

**Beschluss Nr. 353/2026**

Schwyz, 19. Mai 2026 / ju

**Postulat P 2/26: Bessere Verkehrssicherheit in Rothenthurm**

Beantwortung

**1. Wortlaut des Postulats**

Am 12. Januar 2026 haben Kantonsrätin Christine Lüönd-Voser und Kantonsrat Bruno Felder folgendes Postulat eingereicht:

*«Die Hauptstrasse durch Rothenthurm ist im Besitz des Kantons Schwyz. In der Präsentation des Straßenbau Programms (Punkt 5: übergeordnete Planung/Grössere Projekte, Seite 14) haben wir feststellen müssen, dass die Umfahrung Rothenthurm, im Zeitstrahl des Straßenverkehrs Plan weiter nach hinten verschoben wurde und nun ohne Jahresangaben für die geplante Umsetzung aufgeführt ist.*

*Der tägliche Durchgangsverkehr von Rothenthurm beträgt rund 11000 Fahrzeuge, Tendenz steigend. Nach der Fertigstellung der Axenstrasse und dem Endausbau der H8 zwischen Biberbrugg und Altmatt, wird der Schwerverkehr noch häufiger die Route Schwyz – Pfäffikon über Rothenthurm wählen, weil es der kürzeste Weg ist. Auch der Linienbus muss beim Einfahren von der Müllernstrasse in die Hauptstrasse jeweils auf die Gegenfahrbahn ausholen. Dabei müssen alle lokalen Verkehrsteilnehmer, (Langsamverkehr, Linienbus und PW's) zeitweise lange warten bis es möglich ist in die Hauptstrasse ein- oder abzubiegen.*

*Das Unterdorf erhält neue Wohnungen, die Einwohnerzahl von Rothenthurm wächst und somit auch die Kinderzahl, sprich die Zahl der Schulkinder. Auf dem Schulweg zur Primarschule müssen 60-70% der Kinder die Hauptstrasse überqueren. Wobei die Zeit des Schulbeginns und das höchste Verkehrsaufkommen zusammenfallen. Das heisst, auch die Jüngsten müssen während der Rush-Hour die Hauptstrasse überqueren. Die einzige Sicherheit bei der Querung sind zu gewissen Zeiten ältere Kinder, welche als Schülerlotsen sehr viel Verantwortung übernehmen müssen.*

*Wir können teilweise nachvollziehen, dass eine Umfahrung von Rothenthurm gut geplant werden muss. Aber die aktuelle Situation braucht zeitnah mehr Sicherheit für unsere Kinder, für die Pünktlichkeit des ÖV, den Langsamverkehr, und Leute mit Seh- und Gehschwierigkeiten.*

*Antrag: Der Regierungsrat soll aufzeigen, wie die sichere Überquerung der Hauptstrasse für unsere Kinder und alle weiteren Verkehrsteilnehmer besser gewährleistet werden kann. Die Postulanten sehen in der Errichtung einer Ampelanlage für alle Beteiligten eine wirksame und sichere Lösung, sind aber für andere zielführende Vorschläge der Regierung offen.*

*Weiter soll sich der Regierungsrat begründen, wie er das Auslagern der Verantwortung für die Überquerung der Hauptstrasse (auch von Kindergärtner), mit dem aktuellen Lotsendienst an 5. und 6. Klässler der Primarschule auslagern kann.*

*Wir bedanken uns für eine zeitnahe Bearbeitung.»*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

### 2.1 Allgemeine Bemerkungen

Die Hauptstrasse durch Rothenthurm ist Teil des kantonalen Hauptverkehrsnetzes und erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Schwyz und Pfäffikon. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von knapp 11 000 Fahrzeugen handelt es sich mengenmässig um eine typische Ortsdurchfahrt. Infolge des allgemeinen Bevölkerungs- und Verkehrswachstums wird der Verkehr durch Rothenthurm, wie andernorts auch, in Zukunft um jährlich ca. 1 % zunehmen. Die von den Postulanten angesprochene Fertigstellung der Axenstrasse und der Endausbau der H8 sollten dagegen keinen massgeblichen Zusatzverkehr nach sich ziehen, da diese Strassen schon heute bestehen und bei beiden Projekten nicht eine Leistungssteigerung im Vordergrund steht.

Dem Regierungsrat sind die geschilderte Verkehrssituation sowie die besonderen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Schulweg und dem Verkehrsaufkommen, vor allem im Bereich des Knotens Müllern- und Oberdorfstrasse, auf der Hauptstrasse in Rothenthurm bekannt. Gemäss den polizeilich registrierten Daten ereigneten sich in den letzten zehn Jahren auf der gesamten Ortsdurchfahrt in Rothenthurm drei Fussgängerunfälle. Für den Knoten Müllern- und Oberdorfstrasse und den anliegenden Fussgängerstreifen liegt jedoch kein Nachweis eines Unfalls vor.

Die im Strassenbauprogramm aufgeführte Umfahrung Rothenthurm bleibt Bestandteil der langfristigen Planung. Deren allfällige Umsetzung ist jedoch von verschiedenen übergeordneten Faktoren abhängig und kann in zeitlicher Hinsicht derzeit noch nicht verlässlich vorausgesagt werden, zumal erst noch das entsprechende Vorprojekt abgeschlossen werden muss.

Der Regierungsrat und das zuständige Tiefbauamt sind generell bestrebt, die bestehende Strasseninfrastruktur mit geeigneten Massnahmen möglichst verkehrssicher auszugestalten und zu betreiben.

### 2.2 Rechtliche Ausgangslage

Die Gewährleistung einer sicheren Strasseninfrastruktur ist auf Bundesebene im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) verankert. Artikel 6a SVG, eingeführt im Rahmen des Handlungsprogramms Via sicura, legt die Aufgaben der Strasseneigentümer wie folgt fest: Gemäss Absatz 1 tragen Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung. Absatz 3 verpflichtet sie, ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen hin zu analysieren und eine Planung zu deren Behebung zu erarbeiten.

Die Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) sowie die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) bilden den technischen Rahmen für die Gestaltung und den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur. Für die Beurteilung der vorliegenden Situation sind insbesondere die Anforderungen an Fussgängerstreifen massgebend.

Fussgängerstreifen haben in der Öffentlichkeit einen hohen Stellenwert und vermitteln den Nutzern ein erhöhtes Sicherheitsgefühl. Dieses subjektive Empfinden birgt jedoch die Gefahr, dass die tatsächliche, objektive Sicherheit überschätzt wird. Umso wichtiger ist es, dass Fussgängerstreifen nach klar definierten Kriterien geplant, betrieben und überprüft werden. Die Norm VSS 40 241 benennt hierfür fünf zentrale Aspekte: Sicht, Beleuchtung, Fussgängerschutzinsel, Einstreifigkeit und Fussgängerfrequenz.

### 2.3 Aufgaben der Erziehungsberechtigten und der Schulträger

Die Zuständigkeit für den Schulweg ist alsdann im Volksschulgesetz vom 19. Oktober 2005 (VSG, SRSZ 611.210) geregelt. Die Schülerinnen und Schüler stehen auf dem Schulweg unter der Verantwortung der Erziehungsberechtigten (§ 43 Abs. 1 VSG). Der Schulträger ist verantwortlich für eine angemessene Verkehrssicherheit der regelmässig begangenen Schulwege (§ 43 Abs. 2 VSG).

Die verkehrsbildende Erziehungsarbeit der Eltern stellt für die sichere Bewältigung eines Schulweges das wesentlichste Element dar. Sie erfolgt individuell und dem Entwicklungsstand des Kindes entsprechend durch jene vertrauten Bezugspersonen, welche die Kinder am besten kennen und auf sie im Alltag mit Vorbildcharakter auch den grössten Einfluss haben. Wenn einem Kind eine Querungsstelle nicht zugetraut wird, ist es ratsam, es im Rahmen der Erziehungsverantwortung dort anfänglich zu begleiten oder begleiten zu lassen.

Die etablierte Verhaltensanweisung «Rad steht, Kind geht» schafft letztlich die grösste Sicherheit. Kann ein Kind diese zuverlässig anwenden, meistert es selbst herausforderndere Querungsstellen, was die historisch tiefen Unfallzahlen mit Kindern auf Schulwegen auch objektiv bestätigt. Zusätzlich ist es wichtig, Kinder auf dem Schulweg hell und mit reflektierenden Kleidern bzw. Ausrüstungsgegenständen auszustatten.

Der Schulträger legt kommunal das Schulwegnetz fest und überprüft regelmässig die Verkehrssicherheit. Daneben wirkt er auch präventiv, indem er zum Beispiel die Kantonspolizei für den Verkehrsunterricht oder Veloprüfungen beizieht. Zusätzlich kann er einen sogenannten Verkehrsgarten anbieten, in welchem Verkehrssituationen spielerisch erlernt und geübt werden. Solche Verkehrsgärten stehen auch ausserhalb der Schulzeiten zur Verfügung und können von Eltern und Kindern benützt werden.

### 2.4 Antrag der Postulanten

#### 2.4.1 Örtliche Situation

Die Fussgängerquerungsstelle im Bereich der Müllern- und Oberdorfstrasse stellt – wie übrigens auch jene bei der Filiale der Kantonalbank sowie beim Einmünder der Hauptstrasse (nördlich des Letziturm) – aus baulicher Sicht schon fast den Idealfall dar, welchen sich der Kanton möglichst für alle Fussgängerstreifen, sofern es die örtlichen Verhältnisse zulassen, wünscht. Die Querungsstelle ist mit einer Mittelschutzinsel ausgerüstet, beleuchtet, die erforderlichen Sichtweiten sind gegeben, das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens» (4.11) ist montiert und sie liegt in einer Generell-50-Strecke. Hinzu kommt, dass sich nur wenige Meter davon entfernt eine fest montierte Geschwindigkeitsmessanlage (Radar-Gerät) befindet.

## 2.4.2 Lichtsignalanlage für Fussgänger

Wie eben ausgeführt, besteht im besagten Querungsbereich bei der Kirche bereits eine Fussgängerschutzinsel, die als Querungshilfe dient und den Fussgängern eine gesicherte Überquerung in zwei Etappen ermöglicht. Zusätzlich wird das Einhalten der gesetzlich vorschrieben Höchstgeschwindigkeit durch eine stationäre Radarmessung überwacht. Damit ist gewährleistet, dass die zulässige Geschwindigkeit auch ausserhalb der dichten Verkehrszeiten gut eingehalten wird.

Eine Lichtsignalanlage (LSA) auf der betreffenden Strecke hätte gewisse Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Strasse und den Verkehrsdurchfluss. Teilweise würde dies zu Rückstaubildungen führen, was sich alsdann (zusätzlich) negativ auf den gesamten lokalen Verkehrsablauf samt den öV auswirkte.

Heute hat der Fussgänger ein Vortrittsrecht bei Fussgängerstreifen. Eine LSA behindert den Querungsfluss der Fussgänger und kann zu Fehlverhalten verleiten, etwa durch Überqueren bei Rot nach längeren Wartezeiten, was ein erhöhtes Unfallrisiko zur Folge hätte. Der durch die LSA verursachte Stop-and-Go-Verkehr kann zudem zu zusätzlichen Lärmemissionen führen. Weiter ist der Einfluss einer LSA auf das dortige sensible Ortsbild zu berücksichtigen.

Sodann ist zu bedenken, dass der Schulträger seine ganze Schulwegplanung auf diesen einzigen Fussgängerstreifen auszurichten hätte, da demzufolge ja alle anderen Fussgängerstreifen ohne LSA (vermeintlich) unsicherer wären. Des Weiteren ist der Mehrwert einer LSA auch insoweit fraglich, als die Schulkinder lernen «Rad steht, Kind geht» – ob mit oder ohne LSA. Zudem kann es im Alltag eines Kindes auch sonst vorkommen, dass es irgendwo eine Strasse überqueren muss, auch ohne LSA oder gar ohne Fussgängerstreifen. Dies soll, wie einleitend erwähnt, als verkehrsbildende Erziehungsarbeit der Eltern frühzeitig erlernt und regelmässig überprüft werden.

Eine LSA für Fussgänger macht nur dort Sinn, wo sie in eine gesamte Knotensteuerung eingebunden werden kann. Das sind grosse Kreuzungen mit viel Verkehr aus allen Richtungen und wo allenfalls eine Buspriorisierung notwendig ist. Im vorliegenden Fall ist dies nicht gegeben. Es trifft zwar zu, dass die Einfahrt in eine Kantonsstrasse als Folge des hohen Verkehrsaufkommens mancherorts nicht mehr ohne (kurze) Wartezeiten möglich ist. Das zeigt aber auch, dass nicht wahllos LSA aufgestellt werden können, weil dies den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit auf der Hauptrichtung übermässig beeinträchtigen würde.

Mit Blick auf die geschilderten Umstände und dabei insbesondere das mit 11 000 Fahrzeugen mit vielen anderen Gemeinden im Kanton Schwyz vergleichbare durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen erscheint die Errichtung einer LSA in Rothenthurm derzeit als unverhältnismässige Massnahme.

## 2.4.3 Fussgängerstreifen

Der bestehende Fussgängerstreifen bei der Kirche in Rothenthurm erfüllt die aktuell geltenden Normen sowie alle wesentlichen Sicherheitsanforderungen. Eine zentrale Voraussetzung für die Verkehrssicherheit ist die gute Sichtbeziehung zwischen dem Fussverkehr und den Fahrzeugführern. Diese ist durch ausreichende Sichtdistanzen, klar definierte Annäherungsbereiche, hindernisfreie Sichtfelder und eine angemessene Beleuchtung gewährleistet.

Zusätzlich trägt die Fussgängerschutzinsel wesentlich zur Sicherheit bei, da sie ein sicheres Queren in Etappen ermöglicht und das Risiko vermindert, durch Fahrzeuge verdeckt zu werden. Mit der etappenweisen Querung der Strasse besteht je Fahrbahn nur noch ein DTV von ca. 5000 Fahrzeugen. Demgegenüber weist zum Beispiel der Fussgängerstreifen vor dem Restaurant Schäfli keine Mittelschutzinsel auf. Infolgedessen sind dort in einem Durchgang zwei Fahrspuren zu queren und somit zwei Sichtfelder zu beobachten.

Auch die gegebene Fussgängerfrequenz unterstützt die Sicherheit, indem sie die Aufmerksamkeit und Anhaltebereitschaft der Verkehrsteilnehmer erhöht, da sie es gewohnt sind, dass an dieser Stelle die Strasse von Fussgängern gequert wird. Dies im Gegensatz zu anderen Fussgängersteifen im Gemeindegebiet von Rothenthurm, die an sich eine zu geringe Fussgängerfrequenz aufweisen.

In der Diskussion um Fussgängersteifen wird vielfach der Sicherheitsaspekt eingebracht. Die mit der Verkehrssicherheit betrauten Fachstellen weisen darauf hin, dass ein Fussgängersteifen kein Garant für ein sicheres Queren einer Fahrbahn ist. Ein Fussgängersteifen dient lediglich dazu, das Vortrittsrecht zu gewähren, aber auch dieses sollte vom Fussgänger nicht in jedem Fall unbedingt durchgesetzt werden. Vielmehr müssen alle am Verkehr Beteiligten Rücksicht aufeinander nehmen und eine gewisse Toleranz walten lassen. Nur so können die schweizweit tiefen Unfallzahlen gehalten und im Optimalfall weiter gesenkt werden.

#### 2.4.4 Schülerlotsendienst

Der Schülerlotsendienst ist eine in der Schweiz etablierte und bewährte ergänzende Sicherheitsmassnahme im Schulverkehr. Er wird unter der Aufsicht und Verantwortung der zuständigen lokalen Behörden organisiert und durchgeführt. Schülerlotsendienste können seitens des Schulträgers dort eingesetzt werden, wo auf Schulwegen keine zumutbaren Alternativen vorhanden sind. Das heisst: Wenn andere, für die betreffenden Altersgruppen besser geeignete Querungsstellen bestehen, sind diese in den örtlichen Schulwegplänen aufzuzeigen. Die Schulträger haben für die schulpflichtigen Kinder einen zumutbaren Schulweg zu garantieren. Das muss nicht der direkteste Weg sein, sondern der sicherste – auch wenn für die Kinder dadurch gegebenenfalls ein Umweg resultiert und der Schulweg dadurch etwas mehr Zeit in Anspruch nimmt.

Die Kantonspolizei bewilligt Schülerlotsendienste dann, wenn keine zumutbaren Alternativen bestehen und die Organisation (personell) durch die Gemeinde sichergestellt werden kann. In den vergangenen Jahren konnten auf dem Schwyzer Strassennetz diverse Schülerlotsendienste aufgehoben werden – weil aufgrund von Strassensanierungen und Optimierungen (Bau von Mittelinseln, neue Tempozonen, Verbesserung der Beleuchtung/Einsehbarkeit) Querungsstellen baulich und technisch verbessert wurden.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass der Einsatz von Schülerinnen und Schülern als Lotsen mit einer gewissen Verantwortung verbunden ist. Der Lotsendienst wird im Rahmen der jährlichen Ausbildung der betreffenden Schülerinnen und Schüler durch die Polizei geprüft und geschult. Wie oben erläutert, ist die in Frage stehende Querungsstelle technisch korrekt ausgestattet und es obliegt dem Schulträger, zu entscheiden, ob er den Lotsendienst (mit Schulkindern, Erwachsenen oder Sicherheitsfirmen) weiterführen möchte.

#### 2.4.5 Unter- oder Überführung

Als weitere Querungsmöglichkeit einer Strasse für den Langsamverkehr kann eine Unter- oder Überführung in Betracht gezogen werden. Mit dem Bau einer solchen Lösung müsste aber die ebenerdige Querungsstelle aufgehoben werden, da erfahrungsgemäss eine Unter- oder Überführung ansonsten nicht ausreichend angenommen wird. Dies unter anderem deshalb, weil ein gewisser Mehrweg anfällt, damit die Anforderungen an die Behindertengleichstellungsgesetzgebung (Rampen mit einer Steigung von max. 6 %) erfüllt werden können. Alternativ zu Rampen könnten auch beidseitig Treppen und Lifte angeordnet werden. Die Lifte wiederum sind aber kostenintensiv und unterhaltsaufwendig. Diese Lösungen beanspruchen zudem viel Platz, welcher in Rothenthurm, entlang der Strasse, augenscheinlich nicht einfach so vorhanden ist.

Die Gemeinde Rothenthurm hat im Jahr 2011 ein Vorprojekt für eine Unterführung ausgearbeitet. Als zuständige Schulbehörde hat sie das Projekt, infolge der hohen Kosten von deutlich über zwei Millionen Franken, dann aber nicht weiterverfolgt.

## 2.5 Fazit

Der Regierungsrat nimmt die im Postulat geschilderten Anliegen betreffend die Verkehrssicherheit (auch) in Rothenthurm ernst. Er teilt die Einschätzung, dass die Querungssituation auf Hauptstrassen – insbesondere für Schulkinder, den Langsamverkehr und Personen mit eingeschränkter Mobilität – herausfordernd sein kann und einer sorgfältigen Beurteilung bedarf. Aus diesem Grund wird bei neuen Strassenbau- und bei Sanierungsprojekten, wenn immer möglich, versucht, alle Vorgaben für eine sichere Fussgängerquerungsstelle einzuhalten.

Die für den Schulweg wichtigste Querungsstelle in Rothenthurm im Bereich des Knotens Müllern- und Oberdorfstrasse erfüllt alle einschlägigen Anforderungen, ja geht sogar darüber hinaus, indem sich in unmittelbarer Nähe eine Geschwindigkeitsmessanlage befindet. Insgesamt erweist sich die bauliche und betriebliche Situation dort als ausgewogen und zweckmässig, sodass derzeit kein zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.

Der Regierungsrat respektive das Tiefbauamt wird die Entwicklung der Verkehrssituation in Rothenthurm weiterhin beobachten und im Rahmen seiner Planungs- und Priorisierungsprozesse berücksichtigen. Es soll aber auch nochmals auf die verkehrsbildende Erziehungsverantwortung der Eltern und generell die Eigenverantwortung hingewiesen werden. Die Leitsprüche von älteren Schulgenerationen «Luege, lose, laufe» wie auch die aktuelle Kampagne «Rad steht, Kind geht» sollen beim Queren von Strassen (sei dies mit oder ohne Fussgängerstreifen) von gross und klein verinnerlicht und eingehalten werden.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 2/26 als nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Rothenthurm.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Baudepartement; Kantonspolizei; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

