

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

Beilagen

Gemeinde Kölliken

Stand: Mitwirkung, 7. September 2026

belloli

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Grundlagen	S.	3
Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze	S.	12
Veloabstellplätze	S.	13
Öffentliche Wegrechte	S.	15
Strassenklassierungen	S.	16

Grundlagen

Bund: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

Die Hauptachse Olten – Aarau – Lenzburg ist durch Fern- und Regionalpersonenverkehr wie auch Güterverkehr bereits stark belastet. Damit die Kapazität erhöht und das Angebot ausgebaut werden kann, muss das Angebot systematisiert werden. Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für die erste Etappe in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Dieses umfasst die Entflechtung zwischen SBB und AVA in Oberentfelden, ein Annahmegleis in Safenwil, Doppelspurausbauten zwischen Lenzburg und Hunzenschwil sowie Safenwil und Walterswil wie auch Kreuzungsgleise in Kölliken und Suhr. Diese Massnahmen tangieren Kölliken nur geringfügig. Einen deutlich grösseren Einfluss auf die Gemeinde Kölliken hat der Doppelspurausbau zwischen Kölliken und Safenwil, für die Finanzierung und den Bau ist allerdings ein weiterer Bundesbeschluss erforderlich.

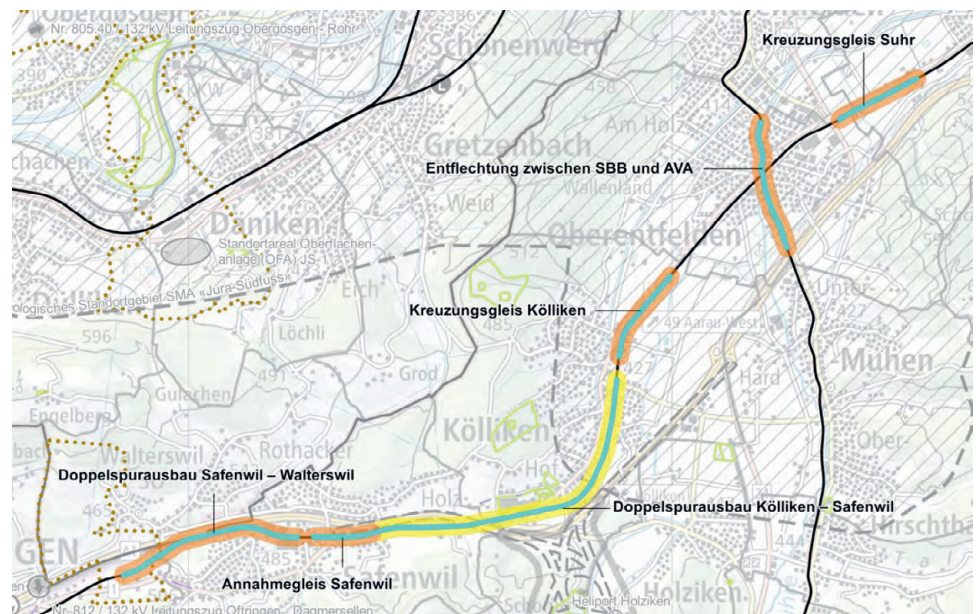


Abbildung: Situationsplan mit den angedachten Massnahmen zur Kapazitätserhöhung auf der Strecke Zofingen-Lenzburg im Bereich der Gemeinde Kölliken.

Quelle: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), 9. Dezember 2022

Kanton / Region: Agglomerationsprogramm AareLand

Unter der Dachorganisation "AareLand" sind die Kantone Aargau, Solothurn und Luzern mit ihren Regionalorganisationen (Regionalverband aarau regio, Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu und Regionalverband zofingenregio) vereint. Die Agglomeration AareLand hat im Mai 2021 die 4. Generation des Agglomerationsprogramms beim Bund eingereicht. Die 5. Generation des Agglomerationsprogramms lag bis November 2024 auf. In jeder Generation wurde das Agglomerationsprogramm weiterentwickelt.

Kölliken ist keine Agglomerationsgemeinde gemäss BfS, befindet sich aber im Betrachtungsperimeter. Die folgenden Punkte betreffen Kölliken zumindest am Rande:

- Festlegung Naherholungs-Teilgebiete
Im Landschaftskorridor zwischen Oberentfelden und Kölliken besteht Handlungsbedarf betreffend sorgfältiger Siedlungsrandgestaltung und ökologischer Vernetzung und Minderung der Barrierewirkung, um dem wachsenden Druck durch Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung zu begegnen.
- Kapazitätsengpässe HVS-Netze
In Aarau sind vor allem die südlichen Zufahrten zur Stadt Aarau stark belastet. Weil auch die Verbindungen vom Niederamt Richtung Aarau staugefährdet sind, entstehen Ausweichverkehre vom Niederamt Richtung südlich gelegener Autobahnanschlüsse (Kölliken, Entfelden).

- Teilstrategie Strassennetz, Verkehrsmanagement und Parkierung
Offen ist eine verbesserte Anbindung des Niederamts bzw. das Eindämmen der heutigen Ausweichverkehre auf den Überlandachsen Richtung Kölliken und Entfelden (regionales GVK Niederamt ist geplant).

Kanton: Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons und zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden. In der Richtplankarte gibt es für Kölliken die folgenden relevanten Einträge:

- Schiene: Kapazitätsausbauten Lenzburg – Zofingen (Festlegung Sachplan Verkehr)
- Materialabbaugebiet von kant. Bedeutung Herreweg (Vororientierung)
- Siedlungstrenngürtel zwischen Kölliken und Oberentfelden sowie zwischen Kölliken und Holziken / Hirschtal und zwischen Kölliken und Safenwil. Die Festlegung einer Infrastrukturstrassees in einem Siedlungstrenngürtel erfordern eine Richtplananpassung.

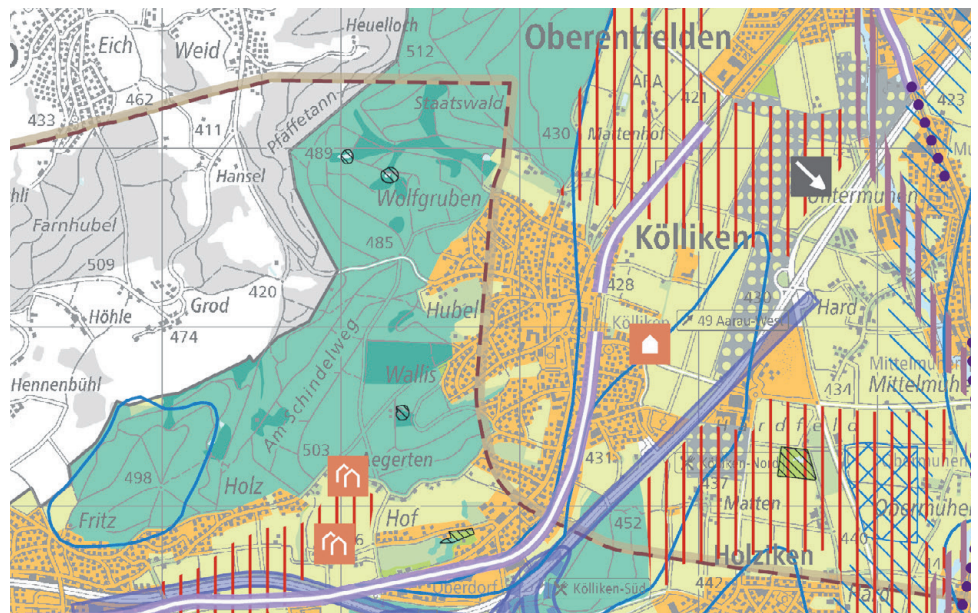


Abbildung: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan, Stand 14. Februar 2025
Quelle: AGIS

Kanton: Raumkonzept Aargau

Im Raumkonzept Aargau, welches Bestandteil des kantonalen Richtplans ist, wurde Kölliken dem Raumtyp „Ländliche Entwicklungsachse“ zugeordnet. Diese erstellen die Verbindung zwischen dem ländlichen Raum und den Zentren sowie den Agglomerationen. Die Förderung der Siedlungsentwicklung soll an gut erreichbaren Standorten der wichtigen kantonalen Verkehrsachsen (Talbereiche mit guter öV-Erschliessung) gefördert werden. Die kombinierte Mobilität und die Anbindung an Zentren und Agglomerationen nutzt das Potenzial des öffentlichen Verkehrs. Ländliche Zentren stellen Stützpunkte der Versorgung und der regionalen Wirtschaft dar.

Kanton: Mobilitätsstrategie des Kantons

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau wurde am 13. Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossen. Die in der Strategie definierten Ziele sind dabei auf die im Raumkonzept Aargau definierten Raumtypen abgestimmt.

In den ländlichen Entwicklungsachsen ist eine Förderung von Bike + Ride und Park + Ride entlang der ÖV-Achsen vorgesehen. Der motorisierte Individualverkehr verliert dadurch tendenziell an Anteilen am Gesamtverkehr, da vermehrt Fahrten mit dem Velo bis zum Bahnhof gemacht werden und dann auf den ÖV umgestiegen wird.

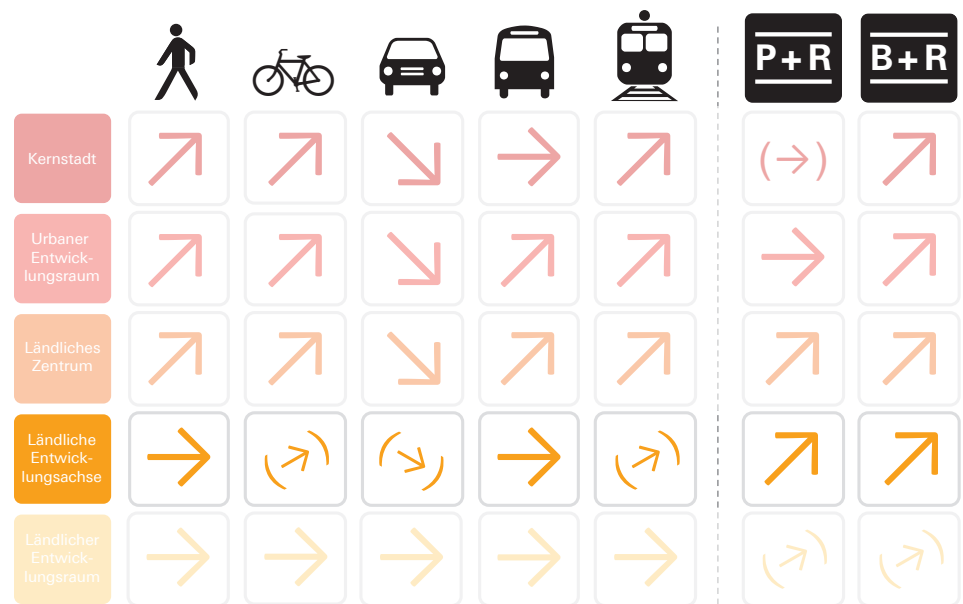


Abbildung: Zielbild zu den Veränderungen am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario
 Quelle: Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU

Die Ziele und dazugehörigen Strategien sind in drei Stossrichtungen verfasst. Die erste Stossrichtung beinhaltet die Abstimmung zwischen Verkehrs- und Raumplanung im Kanton Aargau. Das Verkehrsangebot soll in den verschiedenen Raumtypen differenziert ausgestaltet werden.

Ziel	Strategien
Entlang der ländlichen Entwicklungsachsen ist die Zuverlässigkeit des MIV gewährleistet und es besteht ein gutes öV-Angebot.	– ÖV entlang der ländlichen Entwicklungsachsen stärken – Umsteigeanlagen auf den öV verbessern – Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes gewährleisten

Die zweite Stossrichtung strebt eine effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots an. Die Bevölkerung soll das optimale Verkehrsmittel für ihren Weg wählen und ihre Reise zuverlässig planen können. Aus bestehenden Infrastrukturen soll ein maximaler Nutzen gezogen werden. Zusätzlich muss die Nutzung des Angebots für Anbietende und Nutzende finanziell tragfähig bleiben sowie verursachergerecht bepreist werden.

Ziel	Strategien
Verkehrsmitelesatz ist effizient und nachhaltig	– Mobilitätsmanagement verstärken – Zugang vereinfachen und Durchlässigkeit verbessern – Nutzerfinanzierung verstärken
Nutzung des Strassen- und Schienennetzes ist effizient und nachhaltig	– Verlässlichkeit der Reisezeit erhöhen – Verkehrsfluss auf dem HVS-Netz sicherstellen – Verlagerungspotenzial Strasse – Schiene nutzen – Bestehende Infrastruktur effizient nutzen
Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht	– Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern – Verkehrssicherheit durch betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern

In der dritten Stossrichtung geht es darum, dass die Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen gebaut, betrieben und erhalten werden. In der nachfolgenden Tabelle werden nur die zwei für den KGV relevanten Ziele aufgeführt.

Ziel	Strategien
Infrastrukturplanung ist koordiniert	– Partizipative Planung fördern – Inhaltliche und terminliche Koordination von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen – Infrastruktur langfristig planen und Trassees sichern
Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt wird möglichst gering gehalten	– Ökologische Ausgleichsmassnahmen bei Projekten gewährleisten – Arbeiten möglichst umweltverträglich gestalten – Lärmbelastung an bestehender Strasseninfrastruktur reduzieren

Die Umsetzung erfolgt durch Massnahmen, die in folgenden Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten beschrieben sind:

- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr
- Mehrjahresprogramm Strasse
- Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement
- Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr
- Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität

Mehrmjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP) wurde am 3. Dezember 2019 vom Grossen Rat beschlossen. Es handelt sich dabei um die Gesamtplanung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Aargau für die nächsten 10 Jahre.

Der bereits im Sachplan des Bundes sowie im Richtplan verankerte Kapazitätsausbau zwischen Zofingen und Lenzburg ist ein Infrastrukturelement im Rahmen von STEP 2035¹. Die Grobkostenschätzung weist Investitionen von fast 300 Mio. Franken aus, wobei der Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch offen ist.

Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement

Die Mehrheit der im Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement verfassten Massnahmen sind nur für den Kanton relevant. Für Gemeinden, welche als verkehrserzeugender Standort definiert sind, ist die Verankerung des Mobilitätsmanagement in den Planungsinstrumenten als Massnahme definiert. Die Gemeinde Kölliken ist nicht als verkehrserzeugender Standort klassiert.

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr

Im Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr sind für die verschiedenen Raumtypen Zielbilder definiert. Für die ländliche Entwicklungsachse sind dies:

- Es bestehen gedeckte Veloabstellplätze bei Bahnhöfen und/oder bei bedeutenden Bushaltestellen.
- Attraktive Velorouten führen zum nächstgelegenen Zentrum oder zur Kernstadt.
- Ortsdurchfahrten sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet.
- Publikumsintensive Einrichtungen sind direkt für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Die Zu- und Wegfahrwege sind ausreichend dimensioniert, um die aufkommende Fuss- und Veloverkehrsmenge durchleiten zu können.

¹ STEP 2035: strategischen Entwicklungsprogramm des Schweizer Bahnnetzes, herausgegeben vom Bundesamt für Verkehr

Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität

Transportketten aus dem ländlichen Entwicklungsraum haben ihren ersten Umsteigeort meist an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen in ländlichen Zentren oder an den Bahnhöfen entlang der ländlichen Entwicklungsachsen.

Zielbild ländliche Zentren und ländliche Entwicklungsachsen:

- An den Bahnhöfen und ausgewählten Bushaltestellen sind genügend gedeckte und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen (inkl. E-Bike-Ladestationen).
- Die Abstellplätze sind an die Bedürfnisse der multimodalen Verkehrsteilnehmer anzupassen.
- Abstellplätze für Bike- und Car-Sharing sind bevorzugt zu platzieren.
- Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr an den Bahnhöfen (P+R) sind bedarfsgerecht zu fördern.

Region: Gesamtverkehrskonzept Region Aarau

In verschiedenen kantonalen und kommunalen Konzepten sind Ziele zur Mobilitäts- und Raumentwicklung der Stadt Aarau und ihrer Region festgehalten. Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau werden diese Ziele aufgenommen und es wird aufgezeigt, wie sich die Mobilität im Raum Aarau bis 2040 entwickeln soll, mit welchen Strategien und Massnahmen dies erreicht werden kann und welche Massnahmen zuerst umgesetzt werden sollen.

Mit verschiedenen, allgemein formulierten Massnahmen soll bis im Jahre 2040 eine Verlagerung vom motorisiertem Verkehr zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr erreicht werden:

- Regionales Parkraumkonzept inkl. Bewirtschaftung
- Bewirtschaftung öffentlich zugängliche Parkplätze
- Mobilitätskonzepte Entwicklungsgebiete (ESP, WSP, grosse Bauvorhaben ab 50 Parkfelder)
- Reduktion Pflichtparkfelder bei Neu- und Umnutzungen
- Veloparkierung an publikumsintensiven Standorten bzw. stark frequentierten Haltestellen
- Regionales Bikesharing-Angebot
- Förderung von autoarmen/autofreien Überbauungen

Daneben wurden für die Gemeinde Kölliken spezifische Massnahmen festgelegt:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse Kölliken
- Optimierung Verkehrsmanagement (Kanton), neu: Verkehrsmanagement Kölliken (vgl. Projekt Netzüberprüfung Bahnübergänge Kölliken)
- Veloroute stärken mit Potenzial für Velovorzugsroute 2. Priorität (Ortsdurchfahrt Kölliken)

Sondernutzungsplanungen

GP-Pflicht Obermatte

Das Areal Obermatte befindet sich in der Wohnzone W1 und ist mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Das Areal entlang der Bahnlinie ist mit rund 1.5ha flächenmässig das grösste zusammenhängende, noch nicht überbaute Bauland in der Gemeinde Kölliken.



Abbildung: Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Bauzonenplan von Kölliken mit dem GP-Areal Obermatte.
Quelle: ÖREB-Kataster Kanton Aargau

SNP-Pflicht Oberdorf

Für das in der Zentrumszone rückwärtig gelegene Areal im Oberdorf besteht eine Sondernutzungsplanpflicht. Ein zentrales Thema im Erschliessungs- oder Gestaltungsplan dürfte die Erschliessung des Areals ab der Hauptstrasse sein.

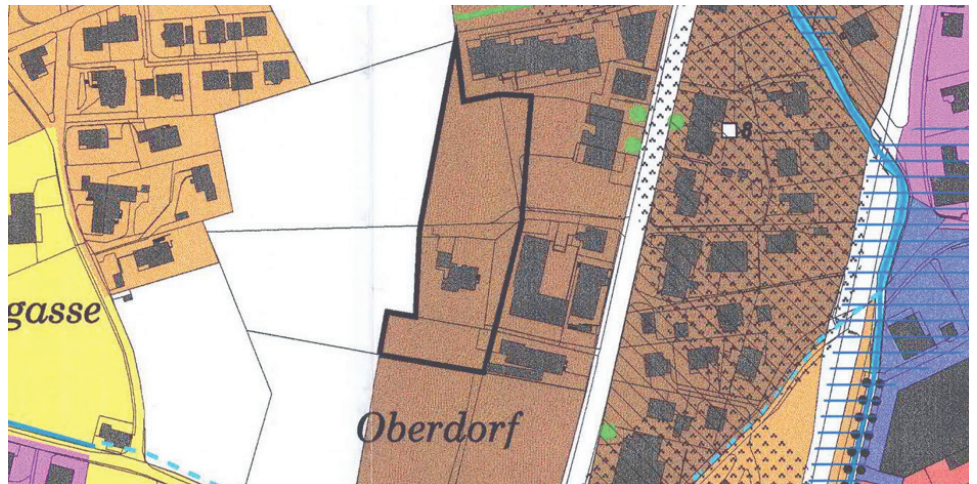


Abbildung: Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Bauzonenplan von Kölliken mit dem SNP-Areal Oberdorf.
Quelle: ÖREB-Kataster Kanton Aargau

Für das gestaltungsplanpflichtige Areal an der Scheidgasse besteht seit Dezember 2023 der rechtsgültige Gestaltungsplan Scheidgasse, Parzelle 311. Auf dem Areal sind fünf Baubereiche für Mehrfamilienhäuser ausgeschieden.



Der kommunale Überbauungsplan Wallenhubel aus dem Jahr 1972 regelt die Erschliessung sowie die Baulinien im grossflächigen Einfamilienhausquartier bei der Seilerstrasse, der Panoramastrasse, der Kisperstrasse und der Wolfgrubenstrasse. Das Gebiet ist heute bis auf einzelnen Parzellen überbaut.

Ähnlich verhält es sich mit dem kommunalen Überbauungsplan Wallis aus dem Jahr 1975. Das Quartier am Wallisweg, Wallisrain, am Landhausweg sowie an der Haldenstrasse ist grundsätzlich überbaut.

Der Erschliessungsplan Egelmoos aus dem Jahr 2014 regelt die Erschliessung zur Parzellen 3110 sowie 3127-3130. Diese sind nicht direkt an eine öffentliche Strasse angeschlossen. Die Parzellen sind mittlerweile mit vier Mehrfamilienhäusern bebaut.



Der Erschliessungsplan Wallenmatten stammt aus dem Jahr 1999. Ein zentrales Thema dieser Planung ist die Erschliessung von gefangenen Parzellen entlang des Dorfbachs sowie die Sicherung von Fussverkehrsverbindungen über die Bachparzelle.

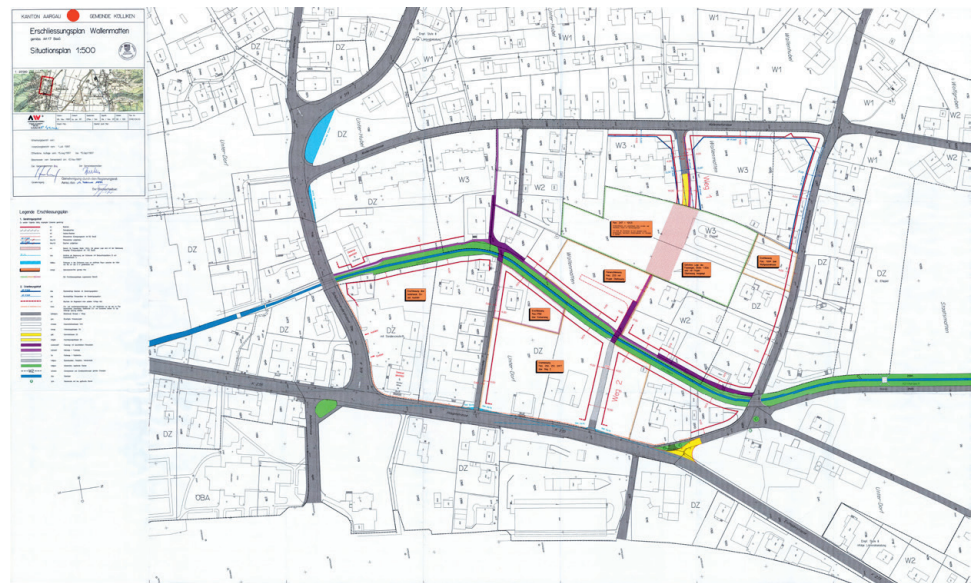


Abbildung: Situation Erschliessungsplan "Wallenmatten"
Quelle: ÖREB-Kataster Kanton Aargau

Erschliessungsplan Richtergasse Ost

Der Erschliessungsplan Richtergasse Ost (Jahr 2005) definiert die Dimensionierung der Richtergasse zwischen der Schneidergasse und der Hauptstrasse K235. Die Strasse ist ausgebaut und im Besitz der Einwohnergemeinde Kölliken.

Erschliessungsplan Richtergasse West

Der westliche Abschnitt legt die Strassenlinien für die Richtergasse West, die Schneidergasse sowie die Iseligasse fest. Die angrenzenden, in der Bauzone liegenden Parzellen in diesem Quartier sind mittlerweile mehrheitlich überbaut.

Erschliessungsplan Kisper

Der EP Kisper aus dem Jahr 2014 legt die Erschliessung für die Bauzone am westlichen Siedlungsrand von Kölliken fest. Die Erschliessungsstrasse ist gebaut, ein Grossteil des Baugebiets ist bis heute noch unüberbaut.

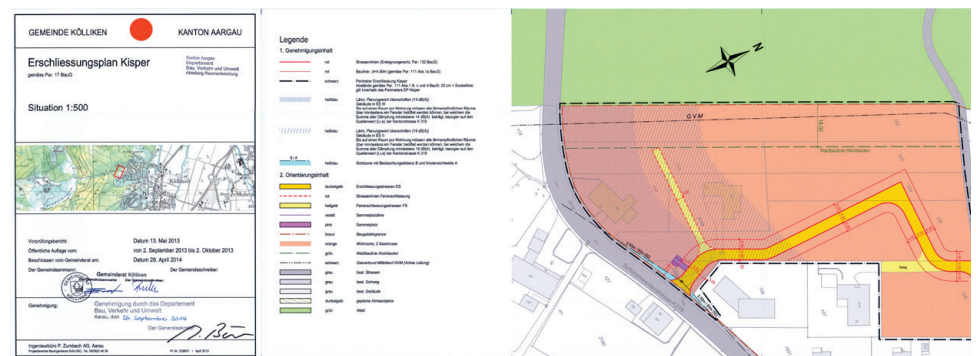


Abbildung: Situation Erschliessungsplan "Kisper"
Quelle: ÖREB-Kataster Kanton Aargau

Erschliessungsplan Hausmatt

Der Erschliessungsplan Hausmatt regelt die Erschliessung von Bauland entlang der Walkestrasse. Die Erschliessungsstrasse, eine Verbindung zwischen der Wiesenstrasse und der Walkestrasse, wurde gebaut und das Gebiet ist mehrheitlich überbaut.



Abbildung: Situation Erschliessungsplan "Hausmatt"

Quelle: ÖREB-Kataster Kanton Aargau

Erschliessungsplan Hardstrasse

Der rechtskräftige Erschliessungsplan aus dem Jahr 2003 verfügt über einen Enteignungstitel für einen kombinierten Rad-Gehweg entlang der Hardstrasse.

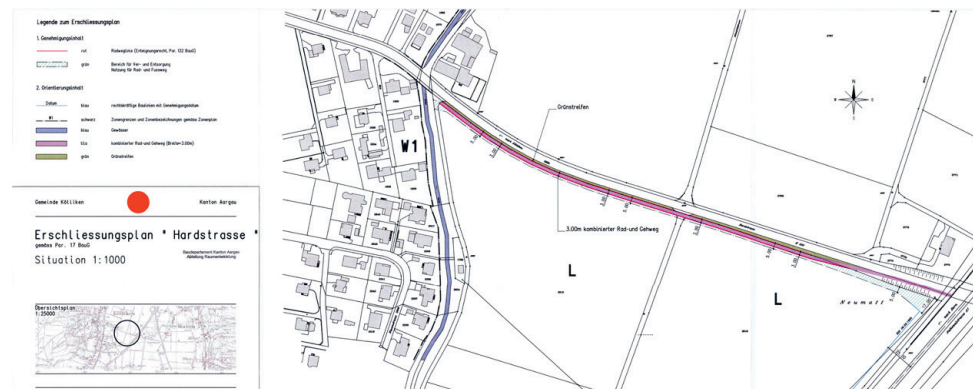


Abbildung: Situation Erschliessungsplan "Hardstrasse"

Quelle: ÖREB-Kataster Kanton Aargau

Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze

Parkplätze	Erhebung Auslastung	Parkfelder total (vorhanden / genutzt)	Behinderten-PF (vorhanden / genutzt)	Mitarbeiter-PF (vorhanden / genutzt)	PF mit Ladestation (vorhanden / genutzt)	Bewirtschaftung
Gemeindehaus / Schule	29.05.2024 / 08:35	38 / 26	1 / 0	-	-	Blaue Zone ausser "Besucher Gemeindehaus" (5 Stück) und Behinderten-PF
Berggasse	29.05.2024 / 08:53	21 / 18	-	-	-	Blaue Zone
Schule (Schulleiung)	29.05.2024 / 09:23	6 / 6	-	-	-	?
Denner	29.05.2024 / 09:31	7 / 4	-	-	-	max. 45 Min.
Friedhof / Bahnhofplatz	29.05.2024 / 09:39	18 / 8	-	-	2 / 1 *1	Blaue Zone
P + R Bahnhof	29.05.2024 / 09:47	8 / 2	-	-	-	P+R-App (5 Fr./Tag)
Raiffeisen	29.05.2024 / 10:00	26 / 13	-	nicht separat ausgewiesen	-	nur Kunden, Mitarbeiter und Mieter Raiffeisen Bank
Coop oberirdisch	29.05.2024 / 10:23	18 / 8	1 / 0	-	-	max. 1.5 h
Coop Tiefgarage	29.05.2024 / 10:23	25/6	-	-	-	?
Apotheke	29.05.2024 / 09:50	6 / 0	1 / 0	-	-	?
Kölliken Süd (unten)	29.05.2024 / 11:07	32 / 11	-	7 / 6	-	-
Kölliken Süd (Autobahnraststätte)	29.05.2024 / 11:17	94 / 21 *2	2 / 0	-	8 / 1	-
Kölliken Nord (aussen)	29.05.2024 / 11:38	11 / 4 *3	-	-	-	-
Kölliken Nord (Autobahnraststätte)	29.05.2024 / 11:45	101 / 40 *4	1 / 0	-	3 / 0	-
Fussballplatz	29.05.2024 / 11:35	Kiesplatz ohne Einteilung / 0	-	-	-	-
Prügelweg / Schiessanlage	29.05.2024 / 11:02	Freie Parkfläche entlang der Strasse / 3	1 / 0	1 / 0	-	-
Dia's Pizza / K Kiosk / Aruna Lounge		25?				
Schönenwerderstrasse / Toscaniweg / Heuelweg		5 - 6				

*11 PF reserviert für Carsharing

*2Anteil LKW: 11 / 7; Anteil Motorräder: 10 / 0

*31 Velo stand noch am Zaun (kein Veloabstellplatz vorhanden)

*4Anteil LKW: 18 / 15

Veloabstellplätze

Lage	Erhebung	Foto	Koordinaten	Veloabstellplätze (vorhanden / genutzt)	Veloabstellplätze (gedeckt / ungedeckt)	Parkiersystem	Velorahmen anschliessbar
Schule	29.05.2024 / 08:38			35 / 24 + 3 Mofa	35 / 0	Freie Fläche	nein
				20 / 8 + 1 Mofa	20 / 0	Vorderradhalter (in der Höhe nicht versetzte Anordnung; werden wie freie Fläche genutzt)	nein
				110 / 22 + 9 Trottinett + 1 E-Scooter	110 / 0	Vorderradhalter mit Schieberinne (in der Höhe versetzte Anordnung; sehr niedriges Dach)	nein
Schulleitung	29.05.2024 / 09:23			5 / 0	0 / 5	Vorderradhalter (in der Höhe versetzte Anordnung)	nein
				10 / 0	0 / 10	Trottinetthalter	ja
B+R Bahnhof Süd	29.05.2024 / 09:43			17 / 8	17 / 0	Pedalenhalter mit Schieberinne (in der Höhe versetzte Anordnung)	ja

Lage	Erhebung	Foto	Koordinaten	Veloabstellplätze (vorhanden / genutzt)	Veloabstellplätze (gedeckt / ungedeckt)	Parkiersystem	Velorahmen anschliessbar
B+R Bahnhof Nord	29.05.2024 / 09:49			34 / 15 + 1 Trottinett + 1 kaputtes Velo	34 / 0	Pedalenhalter mit Schieberinne (in der Höhe versetzte Anordnung)	ja
Coop	29.05.2024 / 10:19			20 / 4	20 / 0	Vorderradhalter (in der Höhe nicht versetzte Anordnung)	nein
B+R Haltestele Oberdorf	29.05.2024 / 10:54			17 / 7 *1	14 / 0	Freie Fläche	nein
Kölliken Süd (unten)	29.05.2024 / 11:07			10 / 0	0 / 10	Vorderradhalter (in der Höhe nicht versetzte Anordnung)	nein

*1

Zugang ist schwierig (hoher Randabschluss)

Öffentliche Wegrechte

Parzellen	Wegrecht Fussverkehr	Wegrecht Veloverkehr
3052 / 337 / 336 / 1826	3052 / 337 eingetragen	3052 / 337 eingetragen
1402 / 1400 / 1808	nicht eingetragen	nur Parz. 1400 eingetragen
311 / 2059	311 nicht eingetragen	311 nicht eingetragen
1130	nicht eingetragen	nicht eingetragen
2442 / 2944 / 2558	eingetragen	eingetragen
306 / 2358 / 2276 / 2464 / 3008 / 3007 / 2298 / 3015 / 3013 / 3011	eingetragen ausser Parz. 2276	eingetragen, aber Fahrverbot
2531 / 1534	nur Parz. 1534 eingetragen	nicht eingetragen
267	eingetragen	eingetragen
274 / 275	eingetragen	eingetragen
3073 / 177 / 2499 / 2042 / 3074	nur Parz. 2446 eingetragen	eingetragen, aber sehr schmaler Weg
2444 / 2443 / 2459 / 2450 / 1644 / 2446 / 2447	eingetragen	eingetragen, aber sehr schmaler Weg
1135 / 2550 / 2076 / 1553 / 1134 / 1552 / 2886 / 2978	eingetragen	eingetragen, aber teilweise Fahrverbot
1009 / 2155	nicht eingetragen	-
1825 / 3067 / 3064 / 3063	eingetragen	eingetragen, aber Fahrverbot
250 / 3063 / 253 / 247 / 1203	eingetragen	eingetragen
2031 / 2006 / 2441 / 2460 / 1986 / 2218 / 1677 / 2904	nur Parz. 2031 und 2006 eingetragen	eingetragen
1919	nicht eingetragen	nicht eingetragen
1145 / 85	nicht eingetragen	eingetragen, aber sehr schmaler Weg
261	nicht eingetragen	eingetragen, aber nur Trottoir auf der Parzelle
3176 / 1794 / 1793	eingetragen	eingetragen ausser Parz. 1794, aber Fahrverbot
1678 / 140 / 142	eingetragen ausser Parz. 1678	eingetragen, aber teilweise Fahrverbot
163 / 2868 / 2549 / 2874 / 1256	eingetragen ausser Parz. 2874 und 1256	eingetragen ausser Parz. 2874 und 1256, aber nicht befahrbar (Treppe)
2439 / 192	nicht eingetragen	-
1159 / 278 / 1160?	eingetragen	eingetragen, aber nur Trottoir auf der Parzelle
1170 / 1964	eingetragen	eingetragen
356 / 3061	nur Parz. 3061 eingetragen	nur Parz. 3061 eingetragen, aber sehr schmaler Weg
1368	nicht eingetragen	eingetragen
249 / 2295 / 343 / 2911 / 1639		

Gemeindestrassen	Plätze, Orte	Erschliessungsstrassen QES, ZS, ZW		Sammelstrassen Quartiersammelstrassen QSS Hauptsammelstrassen HSS		Verbindungsstrassen LVS
		(Erschliessungsstrassen 1 und 2 gemäss Reglement über Finanzierung von Erschliessungsstrassen)				Verbindungswege
		Lage	iO	iO	iO	aO
		Eigentümer	Gemeinde / Private	Gemeinde / Private	Gemeinde	Gemeinde
Anforderungen	Hauptfunktionen	repräsentieren kommunizieren sich treffen, feiern niederlassen ausruhen, verweilen flanieren	erschliessen sich aufhalten spielen parkieren abstellen	sammeln erschliessen parkieren	sammeln erschliessen parkieren	verbinden von Ortsteilen
	Fussverkehr	flächig	längs und quer	längs und quer	längs und quer	wenig
	Veloverkehr	flächig	vor allem längs	vor allem längs	vor allem längs	längs
	Parkierung	einsteigen, aussteigen laden	geregelt oder frei	geregelt oder frei	geregelt, bei öV-Führung unerwünscht	in der Regel keine
	Schwerverkehr	wenn möglich ohne	ausnahmsweise	ausnahmsweise	nur zur Erschliessung	ja
	öffentlicher Verkehr	oft	ja (eher Ortsbus)		ja	ja
	Belastbarkeit MIV	je nach Situation und Ausgestaltung	bis 150 Fz./h	bis 500 Fz./h	bis 800 Fz./h	
	Spezielles					
Parameter	Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert	stark siedlungsorientiert	primär siedlungsorientiert	primär verkehrsorientiert	verkehrsorientiert
	Ausbaugrössen					
	signalisierte Geschwindigkeit	20 oder 30km/h	50km/h	50km/h	50km/h	80km/h
	mögliche Geschwindigkeitsreduktionen		30 oder 20km/h	30 oder 20km/h	30 oder 20km/h	bei Bedarf (Gutachten)
	Fahrgeschwindigkeit	ca. 20 oder 30km/h	25 - 30 km/h	25 - 30 km/h	25 - 30 km/h	50 - 80km/h
	massgebender Begegnungsfall	situationsabhängig	LW/PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit	LW/PW, örtlich LW/LW bei reduzierter Geschwindigkeit	LW/LW oder Bus/Bus	PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit
	Fahrbahnbreite in m	situationsabhängig				
	öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle
	Veloverkehr	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	ohne spezielle Massnahmen	ohne spezielle Massnahmen	in der Regel ohne spezielle Massnahmen	in der Regel ohne spezielle Massnahmen
	Fussverkehr	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	mindestens einseitiger Gehweg,beidseitig oder einseitig falls kein Tempo 30		in der Regel beidseitiger Gehweg	in der Regel keine Massnahmen
Mustertabelle Kt. AG mit leichten Anpassungen (fett markiert)						

Grundlagen VSS-Normen:

- VSS 40 042 Projektierung, Grundlagen;
Strassentyp Hauptverkehrsstrassen
- VSS 40 043 Projektierung, Grundlagen;
Strassentyp Verbindungsstrassen
- VSS 40 044 Projektierung, Grundlagen;
Strassentyp Sammelstrassen
- VSS 40 045 Projektierung, Grundlagen;
Strassenyp Erschliessungsstrassen

Grundlagen ATB Merkblätter:

- Herleitung Betriebsformen und Fahrbahnbreiten
(Geometrisches Normalprofil)
- Übersicht Netzkriterien Neuklassierung
Kantonsstrassennetz