

Raum- & Verkehrsplanung

A
Laurstrasse 6
5200 Brugg

T
+41 62 822 52 01

E
info@belloli.org

W
www.belloli.org

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Erläuterungsbericht
Gemeinde Köllikon

Stand: Mitwirkung, 7. September 2026

belloli

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	S.	4
Grundlagen	S.	6
Analyse	S.	11
Behandlung der Kernthemen	S.	20
Ziele	S.	24
Strategie	S.	25
Massnahmen	S.	26
Umsetzung	S.	40
Koordination und Entstehungsgeschichte	S.	41
Beschluss und Genehmigung	S.	42
Beilagenverzeichnis	S.	43

Impressum

Auftraggeberin:

Gemeinde Kölliken
Hauptstrasse 35
5742 Kölliken

Arbeitsgruppe:

Mario Schegner
Jan Siegenthaler (bis 31. Dezember 2025)
Pepe Romero (bis 31. März 2026)
Karin Kost (ab 1. August 2026)

Gemeindepräsident
Gemeinderat
Bereichsleiter Planung und Infrastruktur
Bereichsleiterin Planung und Infrastruktur

Bearbeitung:

Thomas Belloli
Valentin Müller
Corinne Läuchli
Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Laurstrasse 6
5200 Brugg

Dipl. Ing. FH in Raumplanung
BSC FHO in Raumplanung
Dipl. Technikerin HF
062 822 52 01
info@belloli.org
www.belloli.org

Einleitung

Instrument KGV

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr KGV ist ein behördenverbindliches Instrument, welches vom Gemeinderat beschlossen und vom zuständigen kantonalen Departement genehmigt wird (§ 54a Abs. 1 BauG). Er besteht aus einem Erläuterungsbericht sowie mindestens den vier Teilplänen öffentlicher Verkehr (öV), Veloverkehr (VV), Fussverkehr (FV) und motorisierter Verkehr (MIV). Dabei gilt es zu beachten, dass der Kanton ausschliesslich die im Erläuterungsbericht definierten Ziele genehmigt und diese für ihn nach der Genehmigung behördenverbindlich sind. Für die Gemeinde hingegen ist der gesamte KGV, inklusive Massnahmen und Teilpläne, behördenverbindlich.

Der KGV baut auf dem bestehenden Verkehrsnetz auf und koordiniert die zukünftige Entwicklung für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren.

Bestandteile KGV

Der kommunale Gesamtplan Verkehr besteht aus dem vorliegenden Erläuterungsbericht, seinen Anhängen und Beilagen sowie den Teilplänen motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussverkehr (FV), Veloverkehr (VV) und öffentlicher Verkehr (ÖV).

Projektorganisation

Die Bearbeitung des kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) wird durch die folgenden Mitglieder des Gemeinderates und der Bauverwaltung begleitet:

- Mario Schegner, Gemeindepräsident
- Jan Siegenthaler, Gemeinderat
- Pepe Romero, Bereichsleiter Planung und Infrastruktur

Prozess

Der KGV wird parallel zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung erarbeitet. Die Erkenntnisse aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild REL können direkt in die Planungsarbeiten mitgenommen werden.

Folgende Meilensteine sind im Laufe der KGV-Erarbeitung erfolgt bzw. geplant:

- Projektstart
- Workshop Planungskommissionen
- Verabschiedung Entwurf KGV durch den Gemeinderat
- Mitwirkung Bevölkerung
- Vorläufige Beurteilung
- Genehmigung

Lage der Gemeinde

Kölliken liegt zwischen Aarau, Zofingen und Oftringen, im südwestlichen Teil des Kantons Aargau. Aufgrund der Nähe zu Aarau (Luftlinie ca. 6.5 km) liegt die Gemeinde noch im erweiterten Einzugsgebiet der Stadt Aarau. Die Strecke zwischen den beiden Bahnhöfen Kölliken und Aarau ist mit dem Velo in 30 Minuten zurückzulegen.

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Kölliken ist klar von jenen der Nachbargemeinden getrennt. Nördlich durch flaches Landwirtschaftsland, östlich durch die Uerke, Landwirtschaftsland und die Nationalstrasse, im Süden durch die bewaldeten Erhöhung Ghürst und im Westen durch die bewaldeten Höhenzüge am Schindelweg und Pfaffetann. Mitten durch das Siedlungsgebiet von Kölliken verlaufen die S-Bahnlinie und der Köllikerbach.

Der Anschluss Aarau West an die Autobahn A1 liegt rund 2km vom Zentrum Kölliken entfernt und stellt dadurch eine ausgezeichnete Anbindung an das Nationalstrassennetz dar. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt ausschliesslich durch die S-Bahn zwischen Zofingen und Aarau/Lenzburg, die angebotenen Nachtbusse N25 und N28 haben im Alltag wenig Relevanz.

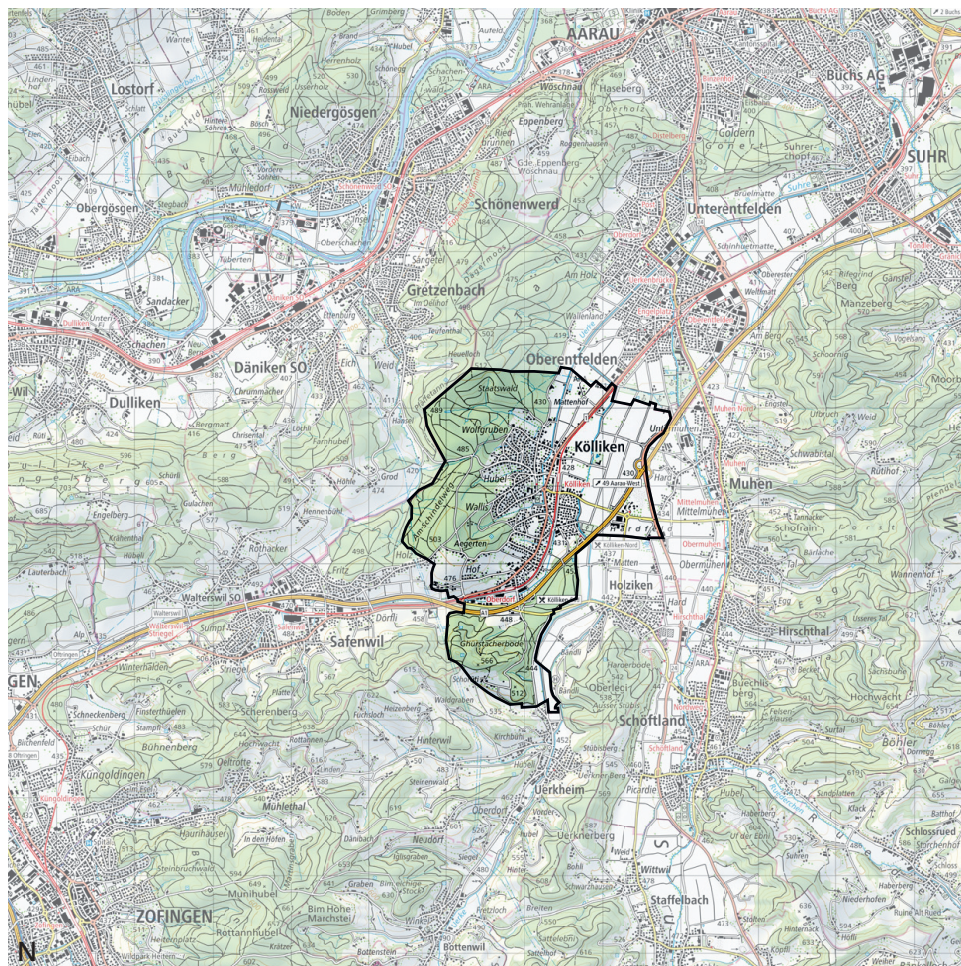


Abbildung: Lage der Gemeinde Kölliken in der Region zwischen Aarau und Zofingen.

Basis: Swisstopo, ohne Massstab, genordet

Grundlagen

Für die Bearbeitung des Kommunalen Gesamtplan Verkehr von Kölliken sind verschiedene Grundlagen auf Bundesebene sowie auf kantonaler und kommunaler Ebene zu berücksichtigen. Die Inhalte der übergeordneten Grundlagen können sich während der Erarbeitung sowie während des Planungshorizonts (10 bis 15 Jahre) des KGV verändern.

Grundlagen Bund, Kanton und Region

Grundlagen des Bundes sind üblicherweise in Sachplänen festgehalten. Deren Inhalte müssen zur weiteren Abstimmung in den kantonalen Richtplan integriert werden. Zu den kantonalen Grundlagen gehören neben dem Richtplan auch kantonale Strategien und Konzepte.

Ebene	Grundlage	Wichtigste Inhalte
Bund	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene	– Kreuzungsgleis Kölliken – Doppelspurausbau zwischen Kölliken und Safenwil
Kanton	Kantonaler Richtplan	– Schiene: Kapazitätsausbauten Lenzburg – Zofingen (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Festlegung) – Materialabbaugebiet von kantonaler Bedeutung Herreweg (Vororientierung)
	Raumkonzept Aargau	Zuordnung zu Raumtyp "Ländliche Entwicklungsachse": – ländlichen Raum mit den Zentren und deren Agglomerationen verbinden – Stützpunkte der regionalen Wirtschaft – Förderung der Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Standorten entlang der kantonalen Verkehrsachsen – Nutzung des Potenzials des öffentlichen Verkehrs wird durch die kombinierte Mobilität
	Mobilitätsstrategie des Kantons	Allgemeine Ziele: – Förderung von Bike + Ride und Park + Ride entlang der ÖV-Achsen – leichte Abnahme des MIV durch Förderung Veloverkehr und kombinierte Mobilität (prozentualer Anteil am Modal Split) Auszug Strategien: – ÖV entlang der ländlichen Entwicklungsachsen stärken – Umsteigeanlagen auf den öV verbessern – Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes gewährleisten – Mobilitätsmanagement verstärken – Verkehrsfluss auf HVS-Netz sicherstellen – Verlagerungspotenzial Strasse – Schiene nutzen – Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern – Verkehrssicherheit durch betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern – Partizipative Planung fördern – Lärmbelastung an bestehender Strasseninfrastruktur reduzieren
	Mehrjahresprogramm (MJP) öffentlicher Verkehr 2020	Der Kapazitätsausbau zwischen Zofingen und Lenzburg ist ein Infrastrukturelement im Rahmen von STEP 2035. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist noch offen.
	Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement	Für die Gemeinde Kölliken, als "nicht verkehrserzeugender Standort" sind keine Massnahmen in den KGV zu übernehmen.
	Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr	Das Zielbild für ländliche Entwicklungsachsen umfasst das Bereitstellen von gedeckten Veloabstellplätzen bei Bahnhöfen und Bushaltestellen, attraktive Velorouten zum nächstgelegenen Zentrum, für den Langsamverkehr attraktiv gestaltete Ortsdurchfahrten und die gute Erreichbarkeit von publikumsintensiven Einrichtungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Ebene	Grundlage	Wichtigste Inhalte
	Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität	Das Zielbild für ländliche Entwicklungsachsen beinhaltet das zur Verfügung stellen von genügend gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen (inkl. E-Bike-Ladestationen) an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, welche an die Bedürfnisse multimodaler Verkehrsteilnehmer angepasst sind. Abstellplätze für Bike- und Car-Sharing sind bevorzugt zu platzieren und P+R-Parkfelder an Bahnhöfen sind bedarfsgerecht zu fördern.
	Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau	Auszug Analyse: – Fehlende Querverbindungen (z.B. Kölliken / Oberentfelden Richtung Niederamt). – Fehlendes subjektives Sicherheitsempfinden bei abgelegenen Velorouten (Kölliken – Oberentfelden). – Das Veloverkehrspotenzial wird durch unattraktive bzw. fehlende Veloinfrastruktur nicht ausgeschöpft. – Das Zielbild sieht ein reduziertes MIV-Wachstum vor. Massnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage im Veloverkehr haben Vorrang vor kapazitätsverlagernden Ausbauten im MIV. – Attraktivierung Veloverkehr: Im Binnen-, Ziel und Quellverkehr Aarau besteht grosses Potenzial für den Veloverkehr. Viele Fahrten sind unter fünf Kilometer und die Gemeinden liegen nahe beieinander, auch die Topografie ist velofreundlich. Allgemeine Massnahmen: Regionales Parkraumkonzept, Bewirtschaftung öffentliche Parkplätze, Reduktion Pflichtparkfelder, Förderung autoarme/autofreie Überbauungen. Massnahmen in der Gemeinde Kölliken: – Strassenraumaufwertung Kölliken (Hauptstrasse, Schönenwerderstrasse) – Optimierung Verkehrsmanagement (Kanton), neu: Verkehrsmanagement Kölliken (vgl. Projekt Netzüberprüfung Bahnübergänge Kölliken) – Veloroute stärken mit Potenzial für Velovorzugsroute 2. Priorität (Ortsdurchfahrt Kölliken)
	Raum+Mobilität Niederamt, Kanton Solothurn	Im Projekt «Raum+Mobilität Niederamt» wurden für das Niederamt in einem partizipativen Verfahren aus einer Gesamtsicht heraus Strategien und Lösungsansätze für die dringendsten raumplanerischen und verkehrlichen Herausforderungen entwickelt werden. Folgende Massnahmen mit Bezug zur Gemeinde Kölliken sind im Synthesebericht vom 19. Januar 2023 verfasst: – M2 Grundlagen zum Güterverkehr erheben und Steuerungsmassnahmen inkl. Pilotversuche umsetzen – M6 Optimierung und Weiterentwicklung des Busangebots
Region	Regionalplanung Aarau: Velonetzplan	Gemäss dem regionalen Velonetzplan der Region Aarau verbleibt die kantonale Veloroute entlang der Bahnlinie. Die Veloplanung der Region Aarau sieht vor, in Kölliken bei den Bahnhofstestellen total ca. 100 Veloabstellplätze anzubieten (B+R), heute sind bereits 78 Veloabstellplätze vorhanden.

Planungen der Nachbargemeinden

Die Siedlungsgebiete der Gemeinde Kölliken und ihrer Nachbargemeinden sind klar voneinander getrennt. In den Kommunalen Gesamtplänen Verkehr von Oberentfelden und Muhen sind keine relevanten Einträge vorhanden. Für die weiteren Nachbargemeinden sind keine kommunalen Verkehrsplanungen bekannt.

Grundlagen Gemeinde

Kommunal gehören der bestehende Verkehrsrichtplan, das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) sowie Sondernutzungsplanungen zu den relevanten Grundlagen. Bei diesen Planungen ist der direkte Einfluss auf den KGV am grössten.

Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) / Nutzungsplanung

Die Erkenntnisse aus dem parallel erarbeiteten REL fliessen in die Schlussfassung des KGV ein. Inhalte (wie zum Beispiel die Prognose der Bevölkerungsentwicklung) werden zwischen den Instrumenten abgeglichen.

Inhalte / Massnahmen zusammengefasst	Behandlung im KGV
Leitsatz 1: Die Gemeinde Kölliken gestaltet ihren Lebensraum: – In Kölliken wird der Lebensraum qualitativ hochwertig entwickelt – Die Ortsdurchfahrt wird zu einem Lebensraum – Kölliken plant klimaangepasst	Massnahme zur Ortsdurchfahrt von Kölliken verfassen: – Zentrum: Die sichere und hindernisfreie Bewegung der Passantinnen und Passanten zwischen den Ladengeschäften ist zu gewährleisten. Dazu sind gezielte Massnahmen auf den Trottoirs sowie in den Vorzonen der Gebäude mit publikumsorientierten Nutzungen vorzusehen. Hierzu zählen etwa die Platzierung von Sitzgelegenheiten, Sonnen segeln, Auslagen oder Abstellanlagen für Velos. – Zwischenbereich zwischen dem Zentrum und dem Oberdorf: Qualität in Längsrichtung für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen. – Ortseingang Nord: Massnahmen sind vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu ergreifen (z.B. führt hier der Weg zur Badi über die Hauptstrasse in die Risigasse).
Leitsatz 2: Lebendiges und durchgrüntes Dorfzentrum mit attraktivem Bahnhofareal: – Wohn- und Ankunftsort Bahnhof	Massnahme zum Bahnhofsgelände verfassen: – Schaffung einer städtisch geprägten Ankunftssituation mit einer Grundversorgung, gedeckten Veloabstellplätzen sowie einer klaren Wegweisung zu den Geschäften und Gastronomiebetrieben im Zentrum.
Leitsatz 8: Sicherung Fuss- und Veloverkehr: – Dichtes Wegnetz im Dorfzentrum – Netzplan Schulwege – Ausbau Hardstrasse – Erlebbare Natur- und Erholungsräume in der Landschaft	Massnahme zum Fusswegnetz verfassen: – Verbindung Coop / Strohhäuser – kirchliches Zentrum – Altersheim / Bahnhof schaffen – Stärkung der Bahnhofstrasse – Bestehendes Wegnetz gestalterisch aufwerten – Verbindung zwischen dem Oberdorf und dem Dorfzentrum abseits der Hauptstrasse Massnahme zu den Schulwegen verfassen: – Sicherung und allfällige Ergänzung der Verbindungen aus dem Netzplan Schulweg Massnahmen zum Ausbau der Hardstrasse verfassen: – Prüfung eines durchgehenden Geh- und Velowegs entlang der Hardstrasse, der das Gewerbegebiet direkt mit dem Dorfzentrum und angrenzenden Wohnquartieren verbindet. – Erhebung des Bedarfes an Beleuchtung und Beschattung, um den Weg auch in den frühen Morgen- und Abendstunden sowie im Sommer nutzerfreundlich zu machen.

Strassenrichtplan Kölliken

Der Strassenrichtplan von Kölliken teilt die Strassen in unterschiedliche Klassen ein. Entsprechend dieser Strassenklassen ist der Ausbaustandard definiert und es fallen die Beiträge der Anstösserinnen und Anstösser bei einer Sanierung an. Weiter sind geplante Strassen oder Umklassierungen im Strassenrichtplan ersichtlich.

Inhalte / Massnahmen zusammengefasst	Umsetzungsstand	Behandlung im KGV
Verbindung Egelmoosstrasse - Kanalweg als Erschliessungsstrasse 1	Privater Fuss- / Veloweg ist durchgehend vorhanden	Nicht aufnehmen: Alternative über Wolfgrubenstrasse vorhanden.
Verbindung Wallenmattstrasse an Wolfgrubenstrasse als Erschliessungsstrasse 1	Private Erschliessung MIV nicht durchgehend, Fussweg durchgehend	nicht aufnehmen
Anschluss Wallenmattstrasse an Schönenwerderstrasse als Erschliessungsstrasse 1	wurde umgesetzt	nicht erforderlich
Farbweg: Umlegung im Norden; durchgehende Umklassierung von Radweg zu Erschliessungsstrasse 1	Umlegung im Norden wurde nicht umgesetzt, die Umklassierung erfolgt, allerdings ist der Farbweg für den MIV nicht (mehr) durchgehend befahrbar.	nicht aufnehmen
Radwegverbindung zwischen Berggasse (Schule) und Scheidgasse (Kindergarten)	wurde umgesetzt	nicht erforderlich
Radwegverbindung Scheidgasse und Richtergrasse	Areal wurde ausgezont. Eine Radwegverbindung besteht nicht.	Velo- und Fusswegverbindung als Netzlücke in Pläne aufnehmen.
Verlängerung Nussbaumweg als Erschliessungsstrasse 1	Es wurde keine durchgehende Strasse ausgeführt	nicht erforderlich
Umklassierung Ghürstrasse in Erschliessungsstrasse 1	wurde nicht umgesetzt	Klassierung als Sammelstrasse im Teilplan MIV.
Neubau Obermatte als Erschliessungsstrasse 1	umgesetzt	nicht erforderlich
Erweiterung Industriering als Erschliessungsstrasse 2	Nicht umgesetzt: Industriegebiet hat sich anders entwickelt	nicht aufnehmen
Verbindung Safenwilerstrasse mit K236 als Hauptverkehrsstrasse, quer durch das heutige Industriegebiet	Nicht umgesetzt: Ghürstrasse bildet diese Verbindung	nicht aufnehmen
Umfahrung Holziken als Hauptverkehrsstrasse	nicht umgesetzt	nicht auf Gemeindegebiet von Kölliken

Tabelle: Inhalte des alten Strassenrichtplanes und Umgang damit in der aktuellen Planung

Das "Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen" vom 4. Januar 2017 bezieht sich auf den Strassenrichtplan. Da die Bezeichnung der Strassenklassen in diesem Strassenrichtplan nicht mehr den aktuellen Normen entsprechen und eine Umklassierung eine Anpassung des Reglements bedeuten würde, ist die Einheit Strassenrichtplan/Reglement zu belassen.

Sondernutzungsplanungen

Die folgenden Sondernutzungsplanungen sind in Kölliken vorhanden und noch nicht vollständig umgesetzt:

Planung	Stand	Behandlung im KGV
Gestaltungsplanareal Obermatte	Für das flächenmässig grösste noch unüberbaute Areal ist noch kein rechtsgültiger Gestaltungsplan vorhanden. Im Jahre 2023 wurde für das Areal ein Richtprojekt erarbeitet. Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr ist von Süden über den Eichweg vorgesehen.	In Teilplänen die Erschliessungsrichtung festlegen
Sondernutzungsplanpflicht Oberdorf	Es besteht noch kein rechtsgültiger Sondernutzungsplan. Ein zentrales Thema ist die Erschliessung des rückwärtigen Areals ab der Hauptstrasse.	In Teilplänen die Erschliessungsrichtung festlegen
GP Scheidgasse Süd	Der GP Scheidgasse wurde im April 2024 genehmigt. Die Erschliessung erfolgt ab der Scheidgasse. Östlich der drei möglichen Baukörper ist eine öffentliche Fuss- und Veloverbindung eingetragen.	In Teilplänen die Erschliessungsrichtung und die öffentliche Fuss- und Veloverbindung übernehmen.
Gestaltungsplan Scheidgasse, Parzelle 311	Der Gestaltungsplan Scheidgasse, Parzelle 311 ist seit dem Jahre 2024 rechtsgültig. Auf dem Areal sind fünf Baubereiche für Mehrfamilienhäuser ausgeschieden. Die Erschliessung erfolgt ab der Scheidgasse.	In Teilplänen die Erschliessungsrichtung festlegen
SNP-Pflicht Wolfgruebe	Sondernutzungsplan noch nicht erarbeitet	keine
SNP-Pflicht Kisper	Sondernutzungsplan noch nicht erarbeitet	keine
SNP-Pflicht Hardfeld	Sondernutzungsplan noch nicht erarbeitet	keine
EP Hardstrasse	Rechtskräftiger Erschliessungsplan aus dem Jahr 2003 mit Enteignungstitel für kombinierten Rad-Gehweg entlang Hardstrasse.	Linienführung in Teilpläne aufnehmen

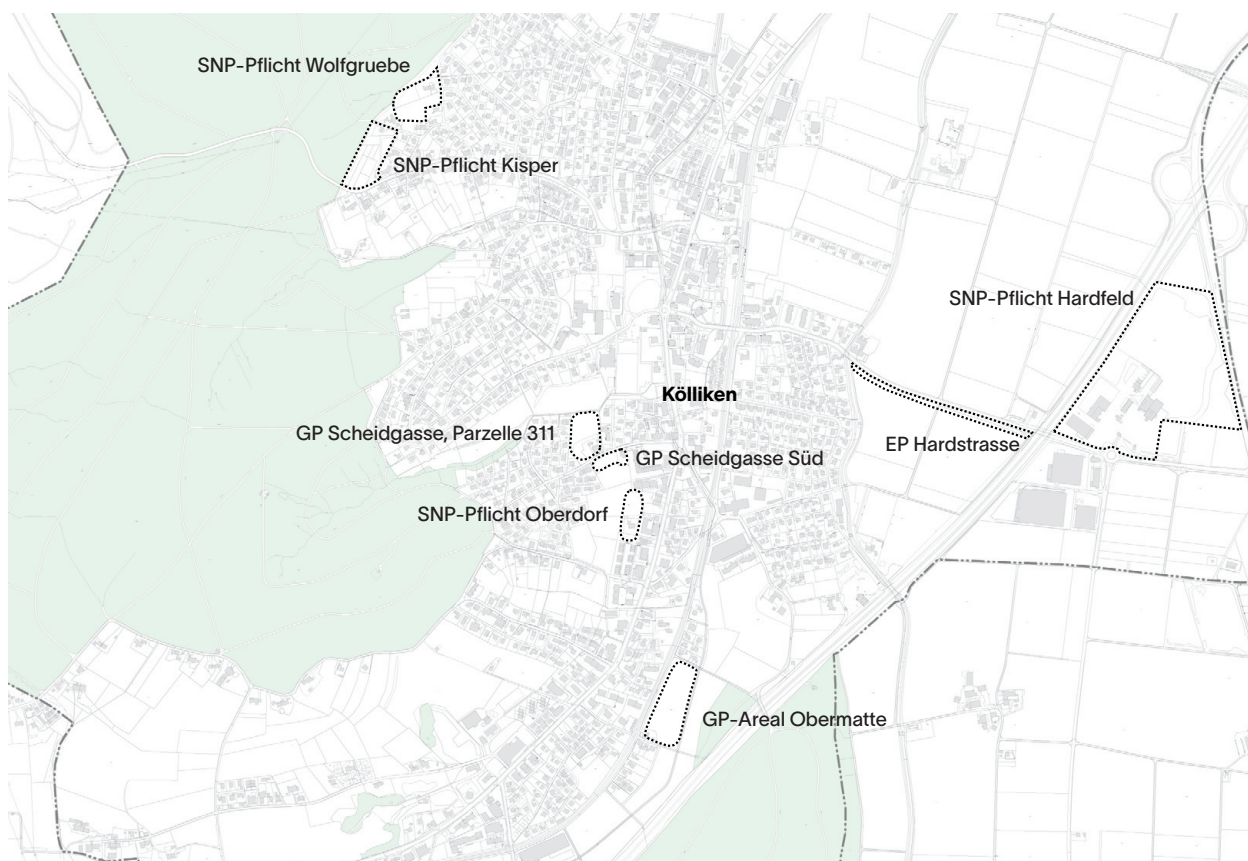


Abbildung: Übersicht der noch nicht umgesetzten Sondernutzungsplanungen in Kölliken.
 Quelle: eigene Darstellung, genordet

Analyse

Siedlungsentwicklung

Die Analyse der Siedlungsentwicklung wurde vom Räumlichen Entwicklungsleitbild (Stand 14. August 2025) übernommen.

Facts and Figures

- Im Jahr 2024 lebten rund 5'100 Personen in Kölliken.
- Kölliken bietet bei ca. 304 Betrieben ca. 1'773 Arbeitsplätze (Voll- und Teilzeit) an (Stand 2022).
- Ca. 200 Personen sind über 80 Jahre alt, rund 1'000 sind minderjährig.
- In Kölliken gibt es ein breites Angebot von aktuell rund 62 Vereinen und Verbänden.
- Der Wohnungsbestand belief sich im Jahr 2023 auf rund 2'300 Wohnungen.
- Der Anteil der Einfamilienhäuser am Gebäudebestand mit Wohnnutzung betrug 74 Prozent (2023).
- Die durchschnittliche Haushaltsgrösse lag im Jahr 2023 bei 2,37 Personen.
- Im Jahr 2024 waren in der Gemeinde Kölliken insgesamt 3'064 Personenwagen registriert.
- Die in Kölliken wohnhaften erwerbstätigen Personen arbeiten am häufigsten in Aarau oder in den weiteren umliegenden Gemeinden

Bauliche Entwicklung

Um die Jahrhundertwende waren einige Fabriken in Kölliken angesiedelt und entlang der Hauptstrasse wurde intensiv gebaut. Mitte des 20. Jahrhunderts entwickelte sich das Dorf mit den getrennten Strassenzügen zu einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet. Wie der ganze Kanton erlebte auch Kölliken einen Strukturwandel von der landwirtschaftlich geprägten Gesellschaft zur industriellen Wirtschaft. Als Konsequenz des Wirtschaftswachstums wurde Ende der 1970er Jahre die Sondermülldeponie am südwestlichen Ende der Gemeinde erstellt. Abgesehen von den Gewerbegebieten konzentriert sich die Entwicklung bis heute nahezu ausschliesslich auf die Innenentwicklung.

Bevölkerungsentwicklung

In den 1970er Jahren nahm die Bevölkerung minimal ab. Seit den 1980er Jahren ist ein stetiges Wachstum zu beobachten, welches bis heute anhält. Der Aufwärtstrend hängt mit der Industrialisierung und der damit verbunden wirtschaftlichen Entwicklung zusammen. In den jüngsten Jahren hat die geografische und wirtschaftliche Nähe zu Aarau und Olten die Entwicklung als attraktive Wohngemeinde im Grünen vorangetrieben.

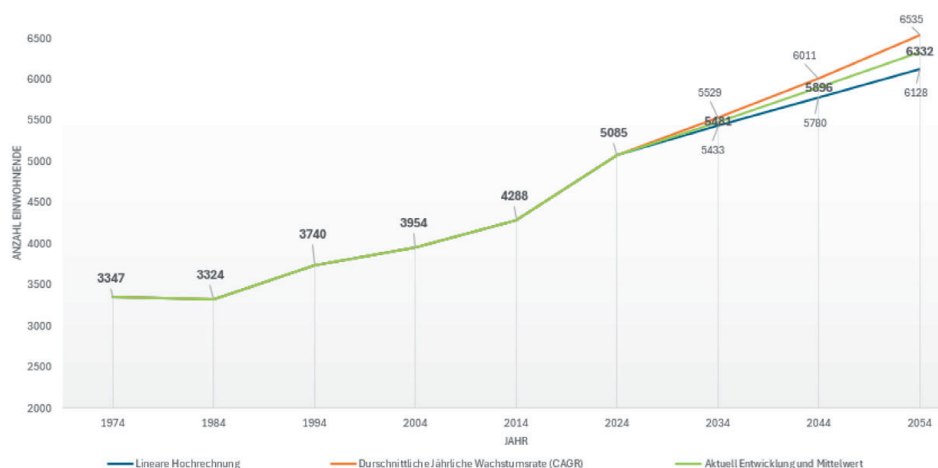


Abbildung: Bevölkerungswachstum mit Prognose

Quelle: REL Kölliken, PlanTeam, Stand 14. August 2025

Motorisierter Individualverkehr

Strassennetz

Die Nationalstrasse A1 verläuft östlich des Siedlungsgebietes von Kölliken. Der Autobahnanschluss "49 Aarau West" befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Kölliken. Durch die Nähe zum Siedlungsgebiet ist die Gemeinde ausgezeichnet an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Die rückwärtige Erschliessung der Raststätte Kölliken Nord (Fahrtrichtung Bern) für Angestellte und Anlieferungen führt durch das Siedlungsgebiet von Kölliken.

Längs durch die Gemeinde verläuft in Nord-Süd-Richtung mit der Hauptstrasse K235 eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Auch die Hardstrasse K320, welche das Zentrum mit der Suhrentalstrasse K108 verbindet, ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Vom Knoten Bären Richtung Gretzenbach führt eine Regionalverbindungsstrasse (Schönenwerderstrasse K319) durch den Wald. Im Süden der Gemeinde verknüpft mit der Ortsverbindung K236 eine weitere Regionalverbindungsstrasse die Hauptstrasse mit dem Zentrum von Holziken.

Die kommunalen Strassen dienen vorwiegend der Erschliessung der Siedlungsgebiete. Grundsätzlich gibt es keine kommunalen Strassen mit einer ausdrücklichen Verbindungsfunktion.

Verkehrsbelastung

Die Hauptbelastung in Nord-Süd-Richtung liegt mit einem DTV von mehr als 24'000 Fahrzeugen auf der Suhrentalstrasse, welche zu Kölliken eine Umfahrung durch das Suhrental bildet. Die Verkehrsbelastungen auf den Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet von Kölliken sind mit 6'000 bis 7'000 Fahrzeugen pro Tag deutlich tiefer.

Von Gretzenbach her staut es im Feierabendverkehr beim Knoten Bären. Rückstausituationen sind ebenfalls beim Knoten Hard in den Abendstunden zu verzeichnen. Die Schönenwerderstrasse wird zum Umfahren der Stadt Aarau benutzt, oder um von einer Seite mit weniger Verkehr, in die Stadt zu gelangen. Die Metzgergasse ist die einzige Strasse im Siedlungsgebiet von Kölliken, welche die Bahnlinie nicht ebenerdig quert und somit keine Wartezeiten infolge der SBB-Durchfahrt auslöst. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil des Ost-West-Verkehrs durch den Autobahnanschluss generiert wird.

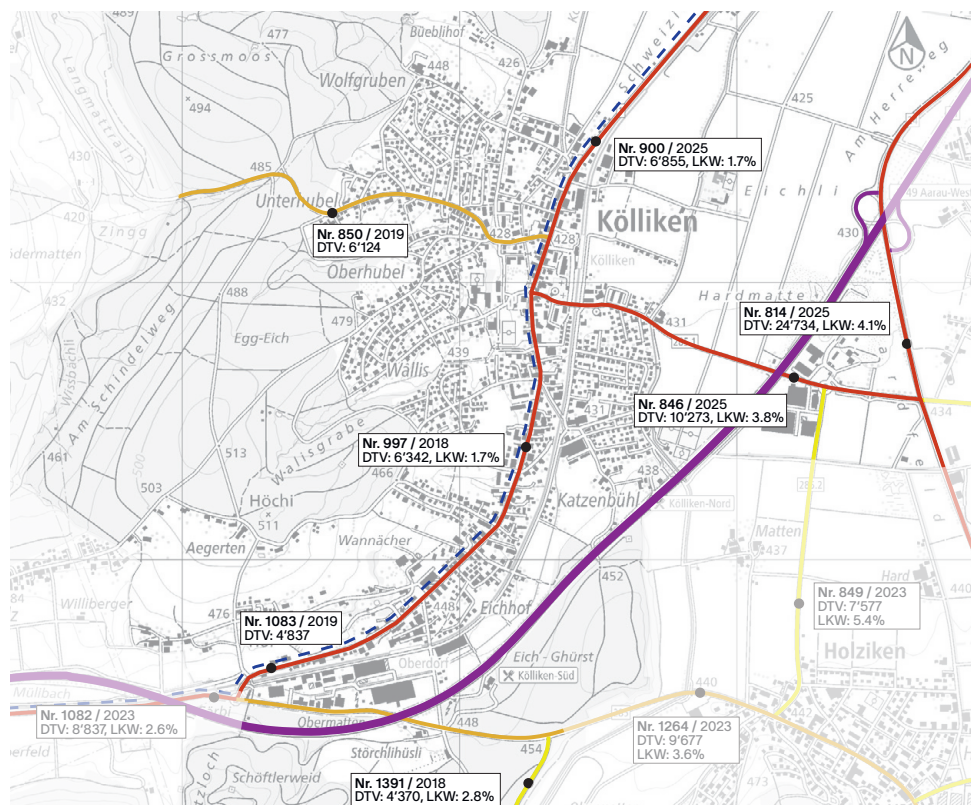


Abbildung: Kantonsstrassen sowie deren Belastungen im Raum Kölliken
AGIS, Stand: 27. Juli 2026

In einer Untersuchung des Kantons zu Steuerungsmöglichkeiten und Stauerscheinungen wurde die Zweckmässigkeit einer Pfortnerungsanlage an der Schönenwerderstrasse (beim Ortseingang) festgestellt. Diese Anlage kann dabei unterstützen, das Siedlungsgebiet kurz- und mittelfristig vor Überlastung zu schonen. Sie ist aber nicht in der Lage, einen langfristigen Schutz aufrecht zu erhalten. Dafür sind weitere Massnahmen im regionalen Verkehrsmanagement erforderlich.

Der Schwerverkehrsanteil ist auf der Hauptstrasse K235, im Vergleich zu anderen kantonalen Hauptverkehrsstrassen, eher klein. Gemäss den beiden kantonalen Zählstellen beträgt der Anteil des Schwerverkehrs zwischen 1.5% und 1.7% am Gesamtverkehr. Auf der Kirchgasse, auf der Höhe der Autobahnunterführung, ist der Schwerverkehrsanteil mit 2.9% etwas höher. Zum Vergleich hat die Suhrentalstrasse K108 einen Schwerverkehrsanteil von 4% bei deutlich höheren Verkehrsmengen.

Geschwindigkeitsregime

Auf den Gemeindestrassen von Kölliken gilt heute Tempo 30. Auf den Kantonsstrassen, welche durch das Siedlungsgebiet führen, ist die übliche Höchstgeschwindigkeit von 50km/h signalisiert. Auf Kantonsstrassen im Ausserortsbereich gilt mehrheitlich die Höchstgeschwindigkeit von 80km/h. Auf folgenden Abschnitten ist eine reduzierte Geschwindigkeit von 60km/h signalisiert:

- Kirchgasse: Unterführung Autobahn A1
- Holzikerstrasse: Abschnitt entlang Gewerbegebiet Hardfeld
- Knoten Hardfeldstrasse/Köllikerstrasse/Suhrentalstrasse inkl. Zufahrten
- Suhrentalstrasse: Bereich der Autobahnein- und ausfahrt

Parkierung

In Kölliken stehen an verschiedenen Stellen öffentliche Parkfelder sowie öffentlich zugängliche Parkfelder (z.B. bei Einkaufsnutzungen) zur Verfügung. Öffentliche Parkfelder im Siedlungsgebiet befinden sich hauptsächlich im Umfeld der Schulanlage sowie beim Bahnhof. Vereinzelt sind Parkfelder auf öffentlichen Strassen markiert. Die weitere Parkierung auf Gemeindestrassen ist grundsätzlich erlaubt, sofern allfällige lokale Signalisationen sowie die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes eingehalten werden. Die Strassenraumparkierung kann zu Sicherheitsproblemen führen, wenn beispielsweise Kinder unerwartet hinter den Autos hervorrennen. Zudem hat die Feuerwehr bereits heute an engen Stellen Probleme mit der Durchfahrt.

Die Gemeinde hat momentan keine koordinierte Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder. Verschiedene öffentliche Parkfelder wie beim Gemeindehaus oder beim Bahnhof sind mit einer blauen Zone geregelt. Diese Zonen sind zudem im Parkierungsreglement der Gemeinde aus dem Jahr 2009 verankert. Das Parkierungsreglement regelt zudem die Dauerparkierung auf öffentlichem Grund und legt die Gebühren dazu fest.

Weitere, öffentliche zugängliche Parkfelder wie beim Denner oder beim Coop sind mit einer Parkzeitbeschränkung belegt. Bis auf die P+R-Parkfelder der SBB beim Bahnhof werden keine Parkfelder in Kölliken monetär bewirtschaftet. Der Druck auf diese Parkierungsanlagen wird aktuell als nicht sehr gross betrachtet.

Eine Abweichung gegenüber den gesetzlich definierten Vorgaben bei der privaten Parkierung ist in Kölliken aktuell nicht definiert.

Ausnahmetransportroute

Die Ausnahmetransportroute 7.b verbindet Suhr und Zofingen und verläuft somit auch auf der Hauptstrasse K235 durch Kölliken. Bei der Ausnahmetransportroute handelt es sich um die Kategorie I.B mit einer erforderlichen Durchfahrtsbreite von 6.50m und einer lichten Höhe von 5.20m.

Strassenraumgestaltung

Die Gemeindestrassen sind eher schmal und entlang der Strassen sind viele Hecken, Bäume und Rasenflächen vorhanden. Auf dem Luftbild sieht die Gemeinde auch im Siedlungsgebiet ziemlich grün aus.

Im Gegenzug sind die Kantonsstrassen im Verhältnis zu den Gemeindestrassen breit, mit beidseitigen Gehwegen. Viele der publikumsintensiven Nutzungen sind entlang dieser Strassen angeordnet und haben breite Zufahrten zu den Parkfeldern anstelle von Grünflächen entlang der Strasse.

Probleme motorisierter Individualverkehr

Aus Sicht der Bevölkerung bestehen in Kölliken folgende Probleme im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr:

- Durchgangsverkehr
Einerseits handelt es sich um Fahrzeuglenkende, welche zur Autobahn wollen oder von dieser kommen (Ost-West) und die Fahrt durch Kölliken als direkter, schneller oder kürzer sehen, als andere Strecken. Andererseits handelt es sich um Verkehr zwischen Ober- / Unterentfelden, Suhr und Safenwil, Oftringen und Zofingen (Nord-Süd). Die Strecke durch Kölliken hat nur wenige Hindernisse, im Gegenzug hat die Fahrt von und zur Autobahn mehrere Knoten, auch mit Lichtsignalanlagen. Es bestehen keine Angaben darüber, wie hoch der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr in Kölliken effektiv ist.
- Bahnübergang BÜe Herrenmatt, K320 Kirchgasse
Der Bahnübergang erzeugt Rückstau, welcher sich nach der Zugsdurchfahrt auch schnell wieder auflöst. Die Barrieren sind ungefähr 7.5 Minuten pro Stunde geschlossen (Personen- und Güterverkehr). Trotzdem könnte der Bahnübergang auch eine Chance sein, weil einige Fahrzeuglenkende davon abgehalten werden dürften, durch Kölliken zu fahren. Langfristig sind Szenarien denkbar, wo der Bahnübergang bis zu 17 Minuten pro Stunde geschlossen bleibt.
- Umfahrung des Kreisels über Bahnhofsareal
Fahrzeuglenkende, welche von der Kirchgasse kommen und am Kreisverkehr die erste Ausfahrt in Richtung Entfelden / Gretzenbach nehmen, weichen teilweise über das Bahnhofsareal aus.
- Im Sommer, wenn das Fahrverbot aufgehoben ist, gibt es Beobachtungen von Schleichverkehr über die Badi (Risigasse, Mittelfeldstrasse). Verschiedentlich würde auch das geltende Fahrverbot missachtet.

Fazit motorisierter Individualverkehr

Die Gemeinde Kölliken ist gut an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Neben den Vorteilen für die Bevölkerung (schnell irgendwo sein) hat das auch den Nachteil, dass Fahrzeuglenkende eine Route durch Kölliken wählen, um zur Autobahn zu gelangen oder aber stärker belastete Verbindungen zu umfahren. Dies führt vor Allem in der Abendspitze zu Stau beim Knoten Bären auf der Schönenwerderstrasse. Der Bahnübergang an der Kirchgasse erzeugt den ganzen Tag kurze Rückstausituationen, die sich aber auch schnell wieder auflösen, sobald die Schranken wieder geöffnet sind. Der nahe gelegene Kiesel wird zudem über das Bahnhofsareal umfahren. Eltern, welche ihre Kinder zur Schule fahren, erzeugen zusätzlichen Verkehr im ganzen Gemeindegebiet. Auf fast allen Gemeindestrassen gilt schon lange das Tempo 30-Regime, die fehlenden Abschnitte (Risigasse, Aegerten) können nachgerüstet werden.

Veloverkehr

Velonetz

Von Oberentfelden verläuft die kantonale Veloroute entlang des Köllikerbachs. Der Weg ist grundsätzlich frei von motorisiertem Verkehr (ausgenommen Landwirtschaft). Im Norden des Siedlungsgebiets führt die Veloroute auf die Hauptstrasse, auf dieser sind beidseitig Velostreifen markiert. Ab der Mühlegasse verläuft die kantonale Veloroute östlich der Hauptstrasse wieder entlang des Köllikerbachs und später entlang

der Bahnlinie in Richtung Safenwil. Über die Risigasse verläuft eine Querverbindung, vorbei am Schwimmbad auf die westliche Seite der Suhrentalstrasse. In Muhen sind Velorouten in Richtung Schöffland, Suhr und Oberentfelden vorhanden. Beim Knoten Mühlegasse/Metzgergasse zweigt eine weitere kantonale Velorouten nach Osten ab, für mögliche Verbindungen nach Holziken und Uerkheim.

Auf der Kirchgasse sind in einem Abschnitt innerhalb des Siedlungsgebietes Velostreifen markiert. Im Ausserortsbereich in Richtung Osten fehlt jedoch eine fortführende Veloinfrastruktur.

Veloparkierung

In der Gemeinde Kölliklen sind total 268 Veloabstellplätze vorhanden, davon sind lediglich 25 Abstellplätze nicht gedeckt. Bei den meisten (217) ist der Velorahmen nicht anschliessbar. Bei einer Stichprobe am 29. Mai 2024 waren 104 Veloabstellplätze durch Velos, Mofas und Trottinets besetzt. Rund 2/3 der Veloabstellplätze befinden sich bei der Schulanlage, weitere sind bei den Bahnhaltstellen (B+R), beim Coop und beim hinteren Zugang zur Autobahnraststätte Kölliklen Süd (Fahrtrichtung Zürich) angeordnet. Die Veloparkierung ist in der Beilage detailliert pro Standort aufgeführt.

Probleme Veloverkehr

Es fehlt ein Angebot über die Kantonsgrenze nach Gretzenbach, Däniken und Schönenwerd. Die Linksabbiegemanöver von der Hauptstrasse sind je nach Verkehrsaufkommen mühsam. Beim Einbiegen in die Mühlegasse sind die Velofahrenden nicht vor dem entgegenkommenden Verkehr geschützt. Der Kreisverkehr im Zentrum ist für den Veloverkehr nicht ideal. Zudem lädt die Strassenraumgestaltung im Zentrum nicht zu Freizeitfahrten ein. Es ist eher ein "Muss", dort durchzufahren.

Fazit

Die Veloroute führt zentral durch die Gemeinde und ist somit gut erreichbar. Für Pendler ist die kantonale Route direkt, für Freizeitfahrer mit Kindern ist ein anderes Angebot wünschenswert. Eine Alternative zur Hauptstrasse für die Durchfahrt im nördlichen Abschnitt gibt es nicht, respektive nur mit grossem Umweg. Die Gestaltung der Hauptstrasse lädt nicht zum Velofahren ein.

Bei den Schulanlagen werden viele Abstellplätze zur Verfügung gestellt. Die Qualität der Abstellplätze darf noch ausgebaut werden (Velorahmen anschliessen). Die Regionalplanung Aarau sieht weitere Veloabstellplätze bei den Bahnhaltstellen vor.

Das Potenzial an Velofahrenden ist auch auf Grund von unattraktivem (Kreisel; subjektives Sicherheitsempfinden auf abgelegenen Strecken) und fehlendem (über Kantonsgrenze) Angebot noch nicht ausgeschöpft.

Fussverkehr

Fussverkehrsnetz

Ein Basisnetz ist mit den Quartierstrassen vorhanden. Für verschiedene Querverbindungen, vor allem in Nord-Süd-Richtung, ist man jedoch auf das Wegrecht auf privaten Strassen angewiesen. Es bestehen zudem noch einzelne Lücken im Netz. Werden diese geschlossen, werden auch Zugänge zur Schulanlage direkter und attraktiver.

Während die Bewegung zu Fuss in den Wohnquartieren von Kölliklen grundsätzlich attraktiv ist, sorgen die Kantonsstrassen, speziell im Zentrum, für unwirtliche Räume und generieren eine Trennwirkung.

Die meisten Querungsstellen über die Kantonsstrassen sind mit einer Fussgänger-schutzinsel ausgestattet. Ausnahmen sind:

- Querung Schönenwerderstrasse auf Höhe Wallenmattstrasse: Mit der Sanierung Schönenwerderstrasse wird eine Mittelinsel erstellt. (Projektstand: 24. Mai 2022)
- Wallenmattstrasse entlang Schönenwerderstrasse: Mit der Sanierung Schönenwerderstrasse wird eine Trottoirüberfahrt erstellt. (Projektstand: 24. Mai 2022)
- Querung Schönenwerderstrasse auf Höhe Kisperstrasse: Mit der Sanierung

Schönenwerderstrasse wird eine Mittelinsel erstellt. (Projektstand: 24. Mai 2022)

- Hauptstrasse: Höhe Hauptstrasse 21
- Kirchgasse: Höhe Bahnhofstrasse
- Querung Kirchgasse Höhe Walkestrasse

Schulwege

Der Netzplan Schulweg zeigt auf, dass viele Schulwege entlang der Kantonsstrassen verlaufen. Beim Fussgängerstreifen bei der Einmündung Farbweg werden die Schulkin- der durch einen Lotsendienst unterstützt. Beim Knoten Bären ist ein Minikreisel geplant, folglich werden die bestehenden Fussgängerstreifen leicht verschoben, dafür aber mit Mittelinseln ausgestattet.

Wanderwege

Das Wanderwegenetz verläuft grösstenteils auf den Gemeindestrassen. Die Ausnah- men befinden sich entlang der Kirchgasse (ca. 350m) und entlang der Schönenwerder- strasse (ca. 250m).

Probleme Fussverkehr

Die Eisenbahnlinie trennt die Gemeinde in zwei Teile, dies führt zu längeren Fussweg- distanzen mit Bezug zum Zentrum.

Die Liegenschaften an der Safenwilerstrasse, westlich der Ghürstrasse, sind nicht mittels Gehweg erschlossen. Fussgängerinnen und Fussgänger müssen auf der Strasse und den privaten Vorplätzen gehen.

Die Strassenraumgestaltung im Zentrum lädt nicht zum verweilen ein, es ist ein "Muss" dort durchzugehen. Ähnlich ist es beim Bahnhof Kölliken, es ist kein freiwilliger Treffpunkt. Man geht dorthin, wenn man auf den Zug muss oder mit dem Zug ankommt.

Die Querung der Hardstrasse im Ausserortsbereich liegt auf einer ausgewiese- nen Wunschlinie des Freizeit-Fussverkehrs (Verbindung Badi-Fussballplatz), wobei die Nachfrage nicht bekannt ist. Aktuell ist keine Querungshilfe für den Fussverkehr vorhanden.

Fazit

Viele Schulwege führen entlang der Kantonsstrassen, die Strassenquerungen werden teilweise mittels Lotsendienst unterstützt. Im Gegenzug dazu verlaufen die Wander- wege nur auf kurzen Strecken entlang der übergeordnete Strassen.

Die Eisenbahnlinie kann nur punktuell gequert werden, was längere Fusswegdis- tanzen zur Folge hat (Schule, Einkaufen, etc.). Entlang der Safenwilerstrasse fehlt im südlichen Teil ein Gehweg. Die Gestaltung der Hauptstrasse und des Bahnhofareals laden nicht zum Flanieren ein.

Öffentlicher Verkehr

Das einzige öV-Angebot in Kölliken ist die S28, welche im Halbstundentakt zwischen Lenzburg und Zofingen verkehrt (ausser Nachtbusse). In Kölliken bestehen mit dem Bahnhof Kölliken und der Haltestelle Oberdorf zwei Ein- und Aussteigepunkte. Das ÖV-System ist radial entlang der Flusslinien aufgebaut. Ein Grossteil der Wohngebie- te sind nicht direkt durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Folglich sind längere Fuss- respektive Velowege zu den Bahnhaltestellen erforderlich. Auch das Gewerbe- gebiet Hardfeld ist nicht per ÖV erreichbar. Die Gemeinde ist bis auf die vorhandenen Netzlücken grundsätzlich gut für Velofahrende geeignet.

Der Bahnhof Kölliken liegt zwar am Zentrum. An der Rückseite der publikums- orientierten Nutzungen entlang der Hauptstrasse gelegen, macht er aber einen etwas abgeschiedenen Eindruck. Ausser zu den üblichen Pendlerstosszeiten ist das Areal nicht stark belebt. Es wirkt auch nicht einladend, sich dort aufzuhalten.

Im Winter, jeweils von November bis April, gibt es ein Schulbusangebot zwischen Muhen und Kölliken. In den übrigen Monaten legen die Schülerinnen und Schüler der Oberstufe den Schulweg vorwiegend mit dem Velo zurück.

Es bestehen Netzlücken von und nach Gretzenbach sowie von und nach Muhen. Die Nachfrage nach diesen Beziehungen ist nicht klar, jedoch zweifellos vorhanden.

Fazit

Die öV-Erschliessung von Kölliken mit der S-Bahn kann als gut bezeichnet werden. Die beiden Bahnhaltstellen Kölliken und Oberdorf nur einen kleinen Teil des Siedlungsgebietes direkt abdecken, kommt der Zugänglichkeit zu diese Haltestellen eine grosse Bedeutung zu. Diese Zugänglichkeit kann für den Fuss- und Veloverkehr noch verbessert werden. Die tangentielle Verbindung zu den Nachbargemeinden fehlt.

Unfallgeschehen

Bei der Unfallbeurteilung wird die öffentlich zugängliche Karte der polizeilich registrierten Unfälle mit Personenschaden konsultiert. Darin sind die Unfälle seit 2011 in verschiedenen Kategorien aufgeführt. Aufgrund des geschlossenen Systems und dem fehlenden Bezug zur Gemeinde Kölliken sind die Unfälle auf der Nationalstrasse nicht zu berücksichtigen.

Naturgemäss häufen sich die Unfälle da, wo auch am meisten Verkehr vorhanden ist, also auf den Kantonsstrassen. Speziell bei Knotenpunkten, wie beim Knoten Hauptstrasse/Schönenwerderstrasse oder beim Kreisel Safenwilerstrasse/Köllikerstrasse, gibt es eine klar erkennbare Häufung von Unfällen. Auf der lang gezogenen Hauptstrasse sind aber auch auf der Strecke verschiedene Unfälle registriert.

Daneben haben sich auch in den Quartieren verschiedene Unfälle ereignet, unter anderem auch mit der Beteiligung von Fussgängerinnen oder Fussgänger. Es ist jedoch kein klares Muster erkennbar.

Unfallschwere - Gravité de l'accident - Grav

Unfall mit: Accident avec:		
☒	Getöteten Tués	U(G) U(G)
□	Schwerverletzten Blessés graves	U(SV) U(SV)
△	Leichtverletzten Blessés légers	U(LV) U(LV)

Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incident

☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall 0 Dérap. ou perte de maîtrise
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw. 1 Dépas. ou chang. de voie
☒	2 Auffahrunfall 2 Tamponnement
☒	3 Abbiegeunfall 3 Acc. en quittant une route
☒	4 Einbiegeunfall 4 Acc. en s'eng. sur une route
☒	5 Überqueren der Fahrbahn 5 Acc. en traversant une route
☒	6 Frontalkollision 6 Collision frontale
☒	7 Parkierunfall 7 Acc. en parquant
☒	8 Fussgängerunfall 8 Acc. impliquant des piétons
☒	9 Tierunfall 9 Acc. impliquant des animaux
☒	00 Andere 00 Autres

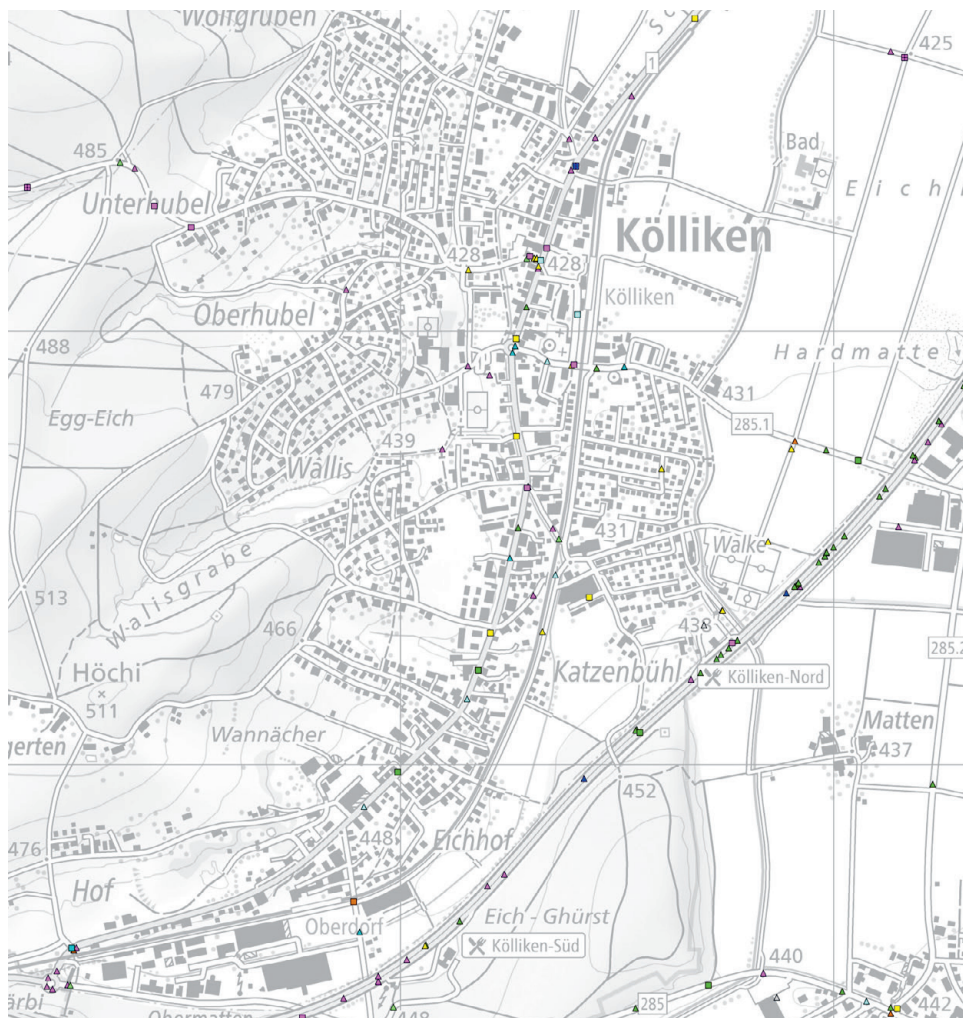


Abbildung: Polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschaden in Kölliken seit 2011

Quelle: AGIS, Stand vom 16. Oktober 2025

Lärm

In Kölliken ist neben dem Strassenlärm auch der durch die Eisenbahn generierte Lärm zu berücksichtigen.

Strasse

Die Immissionsgrenzwerte beim Strassenlärm werden in Kölliken bei einigen Gebäuden entlang der Hauptstrasse K235 überschritten. Zudem stehen verschiedene Gebäude am östlichen und südlichen Siedlungsrand im Einflussgebiet der Autobahn A1. Auch da werden die Immissionsgrenzwerte verschiedentlich überschritten. Im Siedlungsgebiet von Kölliken kommt es zu keiner Überschreitung des Alarmwerts.

Eisenbahn

Die unmittelbar neben der Bahnlinie liegenden Gebäude befinden sich im Einflussbereich der Eisenbahn. Gemäss der Lärmkarte des Astra werden die Grenzwerte am Tag jedoch nicht überschritten. Auch für die Nacht gibt es keine problematischen Einträge.

Mobilitätsmanagement

In Kölliken werden aktuell keine Massnahmen durchgeführt, die unter den Begriff Mobilitätsmanagement geordnet werden könnten.

Gesamtfazit

Das Siedlungsgebiet von Kölliken ist grundsätzlich gut an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen, einzig der Bahnübergang auf der Kirchgasse stört diese Beziehung. Die Kehrseite ist der viele Durchgangsverkehr, welcher von einer anderen Seite in die Stadt Aarau will oder einfach Richtung Niederamt muss. Am meisten betroffen ist der Knoten Bären, auf der Schönenwerderstrasse staut es pünktlich zur Feierabendzeit. Zusätzlicher Verkehr wird durch die sogenannten Elterntaxis verursacht. Auf dem kommunalen Strassennetz wurden vor einiger Zeit Tempo-30-Zonen eingeführt. Die schmalen Gemeindestrassen lassen theoretisch das Parkieren im Strassenraum nur bedingt zu, dies behindert die Feuerwehr vor Allem im Winter.

Auch die zentral durch das Siedlungsgebiet verlaufende kantonale Veloroute ist gut erreichbar. Für Freizeitfahrende mit Kindern wäre ein Angebot abseits der Hauptstrasse wünschenswert. Veloabstellplätze sind vor allem bei der Schulanlage und den Bahnhaltstellen zu finden. Unattraktive und fehlende Veloverbindungen sind mit ein Grund für das nicht ausgeschöpfte Potenzial beim Veloverkehr.

Die Gestaltung der Kantonsstrassen und des Bahnhofareals laden sowohl Velofahrende wie auch für Zufussgehende nicht ein, um sich dort freiwillig zu bewegen und aufzuhalten, es wird stattdessen eher als "muss" angesehen. Viele der Schulwege führen entlang der Kantonsstrassen, bei einzelnen Strassenquerungen werden die Schulkinder durch einen Lotsendienst unterstützt. Die Eisenbahnlinie verlängert einige Fusswege innerhalb der Gemeinde (Einkaufen, Schulweg). Im Winterhalbjahr fährt ein Schulbus von Muhen nach Kölliken.

Der öffentliche Verkehr beschränkt sich in Kölliken auf die im Halbstundentakt fahrende S28, welche zwischen Suhr / Lenzburg und Zofingen verkehrt. Die beiden Ein- / Aussteigepunkte Bahnhof und Oberdorf erschliessen nur einen kleinen Teil des Wohngebietes direkt. Für die restliche Bevölkerung sind längere Fuss- oder Velowege vom oder zum Bahnhof erforderlich.

Behandlung der Kernthemen

Die Analyse drängt die folgenden Kernthemen zur Behandlung auf:

A Durchgangsverkehr und Umfahrung

Der problematische Durchgangsverkehr verkehrt zwischen dem Niederamt und dem Autobahnanschluss Aarau West an die Nationalstrasse A1. Weil die Hauptstrasse vortrittsberechtigt ist, staut es beim Knoten Bären, bis die Fahrzeuge in die Hauptstrasse einbiegen können. Mit dem geplanten Kreisverkehr dürften sich die Fahrbeziehungen im Knotenbereich in Zukunft flüssiger gestalten, was zu einem steigendem Anteil des Durchgangsverkehrs führen könnte.

Der effektive Anteil des Durchgangsverkehr am gesamten MIV-Aufkommen in Kölliken wurde bisher nicht untersucht. Erhebungen in ähnlichen gelagerten Fällen zeigten jedoch, dass der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs (Verkehr mit Start und Ziel in der Gemeinde) ungefähr die Hälfte ausmacht¹. Dazu kommt noch der Binnenverkehr, bei welchem nur Fahrten innerhalb einer Ortschaft gemacht werden.

Die Hauptstrasse in Kölliken ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassiert. Sie weist einen DTV von ca. 7'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Für Hauptverkehrsstrassen, welche gemäss dem Anhang D zur Botschaft zur Neuklassierung des Kantonsstrassennetzes einen DTV von 6'000 bis über 20'000 aufweisen, befindet sich die Belastung an der unteren Grenze. Andere Umfahrungen im Kanton Aargau wie in Mellingen (DTV von 18'000 Fahrzeugen durch die historische Altstadt) oder in Bad Zurzach (DTV von 12'000 Fahrzeugen durch den historischen Flecken) wurden mit deutlich höheren Verkehrszahlen umgesetzt.

Eine Umfahrung zur Entlastung des Ortszentrums Kölliken müsste nördlich der Gemeinde über das Kulturland erfolgen. Folgende Fragen gilt es zu berücksichtigen:

- Wie gross ist der Nutzen einer solchen Umfahrung grundsätzlich?
- Wie hoch ist die Entlastung für den Zentrumsbereich tatsächlich, wenn alle Fahrten aus dem Siedlungsgebiet südlich des Kreisel-Zentrum neu über die Hauptstrasse zur Umfahrung fahren?
- Rechtfertigt eine Umfahrung den Bau von neuer Infrastruktur sowie den massiven Eingriff in das Kulturland?

Ohne genaue Zahlen zu prognostizieren, ist es naheliegend, dass eine Umfahrung im Norden von Kölliken die Belastung auf der K319 Schönenwerderstrasse deutlich ansteigen lassen könnte, weil das "Ventil" des Bahnübergangs wegfällt. An dieser besseren Anbindung an den Autobahnanschluss hätte der Kanton Solothurn möglicherweise ein Interesse – die Massnahme ist jedoch im Synthesebericht "Raum+Mobilität Niederamt" nicht enthalten. Für Kölliken selbst ist nicht klar, ob die Vorteile oder die Nachteile der Idee überwiegen. Zu erwarten wäre, dass eine gewisse Entlastung im Zentrum mit einer hohen zusätzlichen Belastung an der Schönenwerderstrasse erkauft würde. Ein Teil der Gemeinde würde im Prinzip stärker vom Zentrum abgeschnitten. Der Handlungsbedarf muss die beträchtlichen Investitionen der Vorbereitung auf eine höhere Verkehrsmenge rechtfertigen. Eine auf zeitweise stehende Fahrzeuge im Zentrum ausgerichtete Infrastruktur sowie die Effekte der geplanten Pförtnerung an der Schönenwerderstrasse sind dem Ausbau gegenüberzustellen. Aktuell wird der Handlungsbedarf als deutlich zu klein beurteilt, um im Rahmen dieses kommunalen Gesamtplan Verkehr eine Umfahrung anzustossen. Es wird daher auf das Verfassen einer entsprechenden Massnahme verzichtet. Die Massnahme müsste auf überkantonaler Ebene vorbereitet werden.

¹ z.B. Durchgangs- und Ausweichverkehr in Seon, Nummernschilderhebung April 2023

B Bahnübergang

Der Bahnübergang auf der Kirchgasse hat stündlich gesamthaft ca. 7.5 Minuten geschlossen. In dieser Zeit staut sich der Verkehr vor der geschlossenen Barriere. Diese Kreuzungsstelle ist sowohl Fluch und Segen gleichzeitig. Sie verlängert die Fahrt der Einwohnenden von und zur Autobahn. Zudem stauen sich die Fahrzeuge zu den Spitzenzeiten bis über den Kreisverkehr auf der Hauptstrasse hinaus, wenn der Bahnübergang auf der Kirchgasse wegen Zugdurchfahrten geschlossen ist. Problematisch ist dies, weil in diesen Staubereichen die Schulwege über die Kantonsstrassen führen. Andererseits kann davon ausgegangen werden, dass der reine Durchgangsverkehr durch Kölliken ohne diesen Durchfahrtswiderstand ansteigen würde.

Die Verkehrssituation beim Bahnübergang auf der Kirchgasse wurde im Jahr 2023 im Auftrag der Abteilung Verkehrs des Kantons Aargau überprüft. Darin wird festgehalten, dass es in Kölliken bereits heute Verkehrsüberlastungen gibt, die durch den Bahnübergang verursacht werden. Es wird empfohlen, die Verkehrsmanagement-Anlage Schönenwerderstrasse (LSA 1319) kurz-/mittelfristig einzurichten und mindestens während den Spitzenstunden (MSP, ASP) zu betreiben. Empfohlen wird zudem der Austausch mit den SBB mit dem Ziel, die gefahrenen Güterverkehrstrassen während den Spitzenstunden zu beschränken und somit die Schliesszeiten des Bahnübergangs zu reduzieren. Eine Anpassung der Strasseninfrastruktur auf die vorliegenden Umstände (zeitweise stehende Fahrzeuge -> Schutz der Fussgängerquerungen mittels Fussgängerschutzinseln erforderlich) wäre prioritär zu prüfen.

C Klassierung der Gemeindestrassen

Im Teilplan MIV werden die Kantons- sowie die Gemeindestrassen klassiert. Die Klassierung der Gemeindestrassen erfolgt aufgrund der Erschliessungsfunktion der jeweiligen Strassenabschnitte (beispielsweise bezogen auf die Anzahl erschlossener Wohneinheiten).

Das Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen der Gemeinde Kölliken bezieht sich auf den zu ersetzenden Strassenrichtplan. Um rechtliche Unsicherheiten zu vermeiden, wird im neu überarbeiteten Strassenrichtplan bei der Klassierung der Gemeindestrassen nach Finanzierung und Verkehrsfunktion unterschieden.

D Schmale Gemeindestrassen

Viele der Gemeindestrassen sind so schmal, dass das Kreuzen von Fahrzeugen teilweise schwierig ist. Nach Strassenverkehrsgesetz dürfen auf vielen dieser Strassen keine Fahrzeuge abgestellt werden. Entsorgungsbetriebe und die Feuerwehr bekunden Mühe beim Durchfahren, wenn in den Strassen parkiert wird. Mit einer Massnahme zur Parkierung ist das Vorgehen aufzuzeigen, sollten sich in Zukunft Problemstellungen mit der Parkierung auf Gemeindestrasse häufen.

E Attraktivität Haupt- / Safenwilerstrasse

Die Hauptstrasse bildet die Visitenkarte von Kölliken, sowohl für die hier wohnhafte Bevölkerung als auch gegenüber Besuchenden. Mit einigen öffentlichen und publikumsorientierten Nutzungen sowie Gewerbe erfüllt sie eine zentrale Funktion als Lebens-, Begegnungs- und Bewegungsraum für die Bevölkerung. Für die Ortsdurchfahrt wird im KGV eine Massnahme definiert. In Abstimmung mit dem REL werden darin die Ziele für die einzelnen Abschnitte von Haupt- und Safenwilerstrasse festgelegt.

F Querungen Kantonsstrassen

Der viele Verkehr auf den Kantonsstrassen erzeugt eine Trennwirkung. Aufgrund der kreuzartigen Kantonsstrassenführung in Kölliken sind viele Querungen des übergeordneten Strassennetzes unumgänglich. Diese Wege über die Kantonsstrassen müssen sicher begangen werden können. Das Thema Fussverkehrsquerungen wird in das Massnahmenblatt zum Betrieb und Gestaltung der Hauptstrasse aufgenommen.

G Veloangebot ins Niederamt

Der Weg von Kölliken nach Schönenwerd wäre gut mit dem Velo machbar (Steigungen ca. 6%), wenn eine Veloinfrastruktur vorhanden wäre. Aktuell müssten Velofahrende den Umweg über Aarau oder Oftringen/Aarburg fahren. Die Verbindung wird im Teilplan Veloverkehr und in einem Massnahmenblatt als Netzlücke aufgeführt.

H Lokales Fusswegnetz

Ein möglichst attraktives, dichtes und durchlässiges Fussverkehrsnetz dient einer erhöhten Verkehrssicherheit sowie einer verstärkten Bewältigung von Wegen innerhalb der Gemeinde zu Fuss. Netzlücken sollen geschlossen und Konfliktstellen behoben werden. Zu diesem Kernthema ist ein entsprechendes Massnahmenblatt zu erstellen.

I Schulwege

Die Schule liegt westlich des Kreisels im Zentrum. Kinder vom Weiler Ägerten und der Umgebung der Haltestelle Oberdorf haben lange Wege zur Schule und zum Kindergarten. Viele der Schulwege führen an der Kantonsstrasse entlang und ungefähr die Hälfte der Kinder muss auf dem Schulweg mindestens eine Kantonsstrasse queren. Die Qualität von Schulwegen (hauptsächlich über die empfundene Verkehrssicherheit beeinflusst) ist meist mit klassischen Massnahmen der Verkehrsplanung zu justieren. Über eine optimale Verkehrsinfrastruktur lässt sich die Elterntaxi-Problematik vermindern. Dies ist nicht nur eine Frage des Verhaltens, sondern auch des Empfindens. Ruhige Quartierstrassen sowie angenehm und sicher zu querende Hauptachsen sind erfahrungsgemäss mitentscheidend, ob Eltern Gefahren für ihre Kinder wahrnehmen und sie deshalb lieber in die Schule fahren, als sie selbstständig den Schulweg erleben zu lassen.

J Bus-Tangentiallinie zu Aarau

Die offensichtlich nachgefragte öV-Verbindung zwischen Schönenwerd/Gretzenbach, Kölliken und Muhen wird durch den radial aufgebauten öffentlichen Verkehr aktuell nicht abgedeckt. Die Gemeinde Kölliken könnte zusammen mit den anderen Gemeinden die Finanzierbarkeit einer solchen Busverbindung abklären.

K Abstimmung Siedlung und Verkehr

Gemäss den Bevölkerungsprognosen aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild wird für Kölliken bis ins Jahr 2037 eine prognostizierte Bevölkerungszahl von rund 5'500 Personen berechnet. Dieser Wert liegt leicht unterhalb der rechnerischen Kapazität von 5'800 Personen, aber gleichzeitig oberhalb der kantonalen Prognose von 5'200 Personen. Gegenüber der Bevölkerungszahl von 2024 mit 5'085 Personen entspricht dies einem Zuwachs von 415 Personen oder 8%.

Ein Blick auf den Übersichtsplan "Stand der Erschliessung" zeigt, dass sich die unüberbauten Landreserven grundsätzlich über das gesamte Siedlungsgebiet verteilen. Fahrten von den unüberbauten Arealen im Gebiet Wolfgrube und Kisper dürften auch den Knoten Hauptstrasse / Schönenwerderstrasse belasten. Mit dem geplanten Kreisverkehr sind an diesem Ort aber bereits kapazitätssteigernde Massnahmen für den Verkehr von Osten vorgesehen. Als grösseres Entwicklungsgebiet mit spürbarer Verkehrserzeugung kann auch die Bebauung des Gestaltungsplanareals Obermatt (1.5ha) angesehen werden. Die Erschliessungsrichtung wird im Teilplan MIV festgelegt und erfolgt von Süden.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass zusätzliche Fahrten aus neu überbauten Arealen sowie aus Innenentwicklungsgebieten über die bestehenden Hauptanschlüsse auf das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrassen) geführt werden und sich dabei nicht nur auf einen Anschluss konzentrieren.

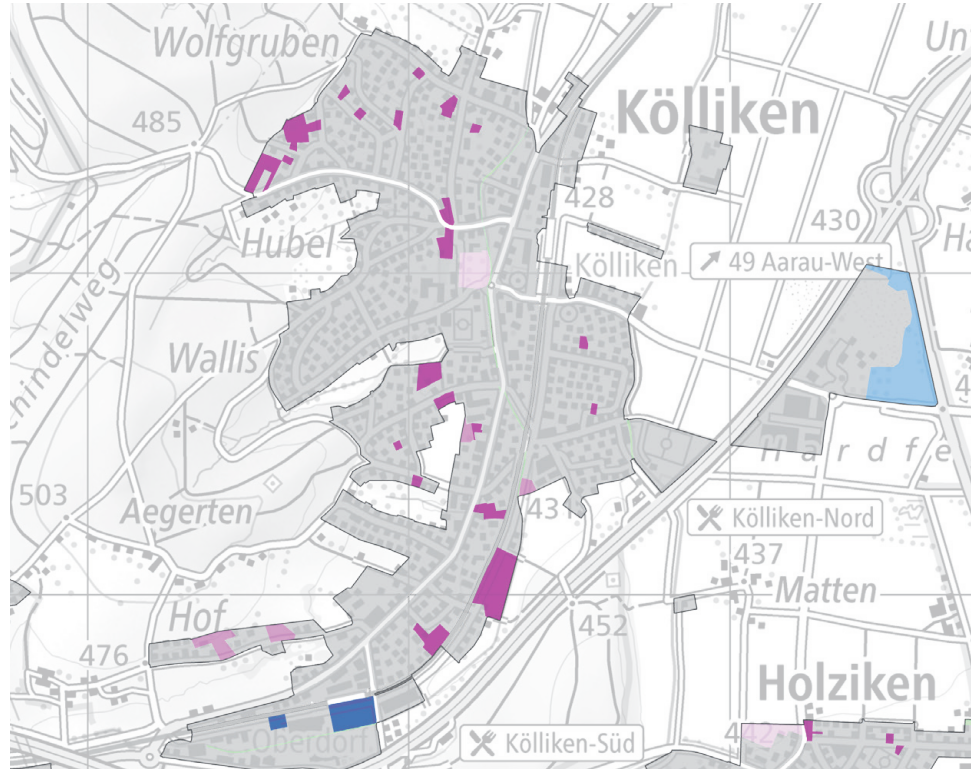


Abbildung: Stand der Erschliessung in der Gemeinde Kölliken mit den noch unüberbauten Bauzonen.
Quelle: AGIS, Stand vom 16. Oktober 2025

Ziele

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Kölliken verfolgt die Gemeinde die nachfolgend aufgeführten Ziele. Vorbehalten bleiben sämtliche ordentlichen Prozesse und Verfahren, beispielsweise bei Infrastrukturmassnahmen im Bereich von Kantonsstrassen oder zum Bau von Infrastruktur und zur Beurteilung/Bestellung des Fahrplanangebots beim öffentlichen Verkehr.

Bereich	Ziel	Indikator
Motorisierter Individualverkehr	siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung auf den Kantonsstrassen	subjektiv
	geringe Trennwirkung Kantonsstrassen	subjektiv
	Anteil am Ziel- und Quellverkehr ist tief	Modal Split
	Anteil am Binnenverkehr ist tief	Modal Split
Fussverkehr	sichere Querung der Kantonsstrassen	Sicherheitsgefühl
	sichere Querung der Quartierstrassen	Sicherheitsgefühl
	Schulwege werden zu Fuss zurückgelegt	Eltern-Taxis
	möglichst wunschliniengerechtes Fusswegnetz	Maschenweite
	häufige Wegstrecken zu Fuss	Häufigkeit / Dauer
	Anteil am Binnenverkehr ist hoch	Modal Split
Veloverkehr	Kantonsstrassen sind velotauglich	subjektiv
	Anteil am Ziel- und Quellverkehr ist hoch	Modal Split
	Anteil am Binnenverkehr ist hoch	Modal Split
	Nachbarorte sind mit dem Velo erreichbar	Direktheit / Sicherheit
	gute Veloabstellplätze an Zielorten vorhanden	Veloabstellplätze
	gute Velokultur vorhanden	subjektiv
Öffentlicher Verkehr	hindernisfreier Zugang zum ÖV gewährleistet	BehiG
	gute Erreichbarkeit öV mit Fuss- und Veloverkehr	Distanzen / Qualität / Sicherheit
	Anteil am Ziel- und Quellverkehr ist hoch	Modal Split
	Anteil am Gütertransport ist hoch	Modal Split
Verkehrsraumgestaltung	minimale Versiegelung vorhanden	Belagsfläche
	attraktive Gestaltung vorhanden	subjektiv
	klimaschonende Gestaltung	Beschattung
Mobilitätsmanagement	nachhaltiges Mobilitätsverhalten wird gefördert	Modal Split

Tabelle: Ziele zu Verkehrsentwicklung und Verkehrsmassnahmen in Kölliken

Strategie

Ziele werden mit der Erweiterung um das "wie" zu einer Strategie. Zur Vorbereitung der Massnahmen und zwecks Diskussion, sind daher an dieser Stelle die Handlungsfelder aufgeführt, in denen die Gemeinde wirken soll, um die Ziele zu erreichen.

Handlungsfeld	strategische Richtung	anzustrebende Auswirkung
Umgang mit motorisiertem Individualverkehr	— keine Förderung	Das Auto wird akzeptiert, aber nicht gefördert. Stattdessen wird das lokale Angebot verbessert und die empfundene Verkehrssicherheit vor Allem auf den Kantonsstrassen verbessert. Das bessere lokale Angebot (z.B. Einkauf / Freizeit) vermindert den Ziel- und Quellverkehr. Die für besser empfundene Verkehrssicherheit reduziert die (meist empfundene) Notwendigkeit einer Autofahrt innerhalb der Gemeinde. Diese Strategie kann mit Massnahmen auf allen Ebenen unterstützt werden, damit ein lokaler Lebensstil gepflegt werden kann.
Umgang mit Fuss- und Veloverkehr	— fördern — Lücken schliessen — bevorzugen	Stehen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung, entscheidet meistens die Gewichtung der Interessen, welche Variante gewählt wird. Der Komfort für den Fuss- und Veloverkehr wird künftig höher Gewichtet als Einbussen beim motorisierten Verkehr. Das Basisangebot für den MIV muss aber erhalten bleiben. Die Projekte werden in Zukunft nicht mehr nur mit der "Auto-Brille" entwickelt, sondern vor Allem mit der "Fussgänger- und Velo-Brille".
Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität	— Beschattung — sorgfältige Gestaltung	Die Gemeinde (auf Gemeindeparzellen) und die Privaten (auf Privatparzellen) entwickeln den Strassenraum gemeinsam. Es ist allen bewusst, dass auch die Gestaltung der Einfriedung und die Bepflanzung des Gartens einen Beitrag zum Ganzen leisten. Durch diese kooperative Strategie lässt es sich vermeiden, dass künftig stärker einschränkende Regelungen zur Ausgestaltung des eigenen Umfeldes umgesetzt werden müssen.
Entwicklung öV	— angenehm — komfortabel — konkurrenzfähig	Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist gut. Damit es auch genutzt wird, ist die Zugänglichkeit zu diesem Angebot noch zu verbessern. Es sind Massnahmen zu favorisieren, welche eine bessere Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr bieten. Binnenfahrten mit dem Auto an den Bahnhof sollen nicht gefördert werden.

Tabelle: Strategie zu Verkehrsentwicklung und Verkehrsmassnahmen in Kölliken

Massnahmen

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, sieht die Gemeinde die folgenden Massnahmen vor:

Strassenraum

- M1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse
- M2: Forderung Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum
- M3: Wohn- und Ankunftsort Bahnhof
- M4: Gestaltung Gemeindestrassen

Parkierung

- M5: Parkfeldererstellungspflicht / Parkfeldreduktion ermöglichen
- M6: Überarbeitung Parkierungsreglement

Veloverkehr

- M7: Veloverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken
- M8: Veloabstellplätze, Förderung Bike&Ride

Fussverkehr

- M9: Schulwegsicherheit
- M10: Fussverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken

Öffentlicher Verkehr

- M11: Neues Busangebot Niederamt-Muhlen

Mobilität

- M12: Mobilitätsmanagement

M1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse

Kurzbeschrieb	Die Hauptstrasse als Ortsdurchfahrt wird in Betrieb und Gestaltung optimiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Ortsdurchfahrt hat neben der Abwicklung des Verkehrs im Zentrum der Gemeinde auch noch weiteren Ansprüchen gerecht zu werden. So ist sie eine wichtige Achse für den Fuss- und Veloverkehr in Längsrichtung und hat in zentralen Abschnitten mit publikumsorientierten Nutzungen einen verbindenden Charakter. Für die Ortsdurchfahrt bestehen an verschiedenen Stellen Gestaltungs- und Sicherheitsdefizite: — unsichere und unkomfortable Querungen für den Fussverkehr im Zentrumsbereich — wenig gestaltete Vorzonen im Zentrumsbereich — fehlende Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Zentrum und dem Oberdorf — unsichere Querung zur Badi — fehlende Gestaltung im Oberdorf Die Federführung für den Betrieb und die Gestaltung von Kantonsstrassen liegt beim Kanton. Die Gemeinde Kölliken bringt sich und ihre Bedürfnisse aktiv in den Planungsprozess ein.
Zielsetzung der Massnahme	— Die zentralen Hauptachsen werden sowohl betreffend Betrieb als auch Gestaltung den vielfältigen Ansprüchen gerecht. — Die Strassenräume sind situationsbezogen gestaltet. — Die wichtigen Verkehrsachsen im Zentrum bieten ein hohes Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmenden. — Zufussgehende und Velofahrende fühlen sich entlang den Hauptachse wohl und sicher.
Massnahmen	Für die gesamte Hauptstrasse wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Je nach Sanierungshorizont der Strasse kann die Planung sowie die Umsetzung in Etappen erfolgen. Die Prüfung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts durch den Kanton erfolgt im Rahmen des ordentlichen Erhaltungsmanagements.
nächste Schritte	— Begehren beim Kanton anmelden — Erarbeitung Betrieb- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse — Realisierung in Abschnitten
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (Federführung) Gemeinde Kölliken (Beantragen des Begehrens beim Kanton)
Koordination (involvierte Stellen)	— Kanton Aargau — Gemeinde Kölliken — Interessensgruppen zwecks breiter Abstützung (Parteien, Gewerbe, Schule, Anstösser usw.)
Zeithorizont	kurzfristig, Umsetzung auch abhängig vom Sanierungshorizont
Kosten	Planungskosten Investition gemäss Sanierungsprogramm
Wirkungskontrolle	Qualitative und quantitative Beurteilung der Erreichung der oben genannten Ziele.
Erläuterungen	-

M2: Forderung Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum

Kurzbeschreibung	Einbezug von geeigneten Abschnitten der Haupt- und der Safenwilerstrasse sowie der Kirchgasse in Tempo-30-Zonen, mindestens abgestimmt auf die Schulwegzeiten.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Im Zentrum von Kölliken treffen verschiedene, teils gegensätzliche, Ansprüche an den Strassenraum aufeinander. Gewünscht wird eine empfundene und echte Sicherheit, eine minimierte Trennwirkung, wenig Lärm, ein unkomplizierter Zugang zu den Orten des öffentlichen Lebens, zu alldem soll der gesamte Verkehr schnell und effizient abgewickelt werden. Langsamer fahrender Verkehr erhöht nicht nur die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, er minimiert gleichzeitig auch die Trennwirkung und ermöglicht zu Hauptverkehrszeiten einen besseren Verkehrsfluss.
Zielsetzung der Massnahme	— hohes Sicherheitsniveau — Zufussgehende und Velofahrende fühlen sich entlang den Hauptachse wohl und sicher — geringere Lärmbelastung — Strassenräume berücksichtigen die lokalen und die verkehrlichen Nutzungsansprüche
Massnahmen	— Prüfung Einbezug eines geeigneten Abschnitts der Kantonsstrassen in eine Tempo-30-Zone, nach den Erkenntnissen der einschlägigen Forschung. — Rückfallebene der zeitlich beschränkten Signalisierung während den Schulwegzeiten.
nächste Schritte	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton (Strasseneigentümer) für Tempo 30 ein.
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken (Beantragen des Begehren beim Kanton) Kanton Aargau (allfällige Umsetzung)
Koordination (involvierte Stellen)	— Kanton Aargau — Gemeinde Kölliken
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	mit geringen Kosten umsetzbar Verwaltungsaufwand
Wirkungskontrolle	Veränderungen bei der gefühlten und bei der tatsächlichen Verkehrssicherheit. Verbesserte Aufenthaltsqualität (via Rückmeldungen)
Erläuterungen	Tempo-30-Zonen in Quartierstrassen haben sich hundertfach bewährt, dies auch in Kölliken. Der Kanton genehmigt aktuell keine Umsetzung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen. Die Bedingungen von Art. 108 SSV müssen eingehalten werden, um von der allgemein geltenden Höchstgeschwindigkeit abweichen zu können. Die Gemeinde verortet im Zentrum folgende Defizite gemäss Art. 108 SSV: — viele Unfälle (Fussgängerunfälle, Auffahrunfälle, Einbiegeunfälle; Unfälle stören den Verkehrsablauf; kürzere Bremswege verhindern Unfälle) — Schulwegquerungen und Schulweg Längsverkehr — Stau- und Stauauflösungen Die Erforderlichkeit einer Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassenabschnitten muss mit einem Gutachten nachgewiesen werden.

M3: Wohn- und Ankunftsort Bahnhof

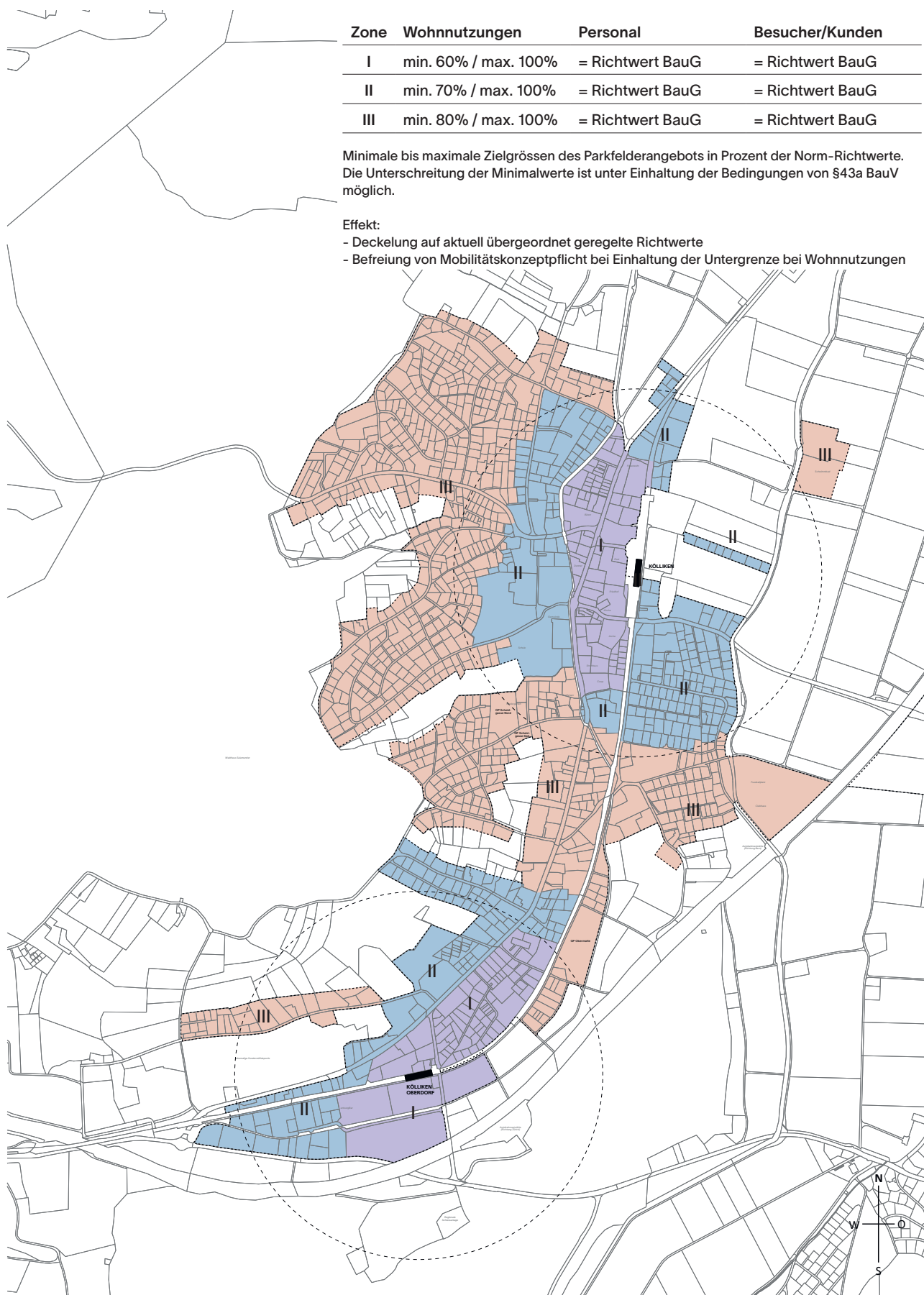
Kurzbeschrieb	Für das Bahnhofsgelände wird eine gesamtheitliche Planung initiiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das heutige Potenzial im Gebiet rund um den Bahnhof soll durch eine adäquate Bebauungsdichte und eine bedarfsgerechte Versorgungsinfrastruktur optimal genutzt werden. So entsteht ein lebendiger Ankunftsort, der Bewohnende, Besuchende und Pendelnde gleichermaßen anspricht und die funktionale wie gestalterische Anbindung an das Dorfzentrum stärkt. Der Zugang zum SBB-Bahnhof sollte gut zugänglich und gut beleuchtet ausgestaltet sein. Der Bahnhof soll als attraktiver Ankunftsort und als Ausgangspunkt viele verschiedene mögliche Dienstleistungen zentral bündeln und erreichbar machen. Mit der entsprechenden Gestaltung kann ein Mehrwert an Lebens- und Aufenthaltsqualität erzeugt werden. Aus verkehrlicher Sicht sind dabei den Zufahrten zum Bahnhofsgelände sowie der Infrastruktur für den Veloverkehr besondere Beachtung zu schenken.
Zielsetzung der Massnahme	— Anteil öV am Gesamtverkehr erhöhen — Attraktivierung des Bahnhofs als Ankunftsort — Ausreichende und gut signalisierte Veloabstellplätze an den Quell- und Zielorten sowie bei Umsteigepunkten des öV (B+R) — Schleichverkehr via Bahnhofsgelände unterbinden
Massnahmen	— Initialisierung einer Machbarkeitsstudie — Organisation eines qualitätssichernden Verfahrens
nächste Schritte	Verfahrensdefinition Vergabe Auftrag für Begleitung Kredit für Planungskosten vorbereiten
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken SBB Kanton Aargau (beteiligt)
Koordination (involvierte Stellen)	— Kanton Aargau — Gemeinde Kölliken — SBB — Anwohner bzw. Bevölkerung
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	Planungskosten
Wirkungskontrolle	Keine spezifische Wirkungskontrolle
Erläuterungen	-

M4: Gestaltung Gemeindestrassen

Kurzbeschrieb	Gemeindestrassen werden, wo erforderlich, siedlungsverträglich aufgewertet.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Verschiedene Gemeindestrassen in der Gemeinde Kölliken weisen heute Defizite in ihrer Gestaltung auf. Auch der Ausbaustand entspricht nicht immer dem gewünschten Zustand.
Zielsetzung der Massnahme	— Die Strassenräume leisten einen Beitrag zur Hitzeminderung und Klimaadaptation und beschatten Fuss- und Velowege. — Die Strassenräume sind situationsbezogen gestaltet. — Die Verkehrsräume innerhalb der einzelnen Quartiere sind möglichst verkehrsberuhigt und weisen eine hohe Qualität für den Velo- und den Fussverkehr auf.
Massnahmen	Bei Strassensanierungen und Neubauten wird die Dimensionierung und Gestaltung der kommunalen Strassen unter Berücksichtigung des Strassentyps und der entsprechenden VSS-Normen überprüft. Beim Betrieb und der Gestaltung von Quartierstrassen steht die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verträglichkeit mit den angrenzenden Nutzungen im Vordergrund.
nächste Schritte	— laufende Überprüfung Strassenraumgestaltung in Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten — Ausarbeitung Vorstudien bei Sanierungsbedarf, wo dies zweckmässig ist
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken
Koordination (involvierte Stellen)	— Gemeinde Kölliken — Anwohner bzw. Bevölkerung
Zeithorizont	laufend
Kosten	Planungskosten, später projektabhängige Baukosten
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Erläuterungen	Im Teilplan MIV sind die Gemeindestrassen mit Aufwertungspotenzial mit einer grünen Schraffur gekennzeichnet. Eine Aufwertung des Strassenraums kann bei Bedarf auch bei weiteren Strassen der Gemeinde angestrebt werden. Bei der Planung in der Nähe offener oder eingedolter Gewässer ist möglichst frühzeitig mit der kantonalen Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Gewässernutzung, Kontakt aufzunehmen, um die Situation zu beurteilen und die Bewilligungsfähigkeit abzuklären.

M5: Parkfeldererstellungspflicht/Parkfeldreduktion ermöglichen

Kurzbeschreibung	In der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Köllikon werden die Berechnungsmethodik und die zu berücksichtigenden Faktoren für die Ermittlung des effektiven Parkfelder-Angebots abhängig vom Standort und der Nutzung vorgegeben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Gemäss Bauverordnung des Kantons Aargau ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze aus der VSS Norm 40 281 «Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen». Seit Januar 2022 enthält die kantonale Bauverordnung übergeordnete Bestimmungen zu autoarmem/autofreiem Wohnen: — Bei speziellen örtlichen Verhältnissen kann für autoarmes Wohnen ein geringeres Parkfelder-Angebot als gemäss den Richtwerten festgelegt werden, wenn in einem Mobilitätskonzept aufgezeigt wird, warum der Bedarf an Parkfeldern tiefer liegt und mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf dauerhaft sichergestellt wird. — Das Mobilitätskonzept ist als Auflage in die Baubewilligung aufzunehmen und im Grundbuch anzumerken. In der Bau- und Nutzungsordnung von Köllikon sind Bestimmungen zur Parkfeldererstellungspflicht, zur Zusammenfassung von Tiefgaragen sowie zu den Anforderungen an Mobilitätskonzepte vorzugeben.
Zielsetzung der Massnahme	— Vermeidung Überangebot an Parkplätzen — wirtschaftliche Bauweise fördern — Förderung von Fuss- und Veloverkehr in den Quartieren, in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr — Entlastung des Strassennetzes von motorisiertem Individualverkehr
Massnahmen	Konkretisierung der kantonalen Vorgaben zur Parkfeldererstellungspflicht in der Bau- und Nutzungsordnung sowie Formulierung von Anforderungen an das Mobilitätskonzept.
nächste Schritte	Ausarbeitung der konkreten Bestimmungen im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision
Zuständigkeiten	Gemeinde Köllikon
Koordination (involvierte Stellen)	Gemeinde Köllikon
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	keine Investitionskosten (Planungsaufwand)
Wirkungskontrolle	keine leer stehenden oder fremdvermieteten Parkfelder vorhanden
Erläuterungen	Das Gemeindegebiet von Köllikon wird bezüglich der Parkierung in Zonen eingeteilt. Pro Zone werden die minimalen und maximalen Parkfelderwerte für das Wohnen, für das Personal sowie für Besucher/Kunden gemäss Normbedarf definiert. Die mögliche Einteilung der Zonen für die Parkfeldreduktion wurde aufgrund des Bauzonenplans sowie der Distanzen zu den Bahnhöfen vorgenommen.

Plan: Mögliche Zuordnung Zonen für Parkfelderreduktion


M6: Überarbeitung Parkierungsreglement

Kurzbeschrieb	Bedarfsgerechte und wirkungsvolle Verankerung des Umgangs mit dem ruhenden Verkehr
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Immer wieder treten wegen dem ruhenden Verkehr Interessenkonflikte auf. Unterschiedliche Nutzergruppen brauchen die Fläche im Strassenraum für unterschiedliche Zwecke. Sobald beispielsweise der Parkierungsdruck auf den Gemeindestrassen stark steigt oder die öffentlichen Parkplätze stark ausgenutzt sind, kann die Gemeinde den Interessenkonflikten durch die Regelung der Parkierung entgegen wirken. Zusätzlich ermöglicht das Parkierungsreglement der Gemeinde, Bestimmungen bezüglich der Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkfelder oder der Bewirtschaftung von öffentlichen Parkfeldern zu verankern. Der gesteigerte Gebrauch des öffentlichen Raumes kann dadurch gesteuert und abgegolten werden. Es ist auch möglich, Kontingente für Parkkarten zu verankern.
Zielsetzung der Massnahme	— bedürfnisorientierte Verwaltung des ruhenden Verkehrs — problemlose Verwaltung des ruhenden Verkehrs
Massnahmen	— Parkierungsreglement durchsetzen — Parkierungsreglement anpassen/verschärfen
nächste Schritte	Parkierungskonzept überarbeiten, sobald sich dafür (ev. auch im Zusammenhang mit anderen Massnahmen) Bedarf zeigt.
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken
Koordination (involvierte Stellen)	Gemeinde Kölliken
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	Verwaltungskosten
Wirkungskontrolle	flexible Regelungsmöglichkeiten vorhanden
Erläuterungen	Massnahmen mit der Bestrebung zur Reduktion des erzeugten Verkehrs (z. B. Massnahme M5) können dazu führen, dass der Druck auf den öffentlichen Raum ansteigt. Dann kann es notwendig werden, den gesteigerten Gebrauch konkreter zu regeln.

M7: Veloverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken

Kurzbeschrieb	Das Velowegnetz in Kölliken wird punktuell ergänzt und Konfliktstellen werden behoben, damit die Gemeinde über ein direktes und attraktives Velowegnetz verfügt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Aufgrund der ausschliesslichen ÖV-Erschliessung durch die Bahn und die Topografie von Kölliken ist dem Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr eine besondere Beachtung zu schenken. Die Bahnhaltestellen sollen gut erreichbar sein. Zudem muss das Velonetz sicher und zweckmässig sein. Das Velonetz in Kölliken ist heute schon mehrheitlich durchgängig und dicht. Es bestehen die folgenden Netzlücken im Velowegnetz: — Hardstrasse — Ortsverbindung Richtung Kantonsgrenze Solothurn — Safenwilerstrasse zwischen Ghürstrasse und Hofgässli Weitere Massnahmen im Zusammenhang mit dem Veloverkehrsnetz sind: — Querungshilfe über Hardstrasse (Verbindung Schwimmbad-Fussballplatz) Zur Förderung des Veloverkehrs werden verschiedene kommunale Nebenrouten in kommunale Hauptrouten umklassiert (z.B. Wal-lenmattstrasse, Engelmossstrasse, Mattenweg, Berggasse, Hinter Bahnstrasse, Hauptstrasse Abschnitt Süd). Diese Routen sind heute zwar vorhanden, weisen aber Defizite bei der Infrastruktur oder beim Komfort auf.
Zielsetzung der Massnahme	Kölliken verfügt über ein flächendeckendes, sicheres, dichtes und attraktives Velowegnetz.
Massnahmen	Schliessung von Lücken im Netz
nächste Schritte	— Antrag Projekt Hardstrasse beim Kanton — Antrag Projekt Schönenwerderstrasse beim Kanton
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken (bei Gemeindestrassen) Kanton Aargau (bei Kantonsstrassen)
Koordination (involvierte Stellen)	— Gemeinde Kölliken — Kanton Aargau — Private
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungskosten, später Investitionskosten
Wirkungskontrolle	Modal Split Ziel- Quellverkehr
Erläuterungen	Die Schliessung von Netzlücken im Bereich von Kantonsstrassen ist mit dem Kanton unter Einhaltung der ordentlichen Prozesse und Verfahren abzustimmen. Bei der Planung in der Nähe offener oder eingedolter Gewässer ist möglichst frühzeitig mit der kantonalen Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Gewässernutzung, Kontakt aufzunehmen, um die Situation zu beurteilen und die Bewilligungsfähigkeit abzuklären.

M8: Veloabstellplätze / Förderung Bike+Ride

Kurzbeschreibung	Die ausreichende Anzahl von Veloabstellplätzen soll sowohl im privaten wie auch im öffentlichen Raum sichergestellt werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Bahnhof Kölliken soll als Bike+Ride-Standort gestärkt werden. Mit attraktiven Veloabstellplätzen beim Bahnhof können die Anteile von Veloverkehr und öffentlichem Verkehr am Gesamtverkehr gesteigert werden. Auch bei privaten publikumsorientierten Nutzungen sowie öffentlichen Einrichtungen in der Gemeinde Kölliken sollen genügend attraktive Veloabstellplätze vorhanden sein. Für die Berechnung der Veloabstellplätze von Wohnnutzungen sowie den weiteren Nutzungen soll die jeweils aktuellste Version der VSS-Norm 40 065 "Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen" in der BNO von Kölliken verankert werden.
Zielsetzung der Massnahme	Hohe Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen. Stärkung und Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Veloverkehrs.
Massnahmen	— Erhebung und Beurteilung der Anzahl sowie der Qualität der Veloabstellplätze bei öffentlichen und publikumsorientierten Einrichtungen — laufender Ausbau der Veloparkierungsanlagen nach Bedarf — Sicherstellen einer hohen Qualität und Nutzerfreundlichkeit — Sicherstellen der Zugänglichkeit — Priorisierung Veloabstellplätze gegenüber Autoabstellplätzen — Kommunikationsmassnahmen zur Veloförderung
nächste Schritte	— Bestimmung zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Veloabstellplätze in der BNO verankern. — Prüfen der Definition von erhöhten Anforderungen an die Veloparkierung bei autoarmen/autofreien Nutzungen. — laufende Berücksichtigung bei Projekten
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken
Koordination (involvierte Stellen)	— Gemeinde Kölliken — Schule — Private
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Kosten sind projektabhängig
Wirkungskontrolle	Auslastung Veloparkierung
Erläuterungen	-

M9: Schulwegsicherheit

Kurzbeschrieb	Die Gemeinde Kölliken bemüht sich in enger Zusammenarbeit mit der Schule Kölliken für möglichst sichere Schulwege.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Im Rahmen der Sicherheitsstudie zur Fussgänger-, Verkehrs- und Schulwegsicherheit hat die Schule Kölliken einen «Netzplan Schulweg» erarbeitet. Darin sind die sichersten Schulwegverbindungen aus den einzelnen Quartieren sowie die jeweils optimalen Übergänge der Hauptverkehrsachsen definiert. Es gilt, diese sowie allfällige weitere Routen möglichst sicher zu gestalten. Zudem sind in Absprache mit der Schule auch Aufklärungsarbeiten zum Thema Schulwege und Elterntaxis vorzusehen.
Zielsetzung der Massnahme	— Erhöhung der Schulwegsicherheit — Schulwege werden möglichst zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt, Vermeidung von Elterntaxis
Massnahmen	— Überprüfung und Sicherung der im Netzplan definierten Route — Prüfung von zusätzlichen Routen — Behebung von Defiziten auf diesen Routen — regelmässige Informationen an Eltern zu den Schulwegen und zum Thema Elterntaxis
nächste Schritte	Überprüfung der Schulwege und allfällige Behebung von Defiziten Konzept zur Aufklärung und Information zur Schulwegen und Elterntaxis
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken
Koordination (involvierte Stellen)	— Gemeinde Kölliken — Schule — Private — Kanton Aargau
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Planungskosten
Wirkungskontrolle	Erstellung Schulwegkonzept, Rückmeldungen zur Schulwegsicherheit und zu Eltern-Taxis
Erläuterungen	-

M10: Fussverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken

Kurzbeschrieb	Das Fusswegnetz wird punktuell ergänzt und Schwachstellen im Netz werden eliminiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Gemeinde Kölliken verfügt grundsätzlich bereits über ein gut strukturiertes Fusswegnetz, bestehend aus einem Hauptnetz und einem Nebennetz im Siedlungsgebiet sowie einem Freizeitnetz auf den Feld- und Waldwegen ausserhalb des Siedlungsgebietes. Vereinzelt bestehen noch Netzlücken.
Zielsetzung der Massnahme	Kölliken verfügt über ein flächendeckendes, sicheres, dichtes und attraktives Fusswegnetz, vor allem zu den wichtigsten Zielorten im Zentrum der Gemeinde sowie zu den umliegenden Naherholungsbieten. Netzlücken werden geschlossen, der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr wird erhöht.
Massnahmen	Folgende Netzlücken sind zu schliessen: — Verbindung Coop / Strohhäuser – kirchliches Zentrum – Altersheim / Bahnhof schaffen — Verbindung zwischen dem Oberdorf und dem Dorfzentrum abseits der Hauptstrasse — Verbindung durch Sportanlage parallel zur Hauptstrasse — Gehweg entlang Safenwilerstrasse — Fusswegverbindung entlang Hardstrasse Weitere Massnahmen im Zusammenhang mit dem Fussverkehrsnetz sind: — Querungshilfe über Hardstrasse (Verbindung Schwimmbad-Fussballplatz) — Stärkung der Bahnhofstrasse; Aufwertung der Querungsstellen über die Kantonsstrassen — bestehendes Wegnetz gestalterisch aufwerten
nächste Schritte	— Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Fusswege — Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken (bei Gemeindestrassen) Kanton Aargau (bei Kantonsstrassen)
Koordination (involvierte Stellen)	— Gemeinde Kölliken — Kanton Aargau — Private
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungskosten, später projektabhängige Umsetzungskosten
Wirkungskontrolle	Modal Split Binnenverkehr
Erläuterungen	Die Schliessung von Netzlücken im Bereich von Kantonsstrassen ist mit dem Kanton unter Einhaltung der ordentlichen Prozesse und Verfahren abzustimmen.

M11: Neues Busangebot Niederamt–Muhen

Kurzbeschrieb	Zwischen Schönenwerd im Niederamt im Kanton Solothurn und Muhen im Kanton Aargau ist die Einführung einer tangentialen Buslinie zu prüfen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das öV-System von Kölliken ist aktuell mit der Bahnverbindung radial in Richtung Aarau ausgerichtet. Mit der Umsetzung des Buskonzepts 2022 im Niederamt wird der Bahnhof Schönenwerd als öV-Dreh-scheibe gestärkt. Eine Nachfrage nach einer Busverbindung in Richtung Schönenwerd/Gretzenbach und Muhen scheint vorhanden. Das wirkliche Potenzial muss jedoch noch abgeklärt werden.
Zielsetzung der Massnahme	Der öffentliche Verkehr in der Gemeinde Kölliken erhält mit einer Busverbindung eine neue Dimension und das öV-Angebot wird gestärkt. Mit einem Busangebot auf der Schönenwerderstrasse kann die Verknüpfung von Bus und Bahn sowohl in Kölliken wie auch in Richtung Schönenwerd gestärkt werden.
Massnahmen	Die Gemeinde setzt sich bei den Kantonen Aargau und Solothurn sowie den weiteren betroffenen Gemeinden für die Prüfung einer neuen Busverbindung zwischen dem Niederamt und Muhen ein.
nächste Schritte	— Abklärungen zum vorhandenen Potenzial vornehmen — Umsetzbarkeit und Finanzierung prüfen
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken Kantone Aargau und Solothurn
Koordination (involvierte Stellen)	— Gemeinde Kölliken — Kantone Aargau und Solothurn — öV-Betreiber
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	Planungskosten Buslinien, Infrastrukturkosten Bushaltestellen sowie Betriebskosten der Buslinie
Wirkungskontrolle	Auslastung Buslinie
Erläuterungen	Eine neue Tangentialbuslinie zwischen dem Niederamt und Muhen müsste in jedem Fall von den betroffenen Gemeinden als dreijähriger Versuchsbetrieb initiiert und finanziert werden. Die Mitfinanzierung der Kantone Aargau und Solothurn gilt es vorgängig abzuklären.

M12: Mobilitätsmanagement

Kurzbeschrieb	Kölliken nimmt seine Verantwortung wahr dabei zu helfen, den Verkehr in der Gemeinde effizienter und verträglicher zu gestalten.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die das Zufussgehen und Velofahren fördern sowie zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Carsharing und zur effizienten Nutzung des Autos bewegen. Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels (oder einer Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln) durch Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und tragen insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse bei.
Zielsetzung der Massnahme	— Minimierung der Verkehrsemissionen und -immissionen — Sicherung der getätigten beziehungsweise der zu tätigenden Investitionen ins Verkehrssystem — Sicherung der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung
Massnahmen	Mobilitätsmanagements-Massnahmen für die Bevölkerung: — Über den Internetauftritt der Gemeinde werden alle die Mobilität betreffenden Informationen für die Gemeinde zusammengestellt und so für die Bevölkerung einfacher zugänglich gemacht. Dazu werden mit Kurzinformationen zu den verschiedenen Angeboten und mittels geschickter Verlinkung zu den eigentlichen Mobilitätsanbietern, Informationen rund um die Mobilität gebündelt aufbereitet. — Die Neuzuzüger der Gemeinde erhalten bei der Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung ein Set mit Mobilitätsinformationen zum öffentlichen Verkehr, Carsharing, Velofahren und zu Ausflugsmöglichkeiten mit nicht motorisierten und/oder öffentlichen Verkehrsmitteln.
nächste Schritte	Die Gemeinde überprüft ihren Internetauftritt sowie das Informationsdossier für Neuzuzüger mit Bezug auf Mobilitätsinformationen.
Zuständigkeiten	Gemeinde Kölliken
Koordination (involvierte Stellen)	Gemeinde Kölliken
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	interne Verwaltungskosten
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Erläuterungen	-

Umsetzung

Obwohl der kommunale Gesamtplan Verkehr ein Genehmigungsdatum aufweist, sind lediglich die Zielsetzungen genehmigt und somit relativ starr. Die übrigen Inhalte und dabei insbesondere die Massnahmen, sind laufend zu prüfen und wenn nötig an geänderte Verhältnisse und Bedürfnisse anzupassen. Dies bedeutet, dass im KGV ein Konzept für den Vollzug und die Wirkungskontrolle enthalten sein muss.

Vollzugskontrolle

Im Rahmen der periodischen Legislaturplanung sind durch die Gemeindeverwaltung die folgenden Überprüfungen zu Handen des Gemeinderates zu dokumentieren:

- Wurden die in der vorherigen Legislaturperiode zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen und Arbeitsschritte umgesetzt?
- Was läuft gut, wo gibt es Widerstand und Verzögerungen? Was wird unternommen, um Widerstand und Verzögerungen zu vermindern?
- Entsprechen die gesetzten Ziele nach wie vor den aktuellen Verhältnissen und Bedürfnissen? Sind Anpassungen oder Ergänzungen an den gesetzten Zielen und der Strategie erforderlich?
- Gibt es neue Entwicklungen und Mobilitätsformen, die noch nicht berücksichtigt sind aber berücksichtigt werden könnten?
- Welche Massnahmen sind für die kommende Legislatur auszuwählen und in die Budgetplanung aufzunehmen?

Die Vollzugskontrolle liegt in der Verantwortung der Gemeinde.

Wirkungskontrolle

Die Gemeinde überprüft alle vier Jahre die Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde. Sie prüft dabei, ob die realisierten Massnahmen die gewünschte Wirkung zeigen. Einzelne Massnahmen des KGV's unterstützen diese Aufgabe, in dem sie automatisch Daten zur Beurteilung generieren. Folgende Daten werden erhoben:

- Gesamtverkehrsaufkommen anhand von automatisch erhobenen Zählraten von Dauerzählstellen des Kantons und allenfalls der Gemeinde sowie aufgrund von Daten der öV-Betreiber
- Entwicklung des Motorisierungsgrades über die kantonale Statistik
- Geschwindigkeitsmessungen an kritischen Stellen, verteilt auf das Gemeindegebiet oder im Rahmen von Vorher- Nachher- Untersuchungen
- aktives Einholen von Aussagen zum Sicherheitsempfinden vor und nach Sanierungsprojekten oder anderen Veränderungen im Verkehrsraum
- stichprobenartige Erhebung der Auslastung von neuralgischen Veloparkieranlagen, periodisch oder auf Anlass
- Monitoring-Bericht zu allen Verkehrsarten und somit Beobachtung Modal-Split

Die Wirkungskontrolle zeigt dem Gemeinderat auf, ob die angestrebte Entwicklung erreicht werden kann. Es empfiehlt sich, nach ca. vier Jahren einen ersten Monitoring- Bericht zu erstellen (Initialaufwand) und diesen laufend fortzuschreiben. Veränderungen (im Sinne der Zielsetzung positiv oder auch negativ) werden so rasch ersichtlich.

Koordination und Entstehungsgeschichte

Analyse

Nach dem Start im Herbst 2024 wurden die Arbeiten an mehreren Sitzungen der Kommission gesteuert und beaufsichtigt. Zudem wurde der Einbezug der Bevölkerung in die Planungsarbeiten festgelegt.

Workshop Arbeitsgruppen

Am 14. Oktober 2025 fand im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbildes von Kölliken ein Workshop mit den verschiedenen Arbeitsgruppen statt. An diesem Workshop wurden auch Verkehrsthemen aus dem KGV-Entwurf besprochen. Die Inputs aus dem Workshop wurden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Planungskommission

Ein Entwurf des KGV wurde am 10. Februar 2026 der Planungskommission vorgestellt und durch sie diskutiert. Der festgestellte Anpassungsbedarf wurde übernommen.

Vorläufige Beurteilung

Die vorläufige Beurteilung erfolgt durch die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau. Aufgrund der Hinweise wurden die folgenden Punkte überarbeitet:

- redaktionelle Anpassungen, Absicherungen
- Anpassung Zielsetzungen
- Klärung Verhältnis zum alten Strassenrichtplan

Mitwirkung

Der Entwurf des KGV wurde durch den Gemeinderat zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben und den Nachbargemeinden und der Region zur Stellungnahme zugestellt. Die öffentliche Mitwirkung hat vom ... bis zum ... stattgefunden. Aufgrund der Inputs wurden seit der vorläufigen Beurteilung die folgenden Änderungen in den Teilplänen und im Bericht vorgenommen:

- ...
- ...

Genehmigung

Der KGV für die Gemeinde Kölliken wurde am ... durch den Gemeinderat beschlossen. Der Versand zur Genehmigung durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt erfolgte am Der KGV wurde am ... genehmigt. Mit der Genehmigung wurden für die Gemeinde alle Inhalte, für den Kanton die Ziele (gemäss Kapitel "Ziele", Seite 24) behördenverbindlich. Es besteht somit eine Verpflichtung, die Inhalte umzusetzen und die Ziele zu berücksichtigen.

Beschluss und Genehmigung

Der KGV Kölliken besteht aus dem vorliegenden Bericht mit Beilagen und den Teilplänen motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussverkehr (FV), Veloverkehr (VV), und öffentlicher Verkehr (öV). Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das Kapitel "Ziele", Seite 24, zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung (Departement BVU):
Öffentliche Mitwirkung:

20. Juli 2026
[von ... bis ...](#)

Beschlossen durch den Gemeinderat:

...

Der Gemeindepräsident:
Mario Schegner

Die Gemeindeschreiberin:
Marion Schmid

Kantonale Genehmigung:

...

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Der Vorsteher:
Stephan Attiger

Beilagenverzeichnis

Die Dokumentation besteht aus folgenden Teilen:

- 00 Erläuterungsbericht (dieser Bericht) mit Zielsetzungen
- 01 Beilagen (Grundlagen, Materialien, Berechnungen etc.)
- 02 Teilpläne (MIV, FV, VV, ÖV, Strassenrichtplan)