



Titelgrafik: Rainer Stock, Loss off he Night Network 2016

# Kommunale Beleuchtungspflicht für öffentliche Verkehrsflächen?

Erstellt für die Initiative „Paten der Nacht“ von

**Dr. Wolf Herkner**  
**RA und Fachanwalt für Verwaltungsrecht**  
**[www.bsrm.de](http://www.bsrm.de)**



---

Das Dokument erfährt Updates bei Bedarf. Zur aktuellsten Version ► [HIER](#)



# Übersicht

- ▶ **Es gibt keine generelle Beleuchtungspflicht für Flächen des öffentlichen Verkehrs in den Gemeinden und Städten.**
  - **Dies weder infolge bürgerlichen Rechts zur sog. Verkehrssicherung (S. 7-12)**
  - **noch kraft Bundes- oder Landesgesetzes für Straßen und deren Nutzung (S. 3-6 und 13-19).**
  
- ▶ **Dass Verwaltung und Ratspolitik dennoch bange wird vor zumeist unbegründeten (deliktischen) Forderungen, darf nicht zur teuren Verschwendung von künstlichem Licht führen, die noch dazu potentiell umwelt- und gesundheitsschädlich ist (S. 11).**
  
- ▶ **Von Leuchtkörpern (auch) in Ortschaften abzusehen, ihre Anzahl zu verringern, sie bspw. ab 22 Uhr zu „dimmen“ oder ganz abzuschalten, kann sehr wohl statthaft/geboten sein (S. 21).**
  
- ▶ **Auch „im Lichte“ reformierten Naturschutzrechts und weil sich Anwohner gegen Störungen zur Wehr setzen können, ist ein schlüssiges Konzept für eine alle Gegebenheiten vor Ort abwägende Entscheidung gefragt, die so interessen- und sachgerecht wie nachhaltig ist (S. 23 f.).**



# I. Einleitung

Immer wieder ist zu hören und lesen, dass in Deutschland öffentliche Straßen, Wege und Plätze (nicht: Privatgrundstücke) verpflichtend zu beleuchten seien.

Eine „Pflicht“ ist eine Aufgabe, die jemandem entweder z.B. aus moralischen Gründen erwächst und deren Erfüllung er sich einer inneren Notwendigkeit zufolge nicht entziehen kann oder die als (z.B. gesetzliche) Anforderung von außen an ihn herantritt und daher verbindlich ist.

Die Kommunen selbst sind es aber, die sich eine (mehr oder minder pauschale) Beleuchtungspflicht zuschreiben. Daher gleich vorweg:

**Was Gemeinden und Städte hier als solchen Zugzwang verspüren, ist ein Symptom, das notorisch ohne realen (juristischen) Befund ist.**

Es geht ihnen letztlich darum, was droht, wenn eine Verletzung von Pflichten vorgeworfen wird. „Pflichtverletzung“ meint jede objektive Abweichung des Verhaltens einer Partei vom geschuldeten Pflichtenprogramm. Der Begriff ist also grds. erfolgsbezogen. Die entscheidende Frage lautet, ob man (als Kommune) nicht, nicht rechtzeitig oder nicht obligationsgemäß geleistet hat<sup>1</sup>.

Wer sein eigentlich rechtmäßiges Unterlassen (hier: es „dunkel“ zu lassen) für rechtswidrig hält, weil angeblich eine Pflicht zum Handeln („Licht an“) besteht, unterliegt, in loser Anlehnung an Strafrechtsdogmatik, einem (umgekehrten) Gebotsirrtum.

Richtig ist dagegen, wie so oft: Es kommt darauf an. Und: „Wo viel Licht ist, ist starker Schatten“ (Goethe). Beide geflügelten Worte sind wahr. Das soll diese Übersicht aufzeigen.

Das föderale **Grundgesetz** (GG) hat dem Bund in Art. 74 Nr. 22 das Recht zur konkurrierenden Gesetzgebung für das Ressort des Straßenverkehrs sowie den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen und Autobahnen verliehen. Dagegen steht den Ländern das originäre Recht zu, das Straßen- und Wegerecht zu ordnen. Buchstäblich „wegweisend“ der Beschluss des BVerfG vom 10.12.1975 – 1 BvR 118/71: Indem das **Straßenverkehrsrecht** aus dem allgemeinen Polizeirecht hervorging und dem Zweck dient, die spezifischen Gefahren, Behinderungen und Belästigungen möglichst auszuschalten oder wenigstens einzudämmen und dass ein optimaler Ablauf des Verkehrs gewährleistet wird, für seine Teilnehmer und auch Dritte, ist es sachlich begrenztes Ordnungsrecht,



für das dem Bund die Kompetenz zusteht. Es setzt aber das **Straßenrecht** (der Länder) voraus, das Verwaltungsrecht ist. Dieses befasst sich herkömmlicherweise mit den Rechtsverhältnissen an solchen Straßen, Wegen und Plätzen, die dem allg. Verkehr gewidmet sind (deshalb auch sog. öffentliches Sachenrecht). Es hat eine technische Seite (Entstehung, Indienststellung, Einteilung und Beendigung durch Einziehung), aber auch – worauf es hier ankommt – die Benutzung gemäß der in der Widmung festgelegten spezifischen Verkehrsfunktion zum Inhalt und welche (Unterhaltungs-) Pflichten es dafür gibt.

Die sog. **Straßenbaulast** umfasst (unter Vorbehalten und Einschränkungen) alle mit dem Bau und Unterhalt der Straße zusammenhängenden Aufgaben, vgl. etwa Art. 9 Abs. 1 des Bay. **Straßen- und Wegegesetzes** (StrWG). Wer grds. diese Last trägt, verraten (in Bayern) die Art. 41 (Staats- und Kreisstraßen), 42 (Ortsdurchfahrten) und 47 (Gemeindestraßen) des StrWG; sein Art. 58 Abs. 2 benennt die jeweilige „Straßenbaubehörde“ (u.a. – für die Verwaltung der Straßen des Landkreises – ggf. das Staatliche Bauamt nach Art. 59).

Sachlich zuständig für die Ausführung der aufgrund § 6 Abs. 1 des **Straßenverkehrsgesetzes** (StVG) erlassenen **Straßenverkehrsordnung** (StVO) sind, sofern nichts anderes bestimmt ist, die „Straßenverkehrsbehörden“: so die kreisangehörige Gemeinde für deren Straßen (Art. 46, 53 BayStrWG) in ihr zugewiesenen Aufgabenbereichen als örtliche Behörde und die Stadt-/ Kreisverwaltung als untere Behörde (§ 44 Abs. 1 S. 1 StVO i.V.m. Art. 2 S. 1 ZustGVerk). Die StVO will in § 32 Abs. 1 S. 3, dass „wenn nötig“ i.S.d. § 17 Abs. 1 (etwa während der Dämmerung) beleuchtet wird (wobei man die zu verwendenden „lichttechnischen Einrichtungen“ in § 49a StVZO erfährt), meint damit aber nicht per se eine Kommune/Behörde, sondern jedermann, der den Verkehr z.B. durch einen auf die Straße gebrachten Gegenstand behindert. Sie „verpflichtet“ zwar zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung in § 45 Abs. 5 S. 1 den Baulastträger (sonst den Eigentümer der Straße); nach Satz 2 gilt das auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen. Dies ist aber zunächst einmal nicht mehr als eine bloße Aufgabenverteilung. Eine solche „Kompetenznorm“ schafft jedoch keinen selbständigen Verpflichtungsgrund. Sie lässt vielmehr die Rechtsgrundlagen dieser Pflichten und ihre Qualifikation unberührt<sup>2</sup>. Gemeint ist erstens die fachbehördliche, nicht im Sinne des Vollzugsdienstes (vgl. Art. 2 Abs. 1 des Bay. POG aus d.J. 1976 und Art. 1 PAG i.d.F. von 1990), sondern des überkommenen Sprachgebrauchs (etwa auch der Bauaufsicht als „Baupolizei“) „polizeilich“ genannte Pflicht zur Gefahrenabwehr, zweitens die – ebenso öffentliche – bauliche/betriebliche Straßenerhaltungspflicht sowie drittens die gemeine – privatrechtliche – Verkehrssicherungspflicht des zuständigen hoheitlichen Trägers dieser Pflicht und/oder des ggf.



verantwortlichen Bauunternehmers. Die StVO bestimmt hier also in ihrem § 45, *wer* beleuchten muss, *wenn* er denn beleuchten muss. Unterlässt eine Kommune die Beleuchtung einer solchen Einrichtung oder fällt diese aus, ist sie für evtl. Folgen nicht etwa automatisch zur Rechenschaft zu ziehen, vielmehr kommt es auf die Konditionen des einzelnen Falls an.

Das **Bundesfernstraßengesetz** (FStrG) verlangt vom Straßenbaulastträger (§ 5), die Autobahn oder Bundesstraße mit Ortsdurchfahrt (§ 1 Abs. 2) in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 S. 2) sowie für Sicherheitsvorschriften einzustehen (§ 4 S. 1). Direktiven für eine Beleuchtung enthält es aber keine.

(Beleuchtungs-) Anlagen für den öffentlichen Verkehr sind von der **Landesbauordnung** ausgenommen (siehe bspw. Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO).

Eine **besondere gesetzliche Lichtvorgabe im Straßen- und Wegerecht** gibt es in nur vier Bundesländern (siehe Punkt III). Aber auch daraus ergibt sich eine Pflicht zur Beleuchtung nur dann selbständig, wenn sie nicht (schon) aus einem anderen (bundesrechtlichen) Grund besteht, der als Verkehrssicherungspflicht bezeichnet wird, deren (schuldhaftes) Nichtbefolgen zur Haftung nach bürgerlichem Recht führen kann.

Bei der klaren Mehrheit von zwölf Ländern fehlt es an einem solchen speziellen Gesetz. Hier kann eine Beleuchtungspflicht also eh nur über diese allg. **Verkehrssicherungspflicht** entstehen (siehe Punkt II).

Auf einem anderen Blatt stehen auch die Merkmale einer Straßenherstellung gem. §§ 127 ff. des **Baugesetzbuchs** (BauGB). Wenn eine Beleuchtung als sog. Teileinrichtung infolge planerischer Entscheidung der Kommune zur (nach §§ 30 ff. für die Bebaubarkeit eines Grundstücks zu sichernden) **Erschließung** gehört, dann wird ohne sie nicht erstmals endgültig hergestellt (vgl. etwa § 49 Abs. 1 des Hamburgischen Wegegesetzes und Satzungen in Flächenstaaten wie bspw. Bayern nach Art. 23 der **Gemeindeordnung**, kurz GO<sup>3</sup>). Das hat Relevanz für die Fälligkeit und Festsetzungsverjährung von Beiträgen. Es heißt aber nicht, dass jede (Erschließungs-) Straße (durchgängig) beleuchtet werden müsste und schon gar nicht, dass dies Verkehrssicherungs- bzw. Amtspflicht sei. So auch nicht beim **Straßenausbau**<sup>4</sup> (für den u.a. in Bayern, dort gem. Art. 5 Abs. 1 S. 3 des Kommunalabgabengesetzes um 01.01.2018, ohnehin keine Beiträge mehr erhoben werden können).



Von den drei deutschen Stadtstaaten, die Gesetze über ihre **Grün- und Erholungsanlagen** haben, tat sich am 24.11.1997 Berlin hervor: In § 5 Abs. 2 S. 2 GrünanlG wird nicht nur eine Verpflichtung

zur Bekämpfung von Schnee und Eis, sondern auch zu jedweder Beleuchtung der Anlagen ausgeschlossen; nach Satz 1

**erfolgt also das Benutzen „auf eigene Gefahr“.**

In beiden Fällen – also mit besonderer landesgesetzlicher Grundlage (Gliederungspunkt III) und ohne eine solche – ist daher angebracht, die Prüfung der Beleuchtungspflicht mit der Verkehrssicherungspflicht zu beginnen (sogleich Punkt II). Dem schließen sich (IV) eine Zusammenfassung nebst Forderungen an.



## II. Allgemeine Verkehrssicherungspflicht (BGB)

**Fast alle Länderrechte** kennen nur die mit dem Bau und der Unterhaltung öffentlicher Straßen zusammenhängenden Aufgaben im Allgemeinen und die Reinigungspflicht mit Winterdienst im Besonderen, **nicht aber die Beleuchtung:**

- **Brandenburg:** in § 49a des Straßengesetzes (BbgStrG)
- **Bremen:** § 39 des Landestraßengesetzes (BremLStrG)
- **Hamburg:** § 28 des Wegegesetzes (HWG)
- **Hessen:** § 10 HStrG
- **Mecklenburg-Vorpommern:** § 50 des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG-MV)
- **Niedersachsen:** § 52 NStrG
- **Nordrhein-Westfalen:** § 9 StrWG NRW
- **Rheinland-Pfalz:** § 17 LStrG RLP
- **Saarland:** § 53 StrG SL
- **Sachsen-Anhalt:** § 47 StrG LSA
- **Schleswig-Holstein:** 45 StrWG SH
- **Thüringen:** § 49 ThürStrG

Dies bedeutet nun zwar nicht, dass Straßen und Wege in diesen zwölf Bundesländern per se unbeleuchtet sein dürfen. **Andererseits gibt es aber auch kein apodiktisches „Muss“.**

Wer vertritt, in diesen Ländern, in denen es eine explizite Vorgabe nicht gibt, gleichsam die „Nacht zum Tag“ machen zu müssen, hängt dies an den schon eingangs erwähnten und nun zu erläuternden „Verkehrssicherungspflichten“ auf und offenbart damit **Angst vor Haftung**.

Bei einer Verletzung von Gesundheit und Eigentum ist § 823 Abs. 1 des **Bürgerlichen Gesetzbuchs** (BGB) Anspruchsgrundlage<sup>5</sup>. Liegt die Verletzungshandlung in einem Unterlassen, ist die für eine Haftung benötigte Rechtswidrigkeit nur gegeben, wenn der Schädiger gegen eine Rechtspflicht zum Handeln verstößt, deren Hauptfall die sog. **Verkehrssicherungspflicht** ist<sup>6</sup>. Diese bildet bei Fahrlässigkeit dann auch den allg. Sorgfaltsmaßstab.

In der Pflicht steht, wer für den Bereich der Gefahrenquelle verantwortlich und in der Lage ist, diejenigen Maßnahmen zu treffen, die zur Abwehr von Gefahren (unbedingt) vonnöten sind.



Geschützt sind im Grundsatz diejenigen Personen, mit deren Gefährdung ein durchschnittlich kritisch reflektierender Pflichtiger üblicherweise rechnen muss.

**Eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, ist aber nicht erreichbar<sup>7</sup>.**

Straßen, Wege, Bürgersteige und Plätze müssen nicht schlechthin gefahrlos und frei von allen Mängeln sein, denn das lässt sich mit normalen und erträglichen Mitteln nicht hinkriegen, weshalb man es auch dem Sicherungspflichtigen nicht abverlangen kann. Nicht gegen jedes mit einer gewissen Plötzlichkeit auftretende, eine Gefährdung mit sich bringende Ereignis („Unglück“) gibt es Prävention, auch nicht mittels Lichts. Daher geht es (nur) um die Risikoverteilung, welche Sicherheit man in der jeweiligen Situation erwarten darf, von welchem Problem auszugehen ist und was einem abgenommen werden muss. Das ist der wahre Kern dieser Pflicht. Ihr genügen demgemäß solche Vorkehrungen, die nach den konkreten Umständen zur Beseitigung der Gefahr erforderlich und zumutbar sind<sup>8</sup>.

Erforderlich in dem Sinne sind also (nur) die Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Angehöriger des betroffenen Verkehrskreises für notwendig und ausreichend halten darf, um vor Schäden bewahrt zu werden. Nach dieser Erwartung müssen die unternommenen Schritte also die Eignung haben, derartige Gefahren (oder eben sogar verwirklichte Gefahren, also Schäden) tunlichst abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßer oder nicht ganz fernliegender bestimmungswidriger Benutzung drohen.

Schützenswert ist aber allein, wer – ausgehend von der sich ihm konkret darbietenden Situation bei Anwendung der von ihm zu erwartenden Sorgfalt – die Gefahr erfahrungsgemäß nicht oder nicht rechtzeitig erkennen und vermeiden kann. Dies also nicht, wenn die Gefahr jedem vor Augen steht und er sich vor ihr ohne Weiteres selbst zu schützen vermag<sup>9</sup>.

Weitere Grundlage für einen Anspruch auf Schadenersatz kann § 839 Abs. 1 S. 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG sein. Danach ist einem Dritten, dem gegenüber einem Beamten eine sog. **Amtspflicht** obliegt und diese verletzt wird, der daraus entstehende Schaden zu ersetzen. Dafür muss also die Verkehrssicherungspflicht, und zwar durch eindeutige Regelung, als Amtspflicht zugewiesen sein<sup>10</sup>. Zwar erfüllt oder verletzt grds. auch der Staat die ihn treffenden Verkehrssicherungspflichten privatrechtlich<sup>11</sup>. Ihm kommt aber ein „Wahlrecht“ zu, Rechtsverhältnisse öffentlich-rechtlich zu gestalten, sie also damit auch dem Regime der Amtshaftung zu unterwerfen<sup>12</sup>. Die Pflicht zur Verkehrssicherung ist also an und für sich keine Amtspflicht. Das wird sie erst durch (landes-)rechtliche Ausgestaltung als hoheitliche Aufgabe (unten Punkt III). Die Subsidiarität bei fahrlässiger





Begehung (§ 839 Abs. 1 S. 2 BGB) ist dann aber unanwendbar (Grundsatz haftungsrechtlicher Gleichbehandlung)<sup>13</sup>.

Eine der öffentlichen Hand im Interesse der Allgemeinheit auferlegte Last ist dagegen kein **Schutzgesetz** im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB<sup>14</sup>.

Folge:

- ▶ Auch aus **Verkehrssicherungspflichten** heraus ergibt sich für gewöhnlich **keine kommunale Beleuchtungspflicht** für öffentliche Straßen und Teile von ihnen.

Denn:

**Geschuldet ist nicht die Gewähr, dass nichts passieren kann.**

Prägnant auch BGH vom 02.07.2019: Die (Streu-) Pflicht als Teil der Verkehrssicherungspflicht soll „nur wirkliche Gefahren beseitigen, nicht aber bloßen Unbequemlichkeiten vorbeugen“<sup>15</sup>.

**Demgemäß muss man also auch nicht jedes Gefahrenpotential gleichsam weglichten. Jeder muss sich entsprechend darauf einstellen.**

Der Verkehrsteilnehmer hat sich also den gegebenen Verhältnissen anzupassen und die jeweilige Fläche so hinzunehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Beispiele:

- Kommt ein Passant an einen dunklen Ort, so muss er sich vor daraus folgender (Stolper-) Gefahr dadurch schützen, dass er sich langsam und umsichtig, gewissermaßen tastend bewegt<sup>16</sup>. Macht er dies nicht, verwirklicht sich sein „allgemeines Lebensrisiko“<sup>17</sup> bzw. überwiegt eigenes Verschulden, so dass nur geringe<sup>18</sup> oder keine Haftung besteht, selbst wenn (auch) eine Pflicht zur Verkehrssicherung verletzt wurde<sup>19</sup>.
- Wer ein Kfz führt, muss ggf. dessen Beleuchtungseinrichtungen benutzen (siehe oben: § 17 Abs. 1 StVO) und seine Geschwindigkeit anpassen (Sichtfahrgebot, § 3 Abs. 1 S. 4 StVO); die Zuwiderhandlung ist nach § 49 Abs. 1 Nrn. 3, 17 StVO eine



Ordnungswidrigkeit i.S.v. § 24 StVG und wird mit entspr. Geldbuße geahndet. Auf eine Straßenbeleuchtung ist man also grds. nicht angewiesen<sup>20</sup>. Sie kann zwar die eigene Beleuchtung haltender Fahrzeuge entbehrlich machen (§ 17 Abs. 4 S. 2 HS 2 StVO); ein solches „blindes“ Vertrauen kann aber auch bitter enttäuscht werden, wenn eine Laterne den Wagen dann doch nicht genug anscheint und es daher „kracht“<sup>21</sup>

Innerorts herrscht zwar generell höheres Verkehrsaufkommen als außerorts und insbesondere treffen hier auch alle Arten von Verkehrsteilnehmern aufeinander. Dies mag eine Beleuchtung (von Teilen) des Straßennetzes rechtfertigen, aber eben keine durchgehende Verpflichtung dazu<sup>22</sup>.

### **Dunkelheit im Ort ist nämlich nicht an und für sich gefährlich und zu unterbinden.**

Teils zieht man aus dem (in Fachkreisen nicht unumstrittenen) Standard der Industrienorm **DIN 5044 / EN 13201** den Trugschluss, er befehle die Beleuchtung. Doch besagt die DIN nur, wie ggf. beleuchtet werden soll und nicht, ob man dies überhaupt („sklavisch“) zu tun hat.

Das Ob einer „Pflicht zum Licht“ wird gesetzlich vorgegeben, primär vom BGB mit evtl. Haftung für Verkehrssicherung als Damoklesschwert, unter dem sich Kommunen wähen, das aber – wie ausgeführt wurde – nicht am „seidenen Faden“ hängt (Erfordernis unausweichlicher und zuzumutender Gefahrenabwehr) und auch relativ stumpf ist (Regelbeweismaß der Wahrheitsüberzeugung in § 286 Abs. 1 der Zivilprozessordnung; Mithaftungseinwand des § 254 Abs. 1 BGB).

Eine technische Vorschrift wie die der DIN ist demgegenüber nur als eine Art antizipiertes Sachverständigengutachten einsetzbar<sup>23</sup>, vermag jedoch keine unmittelbaren Rechtspflichten auszulösen, bindet also von vornherein nicht<sup>24</sup>. Sie steht zur Disposition. An ihr könnte man sich demnach orientieren, falls eine Pflicht (etwa zur Verkehrssicherung) ohnehin existiert, wie man ihr dann also nachkommt, zur sachgerechten Installation einer Anlage.

- ▶ Ein **Unterschreiten** dieses technischen Niveaus wäre **rechtlich aber folgenlos**, solange nicht nur so und nicht anders an Ort und Stelle beleuchtet werden kann, um der Pflicht zur Verkehrssicherung zu genügen.



Will eine Gemeinde dessen ungeachtet „auf Nummer sicher“ gehen und die Werte einhalten oder überbieten, nur zur Beruhigung, jede (noch so fiktionale bzw. aussichtslose) Inanspruchnahme im Keim erstickt zu haben, ist nicht nur auf den Haushalt, sondern auch die Umwelt bezogen ein hoher Preis zu zahlen – die Erhellung der Nachtlandschaften. Sie sollte also nicht den Fehler machen, bei solchem Kollateralschaden einer „Ohnmacht“ gegenüber einem nur empfehlenden Regelwerk zu erliegen, vermeintlich nicht anders zu können, als eine „Gewährleistung durch Licht“ zu geben. Ein- und abschaltbares Leuchtmittel in den eigenen vier Wänden („inhouse“) ist ein Segen des Fortschritts, im Freien („outdoor“) kann es aber zum Fluch werden, nicht nur für die fehl navigierende Motte in ihrer „Gier nach dem Licht“ (*da Vinc*): siehe unten IV.

Oft wird dafür, dass die Pflicht zur Verkehrssicherung (auch) die Beleuchtung gebiete, ein Urteil des BGH zitiert, das am 21.12.1961 verkündet wurde. Das muss aber verwundern, denn dort führte der Senat aus:

„Dabei sei zunächst zur Klarstellung bemerkt, dass ... angesichts der Verkehrsbedeutung der Unfallstelle ... die beklagte Stadt im Rahmen der allgemeinen Verkehrssicherungs- und Beleuchtungspflicht nicht gehalten war, die Laterne ... die ganze Nacht hindurch brennen zu lassen.“<sup>25</sup>

Der Rückgriff auf ein solches betagtes Judikat zeigt jedenfalls nur, dass wegen Unfällen aus „Lichtmangel“ geführte Prozesse äußerst rar sind. Es mutet recht kurios und bei der Menge sich mit Emission von Licht verausgabender Kommunen sogar schon fast grotesk an, was das Büro für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB) mit dem Statistischen Bundesamt konstatiert<sup>26</sup>:

► Kollisionen mit Lichtmasten haben einen **erheblich höheren Anteil an Verkehrsunfällen** als bspw. eine mangelnde Auto- oder Straßenbeleuchtung.

Auch die Masten selbst sind also für den Verkehr gefährlich<sup>27</sup>. Eine gewisse Ironie bergen des Weiteren solche Fälle, in denen Kommunen das Beleuchtungsproblem heraufbeschwören, indem sie z.B. zur Beruhigung des fließenden Verkehrs gefährliche Hindernisse schaffen, vor denen sie dann ggf. zu warnen haben<sup>28</sup>.



Gemäß dem 2013 erschienenen Skript Nr. 336 des Bundesamts für Naturschutz (BfN) *zum* „Schutz der Nacht“ (Held et al.), ereignen sich sprichwörtlich *im* Schutz der Nacht auch nicht mehr Zwischenfälle als an hell erleuchteten Flecken (a.a.O., S. 107).

- ▶ **Finsternis und Vergehen/Verbrechen** gehen – anders, als man gemeinhin (wohl evolutionsbedingt) glaubt – **nicht** zusammen.

Die trotzdem teils tiefsitzende Kriminalitätsfurcht impliziert, dass sie nicht mehr rational bzw. schon pathologisch ist (Diagnose: Achluophobie).

Die Herausforderung der Kommunen ist so groß, weil sie schwankt zwischen uferloser Einbildung und der auf eher spärliche Ausnahmen konzentrierten Wirklichkeit eines „lichtlos“ nahezu unentrinnbaren Schicksals.

Licht an/auf bspw. einer Ortsdurchfahrt mag zwar ein Mittel zur Förderung des gemeindlichen Lebens, eine Anregung wirtschaftlicher, kultureller und gesellschaftsrechtlicher Bestrebungen sein sowie zur Hebung des Komforts der Bürger und des Ansehens der Gemeinde beitragen bzw. zumindest so beabsichtigt sein<sup>29</sup>. Kurz: Licht gibt Orientierung, setzt in Szene und sendet Botschaften. Das mag man als „**Daseinsvorsorge**“ empfinden<sup>30</sup>. Oder ist artifizielles Licht draußen „an der frischen Luft“ doch eher ein (oft unnützer) Luxus?

Beachte:

- ▶ **Nur exzeptionell**, wenn sich eine besondere Gefahrenstelle nicht anders beherrschen ließe, **besteht eine Veranlassung oder gar Obligation**, diese an- oder auszuleuchten. **In aller Regel also: nicht!**

Erkannt hat man dies u.a. bei der Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer<sup>31</sup>.



### III. Länderrechtliche Pflicht zur Beleuchtung

**In (bisher) nur vier Bundesländern wird die Beleuchtung in straßenrechtlichen Innenbereichen zum Wohle von Sicherheit und Ordnung zur mithin „polizeimäßigen“ Pflicht und damit auch öffentlich-rechtlichen Amtspflicht gemacht<sup>32</sup>.**

Eine Verletzung der Verpflichtung kann damit einen Anspruch auch nach § 839 BGB begründen (und sich mit dem aus § 823 Abs. 1 BGB wegen Verkehrssicherungspflicht überschneiden<sup>33</sup>), wenn auch die übrigen Bedingungen des Tatbestands eingetreten sind. Andererseits hat ein Einzelner kein Recht, die Durchführung bestimmter Maßnahmen zu verlangen, weil die Amtspflicht zum Gemeinwohl (aller Dritter) besteht<sup>34</sup>. Fordert man also von seiner Gemeinde aus einem Sicherheitsgefühl heraus oder wegen der Ästhetik mehr oder anderes Licht, muss sich diese dem nicht unterwerfen, es sei denn, sie würde sonst einen rechtswidrigen Eingriffsakt begehen<sup>35</sup>.

Wenn nach dem Landesgesetz zu beleuchten ist, dann ist dies kommunalrechtlich eine sog. **Pflichtaufgabe** innerhalb eigenen Wirkungskreises (etwa i.S.d. Art. 7 Abs. 2, 57 Abs. 1 BayGO) – und zwar unabhängig davon, wer die Straßenbaulast (siehe oben Punkt I), schultern muss: so will es z.B. Art. 9 Abs. 3 S. 1 BayStrWG. Damit kann die Kommune, die ggf. (Laternen) zu bauen hat, kein sog. Entschließungsermessen ausüben darüber, ob sie diese Aufgabe erfüllen will oder nicht – sofern es sie überhaupt gibt, wofür ihre tatbestandlichen Voraussetzungen nach jeweiliger Ländervorschrift gegeben sein müssen. Hierüber wacht die Rechtsaufsicht<sup>36</sup>. Kommunale Freiheit herrscht nur noch über das „Wie“, also Art und Weise bzw. Umfang der Durchführung der gesetzlich zugewiesenen Aufgabe.

Jedenfalls soweit im Landesrecht eine enge Formulierung gewählt wurde, legt die (mithin quasi nur deklaratorische) Vorschrift der Gemeinde keine neue Pflicht auf, die sie nicht sowieso schon zu tragen hat (und zwar als Verkehrssicherungspflicht, oben zu Punkt II), wenn sie Schadenersatzansprüchen vorbeugen bzw. diese abwehren will. Es geht dann nämlich, trotz öffentlich-rechtlicher Ausgestaltung, nicht um mehr (und auch nicht weniger) als Verkehrsrücksichten und Zwecke der Aufrechterhaltung eines sicheren Verkehrs und dessen Leichtigkeit. Der Pflichtenkreis deckt sich also mit demjenigen aus der allg. zivilrechtlichen Verantwortung<sup>37</sup>.



- ▶ Offenbar hat man auch deshalb **in nicht weniger als zwölf Bundesländern keine Motivation**, die Beleuchtung auch noch als Pflicht im Straßen- und Wegerecht zu nennen.

## Die Bundesländer mit Sonderregelung im Einzelnen:

### ● **Baden-Württemberg** | § 41 Abs. 1 S. 1 des Straßengesetzes (StrG BW)

*Den Gemeinden obliegt es im Rahmen des Zumutbaren als öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten zu beleuchten, zu reinigen, bei Schneeanhäufungen zu räumen sowie bei Schnee- oder Eisglätte zu bestreuen, soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist; dies gilt auch für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen.*

Zu erwähnen auch S. 2:

*Dabei ist der Einsatz von Auftausalzen und anderen Mitteln, die sich umweltschädlich auswirken können, so gering wie möglich zu halten.*

Ein Bezug auch auf die Beleuchtung (nach dem unten in Punkt IV näher erklärten Doktrin geringstmöglicher Verschmutzung) wäre insofern wünschenswert. Eine solche Bestimmung für das „Wie“ der Beleuchtung enthält für ab dem 01.01.2021 neu errichtete Beleuchtungsanlagen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen § 21 Abs. 3 des Landesnaturschutzgesetzes in seiner seit 31.07.2020 geltenden Neufassung (aus „Insektenfreundlichkeit“).

### ● **Bayern** | Art. 51 Abs. 1 S. 1 des Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG)

*Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung haben die Gemeinden innerhalb der geschlossenen Ortslage nach ihrer Leistungsfähigkeit die öffentlichen Straßen zu beleuchten, (...) wenn das dringend erforderlich ist und nicht andere auf Grund sonstiger Rechtsvorschriften (insbesondere der Verkehrssicherungspflicht) hierzu verpflichtet sind.*



Im Folgenden zu den tatbestandlichen Bedürfnissen und Notwendigkeiten:

(1)

Zunächst zu den unbestimmten Rechtsbegriffen, die schon früh der BayVerfGH prägte<sup>38</sup>:

- öffentliche Sicherheit meint in diesem Kontext vor allen Dingen die Unversehrtheit von Gesundheit und Eigentum
- die öffentliche Ordnung umfasst alle Regeln für das Verhalten des einzelnen in der Öffentlichkeit, deren Beachtung nach den jeweils herrschenden Anschauungen als unerlässliche Voraussetzungen eines geordneten staatsbürgerlichen Gemeinschaftslebens betrachtet wird

Dadurch wird der „polizeiliche“ Zweck eindeutig herausgestellt (vgl. soeben explizit § 41 Abs. 1 S. 1 StrG des Landes BW). Das Verwaltungsrecht der Straßen und Wege erhält mit seinen Vorschriften, die zu reinigen und ggf. zu beleuchten vorgeben, eine ordnungsrechtliche Prägung. Und genau damit geht es im Endeffekt auch wieder d'accord mit der Verkehrssicherungspflicht des BGB (oben II).

Eine „Aufrechterhaltung“ hat nicht repressiven, sondern vorbeugenden Charakter; erst wenn eine (konkrete) Gefahr heraufzieht, wird die Pflicht aktuell. Es muss also nach allg. Lebenserfahrung nach normalem Ablauf der Dinge zu erwarten sein, dass sich die (abstrakte) Gefährdung zu einem schädigenden Ereignis verdichten wird, wenn die Pflicht nicht wahrgenommen würde<sup>39</sup>.

(2)

Die „geschlossene Ortslage“ klingt nach dem „im Zusammenhang bebauten Ortsteil“, also Innenbereich i.S.d. § 34 BauGB, darauf ist aber nicht zurückzugreifen<sup>40</sup>. Sie ist nach straßenrechtlichen Grundsätzen zu bestimmen. Art. 4 Abs. 1 BayStrWG definiert sie als Teil des Gemeindegebiets, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung lösen die nötige räumliche Bindung nicht. Es kommt also auf die Verkehrssituation an<sup>41</sup>.

Es muss auch nicht nur eine reine „Ortsstraße“, sondern kann – losgelöst von der Trägerschaft der Straßenbaulast – als Ortsdurchfahrt auch eine Bundes-, Staats- oder Kreisstraße sein<sup>42</sup>.



Zudem: Teile dieser öffentlichen Straßen (unselbständige Geh- und Radwege, ggf. auch anliegende Parkplätze).

(3)

Sollte man so weit kommen, eine Verpflichtung bis hierher zu bejahen, gilt außerdem noch der Vorbehalt der Leistungsfähigkeit. Da in technischer Hinsicht fast immer Lösungen möglich sein werden, bedeutet Leistungsfähigkeit hauptsächlich Finanzkraft.

Im Bemühen um Sicherheit (und entsprechend übersteigerter Sorge vor einem Regress bei Un- oder Überfällen), aber auch zum reinen Wohlergehen, wird oft mehr getan als rechtlich gefordert, wohingegen man dieses Level durchaus senken könnte mit Hinweis auf die Achtsamkeit, die jedem Nutzer/Verkehrsteilnehmer obliegt<sup>43</sup>.

Vgl. auch OLG München vom 29.07.2010 – 1 U 1878/10: „In Anbetracht des ausgedehnten Straßen- und Wegenetzes der öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften und deren beschränkter Mittel sind nur solche Beleuchtungsmaßnahmen zu treffen, für die ein wirkliches Sicherheitsbedürfnis besteht.“

(4)

Weitere Einschränkung: ist die jeweilige Maßnahme nicht „dringend erforderlich“, wird sie auch nicht zur gemeindlichen Pflicht<sup>44</sup>. Also: Unbequemlichkeiten oder Erschwernisse müssen in Kauf genommen werden. Denn: es geht um die Sicherheit, nicht die Leichtigkeit. Also wird die Gemeinde nur handeln müssen, wenn sich der Einzelne bei Aufwendung aller Sorgfalt nicht mehr selbst helfen kann<sup>45</sup>. Erst recht wird man nicht die Interessen einzelner Personen zum Maßstab machen können, z.B. Beleuchtung von deren Anwesen etwa zu Werbezwecken<sup>46</sup>.

(5)

Die Pflicht zur Beleuchtung, wenn eine solche nach (1)-(4) bestehen sollte, ist dann aber auch nur subsidiär – also behelfsweise – einschlägig („und nicht andere“).

(a)

Beleuchtungspflichten anderer ergeben sich, wie in den beiden Gliederungspunkten I und II wiederholt angesprochen wurde, aus § 32 Abs. 1 S. 3 i.V.m. § 17 Abs. 1 StVO (Verkehrshindernisse). § 5b StVG gibt über die Beleuchtung von Zeichen und Einrichtungen des Verkehrs (sei es Innenbeleuchtung oder Anstrahlung) nichts her. Aus der Straßenbaulast allein kann eine Beleuchtungspflicht des Baulastträgers nicht hergeleitet werden (Art. 9 Abs. 3 S. 1 BayStrWG; das gilt auch im Fernstraßenrecht).





(b)

Zu den Verkehrssicherungspflichten wurde oben dezidiert eingegangen. Werden diese von anderen getragen, scheidet eine Beleuchtungspflicht nach dem StrWG in Bayern also auch aus. Ist die Kommune aber selbst verkehrssicherungspflichtig, muss sie schon deshalb beleuchten, ohne dass es dafür einer Aufbürdung durch das StrWG bedarf. Eine selbständige Pflicht nur gemäß StrWG, ohne dass dies auch Verkehrssicherungspflicht wäre, ist bei den hohen Anforderungen, die dieses Gesetz richtigerweise stellt, kaum denkbar.

## ● Berlin

Berlin hat ein eigenes Straßenreinigungsgesetz. Im Straßengesetz (BerlStrG) findet sich folgender Abs. 5 des § 7 („Straßenbaulast“):

*Die öffentlichen Straßen sind in ihrer Gesamtheit zu beleuchten, soweit es im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit erforderlich ist. Außerhalb der geschlossenen Ortslage ist eine Beleuchtung der öffentlichen Straßen in der Regel nicht erforderlich. Geschlossene Ortslage ist das Gebiet, das in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.*

Hier kann, trotz eher nur redaktioneller Abwandlung des Wortlauts, auf die Ausführungen zu Bayern verwiesen werden. Es soll zwar eine Beleuchtung außerhalb geschlossener Ortslagen – also sozusagen „auf freier Strecke“ (straßenrechtlicher Außenbereich) – nur „in der Regel“ nicht erforderlich sein. Allerdings dürfte eine Ausnahme wegen der damit noch höheren Hürde der Erforderlichkeit selten eintreten.

Wie das VG Berlin feststellte, und insofern gilt für die drei weiteren hier besprochenen Länderrechte nichts anderes, sind dieser Vorschrift überhaupt keine Vorgaben für die Art der Beleuchtung und die Gestaltung der Beleuchtungskörper zu entnehmen<sup>47</sup>.



## ● Sachsen | § 51 Abs. 1 SächsStrG:

*Die Gemeinden haben alle öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage zu reinigen und im Rahmen des Zumutbaren zu beleuchten.*

Auffällig: dem Wortlaut nach ohne Limitierung des „polizeilichen“ (Baden-Württemberg) Gebots der „Sicherheit“ (und Ordnung) wie in Bayern und Berlin. Man fragt sich also, ob das öffentliche Recht hier ein eigenes Kapitel der Schöpfungsgeschichte schreiben will: „Es werde Licht“ auf Straßen und Wegen, auch wenn die Verkehrssicherung dazu keinen Anlass gibt?

Absätze 2 und 3 behandeln nur die Reinigung und Absatz 4 den Winterdienst. Letzterer lautet wie folgt:

*Die Gemeinden haben im Übrigen die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit vom Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist und nicht andere aufgrund sonstiger Rechtsvorschriften, insbesondere der Verkehrssicherungspflicht, hierzu verpflichtet sind.*

Dies schränkt die Reinigungspflicht in Abs. 1 ein, die dort zunächst als unbeschränkt vorgegeben scheint, wirkt also als Korrektiv.

Die Beleuchtung dagegen steht schon a priori unter dem Vorbehalt der Zumutbarkeit. Also gibt es keinen Grund, an sie ein strengeres Maß anzulegen als an die Reinigung/Räumung, zumal vor allem Schnee- und Eisglätte (neben Regen) die natürliche Hauptgefahrenquelle bei der Straßennutzung darstellen dürfte: vgl. nur § 2 Abs. 3a S. 1 StVO (Bereifung) sowie § 3 Abs. 1 S. 2 und 3 („Wetterverhältnisse“). Der 2020er Jahresbericht des Statistischen Landesamts weist für diesen Ursachenbereich weit mehr als 300 Unfälle mit Personenschaden aus, während es nur zwei waren wegen „mangelhafter Beleuchtung der Straße“ (in den Vorjahren, z.B. 2016 und 2018, oft sogar Fehlanzeige), ergo weniger noch als Nichtbeachtung der Fahrzeugbeleuchtungsvorschriften oder bspw. unzureichend gesicherte Arbeitsstellen (jeweils fünf). Noch dazu führt Bewitterung zur Erosion der Fahrbahn (siehe die umfangreiche Schlagloch-Rechtsprechung<sup>48</sup>); derlei Schäden führt die sächsische Erhebung mit der Zahl 14. „Einsame Spitze“ übrigens: unangepasste Geschwindigkeit (über 2.500). Merke:



**Die einfache Formel „mehr Licht, mehr Sicherheit“ überzeugt auch deshalb nicht, weil die Zahl der Unfälle bei Düsterteit im Vergleich zum Tag nicht höher ist<sup>49</sup>.**

Leistungsfähigkeit, Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und der Vorrang einer evtl. Verkehrssicherungspflicht anderer (Subsidiarität) müssen auch und erst recht (wie etwa in Bayern) auf die Beleuchtung angewendet werden bzw. ist die Zumutbarkeit entspr. auszulegen. Wenn fraglich sein sollte, ob man dies „hineinlesen“ kann oder den Worten des Gesetzes damit Gewalt antut, wäre eine normative Klarstellung respektive Ergänzung ratsam.

Haftbar gemacht werden kann auch hier die Gemeinde ohnehin nur, wenn man ihr eine schuldhaft schadenursächliche (Verkehrssicherungs-) Pflichtverletzung beweisen kann, siehe oben.



## IV. Fazit

Licht mag in der Lage sein, eine Gefahr zu bannen oder mindern, muss aber nur in Gebrauch kommen, wenn der Einzelne vor dem Dunkel (der Nacht) zu schützen ist, weil man sonst (als Kommune) eine unerlaubte Handlung beginge – oben Punkt II – und/oder es um die öffentliche Sicherheit und Ordnung geschehen wäre – siehe III.

Am Beispiel von Bayern zusammengefasst:

Eine öffentliche innerörtliche Straße, die durch zusammenhängend bebauten Gebiet führt, muss dort von der Gemeinde (ob nun Trägerin der Baulast oder nicht), sollte nur sie und niemand anders verantwortlich und leistungsfähig sein, beleuchtet werden, falls Licht unentbehrlich ist, weil es ansonsten keinen gesicherten und geordneten Verkehr geben und der einzelne Teilnehmer bzw. (unbeteiligt) Betroffene, soweit er sich um sich selbst nicht hinreichend und zumutbar kümmern kann, einer Gefahr für seine Gesundheit oder sein Eigentum ausgeliefert wäre. Dann hätte man eine

- a) „polizeiliche“ bzw. ordnungsrechtliche Pflicht nach dem StrWG, die zugleich in der kommunalrechtlichen Selbstverwaltung eine Pflichtaufgabe ist und ihrerseits
- b) die zivilrechtliche Verkehrssicherungs- zur öffentlich-rechtlichen Amtspflicht erhebt, weshalb deren nachweislich verschuldete Verletzung zur Haftung für kausale Schäden nicht nur nach § 823 Abs. 1 BGB, sondern auch § 839 Abs. 1 BGB führen könnte.

Etwa in NRW bliebe es eine rein privatrechtliche Materie, aber auch hier müsste es ohne Leuchte schon „brenzlich“ werden: Wer (als gemeindliche Körperschaft)

- in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenlage für Dritte kreiert oder andauern lässt (hier durch Eröffnung eines Verkehrs),
- die aus der jeweiligen Situation vorausschauend für einen sachkundig Urteilenden naheliegt,
- hat die allg. Rechtspflicht, des Abends und bei Nacht mit Licht in Lagen einzugreifen bzw. Verhalten zu steuern, wenn dies erforderlich (im Sinne von notwendig und ausreichend)
- sowie ihm auch zuzumuten ist,
- um eine Schädigung möglichst zu verhindern, mit der sonst nach dem Prinzip der Wahrscheinlichkeit zu rechnen wäre,



- weil vom Dritten nicht erwartet werden kann, (im Dunkel) seine evtl. Bedrohung selbst (rechtzeitig) zu erkennen und demgemäß zu agieren.

Das bedeutet erstens:

**Fehlt es an einem „Rädchen“ in diesem „Getriebe“, ist jede gleichwohl errichtete Laterne überobligatorisch.**

Und zweites, als Postulat:

- ▶ Von **Leuchtkörpern** (auch) in Ortschaften **abzusehen**, ihre **Anzahl zu verringern**, sie bspw. ab 22 Uhr **zu „dimmen“**, **ganz abzuschalten** und/oder **andere technische Mittel** zu nutzen<sup>50</sup>, kann sehr wohl **statthaft (oder sogar geboten) sein, überdies gehorcht man damit wirtschaftlichem Verstand.**

Auch diese Erkenntnis ist sehr wichtig. Dies wegen der sog. „**Lichtverschmutzung**“. Unter diesen Sammelbegriff fasst man alle nichtintendierten Wirkungen der modernen Errungenschaft künstlicher Beleuchtung<sup>51</sup>. Auch von „Lichtsmog“<sup>52</sup> oder gar „Lichtmüll“<sup>53</sup> ist die Rede. Der „Verlust der Nacht“ wird damit beklagt, in einem „urbanen Lichtchaos“<sup>54</sup>.

Solcher Schmutz nämlich – derzeit vermehrt durch den Einsatz von (als energiesparsam propagierten) LED – kann krank machen<sup>55</sup>. Er kann die inneren Uhren der Organismen verstellen: S. 29 des Leitfadens mit „Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung“, BfN-Skript Nr. 543 (Schroer et al., 2019). Durchaus auch der Mensch kann um Rhythmus und Nachtruhe gebracht werden (a.a.O., S. 43).

Das TAB sieht zwar (noch) keinen Nachweis von Ursache und Schaden (der zur Abwehr einer „Gefahr durch Licht“ herausfordern würde), aber doch zumindest „wissenschaftliche Hinweise“ auf nachteilige Auswirkungen für die Gesundheit (a.a.O., Bericht vom Sept. 2020, S. 63). Für diese Einstufung bezieht es sich auf die Strahlenschutzkommission (SSK) aus dem Jahr 2001 zu elektromagnetischen Feldern (EMF). Die SSK empfiehlt,

**„Maßnahmen zu ergreifen, um Expositionen (...) im Rahmen der technischen und wirtschaftlich sinnvollen Möglichkeiten zu minimieren.“**



Sie wiederum beruft sich auf die europarechtliche „Mitteilung über die Anwendbarkeit des Vorsorgeprinzips, KOM (2000) 1 endg“. Dass Besorgnisse um hochfrequente EMF (von Mobilfunk-Basisstationen), obgleich es für diese in der 26. BImSchV immerhin (allerdings hohe) Grenzwerte gibt, dem „vorsorgerelevanten Risikoniveau“ zuzuordnen sind und nicht jenseits praktischer Vernunft liegenden „Immissionsbefürchtungen“ vor einem sozialadäquaten Restrisiko, bestätigte das BVerwG am 30.08.2012 – 4 C 1.11 (statthafte Bauleitplanung)<sup>56</sup>. Dann muss dies erst recht für den unregulierten „Lichtschmutz“ gelten. Deshalb fordert das TAB also letztlich, dass auch mit Licht „schonend umzugehen“ ist (a.a.O., S. 107).

Auch zur Betroffenheit von Flora (S. 30) und Fauna (S. 33) trifft das BfN Feststellungen, zuvorderst zu Insekten (S. 35 ff.): Nach vorsichtigen Berechnungen (seit d.J. 2001<sup>57</sup>) werden etwa 33 % der nächtlich anfliegenden Insekten an/um Lampen geschädigt oder kommen zu Tode. Für die Bundesrepublik, mit einem geschätzten Park von (seinerzeit bereits) 6,8 Mio. Straßenleuchten (d.h. einer auf je zwölf Einwohner), ergibt die Hochrechnung (exklusive privater Leuchten bspw. in Schaufenstern, an Industrieanlagen und für sog. Sehenswürdigkeiten) über eine dreimonatige Flugperiode bei Verwendung von weißem Licht den Verlust von 91,8 Mrd. Insekten. Von einer „Vogel- und Insektenfalle“ zeugt eine oft verlinkte Schrift aus der Schweiz, die 2012 erschien<sup>58</sup>. Vom BfN wird insoweit auch auf das in § 69 Abs. 2 bußgeldbewehrte Zugriffsverbot bei besonders (Verletzung/Tötung) oder gar streng geschützten Arten (erhebliche Störung) hingewiesen, § 44 Abs. 1 des **Bundesnaturschutzgesetzes** (BNatSchG). Das TAB mahnt „dringend“ (weitere) Forschung an (a.a.O., S. 81).

2019 hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) das „Aktionsprogramm Insektenschutz“ ausgerufen<sup>59</sup> mit einem Maßnahmenpaket, um Lichtimmissionen zu reduzieren (S. 43-45).

Auch der „Leitfaden Licht“ der GFN im Auftrag der Hansestadt Hamburg mit Stand vom 26.02.2021 wartet unter anderem mit einer Risikomatrix und einem Katalog von Methoden und Instrumenten auf<sup>60</sup>.

**Wer also eine (innerörtliche) Verpflichtung zur Illumination annimmt oder gar einfordert, sollte diese Effekte auf Umwelt und Gesundheit zur Kenntnis nehmen und danach handeln.**

Art. 9 des BayImSchG und Art. 11a des BayNatSchG machen dazu Vorgaben; das löbliche Beispiel Baden-Württembergs wurde oben schon erwähnt. In beiden Bundesländern griff das Parlament ein



Volksbegehren auf („Rettet die Bienen!“). Darüber hinaus wurde der (auf bmu.de nachgezeichnete) Vorstoß unternommen, die allg. Eingriffs- und Artenschutzregeln des BNatSchG, die sich jedenfalls gem. dessen § 3 Abs. 2 vollziehen lassen<sup>61</sup>, durch ein „Insektenschutzgesetz“ zu bereichern. Das am 04.09.2019 vom Bundeskabinett verabschiedete „Aktionsprogramm“ (u.a. gegen Pestizide) mündete in einen Gesetzentwurf<sup>62</sup>, der landwirtschaftlicher Lobby und politischer Opposition trotzend am 24.06.2021 den Bundestag und tags darauf die Länderkammer passierte. Fortan darf also nur das mildeste (Leucht-) Mittel gewählt werden, wenn bspw. an Straßen und Wegen eine Laterne errichtet wird; Bestand ist ggf. umzubauen.

- ▶ **Eine Beleuchtung, die für Mensch und Natur solch bewältigungsbedürftige Spannungen schafft, kann und sollte** – erst recht wenn sie keine Gefahren bannt (denen der Verkehr ansonsten schutzlos ausgeliefert wäre) – **nicht per se „verpflichtend“ sein.**

Dies obendrein aus nachfolgendem Grund:

- ▶ Die Immission künstlichen Lichts vermag auch einen nachbarschaftlichen **Abwehranspruch** zu begründen<sup>63</sup>.

Denn schädliche Umwelteinwirkungen liegen bereits bei erheblicher Belästigung vor, § 3 Abs. 1 des **Bundesimmissionsschutzgesetzes** (BImSchG); sie können dann auch zur baurechtlichen Unzulässigkeit eines Vorhabens führen (aus Rücksichtnahme: bei Gemengelage in § 34 Abs. 1 BauGB verankert, sonst § 15 Abs. 1 S. 2 der Baunutzungsverordnung). Daher lässt sich an die immissionsbezogenen **Grundpflichten des Betreibers** (Schutz bzw. Gefahrenabwehr) einer sog. nicht genehmigungsbedürftigen Anlage denken, § 22 Abs. 1 Satz 1 BImSchG. Allerdings ist diese Bestimmung wegen Satz 3 auf Lichtimmissionen nichtgewerblicher Anlagen unanwendbar.

Licht ist nun aber „unwägbarer Stoff“ i.S.d. § 906 Abs. 1 BGB und es kann durchaus ein Anspruch eines betroffenen Anwohners/Grundstückeigentümers auf Um- oder Rückbau der Quelle bestehen (und zwar gem. § 1004 Abs. 1 BGB).

In Ermangelung eines förmlichen „Erleuchtungsgesetzes“, einer „Licht-Verordnung“ (BImSchV) oder „TA-Licht“ liefert die **Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz** (LAI) in ihren einschlägigen Hinweisen mit Stand vom 08.10.2012 für Raumaufhellung und (psychologische)



Blendung fachkundige pauschalierte Bewertungsmaßstäbe und dient damit als Orientierungs- und Entscheidungshilfe<sup>64</sup>. Sie baut auf eine Veröffentlichung der Deutschen Lichttechnischen Gesellschaft (LiTG) vom Juni 2011 auf und bezieht sich gem. ihrem Anhang 1 auch auf Tiere<sup>65</sup>. Mit der LiTG hält es auch die Brandenburgische „Licht-Leitlinie“ vom 16.04.2014.

Auf dieser Licht-Richtlinie der LAI wiederum gründen vereinzelte Länderregelungen: Anlage 2 der Ausführungsvorschriften zum LImSchG Berlin vom 09.12.2015; ministerieller Runderlass in NRW vom 11.12.2014. Solche sog. **Verwaltungsvorschriften** bleiben grds. ohne unmittelbare Außenwirkung für Bürger, können aber eben doch herangezogen werden<sup>66</sup>.

Auch beim Licht muss man in den Kategorien der tatsächlichen und rechtlichen Schutzwürdigkeit und -bedürftigkeit prüfen: „Dabei sind wertende Elemente wie Herkömmlichkeit, Sozialadäquanz und allgemeine Akzeptanz in eine wertende Gesamtbeurteilung im Sinne einer Güterabwägung einzubeziehen“, und zwar „im jeweiligen Einzelfall“<sup>67</sup>.

- ▶ Näher dazu der Leitfaden **„Wie Anwohner sich und ihre Umwelt gegen Lichtverschmutzung verteidigen können“**.

Es kommt also auch hier wieder auf einen Ausgleich von Interessen unter den vorliegenden Rahmenbedingungen an, und es ist eine Grenze der Zumutbarkeit zu ziehen.

Aus alldem rechtfertigt sich die oben vor der Einleitung (I) gezogene Bilanz. Als Dreh- und Angelpunkt sowohl von Schutz/Sicherheit im Verkehr als auch Vorsorge für Anwohner und Umwelt:

- ▶ **Es bedarf eines schlüssigen Konzeptes<sup>68</sup>, um eine alle örtlichen Gegebenheiten abwägende Entscheidung treffen zu können, die dauerhaft interessen- und sachgerecht ist.**





## Anhang:

# Anmerkungen und Fundstellen

- <sup>1</sup> Vgl. zum Schuldrecht *Grüneberg*, in: Palandt, BGB, 80. Aufl. 2021, § 280 Rn. 12.
- <sup>2</sup> BGH mit Urteil vom 28.06.1965 – III ZR 234/63, NJW 1965, 2104 (2106); *König*, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 45 StVO Rn. 44. Zum VZ des „Lampenrings“ unten Fn. 25.
- <sup>3</sup> Weiter Entscheidungsspielraum der Gemeinden: BayVGh, Beschluss vom 18.08.2017 – 6 ZB 17.840.
- <sup>4</sup> Auch hier: Spielraum bei Ermessensausübung (vgl. etwa VG Schleswig vom 30.01.2017 – 9 A 158/15: „Verbesserung“ durch Austausch der Leuchtköpfe). Der Vorbehalt der Erforderlichkeit wird nicht als Beschränkung auf das Notwendigste verstanden, sondern soll eine äußere Grenze der Vertretbarkeit markieren (OVG Münster vom 06.01.2015 – 15 A 1312/14; zur Flaniermeile eines Ostseebads VG Greifswald am 31.05.2012 – 3 A 759/09).
- <sup>5</sup> Dazu statt Vieler: *Sprau*, in: Palandt, § 823 Rn. 45 ff. m.w.Nachw.
- <sup>6</sup> Einen instruktiven Überblick der Fallgruppen gibt *Förster*, JA 2017, 721 ff. und 2019, 1 ff.; bspw. zu Baustellen siehe *Haag*, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 28. Aufl. 2020, § 823 BGB Rn. 176 ff.
- <sup>7</sup> BGH vom 02.10.2012 – VI ZR 311/11, NJW 2013, 48; OLG Düsseldorf vom 15.12.1994 – 18 U 118/94, NJW-RR 1995, 1114 = VersR 1995, 1440 (Stolperkante der Pflasterung); Palandt-*Sprau*, § 823 Rn. 51 und zu Straßen/Wegen Rn. 219 ff.
- <sup>8</sup> Vgl. zu einem Reiseveranstalter BGH vom 14.01.2020 – X ZR 110/18.
- <sup>9</sup> BGH vom 11.12.1984 – VI ZR 218/83, NJW 1985, 1076. Der literarische Klassiker zu Gefahren und deren Abwehr (vornehmlich durch die „eigentliche“ Polizei – vgl. oben bei Fn. 2 und unten Fn. 38) ist das Werk von *Drews/Wacke/Vogel/Martens*, das zuletzt 1986 in 9. Aufl. erschien.
- <sup>10</sup> Urteil des BGH vom 15.11.1982 – II ZR 206/81, BGHZ 86, 152 = NJW 1983, 2313 m.w.N.; *Sprau*, a.a.O. (Fn. 5), Rn. 219.
- <sup>11</sup> Ständige Rechtsprechung seit RG vom 19.03.1903, RGZ 54, 157 (159); BGH vom 30.04.1953 – III ZR 377/51, BGHZ 9, 373 = NJW 1953, 1297. Vgl. auch die Nachw. in Fn. 37.
- <sup>12</sup> Ausdrücklich § 9a Abs. 1 StrWG NRW und abgrenzend (Hilfeleistung der Feuerwehr bei Unglücksfall einer Ölverschmutzung) VG Düsseldorf vom 09.10.2009 – 26 K 8825/08. Zu einer Benutzungssatzung für Kinderspielplätze LG Heidelberg vom 06.10.2010 – 5 O 85/10; kommunale Badegewässer bei *Lechleitner* (Nov. 2020), Landtag Brandenburg, Parlamentarischer Beratungsdienst (<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-70762-3>), S. 16 ff. Ferner Kammergericht (KG), Urteil vom 13.02.2014 – 20 U 141/13 (hoheitliche Aufgabe der Straßenreinigung sogar trotz Übertragung auf privates Unternehmen).
- <sup>13</sup> BGH vom 09.10.2003 – III ZR 8/03, NJW 2003, 3622 (Radfahrer auf Glatteis); *Palandt-Sprau*, § 839 Rn. 57, 143. Vgl. zum Schutz vor Beschädigung durch umstürzende Straßenbäume (bzw. abbrechende Äste) BGH vom 04.03.2004 – III ZR 225/03 (NJW 2004, 1381 = VersR 2004, 877 = BayVBl. 2005, 28) – und OLG Dresden vom 06.03.2013 – 1 U 987/12 (MDR 2015, 387).
- <sup>14</sup> OLG Frankfurt vom 07.04.2017 – 1 U 141/14.
- <sup>15</sup> Az. VI ZR 184/18, NJW-RR 2019, 1304.



- <sup>16</sup> Geigel-*Haag*, Haftpflichtprozess, a.a.O. (Fn. 6), Rn. 131.
- <sup>17</sup> Vgl. zum Sturz eines Reisenden auf frisch gewischem Flughafenboden LG Baden-Baden vom 16.10.2018 – 3 O 70/18; ähnlich zu einem Treppenhaus OLG Bamberg vom 20.03.2013 – 6 U 5/13 (jeweils kein Anspruch, obwohl es kein Warnschild gab). Sympathisch LG Trier vom 07.02.1995 – 1 S 150/94 – und AG Köln vom 07.01.2011 – 123 C 254/10: Werfen kleiner Gegenstände wie z.B. Süßwaren auf Karnevals-/ Faschingsumzügen „üblich, erwartbar und insgesamt erlaubt“. Dass die „Eigenverantwortlichkeit des Einzelnen für sich selbst wieder stärkerer Betonung bedarf“ mahnte das OLG Koblenz am 04.10.2000 zum Az. 1 U 437/99 (regennasser Plattenbelag).
- <sup>18</sup> Siehe z.B. LG Koblenz vom 18.07.1991 – 3.O 38.91, BeckRS 1991, 31348224 = DAR 1991, 456: „Wer bei Dunkelheit auf ein Hindernis auffährt, ist in der Regel entweder zu schnell gefahren oder hat zu spät reagiert“. Deshalb wurden dort nur 20% zuerkannt. Anders (nur) bei Hindernissen, die wegen ihrer besonderen Beschaffenheit nicht erkennbar sind oder deren Erkennbarkeit in atypischer Weise besonders erschwert ist und auf die nichts hindeutet; dann stellt es sogar keinen vorwerfbaren Obliegenheitsverstoß eines Verkehrsteilnehmers dar, falls er in der für ihn nicht vorhersehbaren Gefahrenlage keine Zeit zu ruhiger Überlegung hat und deshalb nicht das Richtige und Sachgerechte unternimmt, um den Unfall zu verhüten, sondern aus verständlichem Erschrecken objektiv falsch reagiert (BGH vom 23.04.2020 – III ZR 251/17, NJW 2020, 3106 = VersR 2020, 1062: Vollbremsung eines Mountainbikers wegen über Feldweg gespannter Stacheldrähte). Eine Reihe weiterer Beispiele für Straßen und öffentliche Anlagen gibt *Grüneberg* (Fn. 1), § 254 Rn. 26. Vgl. zu § 3 Abs. 1 StVO unten in den Passagen bei Fn. 20 und 48. Außerdem gilt die Grundregel in den zwei Absätzen des § 1 mit ihren Ge- und Verboten.
- <sup>19</sup> *Sauthoff*, Öffentliche Straßen, 3. Aufl. 2020, Rn. 858 m.Nachw. Vgl. BGH vom 20.06.2013 – III ZR 326/12 (NZV 2013, 534): wenn Handeln des Geschädigten von „schlechthin unverständlicher Sorglosigkeit gekennzeichnet“. Löscht man das öffentliche Licht oder fällt dieses aus, muss grds. ein jeder auf sich selbst achtgeben und ggf. eine „zumutbare gesicherte Wegalternative“ wählen (OLG Hamm vom 05.04.2005 - 9 U 183/04, NZV 2005, 525 = VersR 2006, 1140).
- <sup>20</sup> Vgl. VG Neustadt a.d. Weinstraße, Urteil vom 12.12.2019 – 5 K 701/19.NW.
- <sup>21</sup> Auch das mögen sich alle Autolenker also zur Mahnung gereichen lassen, vgl. *König*, a.a.O. (Fn. 2), hier § 17 Rn. 33. Siehe z.B. BGH in Fn. 25.
- <sup>22</sup> Vgl. OLG München vom 05.06.1975 – 1 U 1714/75, VersR 1976, 740; *Berz*, DAR 1995, 350; *Burmann/Heß*, in: *Berz/Burmann*, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Stand vom Mai 2020, Teil 9 A Rn. 75. Zutreffend daher auch der „Praxisleitfaden energieeffiziente Straßenbeleuchtung“, Stand Okt. 2018, auf S. 7 ([www.energieagentur.nrw](http://www.energieagentur.nrw)).
- <sup>23</sup> *Jarass*, BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 48 Rn. 60. Der DIN e.V. gab übrigens ein „Praxishandbuch Öffentliche Beleuchtung“ heraus (*Ringwald et al.*, 2013).
- <sup>24</sup> Richtig *Zeitler/Schmid*, BayStrWG, Werkstand März 2020, Art. 15 Rn. 19 gegen v. *Westphalen*, Der Betrieb, Beil. Nr. 11/87. Ferner Beschluss des OVG Schleswig vom 05.07.2017 – 1 LA12/17 (NordÖR 2018, 410): „nur Gütemerkmale für die Straßenbeleuchtung“. Neben der Sache lag das Bay. StMUG in seiner zur „Integrierten Produktpolitik“ u.a. in Partnerschaft mit Osram und Siteco im Mai 2011 publizierten Broschüre „Energieeffiziente Straßen- und Platzbeleuchtung in Kommunen“: demnach sei bei Planung von Neuanlagen und Sanierung die DIN „zwingend anzuwenden“ (S. 6). Die Lage erfasst hat dagegen das BfN auf S. 23 seines Skripts von 2019, zu ihm eingehender unten in Punkt IV.
- <sup>25</sup> Az. III ZR 152/60, BGHZ 36, 237 = NJW 1962, 484 = VersR 1962, 256. Freilich sollte man bei nicht permanentem Einsatz dies auch so am Mast markieren. Verbreitet heißt es (und wird dann mitunter überstrapaziert als „Haftungsfalle“), ohne dies dürfe man gar nicht ausschalten: so *König*, a.a.O. (Fn. 2, 21), § 42 Rn. 181a mit einer Entscheidung des BayObLG vom 11.12.1956, RReg. 2 St 1045/1955, die mit einem (zu) weiten redaktionellen Leitsatz veröffentlicht wurde (als Nr. 193 auf S. 456 ff. im 12. Band der VRS). Dies war aber eine Strafsache mit Zurückverweisung an die Vorinstanz, die den Bürgermeister vom Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung zum Nachteil des (als Fußgänger bei Kontakt mit einem am Marktplatz postierten Anhänger verwundeten) Nebenklägers freigesprochen hatte. Die Gemeinde, so der



Senat, sei nicht zur Beleuchtung verpflichtet, aber „gehalten“ gewesen, der „Gefahr gutgläubiger Abstellung“ entgegenzuwirken dadurch, von der (vom Rat beschlossenen) Handlung der Abschaltung bis zum Anbringen des Zeichens, das aufseiten des Landratsamts noch nicht angeordnet worden war, Abstand zu nehmen. Der ursächliche Zusammenhang eines gemeindlichen Verschuldens für den Unfall blieb aber „fraglich“ (mithin: *in dubio pro reo*); selbst bei letztlicher Bejahung hätte das Mitverschulden des eifrigen Nebenklägers eine strafmindernde Berücksichtigung bedeutet (Ziff. III der Gründe, in VRS nicht mehr mit abgedruckt). Hiermit geht „ein Licht auf“: dieses Urteil hat nichts Präjudizielles. Es galt noch die 1953 lediglich teilreformierte Reichs-StVO von 1937, als deren einziges Zeichen der „Ring für Laternenpfähle“ die Zeiten überdauerte. Ihre Anlage, auf die sich § 3 Abs. 1 a.F. bezog, enthielt dieses sog. Hinweiszeichen (Bild 35 in Abschn. D III) eben als "Hinweis" darauf, "dass in ihrem Lichtkreis Fahrzeuge nicht ohne Eigenbeleuchtung über Nacht aufgestellt werden dürfen" (Abschn. A I c Nr. 4). Adressat war also der Führer des Kfz, der sich dann danach zu richten habe. Daraus wurde das "Richtzeichen" Nr. 38 in der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 der heutigen StVO. Es ist also (nach wie vor) eine Kennzeichnung vorgesehen (nun Z 394). Dadurch aber soll der Verkehr nur erleichtert werden, nicht mehr als das wollen und sollen derlei „Richtzeichen“ regelmäßig (siehe Abs. 1 S. 1 des § 42). Soweit sie also (anders als bspw. die Vorfahrtstraße) nichts anordnen, sind sie keine Verwaltungsakte i.S.d. § 35 S. 2 VwVfG und ist eine Nichtbeachtung nur bei Verstoß gegen § 1 StVO ordnungswidrig (vgl. Fn. 18). Das liegt an § 49 Abs. 3 Nr. 5 StVO, der ein Ge- oder Verbot voraussetzt, während sich in der 3. Spalte der o.g. Nr. 38 nur eine „Erläuterung“ findet. Die StVO sagt also auch hier nicht, dass und wann eine Straßenlaterne errichtet bzw. in Betrieb gehalten werden muss (zu § 45 schon oben in I bei Fn. 2). Sie will nur für den Fall, dass es – warum auch immer – eine verkehrsbezogene Laterne gibt, ihr Umfeld vorweg wissen lassen, dass sie zur vorgerückten Stunde ausgeht. Geschieht dieser Fingerzeig nicht und kommt es zu einem Schaden, kann man eine evtl. Haftung der Kommune also diskutieren, wenn diese a) wegen Gefährlichkeit etwa auch unter der Woche und noch um/nach Mitternacht zur Beleuchtung verpflichtet war (bspw. an einer innerstädtischen Unfallhäufungsstelle), wobei dann auch ein Aufkleber am Mast nichts helfen würde oder b) sie sich aus freien Stücken zum dortigen "Spotlight" entschlossen hatte (z.B. zur Verschönerung, unten bei Fn. 29 und 35) und die Gefahr (erst) durch „Treu und Glauben“ des Einzelnen aufkommt, der Verkehr sei sicher dank Dauerlicht, mit dem ihm die eigene Beleuchtungspflicht abgenommen werde. Bei a) sind Parameter wie Verkehrsdichte und Sichtbeziehungen objektiv prüfbar, so dass sich Standorte selektieren lassen, wie das Vorbild der niederrheinischen Stadt Moers zeigt (Fn. 50). Im Fall b) ist zu differenzieren, was zurückführt zum BGH vom Dez. 1961: Derjenige, der eine besondere Gefahrenlage schafft, muss die notwendigen Vorkehrungen zur Vermeidung von Schädigungen Dritter treffen (und bei – bei schuldhafter – Verletzung dieser Pflicht den daraus resultierenden Schaden ersetzen). Das bedeutet erstens, auf den Kraftfahrer bezogen: wenn er seinen Wagen unter einer Laterne abstellt, dann muss dieser von deren Licht ausreichend beschienen sein; mangelt es daran, kann er sich im Nachhinein auch nicht auf das Fehlen des Rings am Pfahl berufen. Was zweitens die Kommune anbetrifft, muss sie bei Abschaltung nicht entspr. kenntlich gemachter Straßenlaternen aus Vorsorge beheerzigen, dass der dadurch entstehenden Gefahr begegnet wird, indem etwa dort platzierte Fahrzeuge anderweit beleuchtet oder die Fahrer zum Abstellen woanders veranlasst werden. Wurde das getan, schadet also der fehlende Ring ebenfalls nicht. Drittens: es kommt sowohl ein (bei BGH a.a.O. hälftiges) Mitverschulden des Opfers in Betracht, das gegen ein fixes Obstakel prallt, als auch eine Teilentlastung der jeweiligen Gemeinde durch gesamtschuldnerisches Nebeneinander mit dem Parkenden (§ 840 Abs. 1 i.V.m. § 426 Abs. 1 S. 1 BGB). Weder dem Teilnehmer des fließenden noch des ruhenden Verkehrs ist ein Freibrief ausgestellt (vgl. bei/in Fn. 15 ff.); nur weil (zufällig) der Ring fehlt, erübrigt sich nicht, Sorgfalt und Vorsicht in eigener Sache und für andere walten zu lassen.

<sup>26</sup> Arbeitsbericht Nr. 186, BT-Drs. 19/22433 vom 11.09.2020 auf S. 68. Mehr zur Statistik unter III bei Fn. 49.

<sup>27</sup> Beispiele: korrosionsbedingt fehlende Standsicherheit (OLG Düsseldorf vom 12.12.1991 – 18 U 105/91); Herabfallen von Lampenaufsatz (LG Aachen vom 25.05.1988 – 4 O 728/85) oder Eiszapfen (LG Wuppertal vom 20.01.1986 – 3 O 353/85).

<sup>28</sup> Vgl. BGH vom 16.05.1991 – III ZR 125/9, NJW 1991, 2824 (Bodenschwellen und Aufpflasterungen); OLG Stuttgart vom 05.04.1973 – 10 U 137/72, VersR 1974, 395 (bedingt durch Bauarbeiten steil abfallender Fahrbahnrand); OLG Rostock vom 13.05.2005 – 1 U 197/02 (Sperrpfosten); KG vom 08.03.2011 – 9 U 165/09 (Verkehrs- oder auch sog. Mittelinsel); LG Koblenz vom 18.07.1991, oben Fn. 18 (Blumenkübel).

<sup>29</sup> Vgl. OLG München vom 25.01.1968 – 1 U 1239/67, NJW 1968, 604 = DVBl 1968, 666; BayVGH vom 18.12.1990 (unten Fn. 55). Man beachte aber, dass Licht – durch seine Ablenkungswirkung – den Straßenverkehr auch gefährden kann (vgl. BayVGH vom 09.02.2021 – 9 ZB 19.1582 – zu einer leuchtenden



- Reklame und § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 StVO); durch Ortsgestaltungssatzung lässt sich vorschreiben, dass (Werbe-) Anlagen u.a. blendfrei und ohne Blinkwechsel (Bsp. „Videowall“) sein müssen (*Decker*, in: Busse/Kraus, BayBO, Werkstand März 2021, Art. 81 Rn. 134).
- <sup>30</sup> *Sauthoff*, a.a.O. (Fn. 19), hier Rn. 856 mit *Kodal-Bauer*, Straßenrecht (7. Aufl. 2010), Kap. 41 Rn. 45 (letzterer Kommentar wurde zum achten Mal aufgelegt mit z.T. anderer Autorenschaft i.J. 2021).
- <sup>31</sup> BADK, Sonderheft „Haftungsrechtliche Organisation im Interesse der Schadenverhütung“, 5. Aufl. 2018, dort auf S. 13 (*Valberl*).
- <sup>32</sup> So zwar auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund in seiner Dokumentation Nr. 92 vom Sept. 2010 auf S. 27, ohne aber auf die Voraussetzungen und Grenzen einer solchen Pflichtenstellung einzugehen.
- <sup>33</sup> *Zeitler/Schmid*, BayStrWG, a.a.O. (Fn. 24), Rn. 3 mit Zitat u.a. des BGH vom 18.11.1993 – III ZR 178/92 – und vom 15.01.1998 – III ZR 124/97.
- <sup>34</sup> BayVGH mit Urteil vom 06.04.1995 – 8 B 94.2746 – und Beschluss vom 06.04.2004 – 8 CE 04.464.
- <sup>35</sup> BVerwG, Beschluss vom 14.07.1989 – 4 B 122/89.
- <sup>36</sup> Deren allg. Grundlagen in Bayern sind: Art. 108 ff. GO, Art. 10 VGemO, Art. 94 ff. LkrO, Art. 90 ff. BezO, Art. 51 und 52 KommZG. Siehe im Besonderen das StrWG in Art. 61 Abs. 3 (Regierungen, im übrigen Kreisverwaltungsbehörden) und Art. 62.
- <sup>37</sup> BGH vom 05.07.1990 – III ZR 217/89, BGHZ 112, 74 (79) = NJW 1991, 33; zudem Urteile vom 09.10.2003 (Fn. 13) und 23.07.2015 – III ZR 86/15, NVwZ-RR 2015, 924 = NZV 2015, 592 = VersR 2016, 63; zust. etwa Palandt-*Sprau*, § 839 Rn. 143.
- <sup>38</sup> VerfGHE 4, 194 = GVBI 1952, 6; vgl. die zuletzt am 02.12.2002 geänderte Bekanntmachung vom 28.8.1978 zum Vollzug des Bay. PAG zu dessen Art. 2.
- <sup>39</sup> *Zeitler/Schmid*, a.a.O. (Fn. 24, 33), Rn. 9.
- <sup>40</sup> BayVGH, Urteil vom 25.02.2009 – 8 B 07.197, BayVBI 2009, 471. Zu dem bauplanungsrechtlichen Gebot des Einfügens und evtl. Rücksichtslosigkeit von Licht vgl. VGH Mannheim vom 18.11.2010 (unten Fn. 65).
- <sup>41</sup> Vgl. BayVGH vom 18.08.2016 – 8 B 15.2552: Unterbrechung durch Gehsteig.
- <sup>42</sup> BayVGH vom 18.08.2016 (wie vor). Das Urteil wurde veröffentlicht in BayVBI 2017, 451.
- <sup>43</sup> *Zeitler/Schmid*, a.a.O., Rn. 11.
- <sup>44</sup> Darauf weist auf S. 5 auch der „Leitfaden zur Eindämmung der Lichtverschmutzung – Handlungsempfehlungen für Kommunen“ hin, Stand Sept. 2020, der auf [stmuv.bayern.de](https://www.stmuvm.bayern.de) und bei den „Paten der Nacht“ (<https://www.paten-der-nacht.de> in der Rubrik „Hilfe“) zum Download bereitsteht.
- <sup>45</sup> *Zeitler/Schmid*, a.a.O., Rn. 13.
- <sup>46</sup> Vgl. zur bauordnungsrechtlichen Störung VG Ansbach vom 12.08.2020 – AN 9 K 19.01506; zum Ausschluss von Fremdwerbung in gemeindlicher Satzung zum Zweck der positiven Gestaltungspflege OVG des Saarlandes vom 26.06.2020 – 2 A 271/19.
- <sup>47</sup> Beschluss vom 18.03.2014 – 13 L 116.14.
- <sup>48</sup> Vgl. allein Palandt-*Sprau* mit Exempeln in Serie: § 823 Rn. 207.
- <sup>49</sup> Siehe den länderübergreifenden Arbeitsbericht des TAB (oben Fn. 26) auf S. 67.



- <sup>50</sup> „Intelligente und vernetzte Lösungen“ lobpreist u.a. die Bay. Gemeindezeitung vom 25.05.2018 auf S. 5. Mit ihrem Fokus auf Suffizienz so ökonomisch wie ökologisch ist diese FAQ-Liste mit Stand 09.06.2016: <https://www.moers.de/de/wirtschaft/faq-liste-zur-nachtabstaltung/>. *Meßing* (derwesten.de am 03.05.2013) erstattete Rapport über eine „heftige Schelte“ des NRW-Bundes der Steuerzahler für Krefeld, das aus Unbehagen von Anwohnern (vgl. oben bei Fn. 25 ff.) die „Reißeleine“ wieder flächendeckender Bestrahlung zog und sich um p.a. 225.000 EUR Stromkostensparnis brachte. In Dormagen blieb man dagegen für hunderttonnenweise weniger CO<sub>2</sub> in der Umwelt und mehr Geld in der Stadtkasse konsequent, vgl. das „Projekt des Monats“ Aug. 2014 der EA.NRW (Fn. 22): „Contracting-Modell“ u.a. mit Spannungsabsenkung in den verkehrarmen Abend- und Nachtstunden. Tipps u.a. zum Gehäuse geben die „Friends of the earth“: <https://www.bund-sh.de/stadtnatur/insektenvertraeglichere-beleuchtung/>
- <sup>51</sup> TAB, a.a.O. (Fn. 26, 49), S. 9.
- <sup>52</sup> Bspw. Beiträge des Bayerischen Rundfunks vom 29.05.2012 (Ratgeber Gesundheit) und in einem Podcast über „tödliche Helligkeit“ (Autorin: *Remus*) vom 07.05.2020. Dort in der Mediathek das DokThema: „Die dunkle Seite des Lichts“ (Sendung vom 25.06.2020); so auch der Untertitel des Buches „Das Ende der Nacht“, hrsg. von Posch/Hölker/Uhlmann/Freyhoff in 2. Aufl. 2013 (u.a. mit einem Beitrag von A. Hänel, <http://www.lichtverschmutzung.de>).
- <sup>53</sup> Statt Vieler, aus der Presse: *Galaktionow*, „Schattenseiten des Lichts“, SZ vom 17.05.2010; *Wöhrbach*, „Das Verschwinden der Sterne“, Tagesspiegel vom 06.12.2019.
- <sup>54</sup> Siehe den Bericht über eine internationale Konferenz am Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) im Juni 2013: <https://www.baulinks.de/webplugin/2013/1389.php4>. Dem entspringt der legitime Wunsch nach „Licht in Maßen“: [http://www.verlustdernacht.de/tl\\_files/VDN/Literature/Kommunen\\_final.pdf](http://www.verlustdernacht.de/tl_files/VDN/Literature/Kommunen_final.pdf)
- <sup>55</sup> Vgl. schon BayVGH vom 18.12.1990 - 8 B 87.03780, NJW 1991, 2660 = UPR 1991, 237 = NuR 1993, 233.
- <sup>56</sup> BVerwGE 144, 82 = BauR 2013, 191 = NVwZ 2013, 304 = UPR 2013, 71 = ZUR 2013, 97. Dem gingen Entscheidungen des BayVGH voraus (dazu *Herkner*, BauR 2008, 624). Auch beim Licht ist etwa an Vorkehrungen i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB zu denken: Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags am 25.01.2019 (WD 7 - 3000 - 009/19), S. 7. Ein so bekanntes wie bedeutendes Motiv (nicht nur beim Umgang mit Radioaktivität) ist ALARA (*as low as reasonably achievable*). Allgemein *Jarass* (Fn. 23) zu Verhältnismäßigkeit der Vorsorge (§ 5 Rn. 60 ff.) und Alternativenprüfung (§ 6 Rn. 44).
- <sup>57</sup> *Eisenbeis* in seinem Essay: <https://www.spektrum.de/lexikon/biologie-kompakt/lichtverschmutzung-und-ihre-fatalen-fuer-tiere/7024>; zu neueren Arbeiten etwa der sog. International Dark-Sky-Association (IDA) und Ausweisung von „Lichtschutzgebieten“ siehe *Borchers/Schomerus*, NuR 2015, 614 ff.
- <sup>58</sup> „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ der Schweizerischen Vogelwarte (Sempach), dort auf S. 50. Zur Thematik erschien 2019 auch ein interdisziplinäres Buch von *Huggins/Schlacke*.
- <sup>59</sup> Publikationsnummer 10050: [www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/aktionsprogramm\\_insektenschutz\\_kabinettversion\\_bf.pdf](http://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/aktionsprogramm_insektenschutz_kabinettversion_bf.pdf)
- <sup>60</sup> <https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/leitfaden-licht-naturschutzfachliche-bewertung-von-licht-im-rahmen-von-eingriffen?forceWeb=true>
- <sup>61</sup> Vgl. zu Energiefreileitungen *Sanden/Gellermann*, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand Aug. 2020, § 41 BNatSchG Rn. 18.
- <sup>62</sup> BT-Drs. 19/28182: § 41a (neu), titulierte mit dem „Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen“. Die Begründung rechnet kühl vor, dass mit dieser Reform auch große wirtschaftliche Nutzen des zu schützenden Naturkapitals verbunden seien. Denn in einer zitierten autoritativen Studie wird für Deutschland die Bestäubungsleistung durch Insekten mit einem durchschnittlichen Jahresgesamtwert der Ernte auf ca. 1,1 Mrd. EUR geschätzt.



Absatz 1: „Neu zu errichtende Beleuchtungen an Straßen und Wegen, Außenbeleuchtungen baulicher Anlagen und Grundstücke sowie beleuchtete oder lichtemittierende Werbeanlagen sind technisch und konstruktiv so anzubringen, mit Leuchtmitteln zu versehen und so zu betreiben, dass Tiere und Pflanzen wild lebender Arten vor nachteiligen Auswirkungen durch Lichtimmissionen geschützt sind, die nach Maßgabe einer Rechtsverordnung (...) zu vermeiden sind. Satz 1 gilt auch für die wesentliche Änderung der dort genannten Beleuchtungen von Straßen und Wegen, baulichen Anlagen und Grundstücken sowie Werbeanlagen. Bestehende Beleuchtungen an öffentlichen Straßen und Wegen sind nach Maßgabe einer Rechtsverordnung (...) um- oder nachzurüsten.“

Absatz 2 ermöglicht die Anordnung von Schutzmaßnahmen, wenn die Errichtung oder wesentliche Änderung von Beleuchtungen etwa einer Straße von einer Behörde durchgeführt wird oder nach anderen Rechtsvorschriften ihrer Zulassung oder Anzeige bei ihr bedarf; für andere Beleuchtungen trifft Absatz 3 Regelungen wie etwa zur Prüfung von Unterlagen und nach § 69 Abs. 3 Nr. 17b n.F. kommt (nur hier) eine Ordnungswidrigkeit in Betracht.

- <sup>63</sup> VG München im vom *Verfasser* erstrittenen Urteil vom 28.11.2018 – M 19 K 17.4863 (BeckRS 2018, 34074), das der BayVGH mit Beschluss vom 24.07.2019 – 22 ZB 19.132 – bestätigte und auch von den WD des Deutschen Bundestags im Sachstandsbericht vom 25.01.2019 (oben Fn. 56) auf S. 6 angeführt wird. Ferner schon OVG Lüneburg vom 13.09.1993 – 12 L 68/90 (UPR 1994, 115), dem u.a. *Nolte* zustimmt (in Busse/Kraus, BayBO, oben Fn. 29, Art. 11 Rn. 15); OVG Schleswig vom 15.03.2007 – 10 A 998.06.
- <sup>64</sup> *Heilshorn/Sparwasser*, in: Landmann/Rohmer (Fn. 61), § 22 BImSchG Rn. 27; *Hornmann*, HBO, 3. Aufl. 2019, § 3 Rn. 48; *Jarass*, a.a.O., § 22 Rn. 51; *Kammeyer*, in: Große-Suchsdorf, NBauO, 10. Aufl. 2020, § 13 Rn. 24; *Reidt*, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 14. Aufl. 2019, Vorb. §§ 29 bis 38, Rn. 55. So dann auch VG Würzburg vom 30.04.2020 – W 5 S 20.466 (der Eilantrag wurde nach summarischer Prüfung gem. § 80 a Abs. 3 S. 2 i.V.m. § 80 Abs. 5 VwGO zwar abgelehnt, aber nur, weil die für eine illuminierte Werbetafel im faktischen Mischgebiet – vgl. § 6 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO – erteilte Baugenehmigung zwei Auflagen enthielt, wonach die mittlere Beleuchtungsstärke bzw. Leuchtdichte die Immissionsrichtwerte bzw. Proportionalitätsfaktoren aus den LAI-Tabellen nicht überschreiten dürfen).
- <sup>65</sup> Für Pflanzen bleiben dann nur Erfahrungssätze der betr. Partei und wissenschaftlich fundierte Aussagen (fallbezogen i.E. verneint vom VGH Mannheim am 18.11.2010 – 5 S 2112/09: Gärtnerei neben Flutlichtanlage eines Fußballplatzes). Im Prinzip ist aber in der Biologie anerkannt, dass auch Vegetation unter Lichtstress leiden kann: siehe stellvertretend nur BfN i.J. 2019 (a.a.O.) und die Drucksache des Bay. Landtags 18/1736 vom 18.04.2019 auf S. 8; weiters die o.g. Novelle (Fn. 62).
- <sup>66</sup> WD vom 25.01.2019 (oben Fn. 56 und 63), hier auf S. 8. Zu einem Stadion in NRW das OVG Münster im Beschluss vom 27.02.2009 – 7 B 1647/08, BRS 74 Nr. 184 = NVwZ-RR 2009, 716.
- <sup>67</sup> Statt vieler weiterer neben *Heilshorn/Sparwasser* (Fn. 64), Rn. 28: *Stüer*, Bau- und Fachplanungsrecht, 5. Aufl. 2015, Rn. 1765; *Wahlhäuser*, in: Bönker/Bischopink, BauNVO, 2. Aufl. 2018, 3. Teil Rn. 221. Dazu zählt ggf. auch eine „architektonische Selbsthilfe“ (Vorhänge und Ähnliches): ggü. einem mit 23 Scheinwerfern erhellten Kirchturm wegen „Treu und Glauben“ OLG Karlsruhe vom 20.02.2018 – 12 U 40/17; zu Lichteinfall als „zwangsläufige Folge“ gebietstypischer Wohnformen (hier: Wintergartenanbau) BVerwG vom 17.03.1999 – 4 B 14.99, BauR 1999, 1279.
- <sup>68</sup> Z.B. „Lichtmasterpläne“ wie in Berlin, vgl. nochmals WD vom 25.01.2019, S. 9; siehe auch die diversen Vorlagen und Beschlüsse unter <https://ratsinfo.leipzig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1015514>; des Weiteren <https://www.sternenstadt-fulda.de>. Baurechtlich anknüpfen lässt sich dies an § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB.