

Gemeinde Seon

Voranfrage für Erschliessung Wohnnutzung, Areal Heidegrabe



10. April 2026

BP
BALLMER + PARTNER AG

dipl. Ingenieure ETH/SIA/SVI
Distelbergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel 062 825 26 30
www.ballmer-partner.ch

Auftraggeber	Artemis Immobilien AG Gishalde 1 4663 Aarburg
Bearbeitung	Ballmer + Partner AG dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA Distelbergstrasse 22 5000 Aarau Suzanne Lalanne, MSc TU Berlin Verkehrswesen Marion Werder, BSc FHO Raumplanung, DAS Bauverwaltung
Version	Zwischenbericht

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass	1
2.	Neubau Projekt	2
2.1	Etappe 1 und Endzustand	2
3.	Grundlagen	4
3.1	Bau- und Nutzungsordnung	4
3.2	Gestaltungsplan	4
3.3	Workshop Richtprojekt	4
3.4	Verkehrsklasse Kantonsstrasse	5
3.5	Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) / Verkehrsrichtplan	5
3.6	Verkehrsmengen	5
3.6.1	Jahr 2022	5
3.6.2	Verkehrserhebungen 2026	5
4.	Umfeldanalyse	7
4.1	Bauvorhaben	7
4.2	Verkehrstechnische Ausgestaltung Erschliessung	8
4.3	Kantonale Belange	8
4.4	Kommunale Belange	8
5.	Abschätzung Verkehr	9
6.	Kapazitätsberechnung	9
7.	Schlussfolgerung	10

Anhang

Anhang 1	Verkehrsdaten 2025
Anhang 2	Situation mit Sichtzone
Anhang 3	Leistungsfähigkeit

1. Anlass

Auf dem Areal Heidegraben (Parzellen 1663, 2654 und 1661) in Seon ist eine neue Überbauung geplant. Das Areal soll primär für Wohnnutzung verwendet werden. Einzig die bestehende Firma Tectron AG bleibt als Gewerbe auf dem Areal. Dafür wurde in einem Mehrstufigen Workshopverfahren ein Konzept für die Bebauung erarbeitet, was nun zum Richtprojekt für den Gestaltungsplan ausgearbeitet wird. Um die weitere Planungssicherheit gewährleisten zu können, wurde entschieden, beim Kanton Aargau eine Voranfrage betreffend Erschliessung einzuholen.

Die Parzellen 3537 und 2271 sind angrenzende Parzellen, gehören aber nicht dem gleichen Eigentümer. Parzelle 3537 gehört der Firma Tectron AG, Parzelle 2271 ist in privat Besitz. Eine zweite Etappe des Bauvorhabens sieht auch Neubauten auf diese zwei Parzellen. Die zwei Etappen und ihre Auswirkungen werden näher im nächsten Abschnitt erläutert. Die nächste Abbildung zeigt die verschiedenen Parzellen.

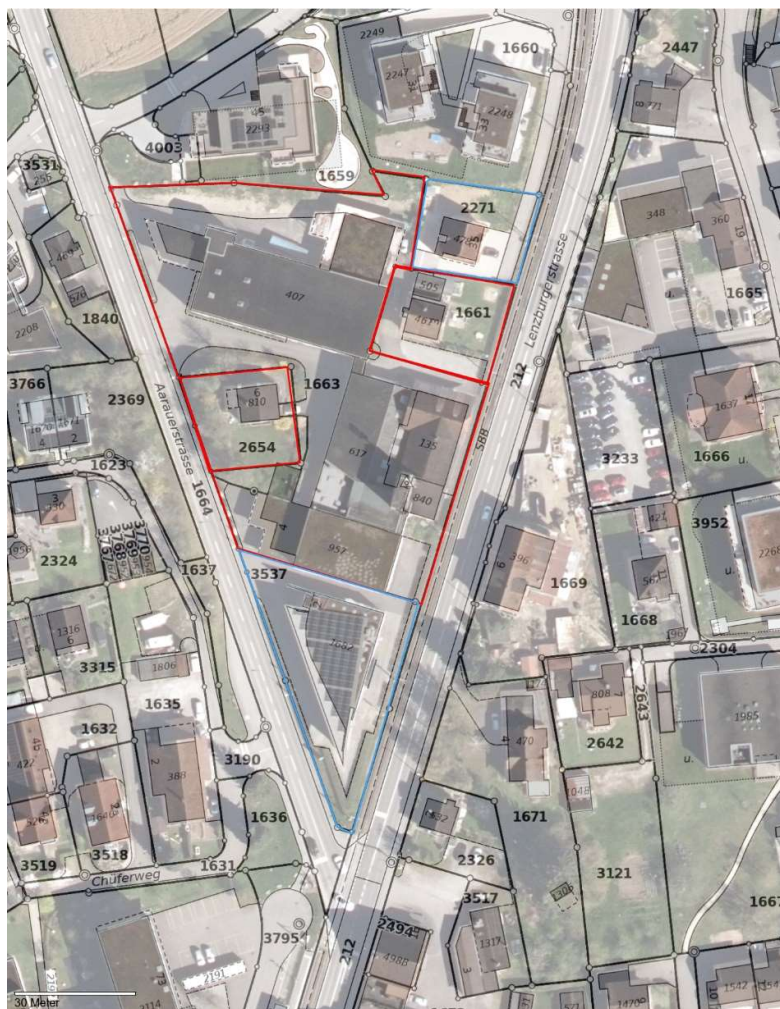


Abbildung 1: Übersicht Parzellen, in Rot die Parzellen der ersten Etappe, in blau die zwei der zweiten Etappen
Quelle: AGIS, Darstellung B+P

Auf der folgenden Abbildung sind die bestehenden drei Ein- und Ausfahrten eingezeichnet. Von denen werden zwei (EA2 und EA3) durch eine Einfahrtrampe zur Tiefgarage ersetzt. Die südlichste Ein- und Ausfahrt (EA1) erschliesst die Firma Tectron AG und bleibt bestehen, auch in der zweiten Etappe.

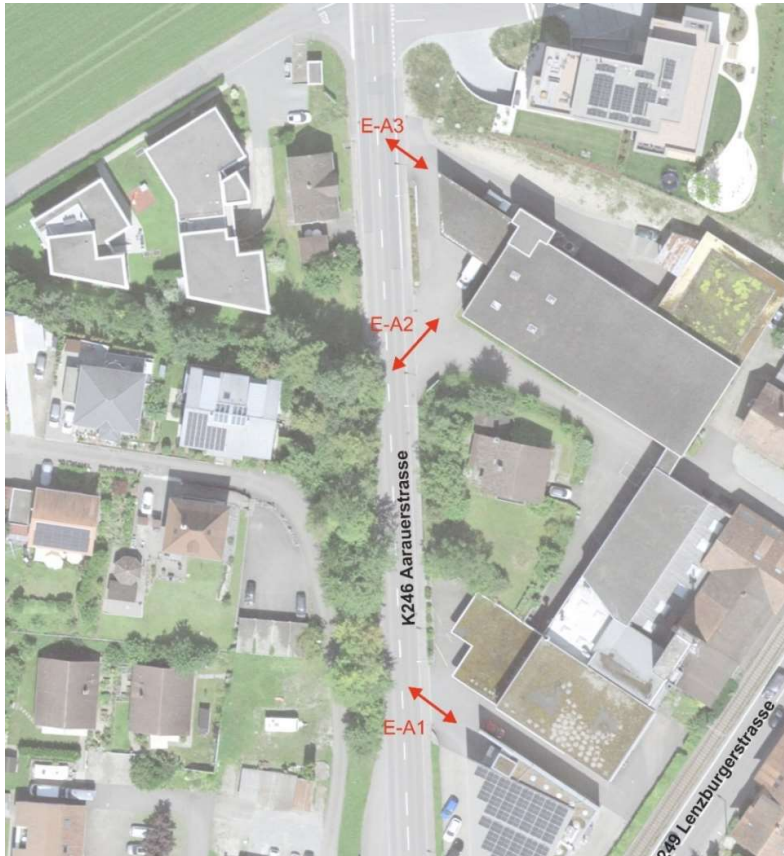


Abbildung 2: Übersicht Direktanschlüsse, Quelle: AGIS, Darstellung B+P

2. Neubau Projekt

2.1 Etappe 1 und Endzustand

Die Überbauung soll in zwei Etappen realisiert werden. In der ersten Etappe sind 68 Wohnungen geplant mit 87 Parkplätzen (PP) wovon 5 PP oberirdisch. Die restlichen PP sind in einer Einstellhalle geplant. Die bestehenden Parkplätze der Tectron AG um das Gebäude bleiben dabei in Betrieb. Zusätzlich sind weitere 10 PP für die Tectron AG in der Einstellhalle geplant. In der ersten Etappe werden nur Neubauten auf den Parzellen 1663, 1661 und 2654 erstellt.

Die zweite Etappe, der Endzustand, sieht 75 Wohnungen mit insgesamt 94 (PP) in der Tiefgarage sowie 11 oberirdisch Besucher Parkfelder. Zusätzlich wird auf der Parzelle der Tectron AG ein Neubau geplant. Dabei werden ihre Parkfelder dort aufgehoben und weiter 13 PP in der Einstellhalle (ESH) gebaut. Ein Neubau ist ebenfalls auf der Parzelle 2271 geplant.

	Wohnen (ESH / Oberirdisch)	Tectron AG (ESH / Oberirdisch)
Etappe 1	82 PP / 5 PP	10 PP / ~16 PP
Endzustand	94 PP / 5 PP + 6 PP in Mischnutzung	23 PP (+ die 6 PP aus der Mischnutzung)

Fazit

In Etappe 1 bleibt der Betrieb der Tectron AG erhalten, demnach werden die Parkfelder (PF), die über den Anschluss E-A1 erschlossen sind, nicht verändert.

Im Endzustand sind alle oberirdisch PF weggefallen ausser für 11 Besucher PP, 6 davon in Mischnutzung, Gewerbe und Wohnen. Alle anderen PP sind in der Einstellhalle.

Aus Sicht der Aus- und Einfahrt auf der Kantonstrasse, ist Etappe 1 fast gleich wie der IST zustand. Die Grösste Änderung zum heutigen Zustand ist der Endzustand. Dieser stellt den Fall mit den höchsten Verkehr aus der Einstellhalle zur Kantonstrasse dar und wird daher betrachtet.

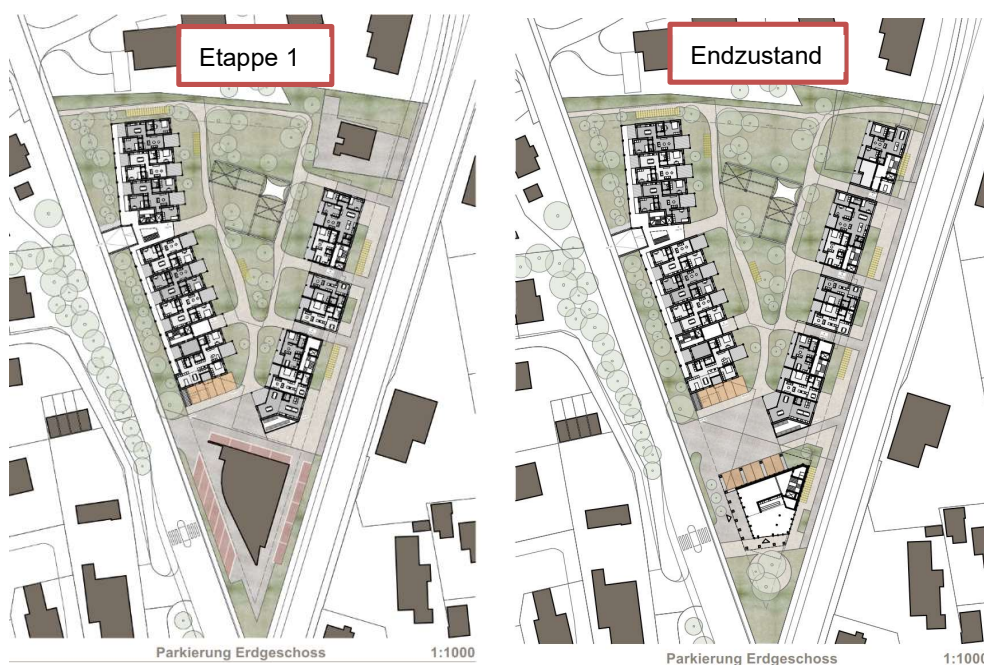


Abbildung 3: Etappe 1 und Endzustand Erdgeschoss mit Neubauten, Quelle: Architektengruppe Bircher Roth von Arx AG

3. Grundlagen

3.1 Bau- und Nutzungsordnung

Die Parzellen 1663, 2654 und 1661 befindet sich gemäss rechtsgültiger Bau- und Nutzungsordnung in der Wohn- und Gewerbezone (WG).

3.2 Gestaltungsplan

Das Areal steht unter eine Gestaltungsplanpflicht. Es sind folgende Zielvorgaben und Anforderungen niedergeschrieben:

§ 5 Zielsetzungen Gestaltungspläne

a.) Das ehemalige Gewerbegebiet soll für Wohnzwecke und gewerbliche Tätigkeit genutzt werden können.

b) Auf Grund der künftigen guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (S-Bahnhaltestelle Seon Nord) ist eine verdichtete Bauweise vorzusehen.

...

Zusätzlich regelt der § 4 BNO die allgemeinen Zielvorgaben und Anforderungen an Gestaltungspläne:

§ 4 Sondernutzungspläne

1.) Die im Bauzonenplan speziell bezeichneten Flächen dürfen nur erschlossen und überbaut werden, wenn ein rechtskräftiger Erschliessungs- oder Gestaltungsplan vorliegt.

...

4.) Mit dem Gestaltungsplan ist ein Energiekonzept für die künftige Bebauung zu erarbeiten, das Massnahmen, verbindliche Vorschriften und Empfehlungen vorsieht, die einen niedrigen Ressourcenaufwand bei der Erstellung und eine hohe Energieeffizienz bei der Nutzung der Gebäude gewährleisten.

5) Mit dem Gestaltungsplan ist ein Mobilitätskonzept gemäss § 58 vorzulegen.

...

3.3 Workshop Richtprojekt

Das Richtkonzept ist in einen Workshopverfahren mit 5 Terminen in etwas weniger als ein Jahr (von 5.12.2024 bis 15.09.2025), erstellt worden. Der Workshop wurde seitens Gemeinde und verschiedenen Fachplanern begleitet.

3.4 Verkehrsklasse Kantonsstrasse

Das Areal ist eingegrenzt zwischen zwei Kantonsstrassen und einer Bahnlinie. Die K246 Aarauerstrasse und die K249 Lenzburgerstrasse. Beide sind Hauptverkehrsstrasse (HVS) und weisen keine Radstreifen auf. Auf der Aarauerstrasse verkehren zwei Buslinien, entlang der Lenzburgerstrasse verläuft die Schienen der S9. Das Areal ist demnach nur über die K246 Aarauerstrasse erschliessbar.

3.5 Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) / Verkehrsrichtplan

Die Gemeinde Seon verfügt über einen KGV aus dem Jahr 2016. Über das Areal ist eine Netzlücke im Fussverkehr vermerkt, ebenso wie eine geplante kantonale Radroute auf der K246.

3.6 Verkehrsmengen

3.6.1 Jahr 2022

Gemäss AGIS weisst der Abschnitt auf der K246 Aarauerstrasse einen durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) von rund 11'700 Fahrzeugen (Fz) im Jahr 2022 auf. Auf der K249 Lenzburgerstrasse liegt dieser bei rund 13'000 Fz ebenfalls im Jahr 2022.

3.6.2 Verkehrserhebungen 2026

Um genauere Aussagen betreffend Verkehrsmengen, Verkehrsströme, sowie Stausituation machen zu können, wurden auf der K246 drei Morgen- und Abendspitzenstunden erhoben (vgl. Anhang 1). Eine Erhebungsübersicht gibt die nachfolgende Abbildung.

Verkehrsmengen und Rückstau ab Lichtsignalanlage

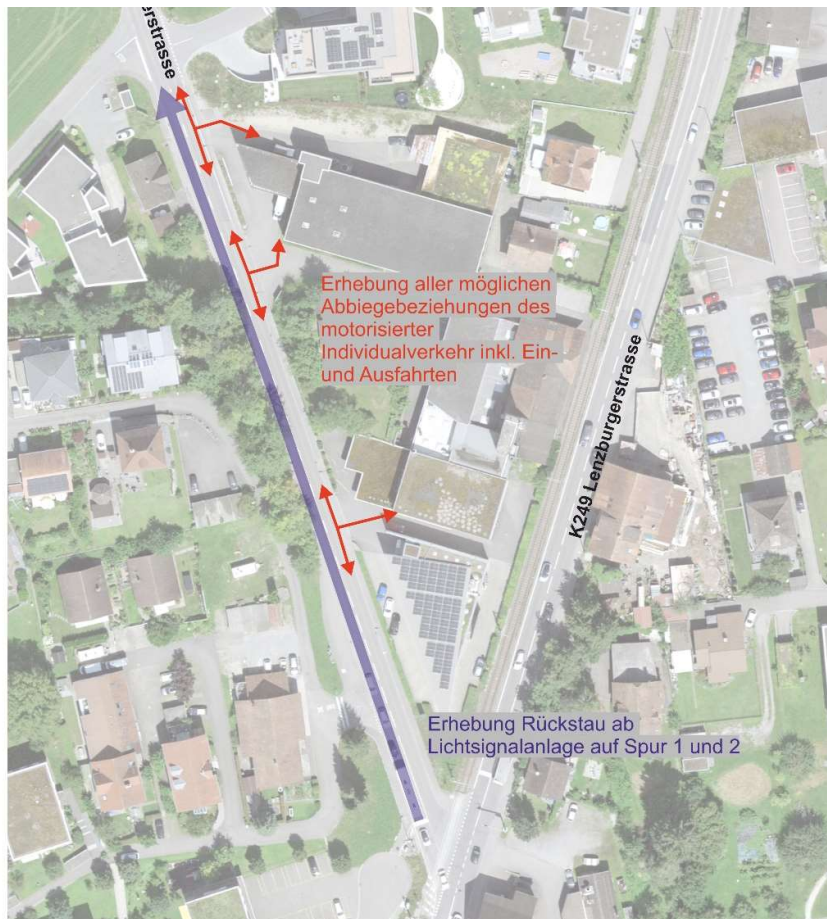


Abbildung 4: Übersicht Verkehrserhebungen 2026, Quelle: B+P

Fazit Verkehrsmengen

Die Durchfahrtsmenge auf der K246 in Richtung Seon (Bahnübergang) betrug im Schnitt rund 560 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde (ASP) und 450 in der Morgenspitzenstunde (MSP). Vom Areal Heidegraben gab es über die drei ersichtlichen Ein- und Ausfahrtsmöglichkeiten (E-A1, E-A2 und E-A3 gem. Abb. 1) in der MSP im Durchschnitt 4 Ausfahrten und 10 Einfahrten. In der ASP sind die Verhältnisse umgekehrt, mit im Mittel 12 Ausfahrten und 3 Einfahrten. Die bestehende Möbelfabrik auf dem Areal hat ihren Betrieb massiv verkleinert in den letzten paar Jahren, weshalb davon auszugehen ist, dass die Ein- und Ausfahrten früher mehr waren.

Rückstau ab Bahnübergang

Hierzu wurde die Zufahrtsspur ab Bahnübergang untersucht (vgl. obere Abbildung). Gezählt wurden die Minuten, wo der Rückstau die Ein- und Ausfahrt E-A1 erreicht bzw. eine mindestlänge von 75m. Gemäss Auswertung ist ersichtlich, dass die ASP fast durchgehend Rückstau aufweist. Die MSP ist auch belastet aber deutlich weniger.

MSP	Di, 03.03.2026	Mi, 04.03.2026	Do, 05.03.2026
Minuten mit Stau	21 Min.	17 Min.	14 Min.
Minuten ohne Stau	39 Min.	43 Min.	46 Min.
ASP	Di, 03.03.2026	Mi, 04.03.2026	Do, 05.03.2026
Minuten mit Stau	53 Min.	53 Min.	42 Min.
Minuten ohne Stau	7 Min.	7 Min.	18 Min.

Die Videoaufnahmen zeigten, dass in der ASP regelmässig auch E-A3 vom Rückstau (min. Länge von 170m) ab dem Knoten K246 / K 249 betroffen ist. In der ASP hat der Rückstau im Mittelwert eine Länge von 153m und erreicht damit auch E-A2. In der MSP hat der Rückstau im Mittelwert eine Länge von 91m und ist daher deutlich kleiner, aber erreicht trotzdem E-A1.

Der Rückstau kommt aus einer Mischung der hohen Belastung auf der K246 und des Bahnübergangs, welches durch den halben Stundentakt der S9 in regelmässigen Abständen den Verkehrsfluss beeinträchtigt.

4. Umfeldanalyse

Gemäss der kantonalen Empfehlung «Grundstückzufahrten an Kantonsstrassen» ist im Regelfall eine rückwärtige Erschliessung anzustreben. Von diesem Grundsatz kann nur abgewichen werden, wenn die rückwärtige Erschliessung dem Antragssteller nicht zumutbar ist (zum Beispiel aus Gründen der Topographie) oder ein überwiegendes Interesse geltend gemacht werden kann. Zudem muss die gewünschte Direkterschliessung hinsichtlich Verkehrssicherheit (Anschlussausbildung, Sichtzonen) und Verkehrsplanung (aktuelle und zukünftige Pläne über den Aus- und Umbau von Kantonsstrassen) zulässig sein.

Gemäss kantonalem Merkblatt «Grundstückzufahrten an Kantonsstrassen» liegt hier der Fall B vor, weshalb eine Umfeldanalyse gemäss Checkliste im Anhang der Empfehlung notwendig ist. Die Kapitel kommunale Belange und kantonale Belange wurden nach bestem Gewissen aufbereitet.

4.1 Bauvorhaben

Wieso ist die Bauparzelle ohne Direkterschliessung an eine Kantonsstrasse nicht zu erschliessen?

Die rückwertige Erschliessung der Parzelle 1663 über die Ziertalstrasse ist nicht ohne grösseren Aufwand möglich. Der Areal Heidegraben ist nicht im Perimeter des rechtsgültigen Erschliessungsplans (EP) «Ziertal» enthalten, weshalb die Entwicklung des Gebietes bei der Dimensionierung nicht berücksichtigt wurde. Zudem ist die Erschliessung über die Bahnschienen auf der Ostseite nicht möglich.

Aus diesen Gründen wird es als zweckmässig erachtet, die Direkterschliessung der Parzelle 1663 für die bestehende Gewerbenutzung (Tectron AG) zu behalten und fürs zukünftige Wohnen, im vorliegenden Fall, von zwei bestehenden Anschlüssen auf einen Direktanschluss zu reduzieren.

Welcher Art wären die Konsequenzen, würde die Direkterschliessung nicht bewilligt.

Die Anpassung des EP «Ziertal» müsste geprüft werden. Der EP hat erst 2016 seine Rechtskraft erlangt, weshalb die Überarbeitung nach nur 10 Jahren den grundsätzlichen Planungshorizont von 15 Jahren unterschreiten würde und damit der geltenden Rechtsprechung widerspricht. Ohne direkterschliessung über die Kantonsstrasse müsste das Areal als ungenügend erschlossen für den Verkehr beurteilt werden, was eine Entwicklung auf dem Areal verhindert.

4.2 Verkehrstechnische Ausgestaltung Erschliessung

Sind die Sichtzonen gewährleistet?

Die Ausfahrt befindet sich auf einer Strecke innerorts mit der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Gemäss Merkblatt 408_104 Kanton Aargau sind die Sichtzonen von 2.5 / 60 m freizuhalten. Die Sicht 2.5 / 60 m auf die Aarauerstrasse sowie die Sicht auf das Velo (2.5 / 25 m auf das Trottoir) ist gegeben (vgl. Anhang 2). Voraussetzung ist, dass die Mauer um die Ein- und Ausfahrttrampe nicht 60cm ab Fahrbahn an Höhe überschreitet.

Ist das aus Sicherheitsgründen unerlässliche Vorwärtsausfahren gesichert?

Die Parkieranlagen ist gemäss VSS 40 050 Norm für Personenwagen sind so ausgestaltet, dass das Wenden und Vorwärtsausfahren bei jedem Parkfeld gesichert ist. Die Anschlussbreite ist mit 5.9m eingehalten, ebenso wie die 6m Radian (vgl. Anhang 2). Es ist darauf zu achten, dass im Strassenabstand von 5m, ein Längsgefälle von 5% einzuhalten ist.

Wieweit tangieren betriebsnotwendige Verkehrsanlagen die Abstandsvorschriften?

Der 6 m Abstand für Bauten und Anlagen gilt ab der Kantonsstrassenparzellengrenze. Ausserhalb der Ein- und Ausfahrtsrampe befinden sich alle notwendigen Anlagen ausserhalb dieses Bereichs.

4.3 Kantonale Belange

Es sind keine Ausbauvorhaben an der Kantonsstrasse bekannt. Es gibt ein Bauprojekt für eine Querungshilfe welches sich, stand April 2026, im Bewilligungsverfahren befindet.

4.4 Kommunale Belange

Im Perimeter besteht kein rechtsgültiger Erschliessungsplan.

5. Abschätzung Verkehr

Verkehrsmenge pro Tag

Nach VSS 40 283 kann bei erwähnten Dienstleistungsbetrieben (Tectron AG) von 2.2 Fahrten pro Parkfeld (Median Mo-So = DTV), bzw. 2.7 Fahrten pro Parkfeld (Median Mo-Fr = DVW) ausgegangen werden.

Für die Leistungsfähigkeit ist die Abendspitze (ASP) relevant. Die Norm gibt vor, für Dienstleistungen, hat die Stunde 17, welche unsere ASP ist, 3% Einfahrten und 11% Ausfahrten.

Fürs Wohnen gibt es keine Norm, die Erzeugungswerte vorgibt. Es müssen daher Erfahrungswerte verwendet werden. Basierend auf eigenen Erfahrungswerten kann beim Wohnen an diesem Standort von 3.5 Fahrten pro Parkfeld ausgegangen werden.

Die ASP macht fürs Wohnen aus Erfahrung ungefähr 16% des Tagesverkehr aus mit 10% Einfahrten und 6% Ausfahrten.

Verkehrsmenge Abendspitzenstunde (17-18 Uhr)

Aus den Tagesfahrten, ergeben die 140 PF der Einstellhalle, 472 Fahrten pro Tag. Aufgeteilt in Aus- und Einfahrten ergibt dies 32 Ausfahrten und 43 Einfahrten.

Aufgeschlüsselt in Fahrtrichtung sind es

- 22 Einfahrt von Seon kommend (51%)
- 21 Einfahrt von Schafisheim kommend (49%)
- 16 Ausfahrt nach Seon fahrend (51%)
- 16 Ausfahrt nach Schafisheim fahrend (49%)

Die Verteilung ist abgeleitet aus der Verkehrszählung (siehe Anhang 1)

Fazit

Die 75 Fahrten in der Abendspitzenstunde sind für die K246 nicht ausschlaggebend. Die Hauptströme sind deutlich grösser und werden wenig von den zusätzlichen Fahrten beeinflusst. Diese zusätzlichen Fahrten sind 7% des Stundenverkehrs.

Das Risiko eines zusätzlichen Rückstaus auf der K246 durch Einfahrten ins Areal Heidegraben aufgrund des ohnehin bestehenden Staus sehr klein. Der Rückstau kommt vom nächsten Knoten, wo die zwei Kantonstrassen aufeinander treffen mit dem Bahnübergang.

6. Kapazitätsberechnung

Die Leistungsfähigkeit wurde für den Knoten K246 und der Rampe im Endzustand ermittelt. Die zweite Ein- und Ausfahrt auf der Kantonstrasse wurde nicht berechnet, da sich dort die

Leistungsfähigkeit im Vergleich zum Ist Zustand verbessern wird und es heutzutage keine Probleme gibt.

Die Leistungsfähigkeit dieses Knotens weist heute die QSV B mit einer mittleren Wartezeit von 12.5s auf dem Linksabbieger aus dem Areal heraus. Die zwei Kantonalen Äste haben die QSV A.

Mit zum Zusatzverkehr des Projekts, gilt weiterhin eine Leistungsfähigkeit mit QSV B und die Wartezeit hat sich nur marginal verändert auf 14.5s. Die Äste der kantonalen Strasse bleiben auf einer QSV A und werden kaum beeinträchtigt

Die Leistungsfähigkeiten sind im Anhang 3 zu finden.

7. Schlussfolgerung

Die Untersuchungen zeigen:

- Ein Direktanschluss fürs Wohnen und die Gewerbenutzung aufgrund der Lage und der Nutzung angezeigt ist
- Die Beeinträchtigung der Kantonsstrasse wird nicht massgebend erhöht durchs Projekt
- Eins der Gründe für die Rückstaubildung (Bahnlinie) ermöglicht eine gute Verarbeitung
- Die Zahl der Direktanschlüsse an die Kantonsstrasse wird nicht erhöht, sondern bereinigt von drei auf zwei.

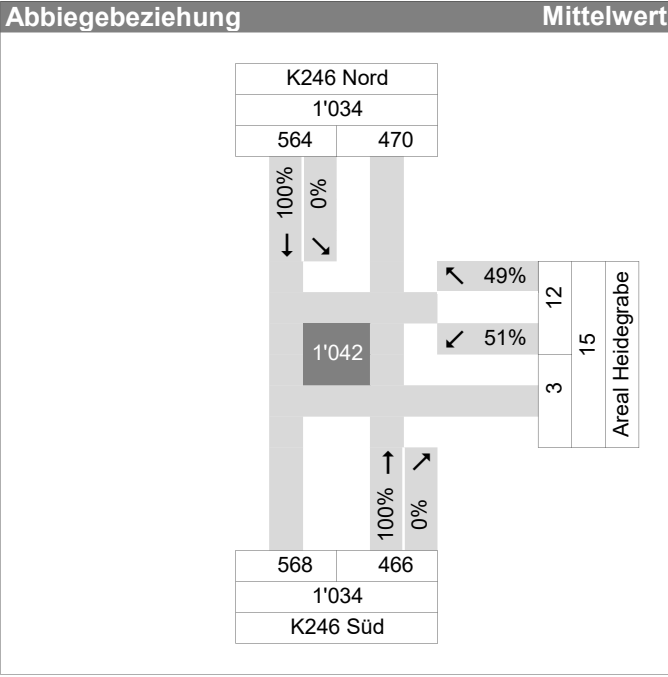
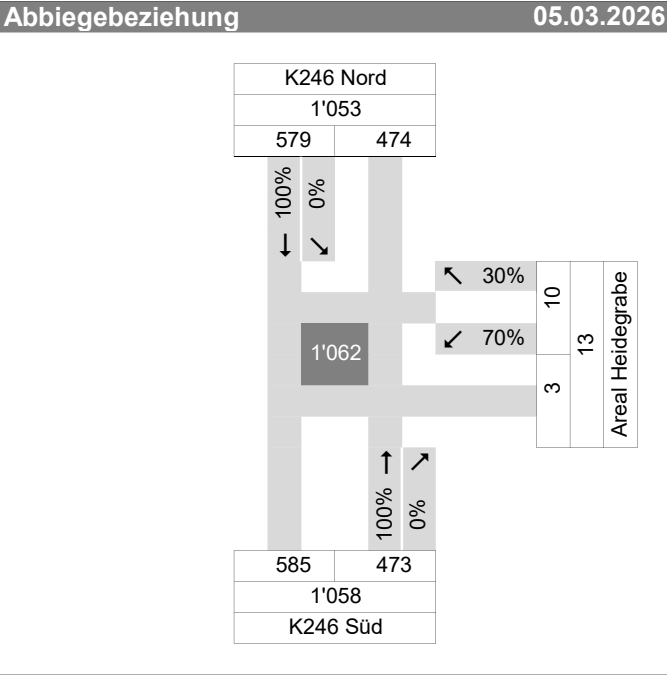
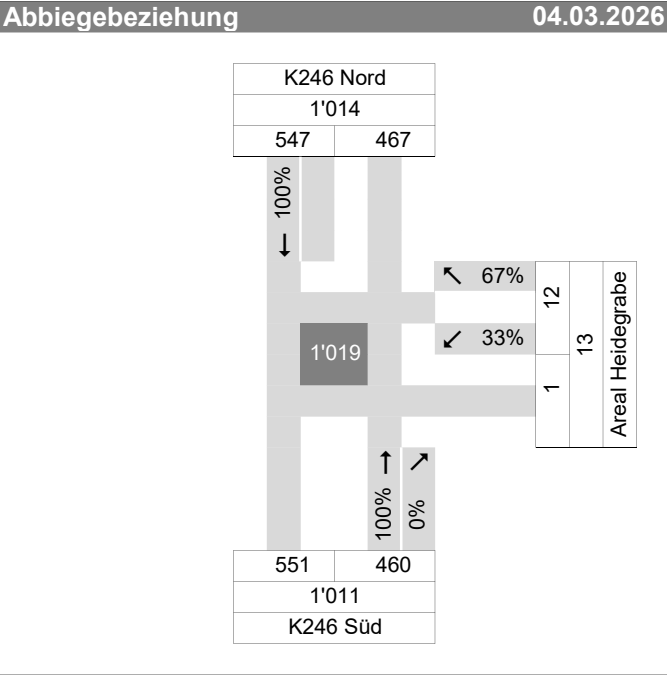
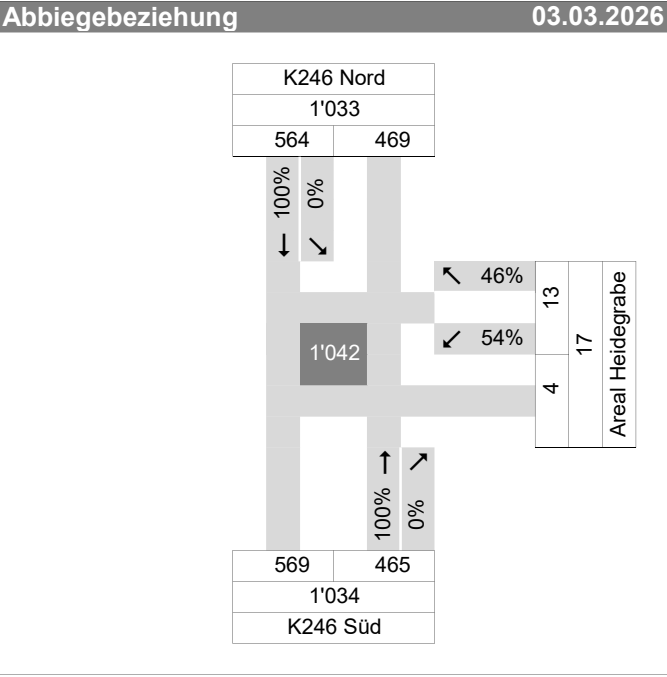
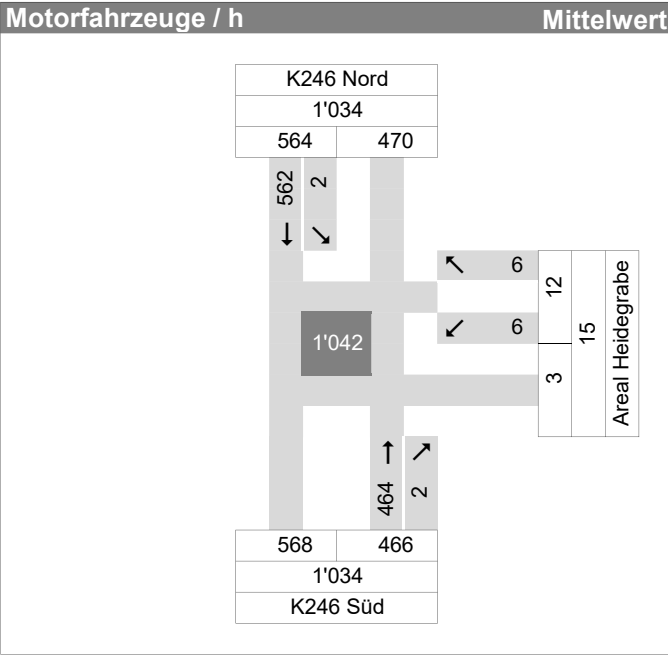
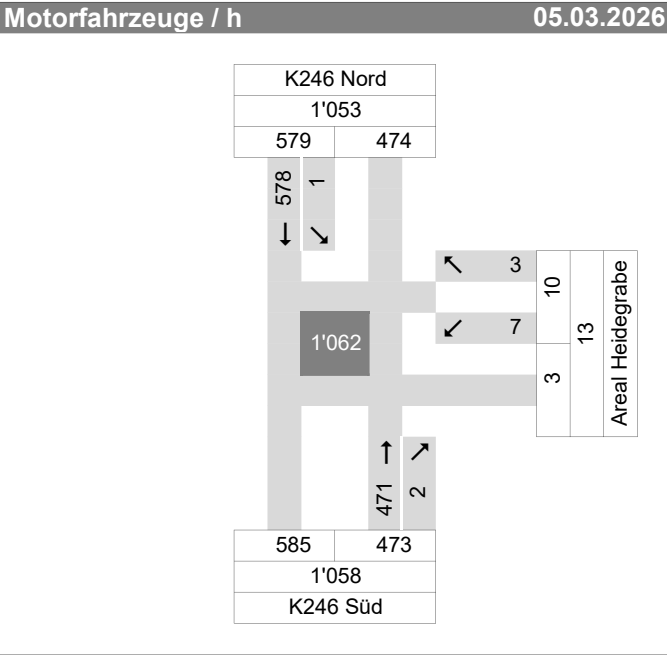
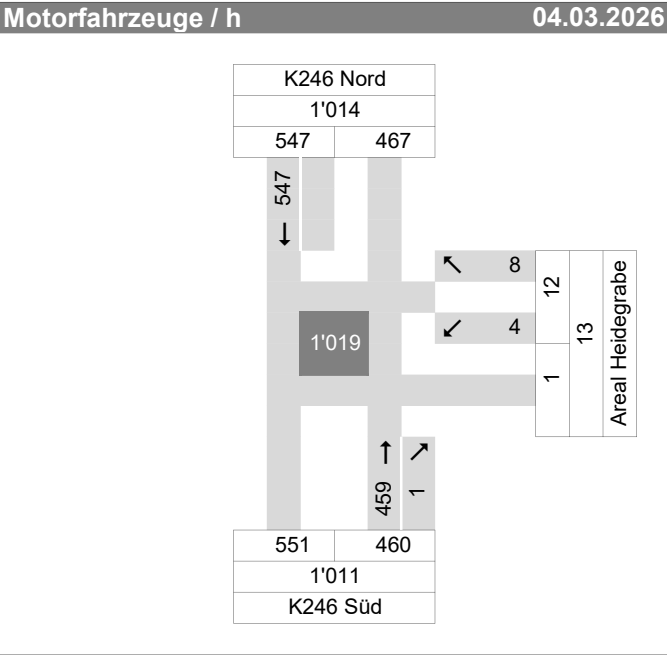
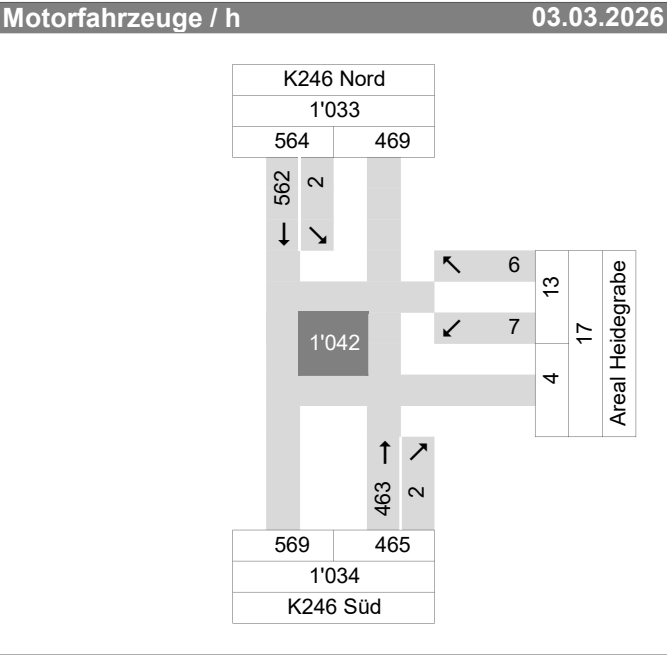
Anhang 1 Verkehrsdaten 2025

Anhang 2 Situation mit Sichtzone

Anhang 3 Leistungsfähigkeit

Auswertung Verkehrszählung Knotenströme

Gemeinde	Seon	ASP
Knoten	Heidegrabe	
Strasse	Aarauerstrasse	Abendspitzenstunde 17-18 Uhr



Planar AG, 8055 Zürich

Überbauung Heidegraben, Seon

Prüfung Sicht Ausfahrt Tiefgarage

Situation 1:500 (A4)

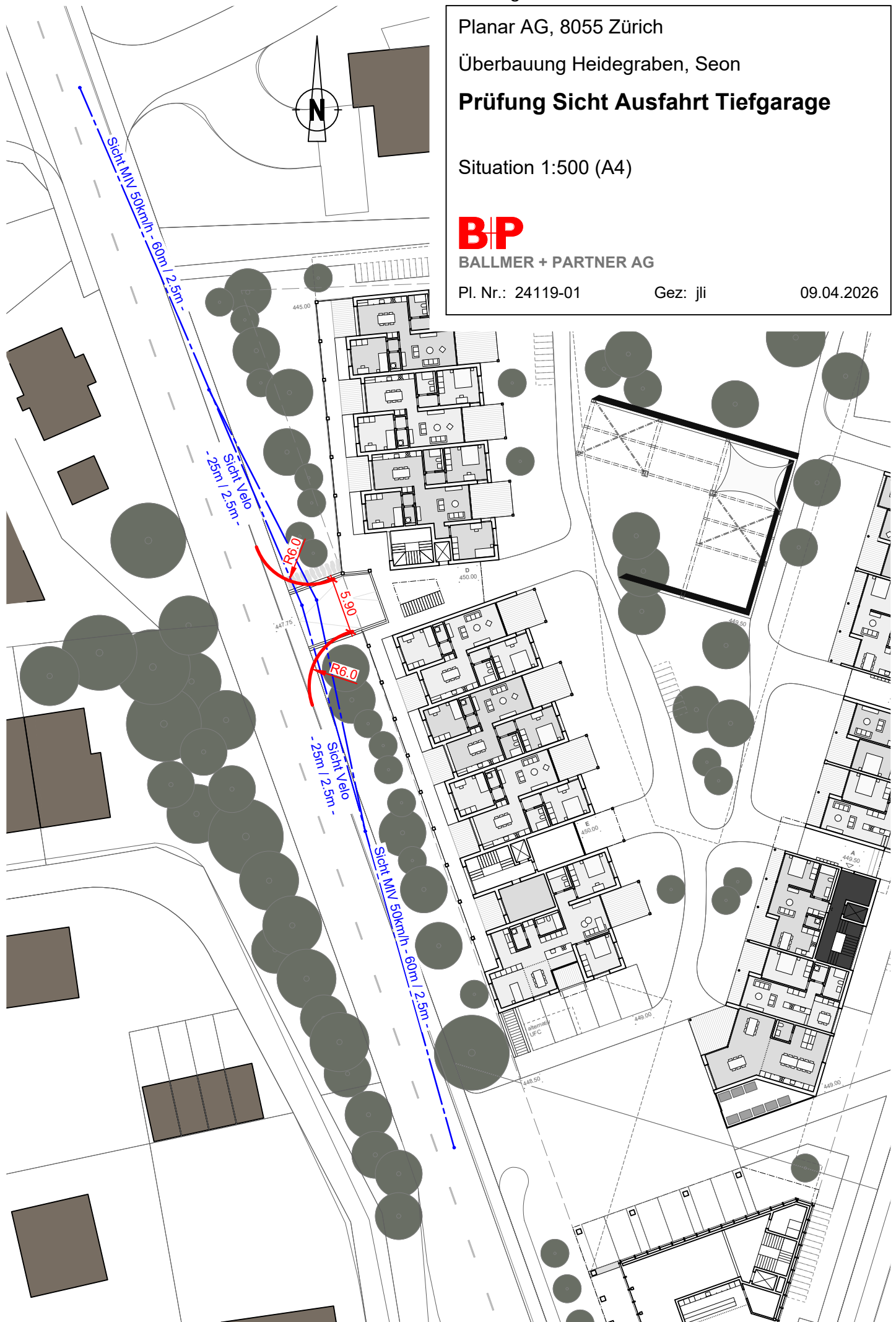
B+P

BALLMER + PARTNER AG

Pl. Nr.: 24119-01

Gez: jli

09.04.2026



Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Direktanschluss
 Knotenpunkt : Heidegraben Seon
 Stunde : 17 - 18
 Datei : Heidegraben

Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		510										
3		2										
Misch-H		512					1800	2 + 3	2.7	1	2	A
4		7	7.2	3.9	1029	296	295		12.5	0	0	B
6		7	6.5	3.1	465	703	703		5.1	0	0	A
Misch-N		14					415	4+6	8.9	0	0	A
8		618										
7		2	5.8	2.5	466	889	889		4.0	0	0	A
Misch-H		620					1794	7 + 8	3.0	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Für Rechtseinbieger (Strom 6 und/oder 12) wurde ein kurzer Fahrstreifen eingesetzt.

Die Länge der Linksabbiegestreifen (Hauptstrasse) wird nach HBS 2001 berücksichtigt.

Strassennamen :

Hauptstrasse : K246 Süd
 K246 Nord
 Nebenstrasse : Areal Heidegrabe

Schweiz VSS SN 640 022

Projekt : Direktanschluss
 Knotenpunkt : Heidegraben Seon
 Stunde : 17 - 18
 Datei : HEIDEGRABEN.kob

Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		510										
3		26										
Misch-H		536					1800	2 + 3	2.8	1	2	A
4		24	7.2	3.9	1061	286	274		14.4	0	0	B
6		24	6.5	3.1	476	694	694		5.3	0	0	A
Misch-N		48					393	4+6	10.4	0	1	B
8		618										
7		25	5.8	2.5	488	867	867		4.2	0	0	A
Misch-H		643					1728	7 + 8	3.3	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Rechnung nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen :

Hauptstrasse : K246 Süd
 K246 Nord
 Nebenstrasse : Areal Heidegrabe