



Gemeinde Seon

Mobilitätskonzept Gestaltungsplan Heidegrabe



Aarau, 12. Juni 2026



BALLMER + PARTNER AG

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

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
2.	Grundlagen	2
2.1	Richtprojekt	2
2.2	Bau- und Nutzungsordnung	4
2.3	Gestaltungsplan	4
2.4	Workshop Richtprojekt	4
2.5	Übergeordnete Randbedingungen Verkehr	4
3.	Analyse	6
3.1	Motorisierter Individualverkehr	6
3.2	Veloverkehr	7
3.3	Fussverkehr	9
3.4	Öffentlicher Verkehr	9
3.5	Carsharing	9
3.6	Reduktion Parkfeldbedarf	9
4.	Ziele Mobilitätskonzept	10
5.	Massnahmen	11
A	Massnahmen im Gestaltungsplanverfahren (SNV)	11
B	Massnahmen für das Baugesuchverfahren	12

Anhang

- 1 Verkehrserhebung Zufahrten Heidegrabe (B+P)
- 2 Berechnung Parkfeldbedarf (B+P)
- 3 Berechnung Fahrtenerzeugung Abendspitze (B+P)
- 4 Berechnung Bedarf Abstellplätze Velo (B+P)

Impressum

Verkehrsplaner Ballmer + Partner AG
dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Distelbergstrasse 22
5000 Aarau

Marion Werder, BSc FHO Raumplanung, DAS Bauverwaltung
Suzanne Lalanne, MSc TU Berlin Verkehrswesen
Julian Keller, Praktikant

Version Zwischenbericht

1. Einleitung

Im Perimeter des Gestaltungsplans Hofgarten (Parzellen 1661, 1663, 2654, 2271 und 3537, siehe Abbildung 1, orange) in Seon ist eine neue Überbauung geplant. Im Gestaltungsplan sind primär Wohnnutzungen vorgesehen, bis auf den südlichen Teil, wo sich die bestehende Firma Tectron AG befindet und auch in Zukunft Gewerbenutzungen möglich sind. Für die Bebauung wurde in einem mehrstufigen Workshopverfahren ein Konzept erarbeitet, welches zum Richtprojekt für den Gestaltungsplan ausgearbeitet wurde.

Aufgrund der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse wird die Umsetzung des Gestaltungsplans voraussichtlich in zwei Etappen geschehen. In der ersten Etappe sollen die zentralen Parzellen (1661, 1663 und 2654) mit den Wohnnutzungen realisiert werden. In der zweiten Etappe ist die Umsetzung des südlichen Gewebebereichs und die Bebauung der Parzelle 2271 vorgesehen. Der Gestaltungsplan und auch das Mobilitätskonzept beziehen sich auf den massgebenden Endzustand über den gesamten Perimeter.

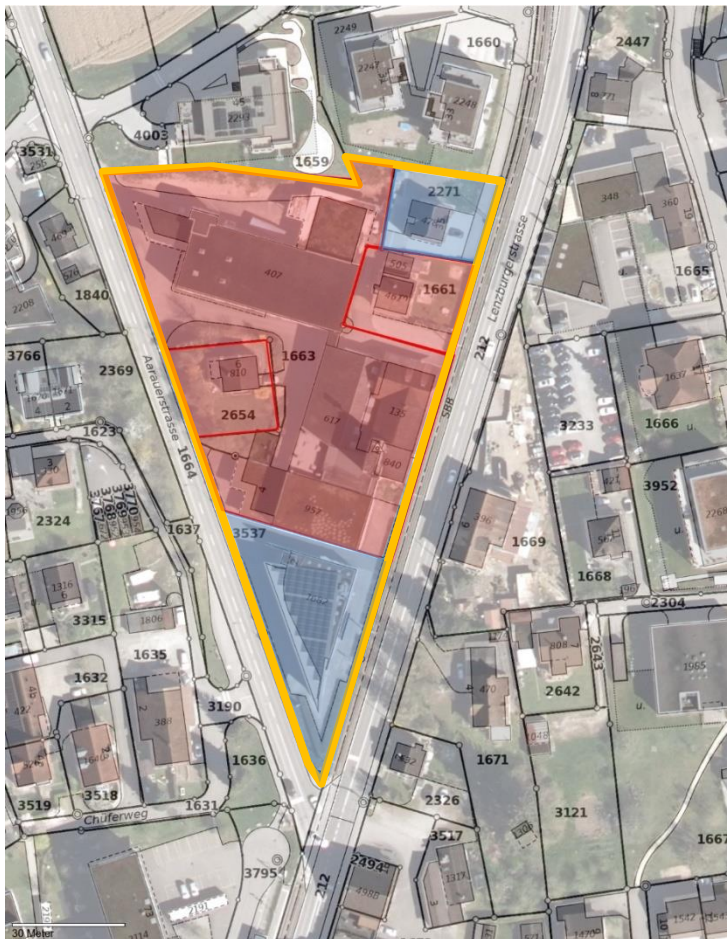


Abbildung 1: Übersicht Parzellen, in Rot die Parzellen der ersten Etappe, in Blau die der zweiten Etappe“
Quelle: AGIS, Darstellung B+P

Aktuell sind innerhalb des Planungsperimeters drei Ein- und Ausfahrten auf die Kantonsstrasse vorhanden. Davon werden zwei (EA2 und EA3 Abbildung 2) mit dem Projekt durch eine Einfahrtsrampe zur Tiefgarage ersetzt. Die südlichste Ein- und Ausfahrt (EA1) erschliesst die Firma Tectron AG und bleibt auch im Endzustand bestehen. Um die weitere Planungssicherheit gewährleisten zu können, wurde beim Kanton Aargau eine Voranfrage betreffend der Erschliessung zur Kantonsstrasse gestellt (Stand Juni 2026: Antwort noch ausstehend).

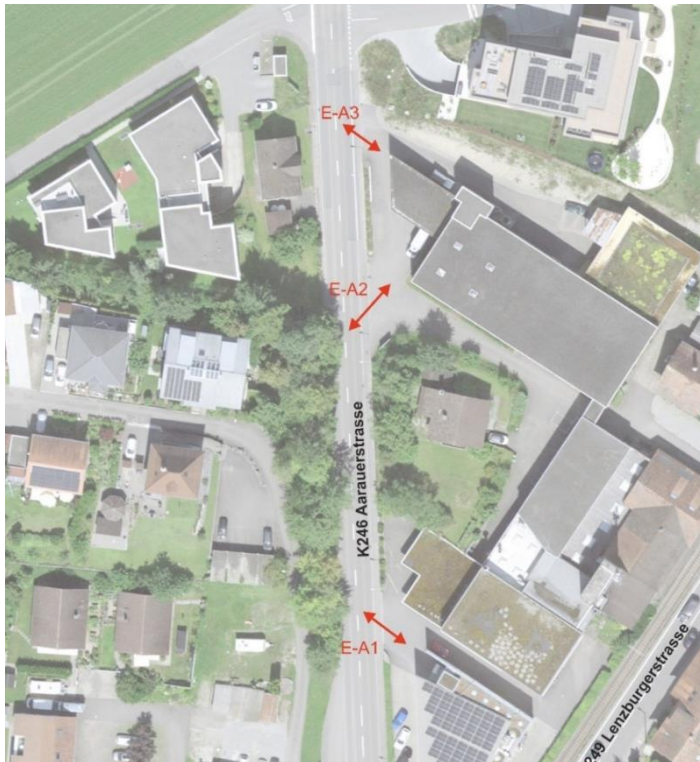


Abbildung 2: Übersicht Direktanschlüsse, Quelle: AGIS, Darstellung B+P

2. Grundlagen

2.1 Richtprojekt

Die Überbauung soll in zwei Etappen realisiert werden. In der ersten Etappe werden nur Neubauten auf den Parzellen 1663, 1661 und 2654 erstellt. Dabei sind 66 Wohnungen mit 87 Parkfeldern (PF) geplant, wovon 5 PF oberirdisch liegen. Die restlichen PF sind in einer Einstellhalle geplant. Die bestehenden Parkfelder der Tectron AG um das Gebäude bleiben in der ersten Phase in Betrieb. Zusätzlich sind weitere 10 PF für die Tectron AG in der Einstellhalle geplant

Etappe 2 beinhaltet die Erstellung eines Neubaus auf der Parzelle der Tectron AG und die Bebauung der Parzelle 2271. Dabei wird die Einstellhalle (ESH) erweitert und die oberirdischen Parkfelder im südlichen Bereich aufgehoben. Mit der Umsetzung der zweiten Etappe ist der Endzustand erreicht, er beinhaltet 74 Wohnungen, 1988 m² Gewerbefläche und insgesamt 117 PF in der Tiefgarage sowie 11 oberirdischen Besucher-Parkfeldern vor.

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

Fazit

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

Im Endzustand werden alle bestehenden oberirdischen PF der Tectron AG durch 11 neue, an einem Ort zusammengefasste, oberirdische PF für alle Besucher ersetzt, 6 davon in Mischnutzung, Gewerbe und Wohnen. Alle anderen PP befinden sich in der Einstellhalle.

Hinsichtlich Aus- und Einfahrt auf die Kantonstrasse ist Etappe 2 weiter vom IST-Zustand entfernt. Die erste Etappe ist ein Übergangszustand zwischen IST-Zustand und Etappe 2. Etappe 2 stellt anhand der Parkplatzzahlen den Fall mit dem höchsten Verkehr auf die Kantonstrasse dar und wird für die Berechnungen als Betrachtungszustand angenommen.

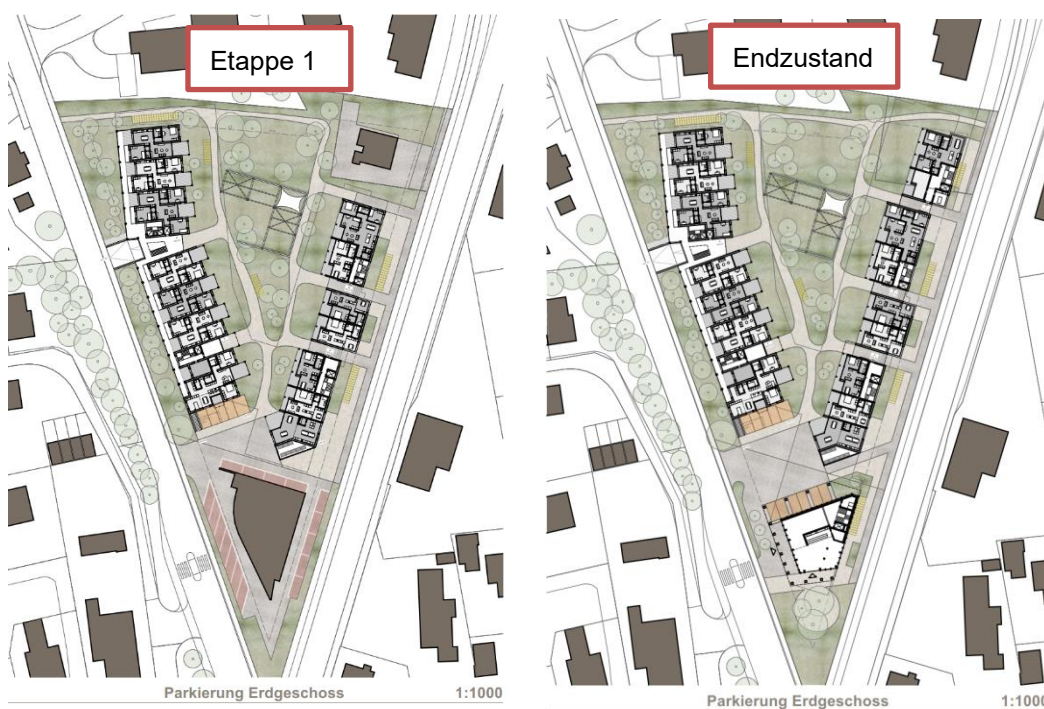


Abbildung 3: Etappe 1 und Endzustand Erdgeschoss mit Neubauten, Quelle: Architektengruppe Bircher Roth von Arx AG

2.2 Bau- und Nutzungsordnung

Der Perimeter befindet sich gemäss rechtsgültiger Bau- und Nutzungsordnung in der Wohn- und Gewerbezone (WG).

2.3 Gestaltungsplan

Der Perimeter steht unter 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 § 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.

2.4 Workshop Richtprojekt

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

2.5 Übergeordnete Randbedingungen Verkehr

2.5.1 Verkehrsklasse Kantonsstrasse

Das Planungssperimeter ist eingegrenzt zwischen zwei Kantonsstrasse, entlang der einen führt ebenfalls die Bahnlinie. Die K246 Aarauerstrasse und die K249 Lenzburgerstrasse sind beides Hauptverkehrsstrassen (HVS) und weisen keine Radstreifen auf. Auf der Aarauerstrasse verkehren zwei Buslinien, entlang der Lenzburgerstrasse verlaufen die Schienen der S9. Der Perimeter ist demnach nur über die K246 Aarauerstrasse erschliessbar.

2.5.2 Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Die Gemeinde Seon verfügt über einen KGV aus dem Jahr 2016. Im Bereich des Planungsperimeters ist eine Netzlücke im Fussverkehr vermerkt, ebenso wie eine geplante kantonale Radroute auf der K246 Aarauerstrasse.

2.5.3 Verkehrsbelastungen

Im März 2026 wurden im Rahmen der Voranfrage an den Kanton bezüglich der Erschliessung Verkehrserhebungen gemacht (Details siehe: «Voranfrage für Erschliessung Wohnnutzung, Areal Heidegrabe, Stand 10.04.2026»). Die Durchfahrtsmenge auf der K246 Aarauerstrasse in Richtung Seon (Bahnübergang) betrug im Schnitt rund 560 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde (ASP) und 450 in der Morgenspitzenstunde (MSP). Die drei ersichtlichen Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten (E-A1, E-A2 und E-A3 gem. Abbildung 2) weisen in den Spitzenstunden im Schnitt ca. 15 Ein- und Ausfahrten auf. Die bestehende Möbelfabrik hat ihren Betrieb in den letzten Jahren massiv verkleinert, weshalb davon auszugehen ist, dass die Ein- und Ausfahrten früher zahlreicher waren.

	MSP	ASP
K246 Aarauerstrasse in Richtung Seon	450 Fz	560 Fz
Zu- / Wegfahrten Perimeter (Schnitt)	10 Fz / 4 Fz	3 Fz / 12 Fz

Rückstau ab Bahnübergang

Hierzu wurde die Zufahrtsspur der K246 Aarauerstrasse ab Bahnübergang untersucht (Knoten K246 / K 249). In der Auswertung ist ersichtlich, dass die ASP fast durchgehend Rückstau zwischen 75 m (Ausfahrt E-A1) und 170 m (E-A3) aufweist. In der MSP wurde deutlich weniger Stau gemessen, während ca. einem Drittel der Stunde wurde Stau ebenfalls bis 170 m gemessen.

3. Analyse

3.1 Motorisierter Individualverkehr

3.1.1 Erschliessung

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.

Der Gestaltungsplanperimeter ostseitig von einer Bahnlinie beschränkt ist, ist eine Erschliessung nur über die westlich liegende K246 Aarauerstrasse möglich. Dazu werden zwei bereits bestehende Zufahrten zu einer Einfahrt in die Tiefgarage zusammengefasst (E-A2 und E-A3), sowie eine dritte bestehende Zufahrt (E-A1) zu oberirdischen Anlagen belassen.

3.1.2 Parkierung

Vorgaben Norm

Die kantonale Bauverordnung gibt in § 43 vor, dass der Parkfeldbedarf nach VSS-Norm 40 281 (Stand 31. März 2019) zu bestimmen ist. Der Parkfeldbedarf für Wohnnutzungen kann gemäss Norm entweder über die Anzahl Wohnungen oder über die Bruttogeschossfläche (BGF) ermittelt werden. Die Gewerbenutzung wird über die BGF in die Berechnung einbezogen.

Für das Richtprojekt (Endzustand) bedeutet dies, dass zwischen 117 und 139 Parkfelder zu erstellen sind (Berechnung Anhang 2). Davon sind 15 bis 18 Parkfelder für Besucher und Kunden notwendig.

Die Sondernutzungsvorschriften (SNV) legen Maximalflächen für alle Baufelder fest. Im Falle einer kompletten Ausnutzung gemäss SNV würde der Parkplatzbedarf grösser werden.

Eine Reduktion der Parkfeldanzahl in Abhängigkeit von ÖV-Erschliessung / Standorttyp ist in der Norm für Wohnnutzungen standartgemäss nicht vorgesehen. Solche Regelungen müssten in der Nutzungsordnung oder im Gestaltungsplanverfahren festgelegt werden. Die Nutzungsordnung der Gemeinde Seon überträgt diese Aufgabe dem Mobilitätskonzept. Die Abwägung erfolgt zum Schluss der Analyse.

Geplant

Im Richtprojekt sind im Endzustand in der Tiefgarage mit zweispuriger Rampe 117 Parkfelder geplant. Oberirdisch sind 11 PF geplant, welche als Besucherparkfelder für die Wohn- und Gewerbenutzung funktionieren.

Insgesamt sind somit 128 Parkfelder geplant, also innerhalb der Vorgabe der Berechnung nach Norm.

3.1.3 Fahrten

Mit der Umsetzung des Gestaltungsplans erhöht sich das Verkehrsaufkommen. Das Richtprojekt führt bei der maximalen Parkfeldanzahl nach Norm (139 PF) zu 451 Fahrten pro Tag. In der Abendspitzenstunde ist mit 71 Fahrten zu rechnen (Berechnung siehe Anhang 3). Messungen zufolge gibt es heute rund 15 Fahrten von und zu den bestehenden Nutzungen in der Abendspitze, der Mehrverkehr beträgt in der Abendspitze also ca. 56 Fahrten. Für die Leistungsfähigkeitsberechnung wurde die Verkehrsverteilung der Abbiegebeziehungen analog zur Verkehrserhebungen berechnet.

Die Verkehrsqualitätsstufe des Anschlussknotens liegt nach heutigem Stand auf der Stufe B. Auf die Klassierung oder den Ausbau der Aarauerstrasse wird der Mehrverkehr kaum einen Einfluss haben. Die Kapazität einer Hauptverkehrsstrasse auf dem Gesamtquerschnitt wird mit zusätzlichen 56 Fz/h nach unseren Erhebungen nicht überschritten werden.

Auch die komplette Ausnutzung der in den SNV festgelegten Maximalflächen der Wohnnutzungen und Gewerbenutzungen wäre verträglich (+ ca. 3 Fahrten in der ASP).

3.2 Veloverkehr

3.2.1 Parkierung

Die kantonale Bauverordnung gibt in § 43 vor, dass der Bedarf für Velo-Abstellplätze (AP) nach VSS-Norm 40 065 (Stand 31. März 2019) zu bestimmen ist. Die Berechnung erfolgt für Wohnnutzungen über die Anzahl Zimmer (1 AP pro Zimmer).

Das Richtprojekt (Wohnen) beinhaltet gesamthaft 214 Zimmer. Der Bedarf an Velo-Abstellplätzen beläuft sich entsprechend auf 214 AP für die Wohnnutzung. Davon sind 30% (64) als Kurzzeit- und 70% (150) als Langzeitabstellplätze zu errichten.

Der Gewerbeanteil beinhaltet eine maximale Geschossfläche nach SNV von 2050 m². Der Bedarf an Velo-Abstellplätzen beläuft sich entsprechend auf min. 26 AP für die Gewerbenutzung. Davon sind 11 als Kurzzeit- und 15 als Langzeitabstellplätze zu errichten (Berechnung siehe Anhang 4).

Kurzzeit-AP dürfen gemäss Norm höchstens 30 m vom Eingang entfernt sein und möglichst keine Höhendifferenzen aufweisen. Langzeit-AP dürfen maximal 100 m vom Eingang entfernt liegen.

Das Richtprojekt erfüllt die Lage-Vorgaben.

3.2.2 Erschliessung Veloverkehr

Die Veloerschliessung erfolgt über die Zufahrten des MIV, die Langzeitparkplätze in der Tiefgarage sind über die Rampe des MIV zu erreichen, die Kurzzeitabstellplätze über die Zufahrt des MIV und das Fusswegnetz. Da die Kurzzeitabstellplätze über den Perimeter verteilt sind, ist das im Richtprojekt vorhandene, gut verbundene interne Netz wichtig, welches möglichst direkt zu den verschiedenen Eingängen bzw. Abstellanlagen führt.

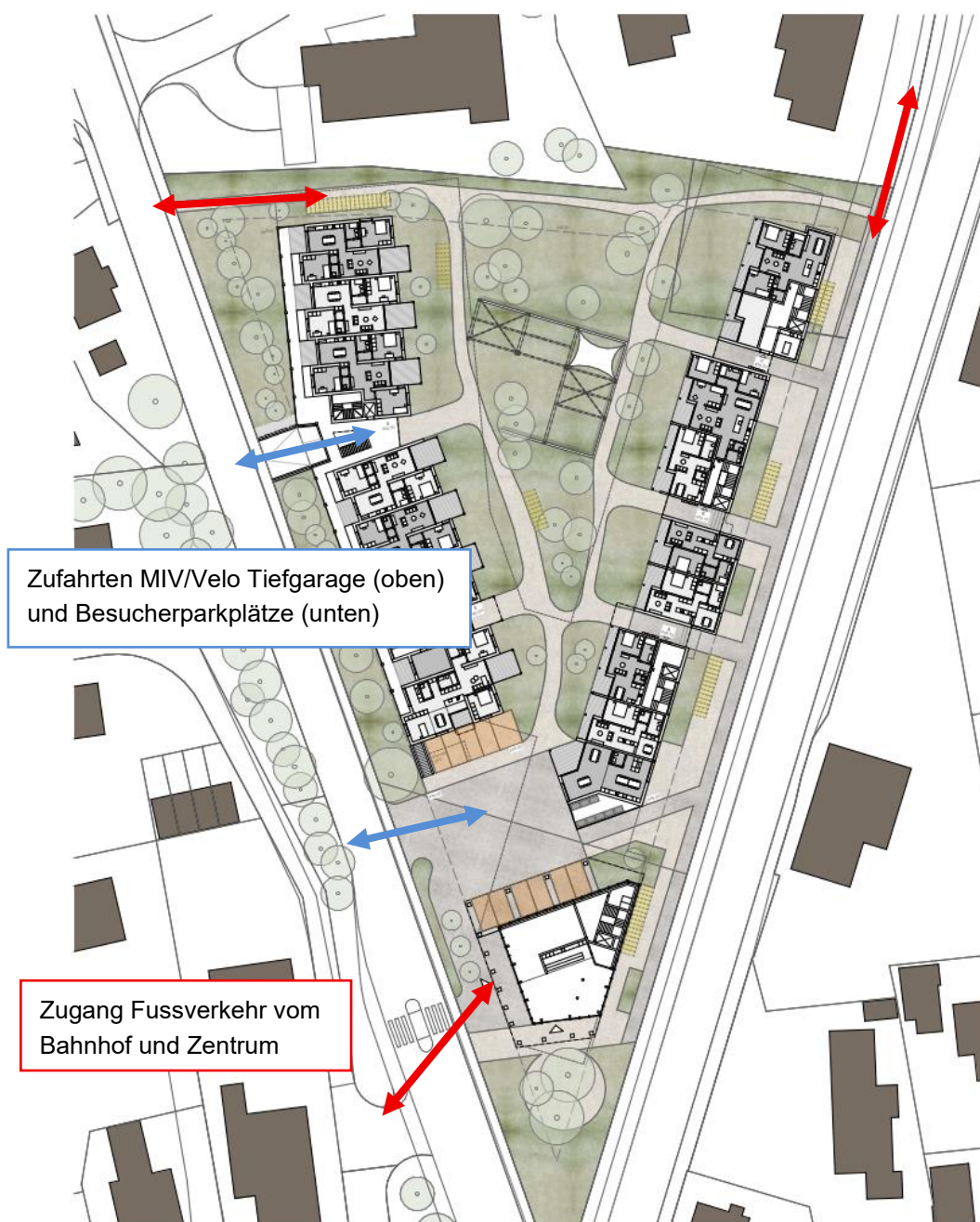


Abbildung 4: Erschliessung im Endzustand, Quelle: Architektengruppe Bircher Roth von Arx AG

3.3 Fussverkehr

Die Erschliessung des Fussverkehrs erfolgt über die K246 Aarauerstrasse via Fussweg und und dem Hauptzugang zum Perimeter im südlichen Bereich zwischen den Wohn- und Gewerbenutzungen. Im Endzustand ist zudem ein neuer Zugang für den Fussverkehr westlich des Tectron-Gebäudes geplant. Wichtig sind mehrere Zugänge und direkte Wege zum Trottoir der Kantonsstrasse in Richtung Bahnhof Seon Nord und Zentrum Seon. Ein verbundenes Netz soll Fussgänger möglichst ohne Umwege zu den verschiedenen Hauseingängen führen. Im Endzustand ist die Erschliessung in Richtung Süden zum Bahnhof und Zentrum optimal gelöst.

Weiter ist wichtig, dass die Fusswege auch von Rollstuhlfahrenden und mit Kinderwagen befahren werden können.

3.4 Öffentlicher Verkehr

In der Erschliessungsgüte des Öffentlichen Verkehrs liegt das Gebiet aktuell in der Klasse C (mittelmässige Erschliessung). Die Distanz zur nächsten Bahn- und Bushaltestelle (Seon Nord) beträgt 150 m, was einem Fussweg von etwas mehr als 2 Minuten entspricht. Am Bahnhof Seon Nord verkehren die S-Bahnen 4-mal pro Stunde. Es besteht ein Halbstundentakt nach Lenzburg und Luzern.

Im Gestaltungsplanverfahren kann die Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr nicht direkt verbessert werden. Ein kleiner Beitrag kann über eine direkte Wegführung zu den Verbindungswegen zu den Haltstellen sowie mit attraktiven Abstellplätzen für die Velonutzung geleistet werden.

Dies wurde im Richtprojekt mit der guten Durchwegung und dem gut gelösten Fussgängeranschluss direkt zum Bahnhof erreicht.

3.5 Carsharing

Beim Gemeindehaus in Seon ist ein Mobility Fahrzeug stationiert. Die Distanz zum Fahrzeug beträgt 1 km und nimmt damit zu Fuss ca. 15 Minuten in Anspruch. Der Standort eignet sich somit nur beschränkt für einen regelmässigen Gebrauch.

3.6 Reduktion Parkfeldbedarf

In Anbetracht der mässigen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist eine Reduktion unter den Normbedarf für Wohnen nicht angezeigt. In dieser eher ländlichen Lage wird es stets Wege geben, für welche die Bewohner auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind, so dass die Wohnlage für Bewohner und Familien ohne Motorfahrzeugbesitz nicht übermässig attraktiv ist. Mit dem Gestaltungsplanverfahren soll die Attraktivität von alternativen Verkehrsmitteln trotzdem erhöht werden. Dies soll dazu führen, dass Wege, bei denen Alternativen in Frage kommen, nicht mit dem Auto zurückgelegt werden.

Mit dem Mobilitätskonzept ist eine Unter- und Obergrenze für Parkfelder festzulegen. In Anbetracht der Gesamtsituation wird das Festlegen des Normbedarfs gemäss VSS-

Norm 40 281 als Obergrenze (117-139 Parkplätze, nach Sondernutzungsvorschrift § 23) als zweckmässig beurteilt.

4. Ziele Mobilitätskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept sollen folgende Ziele sichergestellt werden:

- Begrenzung der Parkfeldzahl (Unter- und Obergrenze, erreicht durch Annahme der Berechnung nach VSS-Norm als gültiger Bereich, siehe 3.1.2)
- Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, damit kurze Wege, insbesondere solche innerhalb des Dorfes, möglichst zu Fuss oder mit dem Velo absolviert werden und dadurch eine Reduktion der MIV-Fahrten auf kurzen Distanzen stattfindet
- Vorbereitung für technologische Entwicklungen sicherstellen
- Festhalten von Begleitmassnahmen, die ausserhalb des Gestaltungsplanverfahrens anzugehen sind

Dazu sind die Massnahmen gemäss nachfolgendem Kapitel umzusetzen.

5. Massnahmen

Bei den Massnahmen wird zwischen folgenden Massnahmentypen unterschieden:

A Massnahmen im Gestaltungsplanverfahren

Direkte Vorgaben für den Gestaltungsplan

B Massnahmen für das Baugesuchsverfahren

Im Baugesuchsverfahren aufzuzeigen

A Massnahmen im Gestaltungsplanverfahren (SNV)

Folgende Massnahmen sind in die Sondernutzungsvorschriften zu übernehmen:

A.1 Parkierung MIV

- Für den ganzen Perimeter ist eine gemeinsame Tiefgarage zu erstellen (bereits in SNV)
- Die Unter- und Obergrenze für Parkfelder ist festzusetzen: Bedarf nach VSS-Norm 40 281 (Stand 31. März 2019, 117 – 139 Parkplätze), (bereits in den SNV)

A.2 Förderung Fuss- und Veloverkehr

- Die im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) eingezeichnete Netzlücke, welche in Nord-Südliche Richtung über den Perimeter verläuft, soll im Endzustand mit dem Wegenetz behoben werden.
- Die Zugangswege zu den Veloabstellplätzen sind in der Regel inkl. Bankett 2.50 m breit zu halten. Wege zu wichtigen Punkten sollen gut ausgeleuchtet und mit gut befahrbarem Belag ausgestattet werden.
- Das Fusswegnetz ist attraktiv und weist in der Regel eine Breite von 1.50 m inkl. Bankett auf. Insbesondere ist die Netzlücke gemäss KGV zu schliessen und ein direkter und guter Anschluss an die K246 Aarauerstrasse im Bereich der Bahnhofs Seon Nord zu gewährleisten. (Bereits in den SNV)

- Kurzzeitabstellplätze für Velos sind in der Nähe der Eingänge in einer maximalen Entfernung von 30 m, grösstenteils überdacht und mit Abschliessmöglichkeit anzuordnen. (Bereits in SNV)
- 10 % der Kurzzeit- und der Langzeitabstellplätze sind für Spezialfahrzeuge wie Anhänger, Cargovelos, Kinderwagen etc. zu bemessen. (Bereits in SNV)

A.3 Förderung nachhaltige Mobilität

- Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden in der Tiefgarage vorbereitet: Berücksichtigung bei der Kapazität des Stromnetzes, sowie Verlegen von Leitungen oder Leerrohren sind vorzugeben (bereits in SNV).

B Massnahmen für das Baugesuchungsverfahren

Folgende Massnahmen sind im Rahmen des Baugesuches umzusetzen:

- Aufzeigen der Umsetzung der Massnahmen aus dem Gestaltungsplanverfahren (Baupläne, ggf. Begleittext)
- Berücksichtigung der Velofahrer beim Zutrittssystem, falls Abstellplätze in gemeinsamer Tiefgarage vorgesehen sind. Konkret muss an geeigneter Stelle ein Schlüsselzugang positioniert werden. (Begleittext)
- Die Veloabstellplätze sollen fahrbar erreichbar sein, dabei ist ein Liftsystem oder eine Rampe geeignet. Die Rampe hat maximal 10% Gefälle aufzuweisen, resp. 12%, wenn sie gedeckt ist. (Baupläne)
- Doppelstöckige Veloabstellplätze sind im ersten Realisierungsschritt zu vermeiden, können bei Bedarf nachgerüstet werden.
- Getrennte Vermietung von Wohnungen und Parkfeldern. Es darf kein Mietzwang für Parkfelder bestehen. (Begleittext / Mobilitätskonzept)
- Informations- und Controllingkonzept:
Mindestinhalt ist die Abgabe einer Mobilitätsbroschüre an Neuzuzüger mit Informationen zur Mobilität wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und deren Fahrpläne, Lage der Abstellplätze für Fahrräder, In Fussdistanz gelegene bedeutende Versorgungseinrichtungen, Standorte Carsharing und Mobility Angebot, Lage von E-Ladestationen. (Begleittext / Mobilitätskonzept)

Anhang 1 Verkehrserhebung Zufahrten Heidegrabe (B+P)

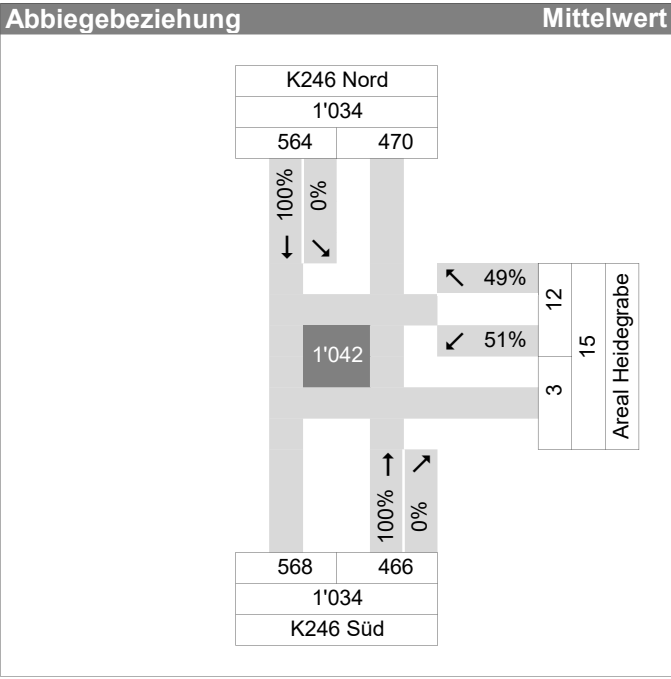
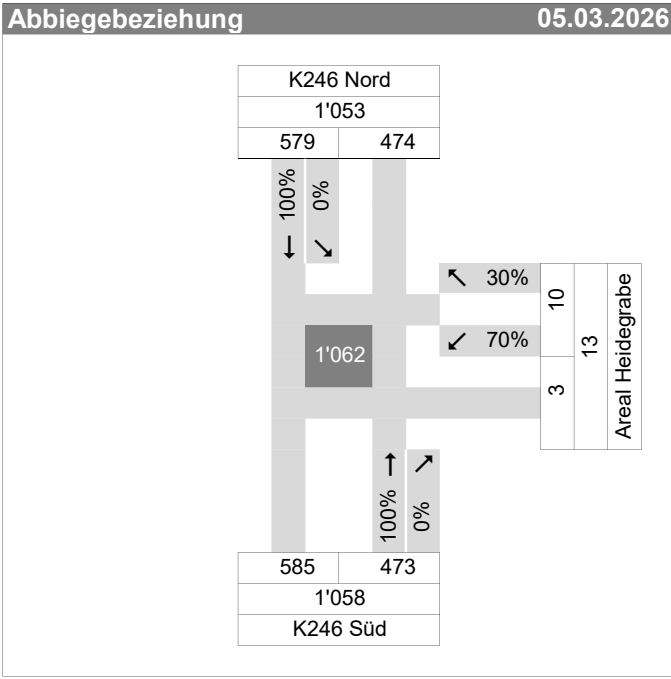
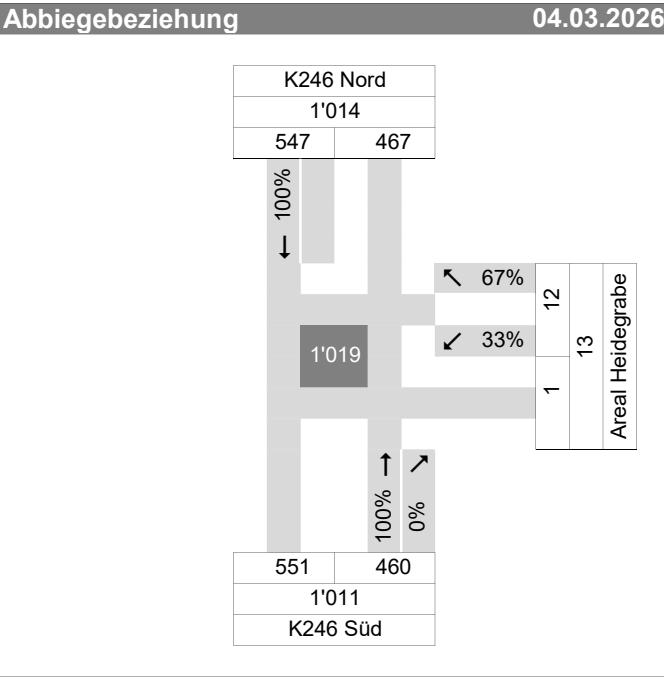
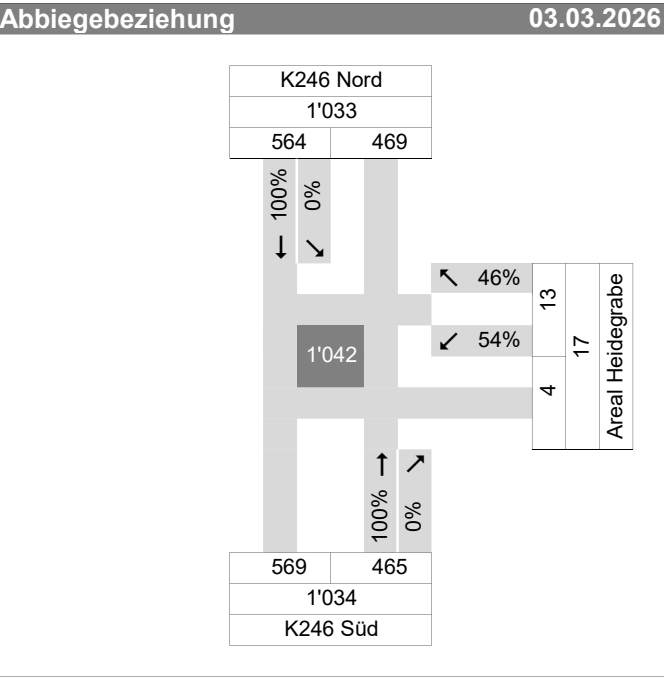
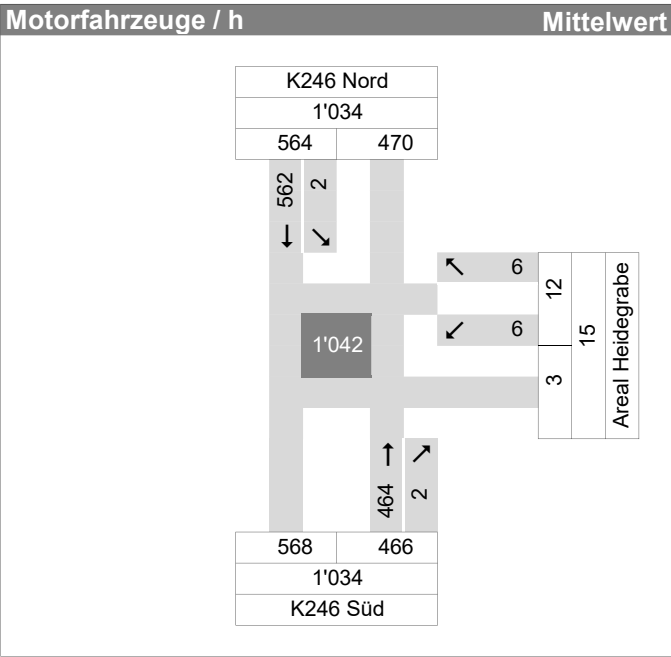
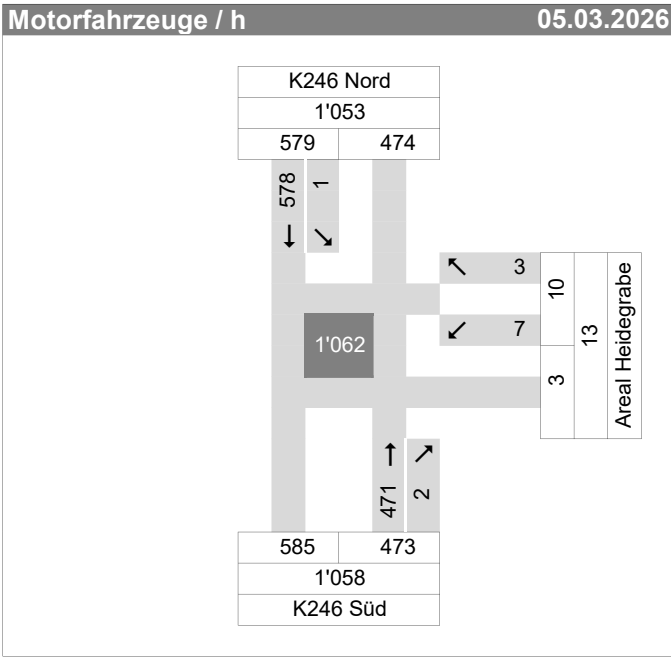
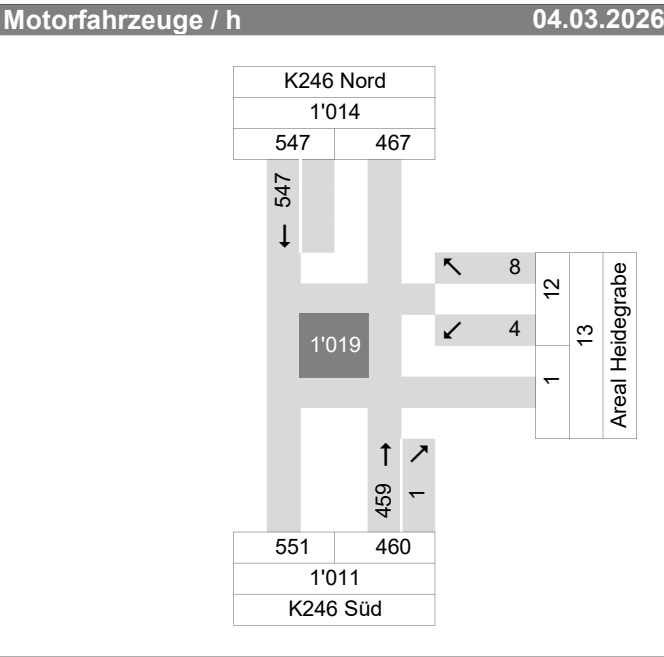
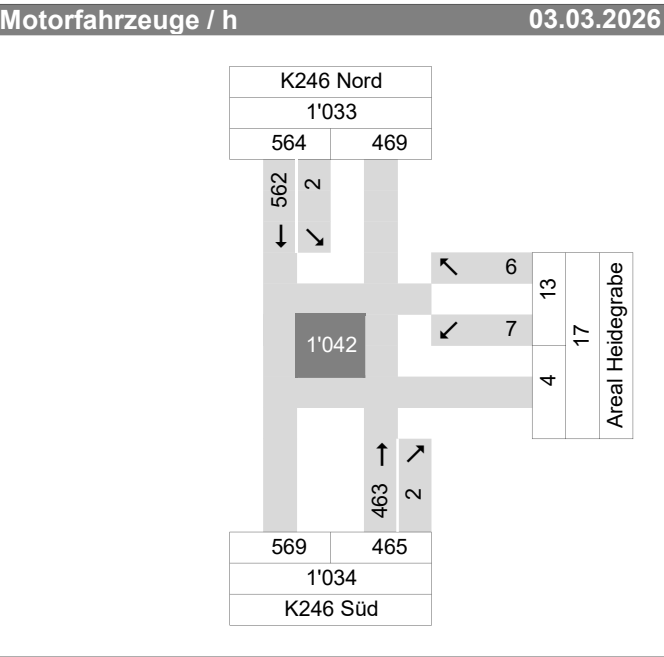
Anhang 2 Berechnung Parkfelddbedarf (B+P)

Anhang 3 Berechnung Fahrtenerzeugung Abendspitze (B+P)

Anhang 4 Berechnung Bedarf Abstellplätze Velo (B+P)

Auswertung Verkehrszählung Knotenströme

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





Bedarf an Parkfeldern

Objekt	Areal Heidegraben Seon
Zuständig:	Artemis Immobilien
PLZ, Ort, Standort:	Aaraustrasse, 5703 Seon
Anlass:	Richtprojekt Heidegraben
Nutzung:	Wohnen / DL
Verfahren:	gemäss Kapitel D (vereinfachtes Verfahren)

Berechnungsgrundlage VSS 40 281, Stand 2019-03 und BNO § 44

Neue Nutzung		Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot (PF)	Minimalwert nach BNO § 44 für WG3	Maximalwert nach BNO § 44 für WG3
	Bezugsgrösse Einheit		100% Bewohner 100% Besucher	100% Bewohner 100% Besucher
W Wohnen Variante 1	Via Wohneinheiten WE	1.0 PF/WE Bewohner 0.1 PF/PF(Bewohner) Besucher		
Bewohner	74	74.0	74.0	74.0
Besucher	74	7.4	7.4	7.4
Summe PF			82	82
W Wohnen Variante 2	Via Geschossfläche BGF m ²	1.0 PF/100m ² BGF Bewohner 0.1 PF/PF(Bewohner) Besucher		
Bewohner	8'516	85.2	85.2	85.2
Besucher	8'516	8.5	8.5	8.5
Summe PF			94	94

Je nach Berechnungsverfahren sind für die Wohnnutzung zwischen 82 und 94 Parkfelder zu erstellen.
Davon sind zwischen 8 und 9 Parkfelder für Besucher notwendig.

Gewerbe		Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot (PF)	Minimalwert		Maximalwert	
			Annahme: Standort-Typ D			
DL Tectron AG	Via BGF	2.0 PF/100m ² BGF	70%	Personal	90%	Personal
		0.5 PF/100m ² BGF	70%	Kunden	90%	Kunden
Personal	1'988	39.8		27.8		35.8
Besucher, Kunden	1'988	9.9		7.0		8.9
Summe PF				35	45	

PF: Parkfelder BGF: Geschossfläche

	min.	max.
TOTAL	117	139

Je nach Berechnungsverfahren sind zwischen 117 und 139 Parkfelder zu erstellen.
Davon sind zwischen 15 und 18 Parkfelder für Besucher/Kunden notwendig.

Verkehrsaufkommen

Objekt	Areal Heidegraben Seon
Zuständig:	Artemis Immobilien
PLZ. Ort, Standort:	Aaraustrasse, 5703 Seon
Anlass:	Richtprojekt Heidegraben
Nutzung:	Wohnen / DL

Berechnungsgrundlage EAR 05 (D)

Nutzung	Angebot PF	Fahrten/Tag		Fahrten / Abendspitze			
		pro PF	Total	Ein %	Aus %	Total Ein	Aus
W Neubau	94	3.5	329	10%	6%	33	20
Tectron ESH	45	2.7	122	3%	11%	4	14

Richtungsverteilung

Einfahrt von Seon	51%	19	
Einfahrt von Schafisheim	49%	18	
Ausfahrt nach Seon	51%		17
Ausfahrt nach Schafisheim	49%		17

Seon, Heidegraben

Copyright B+P AG

Veloparkplatzberechnung gemäss VSS-Norm 40 065 (2019)

Projekt			
Bezeichnung	Heidegraben	Zuständig	Artemis Immobilien
Strasse	Aaraustrasse	Parzelle(n)	1661; 1663; 2271; 2654; 3537
Ort	Seon	Verfahren	Richtprojekt

Beurteilung örtliche Verhältnisse - Faktor

	Ungünstige Topographie oder sehr ungünstige Lage (z.B. grosse Entfernung vom Siedlungsgebiet, hoher Anteil von Wegstrecken > 5 km)
	Sehr günstige Topographie und Lage
	Aus Gründen des Ortsbildschutzes sind die Flächen begrenzt
	Die Veloinfrastruktur im Umfeld ist sehr gut ausgebaut
	Die Velonutzung am Standort ist überdurchschnittlich gross

Faktor Vorschlag: 100%

Bemerkung:

Faktor angewendet: **100%****Zusammenfassung Bedarf**Werte mit Anwendung Faktor örtliche Verhältnisse

Typ	Normbedarf AP		Etappierte Realisierung			
	Min	Max	Min sofort	Min Reserve	Max sofort	Max Reserve
Gesamt AP	240	240	160	80	160	80
Kurzzeit AP	76	76	51	25	51	25
Langzeit AP	164	164	110	54	110	54

Zusammenfassung nach NutzungstypWerte mit Anwendung Faktor örtliche Verhältnisse

Wohnnutzung	Bewohner + Besucher	Kurzzeit	Langzeit
Total Bedarf Wohnen	214.0	64.2	149.8

Übrige Nutzungen nach Typ		MA	B/K	Kurzzeit	Langzeit
Gewerbe und Verkaufsgeschäfte	Min	20.5	5.1	11.3	14.4
	Max	20.5	5.1	11.3	14.4
Restaurants, Hotels, Herbergen	Min/Max	0.0	0.0	0.0	0.0
Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen	Min	0.0	0.0	0.0	0.0
	Max	0.0	0.0	0.0	0.0
Schulen	Min	0.0	0.0	0.0	0.0
	Max	0.0	0.0	0.0	0.0
Bahnhöfe, Haltestellen, Parkhäuser	Min	0.0	0.0	0.0	0.0
	Max	0.0	0.0	0.0	0.0
Total übrige Nutzungen	Min	20.5	5.1	11.3	14.4
	Max	20.5	5.1	11.3	14.4

Seon, Heidegraben

Copyright B+P AG

Veloparkplatzberechnung gemäss VSS-Norm 40 065 (2019)**Teilberechnung Bedarf nach Nutzungstyp****Wohnen**

Berechnung	Bezugseinheit	Grösse	Anzahl WE	Zimmer	Bew + B	Kurzzeit	Langzeit
Pro Zimmer	Zimmer (Zi) <i>1 pro Zimmer (30K/70L)</i>	1 - 1.5 Zi		0.0	0.0	0.0	0.0
		2 - 2.5 Zi	22	44.0	44.0	13.2	30.8
		3 - 3.5 Zi	38	114.0	114.0	34.2	79.8
		4 - 4.5 Zi	14	56.0	56.0	16.8	39.2
		5 - 5.5 Zi		0.0	0.0	0.0	0.0
		6+			0.0	0.0	0.0
Total Bedarf Wohnen			74.0	214.0	214.0	64.2	149.8

Gewerbe und Verkaufsgeschäfte

Typ	Bezugseinheit	Anzahl	MA	B/K	Kurzzeit	Langzeit
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe <i>Post, Bank, Reisebüro, Gemeindeverwaltung, Arzt- und Therapiepraxis oder Coiffeursalon etc.</i>	V1: Arbeitsplätze (AP) 2 pro 10 AP MA - (30K/70L) 3 pro 10 AP B/K - (100K)		0.0	0.0	0.0	0.0
	V2: Geschossfläche (GF) 1 pro 100m2 GF MA - (30K/70L) 1.5 pro 100m2 GF B/K - (100K)		0.0	0.0	0.0	0.0
	Total		0.0	0.0	0.0	0.0
Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr <i>Übrige DL und übrige öffentliche Verwaltungen</i>	V1: Arbeitsplätze (AP) 2 pro 10 AP MA - (30K/70L) 0.5 pro 10 AP B/K - (100K)		0.0	0.0	0.0	0.0
	V2: Geschossfläche (GF) 1 pro 100m2 GF MA - (30K/70L) 0.25 pro 100m2 GF B/K - (100K)	2'050	20.5	5.1	11.3	14.4
	Total		20.5	5.1	11.3	14.4
Gewerbe und Industrie	V1: Arbeitsplätze (AP) 2 pro 10 AP MA - (10K/90L) 0.5 pro 10 AP B/K - (100K)		0.0	0.0	0.0	0.0
	V2: Geschossfläche (GF) 1 pro 100m2 GF MA - (10K/90L) 0.25 pro 100m2 GF B/K - (100K)		0.0	0.0	0.0	0.0
	Total		0.0	0.0	0.0	0.0
Einkaufszentren <i>(Werte sind mittels Untersuchungen zu prüfen und anzupassen)</i>	Arbeitsplätze (AP) 0.2 pro AP MA		0.0		<i>Im Einzelfall zu prüfen</i>	
	Verkaufsfläche (VF) 1 pro 100 m2 VF B/K bis 2 pro 100 m2 VF B/K			0.0		
				0.0		
	Total Min		0.0	0.0		
	Total Max		0.0	0.0		
Total Bedarf		Min	20.5	5.1	11.3	14.4
Gewerbe und Verkaufsgeschäfte		Max	20.5	5.1	11.3	14.4