



Sitzung vom: 3. März 2026
Beschluss Nr.: 324

Interpellation betreffend Schulweg- und Strassenverkehrssicherheit im Kanton Obwalden: Stand Projekte und Möglichkeiten zur Mitwirkung der Bevölkerung; Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet:

die Interpellation betreffend „Schulweg- und Strassenverkehrssicherheit im Kanton Obwalden: Stand Projekte und Möglichkeiten zur Mitwirkung der Bevölkerung“ (54.25.13), welche von den Kantonsräten Gregor Jaggi und Dominik Imfeld, beide aus Sarnen, sowie 22 Mitunterzeichnenden am 4. Dezember 2025 eingereicht wurde, wie folgt:

1. Gegenstand der Interpellation

Die Interpellanten weisen auf das wichtige gesellschaftliche Anliegen hin, die Sicherheit im Strassenverkehr und insbesondere der Schul-, Fuss- und Fahrradwege zu verbessern. Gerade in einem ländlichen Kanton mit hoher Dichte des motorisierten Individualverkehrs sei Sicherheit ein relevantes Thema. Der Schutz von Gesundheit, Leib und Leben stelle eine der zentralsten, wenn nicht die zentralste Aufgabe des Staates dar. Insbesondere die Sicherstellung eines sicheren Schulweges, sei es zu Fuss oder mit dem Fahrrad, sei eine Aufgabe des Staates, da dieser auch die Schulpflicht und damit den Schulweg verfüge.

Der Regierungsrat wird darauf hingewiesen, dass gemäss Angaben des Bundesamts für Statistik im Jahr 2024 in der Schweiz 3 792 Personen bei Verkehrsunfällen schwer verletzt wurden und mindestens 250 Personen ums Leben kamen. Besonders betroffen seien Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Fahrradfahrende, bei welchen die Zahl der schweren Unfälle in den letzten Jahren stagniert oder zugenommen habe, während sie bei Personenwagen-Insassen rückläufig sei. Im Kanton Obwalden seien im Jahr 2024 insgesamt 67 Unfälle mit Personenschaden registriert worden, davon drei mit Todesfolge und 17 mit Schwerverletzten. Damit liege Obwalden im interkantonalen Vergleich im mittleren Bereich.

Es wird festgehalten, dass Obwalden mit rund 608 Motorfahrzeugen pro 1 000 Einwohnerinnen und Einwohner einen überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad aufweise. In Verbindung mit dem Bevölkerungswachstum sei insbesondere in ländlichen Gebieten mit einer Zunahme von Verkehrsunfällen zu rechnen. In der Bevölkerung seien zudem verschiedene potenzielle Gefahrenstellen bekannt, die teilweise bereits den zuständigen Behörden gemeldet worden seien.

2. Vorbemerkungen

2.1. Zuständigkeiten im Strassenwesen

Öffentliche Strassen und Wege decken im Verbund mit anderen Verkehrsträgern einen wesentlichen Teil der Mobilitätsanforderungen der heutigen Gesellschaft ab, von der Feinerschliessung

bis hin zu regionalen und nationalen Mobilitäts- und Versorgungslösungen. Die Weiterentwicklung des Strassen- und Wegnetzes erfolgt weitgehend über die Raumplanung von Kanton und Einwohnergemeinden sowie den Projektumsetzungen der öffentlichen Hand.

Bezüglich Zuständigkeiten im Strassenwesen lässt sich Folgendes feststellen:

- Der Kanton ist für die Kantonsstrassen und die entsprechenden Radverbindungen verantwortlich. Die Gehwege entlang von Kantonsstrassen liegen in der Zuständigkeit der Einwohnergemeinden (Art. 18 Strassenverordnung [GDB 720.11]). Das kommunale Strassennetz liegt vollumfänglich im Verantwortungsbereich der Einwohnergemeinden (Art. 19 ff. [GDB 720.11]).
- Die Einwohnergemeinden erlassen einen Richtplan für das Fusswegnetz (Art. 2 Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege [VV FWG; GDB 720.71]). Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Schulwegplanung zu, welche auf die jeweiligen Altersgruppen abzustimmen ist und in der Verantwortung der Einwohnergemeinden liegt.
- Das Sicherheits- und Sozialdepartement verfügt auf Antrag des Strasseneigentümers (Bau- und Raumentwicklungsdepartement, Einwohnergemeinden oder Private) Verkehrseinschränkungen (Signale und Markierungen) (Art. 4 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr, kantonales Strassenverkehrsgesetz [EG SVG; GDB 771.1]), während die Kantonspolizei die Einhaltung der Verkehrsvorschriften überwacht (Art. 7 EG SVG).
- Alle Strasseneigentümer haben zudem im Rahmen der Werkeigentümerhaftung (Art. 58 OR) Strassen und Wege so zu bauen und zu betreiben, dass sie im ortsüblichen Rahmen sicher benützt werden können. Mängel können beispielsweise durch unzureichenden Unterhalt der Strasse entstehen (sichtbehindernde Hecken, Schlaglöcher, schlechte Beleuchtung, ungenügende Signalisation, fehlender Winterdienst usw.).
- Welche Strassenbauvorhaben an Kantonsstrassen umgesetzt werden, beschliesst der Kantonsrat mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen. Aktuell gilt das Bauprogramm 2022–2027 vom 2. Dezember 2021. Auslöser für Strassenbauprojekte ist in der Regel der bauliche Zustand der Anlagen. Das Tiefbauamt koordiniert vorgängig in enger Absprache mit den Standortgemeinden für jedes Strassenbauvorhaben sämtlichen Handlungsbedarf (Lärmschutz, Verkehrssicherheit, Werkleitungserneuerungen, Gestaltung, Verkehrsregime, Fuss- und Veloinfrastrukturbedürfnisse, usw.) zu einem Gesamtprojekt (Kostenoptimierung, Minimierung der Baustellen). Mit der Auflage des Strassenbauprojekts wird immer auch die entsprechende Signalisation aufgelegt und bewilligt.

2.2. Unfallgeschehen

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist seit Beginn der aktuellen nationalen Erhebung in absoluten Zahlen stabil. In Anbetracht der stark gestiegenen Fahrzeugzahlen, den laufend neuen Verkehrsformen und insgesamt mehr gefahrenen Kilometern darf dies als positiv bezeichnet werden. In den Jahren 2015–2024 ereigneten sich im Kanton durchschnittlich 233 Unfälle pro Jahr. Im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt ist im Kanton die Unfallschwerpunktdichte pro 100 Kilometer National-, Kantons- und Gemeindestrassen bei 0,31, was schweizweit einen sehr tiefen Wert darstellt.

Technische Verbesserungen an Fahrzeugen, die Aus- und Weiterbildung der Verkehrsteilnehmenden (z.B. Fahrsicherheitstrainings), strassenbauliche Massnahmen, tiefere Tempolimiten, Prävention und polizeiliche Kontrollen trugen zu dieser Entwicklung bei. Entscheidend ist dabei, dass kritische Verkehrsabschnitte und Unfallschwerpunkte in der Regel nicht nur mit dem Anbringen von Signalen und Markierungen gesichert werden können. Oftmals sind auch bauliche und/oder betriebliche Massnahmen an der Verkehrsanlage erforderlich. Andernfalls besteht die Gefahr, dass z.B. eine mit Signalen markierte Temporeduktion nicht erkannt und entsprechend ungenügend eingehalten wird.

Bei 224 Verkehrsunfällen im Jahr 2024 kamen im Kanton 82 Personen zu Schaden. Die Hauptursachen waren nichtangepasste Geschwindigkeit, Zustand des Fahrzeuglenkers oder der -lenkerin sowie Unaufmerksamkeit und Ablenkung. Grundsätzlich handelt es sich dabei um Unfallursachen, die vermieden werden könnten und an den Fahrern und Fahrerinnen lagen. Sie haben keinen Zusammenhang mit der Sicherheit der Strassenverkehrsanlage.

3. Beantwortung der Fragen

- 3.1 Wie schätzt der Regierungsrat die Strassenverkehrssicherheit im Kanton Obwalden ein, insbesondere auch mit Blick auf die Strassenabschnitte, welche als Schulwege bestimmt/verfügt werden?

Verkehrsunfälle können für Direktbetroffene sehr einschneidend sein, sei dies als Opfer, aber auch als Verursacher. Objektiv ist die Verkehrssicherheit in den letzten Jahren im Kanton klar gestiegen. Sowohl die Unfallzahlen wie auch die Schwere der Unfallfolgen sind im Verlauf der letzten Jahrzehnte gesunken und seit einiger Zeit stabil, trotz einer stetigen Verkehrszunahme. Insgesamt wurden im Kanton 224 Verkehrsunfälle im Jahr 2024 polizeilich rapportiert (52 022 Verkehrsunfälle schweizweit).

Auf dem Schulweg gab es im Jahr 2024 einen Unfall mit Personenschaden. In den Jahren 2020 bis 2024 ereigneten sich auf dem Schulweg durchschnittlich 2,6 Unfälle mit Personenschaden und durchschnittlich ein Unfall pro Jahr mit Sachschaden. Insbesondere aufgrund der niedrigen Unfalldichte stuft der Regierungsrat die Strassenverkehrssicherheit im Kanton als sehr gut ein.

- 3.2 Welche Streckenabschnitte und Standorte gelten als potenziell gefährlich und weisen dementsprechend einen dringenden Handlungsbedarf aus? Welche sind zusätzlich hinsichtlich Verwendung als Schulweg als kritisch einzustufen?

Die jährliche Auswertung der Unfallstatistik durch die Kantonspolizei zeigt im Kanton keine eigentlichen Unfallschwerpunkte. Unfallschwerpunkte sind Anlass für die zeitnahe Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den jeweiligen Strasseneigentümer.

Grundsätzlich sind Schulwege mit abgesetzten Rad- und Fusswegen sowie Trottoirs sicherer als Abschnitte, auf denen sich Schülerinnen und Schüler auf der Fahrbahn bewegen. Solche Strecken gibt es auf den kommunalen wie auch dem kantonalen Strassennetz. Auf dem Kantonsstrassennetz wurden in jüngster Vergangenheit sieben Abschnitte mit dringendem Handlungsbedarf im Bereich Verkehrssicherheit erkannt und entsprechende Massnahmen zur raschen Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt:

- Alpnach: Brünigstrasse, Abschnitt Kreisel Hofmätteli – kleine Schliere: vorgezogene Umsetzung T30-Zone, umgesetzt 2025;
- Sarnen: Brünigstrasse, Klosterallee: temporäre Temporeduktion auf 30 km/h, umgesetzt 2025;
- Sarnen: Schwander- und Glaubenbergstrasse: Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h auf verschiedenen Abschnitten, umgesetzt 2024;
- Sarnen: Schwander- und Glaubenbergstrasse: normenkonforme Neumarkierung von Randlinien und teilweise Demarkierung Mittellinie, umgesetzt 2025;
- Sachseln: Ortsdurchfahrt Brünigstrasse: Umsignalisation Kernfahrbahn, umgesetzt 2022
- Kerns: Dorfkern: vorgezogene Umsetzung T30-Zone, umgesetzt 2025;
- Kerns: Stanserstrasse: Temporeduktion Abschnitt Sand – Acheriwald von 80 km/h auf 60 km/h, publiziert 2025, aktuell durch Beschwerden blockiert.

- 3.3 Welche Streckenabschnitte oder Standorte sind derzeit nach Anfragen oder Hinweisen aus der Bevölkerung oder den Gemeinden beim Kanton in Bearbeitung?

Das Bauprogramm Kantonsstrassen wird jeweils basierend auf dem Strassenzustand, Weiterentwicklungsbedarf aus übergeordneten Planungen, gesetzlichem Anpassungsbedarf (Lärm,

Sicherheit, Hindernisfreiheit) und kommunalen Bedürfnissen in Rücksprache mit den Einwohnergemeinden (Werkleitungen, Schulwege, Fussgängerquerungen, Bushaltestellen, usw.) erstellt. Hinweise aus der Bevölkerung oder von den Einwohnergemeinden werden für die Aktualisierung laufend berücksichtigt.

Das Tiefbauamt arbeitet aktuell an folgenden Strassenbauvorhaben gemäss Bauprogramm Kantonsstrassen 2022–2027:

- Sarnen: K-01 Sanierung Brünigstrasse, Abschnitt Rütistrasse – Kreisel Nordstrasse;
- Sarnen: K-01 Aufwertung Zentrum mit Bahnhof- und Lindenstrasse;
- Lungern: K-01 Siedlungsverträgliche Gestaltung Brünigstrasse inkl. Veloverkehrsanlage, Abschnitt Alter Kirchturm – Kirchenplatz;
- Kerns: K-03 Sarnerstrasse, Neubau Veloverkehrsanlage, Abschnitt Foribach – Wijermattkreisel;
- Kerns: K-03 Sarnerstrasse, Siedlungsverträgliche Gestaltung, Abschnitt Wijermattkreisel – Knoten Kägiswilerstrasse;
- Kerns: K-03 Stanserstrasse, Erneuerung und Ausbau inkl. Veloverkehrsanlage, Abschnitt Industriestrasse – Kantonsgrenze NW;
- Sarnen: K-04 Rüti-/Wilerstrasse, Siedlungsverträgliche Gestaltung inkl. Veloverkehrsanlage, Abschnitt Brücke Sarneraa – Hotel Kurhaus;
- Alpnach: Teilprojekt K-01 Brünigstrasse Unterhalts- und flankierende Massnahmen;
- Alpnach: K-10 Hofmättelistrasse Verkehrssicherheitsmassnahmen und Kreisel Industrie;
- Giswil/Lungern: A8 Lungern Nord – Giswil Süd: Baulos 24 Trasse und Kunstbauten Süd: u. a. Rad-, Gehweg Tunnelportal Lungern Nord bis Tschorren.

3.4 Wie werden im öffentlichen Strassenwesen, also bei Kantons-, Gemeinde- und Korporationsstrassen, kritische Streckenabschnitte ermittelt und welche Möglichkeiten hat die Bevölkerung zur Mitwirkung resp. zur Meldung von besonders risikobehafteten Strassenabschnitten? Wie wird sichergestellt, dass solche Meldungen ernst genommen und in die Planungen des Kantons und der Gemeinden einfließen? Sind in den aktuellen Prozessen bereits professionelle Überprüfungen durch Dritte (z.B. durch entsprechende Verkehrsplanungsbüros oder Hochschulen) vorgesehen und etabliert?

Kanton, Einwohnergemeinden sowie öffentliche Körperschaften und Private sind Werkeigentümer ihrer Verkehrsanlagen und entsprechend an einem sicheren Betrieb sehr interessiert (Werkeigentümerhaftung). Wie bei anderen Themen der öffentlichen Hand, können sich alle Einwohnerinnen und Einwohner am politischen Prozess bei den Einwohnergemeinden oder dem Kanton einbringen. Die Einwohnergemeinden beurteilen Anfragen mit eigenen und teilweise unter Beizug externer Fachpersonen.

Das ASTRA wertet jährlich schweizweit alle registrierten Unfälle nach nationalen Normen aus und identifiziert Unfallschwerpunkte. Im Kanton gibt es auf Kantons- und Gemeindestrassen aktuell keine Unfallschwerpunkte.

Erkannte Mängel können oftmals nicht nur mit Signalen und Markierungen angegangen werden, sondern beinhalten auch Massnahmen an der Verkehrsführung und/oder an der Strassenverkehrsanlage. Das Bau- und Raumentwicklungsdepartement nimmt entsprechende Hinweise aus der Bevölkerung oder von den Einwohnergemeinden auf und berücksichtigt diese bei der Aktualisierung des Bauprogramms Kantonsstrassen.

Anträge der Strasseneigentümer zu Signalen und Markierungen beurteilt und verfügt das Sicherheits- und Sozialdepartement mit entsprechender Rechtsmittelbelehrung. Signale und Markierungen mit Vortritts- und Vorschriftscharakter sind mit wenigen Ausnahmen auch im Amtsblatt zu publizieren (Art. 107 Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Eine Mitwirkung wird dadurch ermöglicht.

- 3.5 Sieht der Regierungsrat Handlungsbedarf in der Zusammenarbeit mit den Gemeinden und im Prozess resp. in der Abwicklung von Abklärungen und Massnahmen bezüglich Verbesserung der Verkehrssicherheit? Sind im Rahmen der Digitalisierungsstrategie des Kantons allenfalls Massnahmen (z.B. Online-Plattform für entsprechende Hinweise) geplant?

Zwischen den Strassenverantwortlichen der Einwohnergemeinden, dem Bau- und Raumentwicklungsdepartement und dem Sicherheits- und Sozialdepartement findet seit sechs Jahren zweimal jährlich ein Austausch zur langfristigen Projektplanung und zu aktuellen Themen rund um das Strassenwesen inkl. Verkehrssicherheit statt.

Der Regierungsrat erachtet die heutigen Möglichkeiten zur Erfassung von Informationen und Hinweisen als genügend und plant aktuell keine Online-Plattform. Konkrete Anfragen und Rückmeldungen an die Fachstellen des Kantons werden zeitnah beurteilt und beantwortet bzw. an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Zudem werden in laufenden Kantonsstrassenprojekten relevante Anspruchsgruppen frühzeitig aktiv in den Planungsprozess im Rahmen von Begleitgruppen, Infoveranstaltungen und Direktgesprächen aktiv einbezogen.

- 3.6 Welchen Stellenwert nimmt die Verkehrssicherheit auf Kantonsstrassen im Bereich von Schulwegen aus Sicht des Regierungsrates ein? Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, die Schaffung von sicheren Schul-Fuss-/Fahrrad-Wegen im Bauprogramm Kantonsstrassen zu priorisieren?

Im Bauprogramm 2022–2027 wird der Verkehrssicherheit und Veloinfrastruktur ein hoher Stellenwert beigemessen. Die Schulwegsicherheit ist darin enthalten.

Der Regierungsrat hat auch in seiner Amtsdauerplanung 2022 bis 2026 unter dem Schwerpunkt 3.1.1 den Langsamverkehr priorisiert. Im Geschäftsbericht 2025 des Regierungsrats wird der Bearbeitungsstand der entsprechenden Strassenbauvorhaben aufgezeigt werden.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder (mit Interpellationstext)
- Einwohnergemeinden
- Sicherheits- und Sozialdepartement
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement

Im Namen des Regierungsrats



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Versand: 11. März 2026