



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement

Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt

Dienststelle für Mobilität

Richtlinie

Empfänger Dienststelle für Mobilität
Verfasser Sektion INFRA der DFM
Kopie an KKSS und KaPo
Datum 15. März 2021

Ausnahmsweises, zeitlich und örtlich beschränktes Abschalten der Kantonsstrassenbeleuchtung

1. EINLEITUNG

Die vorliegende Richtlinie setzt die Voraussetzungen für ein ausnahmsweises, zeitlich und örtlich beschränktes Abschalten der Kantonsstrassenbeleuchtung fest.

Mit der Richtlinie soll auch eine Empfehlung für kommunale Strassen, einschliesslich der Tempo-30-Zonen bzw. Begegnungszonen, abgegeben werden.

Sinn der Richtlinie ist es hingegen nicht, Beleuchtungskonzepte oder Lösungen zur Reduzierung der Strassenbeleuchtung zu definieren.

2. MASSGEBENDE GESETZLICHE GRUNDLAGEN

2.1 Strassengesetz (StrG)

2.1.1 Beleuchtung

Art. 29 StrG hält fest:

¹ *Innerorts und wo innerhalb geschlossener Siedlungen Ortstafeln fehlen, sind die kantonalen Verkehrswege nach Massgabe der Verkehrsbedürfnisse zu beleuchten.*

² *Dasselbe gilt ausserorts, insbesondere für vielbefahrene Unterführungen und Kreuzungen sowie wichtige Tunnels und Galerien.*

2.1.2 Aufsichtsbehörden

Die Oberaufsicht wird in Art. 228 StrG definiert:

¹ *Die öffentlichen Verkehrswege sind unter Vorbehalt der Zuständigkeit des Bundes der Oberaufsicht des Staatsrates unterstellt.*

² *Diese Oberaufsicht wird durch das zuständige Departement ausgeübt.*

Zur Aufsicht über die Strassen präzisiert Art. 229 StrG:

¹ *Das zuständige Departement übt Aufsicht aus über die öffentlichen kantonalen Verkehrswege sowie über die Privatstrassen und -wege im Gemeingebrauch, die kantonale oder regionale Bedeutung haben.*

² Der Gemeinderat ist Aufsichtsbehörde für die öffentlichen kommunalen Verkehrswege und die dem Gemeingebrauch dienenden Privatstrassen und -wege von lokalem Interesse.

2.2 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

2.2.1 Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Art. 6a SVG hält folgendes fest:

¹ Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessene Rechnung.

³ Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

2.3 Obligationenrecht (OR)

2.3.1 Haftung des Werkeigentümers

Art. 58 OR hält fest:

¹ Der Eigentümer eines Gebäudes oder eines andern Werkes hat den Schaden zu ersetzen, den diese infolge von fehlerhafter Anlage oder Herstellung oder von mangelhafter Unterhaltung verursachen.

3. GRUNDSATZ UND AUSNAHME:

3.1 Grundsatz: Feststellung der Verkehrsbedürfnisse (Art. 29 StrG)

Ortsdurchfahrten müssen beleuchtet werden, dies ist, neben den Aspekten der Atmosphäre und Attraktivität, vor allem eine Frage der Sicherheit (z. B. Sichtweiten; Erkennung von Hindernissen/Stadtmobiliar, Schlaglöcher, Trottoirränder, potentielle Gefahr auf die Strasse stürzender Gegenstände, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Sicherheitsempfinden, Orientierungssicherheit etc.).

Das vollständige Abschalten der öffentlichen Beleuchtung, auch ein zeitlich beschränktes, ist nicht im Sinne der geltenden Gesetzgebung. Vorzuziehen ist eine automatisierte Regulierung der Beleuchtungsstärke, mit oder ohne Bewegungserkennung, solange die normativen Mindestwerte eingehalten werden können.

Initiativen, welche die Infrastruktureigentümer zum Abschalten der öffentlichen Beleuchtung bringen wollen, stehen im Gegensatz zu den Sensibilisierungskampagnen verschiedener Fachstellen- und verbände (z. B. bfu, TCS, Verkehrspolizei) und vor allem in Widerspruch zur Devise «Sehen und gesehen werden». Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) stellt einen Zusammenhang zwischen Beleuchtungsniveau und Unfallgeschehen fest.

In der Vergangenheit hat die Analyse mehrerer Unfallschwerpunkte im Kantonsstrassennetz gezeigt, dass die Verkehrsübersicht an gewissen Kreuzungen/Kreiseln mangelhaft ist.

Mit dieser Richtlinie wird darauf hingewiesen, dass die Gesetzgebung, insb. Art. 6a SVG und Art. 58 OR, für die Eigentümer von Strassenverkehrsinfrastrukturen eine Haftpflicht vorsieht.

Es gilt die Bedingungen festzulegen, unter welchen Gesuche für das Abschalten der Strassenbeleuchtung künftig gutgeheissen werden können, ohne die Risiken in unverantwortbarem Mass zu vergrössern oder die Verkehrsbedürfnisse zu missachten.

3.2 Ausnahme: zeitlich und örtlich beschränktes Abschalten der Kantonsstrassenbeleuchtung

Ausnahmsweise können es die Verkehrsbedürfnisse zulassen, dass die öffentliche Beleuchtung zeitlich und örtlich beschränkt abgeschaltet wird.

Damit die Dienststelle für Mobilität (DFM) auf das Gesuch für ein ausnahmsweises Abschalten eintritt, setzt die DFM die folgenden Gegebenheiten voraus:

- Auf den Streckenabschnitten und/oder Kreuzungen innerorts muss die Verkehrsübersicht gewährleistet sein. Dazu ist dem Gesuch die Analyse eines

zertifizierten Spezialisten (RSA und/oder RSI) zur Sicherheit und zu den Begleitmassnahmen beizufügen.

Namentlich unter den folgenden Gegebenheiten ist ein zeitlich beschränktes Abschalten nicht erlaubt:

- bei Fussgängerstreifen;
- auf Kreuzungen und bei Fussverkehrsführungen ausserorts, die aus Gründen der Verkehrssicherheit beleuchtet werden.

Wenn ein zeitlich und örtlich beschränktes Abschalten ausnahmsweise bewilligt wird, dann darf die Beleuchtung nach der letzten fahrplanmässigen Busverbindung, aber nicht vor 22.00 Uhr, abgeschaltet werden und muss am Morgen für die erste fahrplanmässige Busverbindung, aber nicht später als 06.00 Uhr, wieder eingeschaltet werden. Die Bewilligung ist höchstens für eine Nacht gültig und darf sich nicht auf einen längeren Zeitraum erstrecken (z. B auf alle Nächte einer Woche).

Bemerkung:

Je nach den örtlichen Gegebenheiten, namentlich bei einem nachweislich vorhandenen Unfallgeschehen bzw. erwiesenen Sicherheitsdefiziten, kann die DFM das zeitweilige Abschalten mit Einschränkungen bewilligen oder ganz verweigern.

3.3 Empfehlungen an die Gemeinden

Aus den unter 3.1 genannten Sicherheitsgründen ist es nicht ratsam, die Strassenbeleuchtung in Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen abzuschalten, da die Fussgänger die Strassen willkürlich überqueren dürfen und in Begegnungszonen gegenüber dem Verkehr vortrittsberechtigt sind.

Für die übrigen Sachlagen kommt 3.2 zur Anwendung.

3.4 Stellungnahme der DFM

Der Gesuchsteller hat als erstes den Ingenieur Strassenprojekte des betreffenden Kreises der DFM zu kontaktieren. Um die Gleichbehandlung zu gewährleisten, konsultiert dieser daraufhin die Sektion Planung und Verwaltung der Infrastrukturen (INFRA), die bei Bedarf Rücksprache mit den Sektionen Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Logistik Strassenunterhalt (LOG) nimmt.

3.5 Oberaufsicht über die Gemeinden

Diese Richtlinie, die den Gemeinden zugestellt wird und auf der Internetseite des Kantons einsehbar ist, gilt als Vormeinung der DFM.


Vincent Pellissier
Dienstchef