09.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Prognose 2045
2-04	27.04.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Aktualisierung Mengen und Fahrtenberechnung
2-03	22.03.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standort H11m
2-02	13.01.2023	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standort H11g
2-01	05.08.2022	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standort H11c
2-00	28.03.2022	Walter Schaufelberger w.schauferlberger@bs-ing.ch	
1-05	14.12.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Kapitel Zusammenfassung der Resultate
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	11.02.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Standortvariante Looächer
1-01	29.01.2021	Lukas Richner l.richner@bs-ing.ch	Ergänzung Route A1
1-00	18.12.2020	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

Die Resultate der Untersuchung sind in den Abbildung 1 zusammengefasst. Für die massgebenden Querschnitte um den Hub Zürich Nord Priora 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 zwischen dem Autobahnanschluss und dem Hub, sowie auch auf der Flughafenautobahn, zu. Auf der Autobahn in/aus Richtung Bern/Zürich nimmt der Verkehr leicht ab, auf den restlichen Strassenabschnitten ist keine spürbare Veränderung zu verzeichnen.

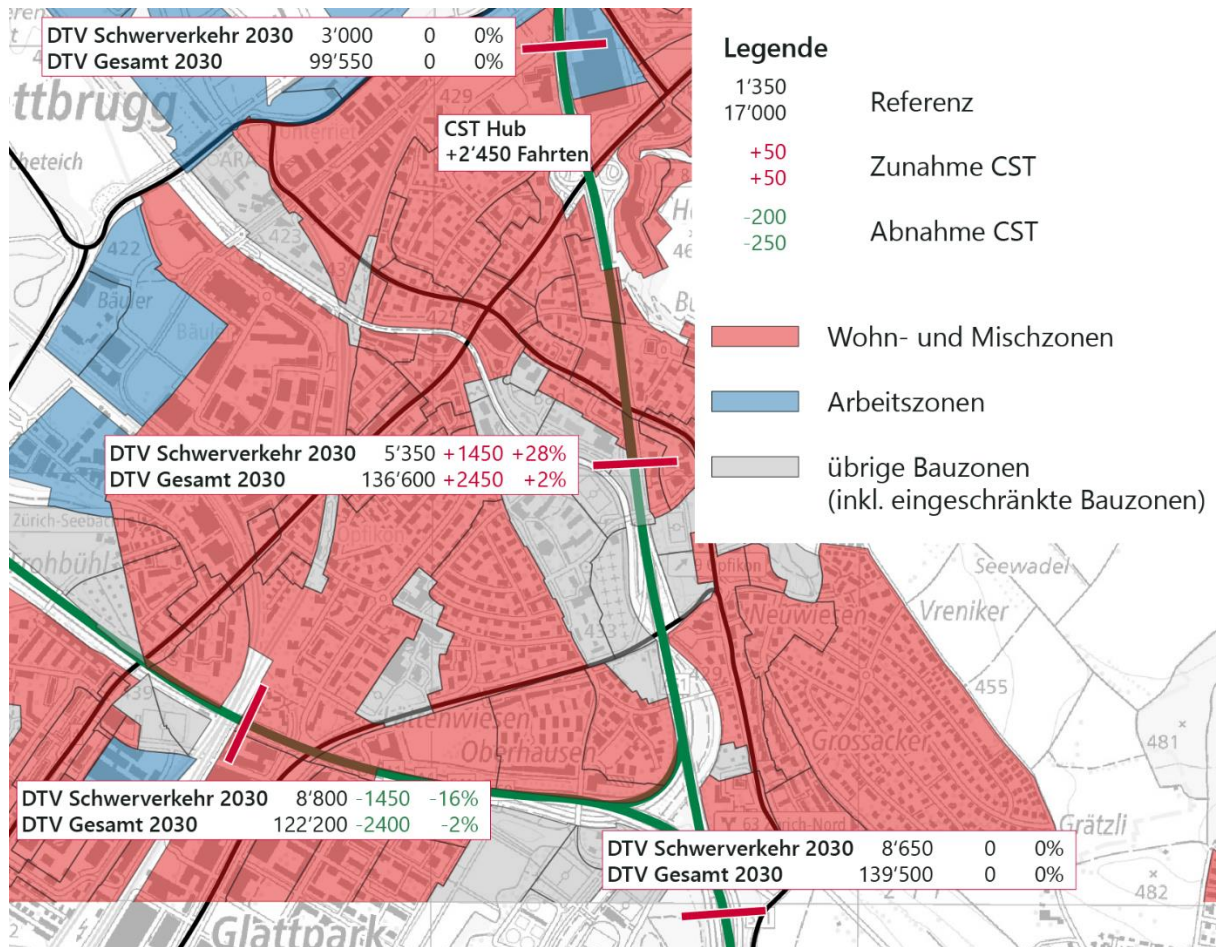


Abbildung 1 Übersicht Belastungsänderung durch CST an den wichtigsten Querschnitten um den Hub Zürich Nord, Standort Priora



## 2 Hubspezifische Grundlagen und Annahmen

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

Typ B	Sattelzüge	81%
Typ C	18 t LKW	10%
Typ D	7.5. t LKW	2%
Typ E	3.5 t Lieferwagen	7%
	Bahnanschluss	0%

Tabelle 1 Fahrzeugverteilung Hubstandort Zürich Nord

Eine Übersicht zu den Ein- und Austrittsmengen für den Hub Zürich Nord gibt Tabelle 2. Die Austrittsmengen sind deutlich grösser als die Eintrittsmengen.

Paletten Eintritt pro Tag	8'435
Paletten Austritt pro Tag	14'415

Tabelle 2 Ein- und Austrittsmengen für den Hub Zürich Nord



Der favorisierte Standort für den CST-Haupt-Hub Zürich Nord ist in Opfikon auf dem Priora-Areal vorgesehen. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt direkt über den Anschluss Glattbrugg (Werkszufahrt) und nicht über das untergeordnete Netz. (vgl. Abbildung 2).

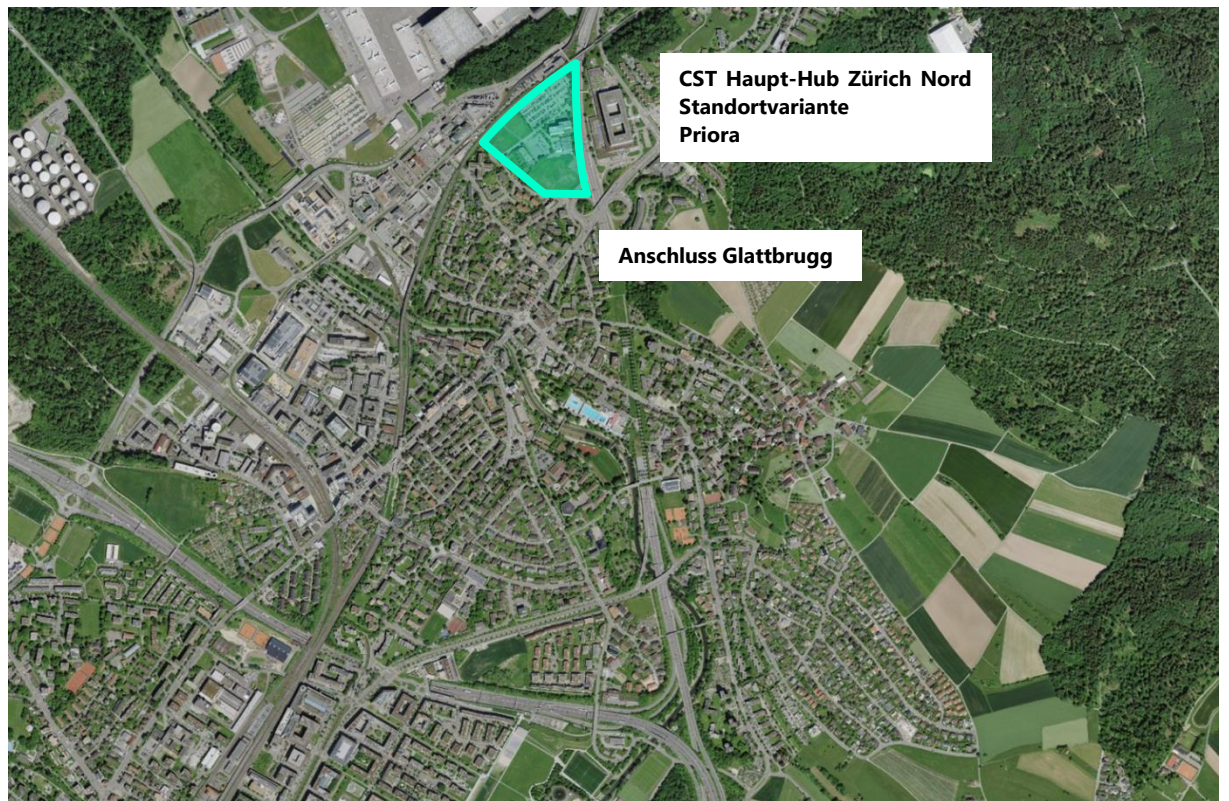


Abbildung 2 Standort und Erschliessung des Hubs Zürich Nord auf dem Priora-Areal

### 3 Verkehrsentwicklung

Der strassenseitige Ziel- und Quellverkehr des Hubs Zürich Nord umfasst täglich 2'450 Fahrten.

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





	Alte Route im Referenzzustand	Neue Route CST
	A1 Ost/West-Verkehr	A1 Ost – CST Zürich Nord
	A1 West – Regensdorf	CST Zürich Nord – Regensdorf
	Regensdorf – Stadt Zürich	Regensdorf – CST Zürich Nord
	A1 West – Zürich Affoltern	CST Zürich Nord – Zürich Affoltern

Tabelle 3      Verwendete Transportrouten Hubstandort Zürich Nord

Für den Hub Zürich Nord Standort Priora ergibt sich folgendes Bild der Routen und Belastungsänderungen:

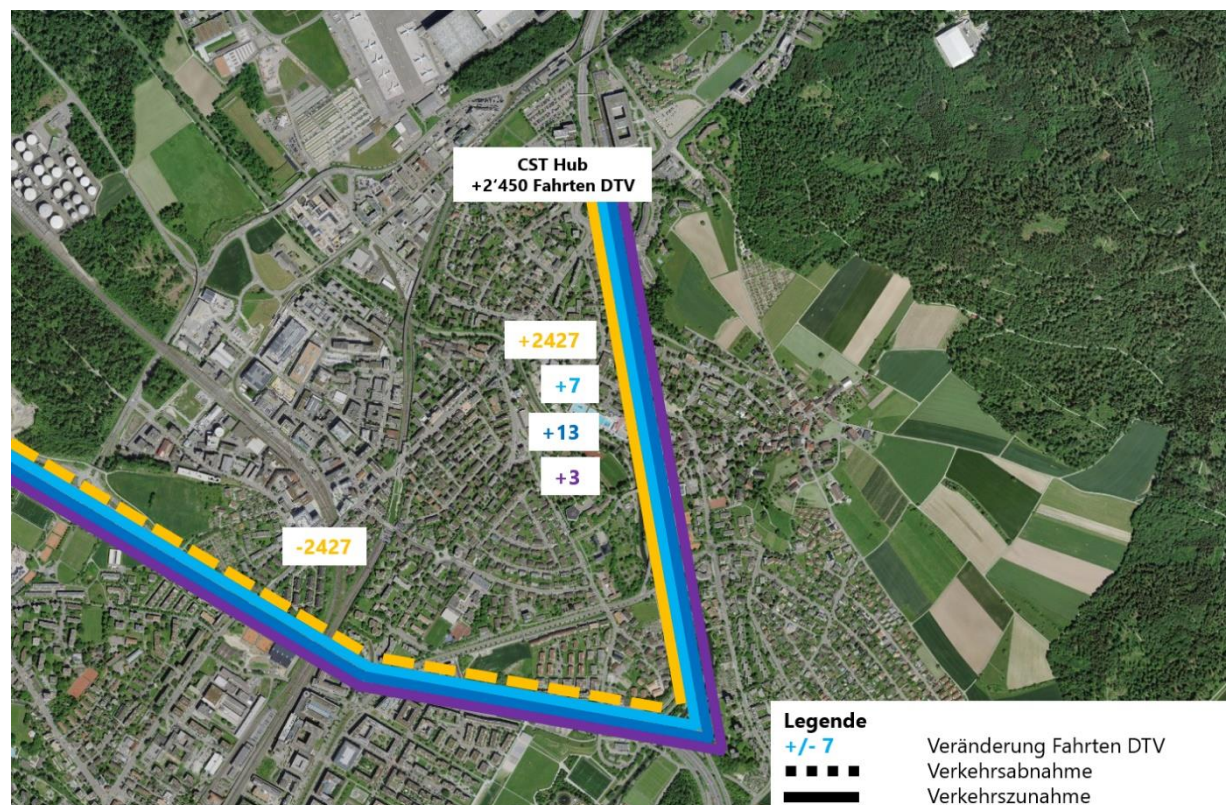


Abbildung 3      Übersicht der Transportrouten des Hubs Zürich Nord, Priora mit Verkehrszunahme und -abnahme in Fz/Tag



In Abbildung 4 sind die verkehrlichen Auswirkungen des CST-Hubs Zürich Nord auf dem Priora-Areal quantitativ dargestellt. Gegenüber dem Referenzzustand 2030 nimmt der Verkehr auf der Autobahn zwischen Anschluss Glattbrugg und Verzweigung Zürich-Nord zu. Der DTV steigt sich um 1.8% und der Schwerververkehrsanteil nimmt 27.6% zu. Auf der Autobahn westlich der Verzweigung Zürich-Nord nimmt der Verkehr ab. Aufgrund der wegfallenden Verkehrsströme nehmen der Schwerverkehr auf der A1 mit -16.4% und der Gesamtverkehr mit -2.0% ab.

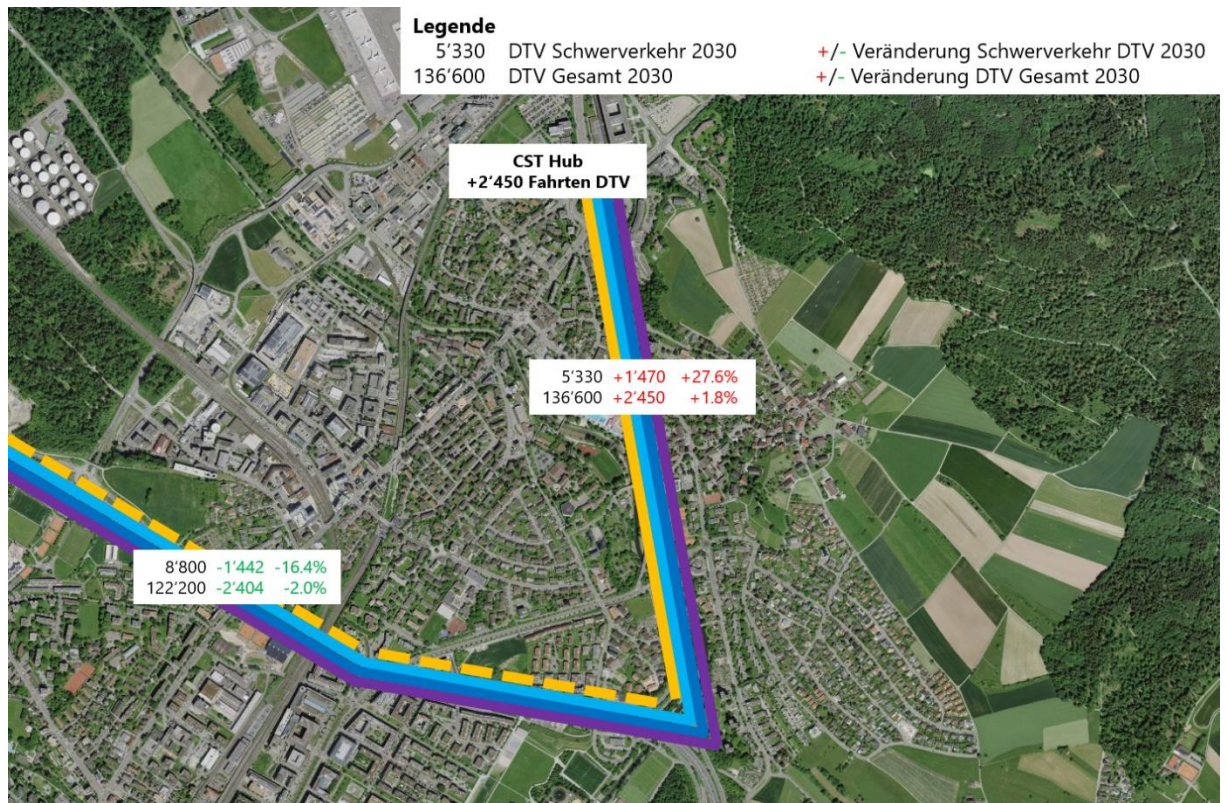


Abbildung 4 Verkehrsveränderung Referenzzustand zu CST Zürich Nord, Priora





## 4 Qualitative Bewertung Knoten

Für den Standort Priora erfährt die Einfahrt Glattbrugg in Richtung Zürich eine Mehrbelastung von 82 Fahrten in der Morgenspitze und 46 Fahrten in der Abendspitze.

Dies ist eine wesentliche Mehrbelastung, welche zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen führen kann. Sobald die definitiven Transportströme ab dem Hub bekannt sind, sollte die Einfahrt einer quantitativen Prüfung unterzogen werden, damit die genauen Auswirkungen bezüglich Reisezeiten und Rückstau analysiert werden können. Weiter ist zu erwähnen, dass mit dem Vollausbau des CST-Systems 2045 das Verkehrsaufkommen stark abnehmen wird, da der grösste Teil der LKW aus Osten bereits früher ins System umladen können.

## 5 Ausblick Vollausbau 2045

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

Fahrten 2030 (ohne Direktanbindungen)	2'450 Fahrten pro Tag
Fahrten 2045 (ohne Direktanbindungen)	1'217 Fahrten pro Tag
Prozentuale Veränderung	-50%

## 6 Fazit

Anhand der detaillierten Mengenprognose mit ausgewiesenen Quell- und Zielbeziehungen sowie des Verkehrsmodells des Kanton Zürichs können die verkehrlichen Auswirkungen des Hubstandortes Zürich Nord abgeschätzt werden. Da der Hub gegenüber dem Referenzzustand Verkehr anzieht, werden die Strassenabschnitte zwischen Hub und Autobahnanschluss, sowie auch die Autobahn selbst, eine Mehrbelastung erfahren, welche gemessen am DTV bei 2% liegt. Der Schwerverkehr nimmt in diesem Bereich prozentual gesehen um 28% zu. Dem gegenüber steht eine Entlastung auf der Autobahn von rund 16% des bestehenden Schwerverkehrs oder rund 2% des DTV. Der Standort Priora überzeugt verkehrlich, da nur die Einfahrt Glattbrugg und ein kurzes Stück Autobahn eine Mehrbelastung erfahren.