



**GVV** KOMMUNAL  
VERSICHERUNG VVaG

GVV-Kommunalversicherung VVaG  
Aachener Str. 952-958  
50933 Köln  
Telefon 0221 / 48 93-0  
Internet: www.gvv.de

Kreissparkasse Köln  
BLZ 370 502 99 Konto-Nr. 4048

Ihr Ansprechpartner:  
Herr Hogrefe  
Telefon: 0221/4893-256  
Telefax: 0221/4893-57256  
e-Mail: info@gvv.de

Unser Zeichen (bitte stets angeben):  
**A010-04 Ho/Wt**

GVV-Kommunalversicherung VVaG Postfach 40 06 51 50836 Köln

Stadtverwaltung Wipperfürth  
z.H. Herrn Driessen  
Postfach 14 60

51688 Wipperfürth



Ihr Zeichen:  
29.3.2004

Köln, den  
13.4.2004

## Leuchtzeiten und Leuchtdauer von Straßenbeleuchtungen

Sehr geehrter Herr Driessen,

wir nehmen Bezug auf Ihre Anfrage vom 29.3.2004.

Das Maß der Straßenbeleuchtung hängt von den örtlichen Bedürfnissen ab. Es gibt keinerlei gesetzliche Vorschriften hinsichtlich Leuchtzeiten und Leuchtdauer.

Die Dauer der Beleuchtung hängt vielmehr davon ab, wie lange mit nennenswertem Verkehr auf der jeweiligen Straße zu rechnen ist.

Wir verweisen diesbezüglich auf den Aufsatz „Reduzierung der Beleuchtung von öffentlichen Straßen und Wegen unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherungspflicht“ aus den Mitteilungen der Württembergischen Gemeinde-Versicherung vom April 2003, den wir in Fotokopie beifügen.

Weiterhin übersenden wir Ihnen anliegend zwei Beiträge aus der Zeitschrift Städte- und Gemeinderat 10/2002, zum einen „Straßenbeleuchtung – rechtlich betrachtet“ und „Straßenbeleuchtung als gemeindliche Aufgabe“.

Wir hoffen, dass wir Ihnen behilflich sein konnten und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen  
GVV-Kommunalversicherung VVaG

Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Landrat Rudolf Kersting

Vorstand:  
Verbandsdirektor Dr. Egge Müller (Vorsitzende)  
Verbandsdirektor Horst F. Richartz  
Verbandsdirektor Herbert Ruhr  
Verbandsdirektor Thomas Uyllen

Bürgermeister a.D. Wolf Schrader  
Landrat Franz-Josef Schumann  
Bürgermeister Wolfgang Schwade

Sitz Köln  
Amtsgericht Köln HRB 732

## Reduzierung der Beleuchtung von öffentlichen Straßen und Wegen unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherungspflicht

Angesichts der zunehmenden kommunalen Finanznot und des fehlenden finanziellen Spielraumes steht auch der Umfang der Straßenbeleuchtung auf dem Prüfstand. Einerseits können möglicherweise erhebliche Kosten durch Reduzierung oder teilweise Abschaltung erspart werden, andererseits ist es geboten, das Vorgehen unter dem Aspekt der Verkehrssicherungspflicht auf eine sichere Grundlage zu stellen, um Haftungsrisiken zu vermeiden.

Grundsätzlich ist die Beleuchtungspflicht in Baden-Württemberg im Straßengesetz, § 41, geregelt. Danach ist eine Beleuchtung im Rahmen des Zumutbaren innerhalb der geschlossenen Ortslage zu gewährleisten. Diese Pflicht kann, anders als die Räum- und Streupflicht, nicht auf die Anlieger abgewälzt werden. Aus der gesetzlichen Regelung ergibt sich zunächst, dass, abgesehen von besonderen Gefahrenstellen, außerhalb der geschlossenen Bebauung grundsätzlich keine Beleuchtungspflicht besteht.

Das Maß der Beleuchtung und deren Dauer hängt von der Größe der Gemeinde, der Ortsüblichkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommune ab. Der Begriff „im Rahmen des Zumutbaren“ verdeutlicht das Fehlen insoweit allgemeingültiger Regeln. Die Beleuchtungspflicht resultiert nicht allein aus der Verkehrssicherungspflicht, sondern dient auch der allgemeinen Sicherheit und damit polizeirechtlichen Zwecken sowie der allgemeinen Förderung des kommunalen Zusammenlebens.

Der Aspekt der Verkehrssicherungspflicht wird relevant, wenn die Beleuchtung der Gefahrenabwehr dient, insbesondere dem Rechtsgüterschutz zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden.

Hier gilt zunächst der Grundsatz, dass sich alle Verkehrsteilnehmer auf die erkennbaren Verhältnisse einstellen müssen, also ihr Verhalten auf die Dunkelheit und eine fehlende oder zu bestimmten Zeiten ausgeschaltete Straßenbeleuchtung einstellen müssen. Soweit aber innerorts konkrete Gefahrenstellen im Bereich der Straße selbst vorhanden sind, auf die sich die Verkehrsteilnehmer auch bei Anwendung der von ihnen zu fordernden Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig einstellen können, ist eine Beleuchtungspflicht allgemein anerkannt. Ob eine Straßenstelle als gefährlich anzusehen ist, richtet sich daher nach der besonderen Verkehrssituation im Einzelfall und der sich daraus ergebenden potentiellen Gefährdung von Verkehrsteilnehmern. In Betracht kommen z. B. nicht ohne weiteres erkennbare Straßenverengungen, Verkehrsinseln sowie enge oder in der Höhe eingeschränkte Tordurchfahrten und ausgewiesene Fußgängerüberwege, Umleitungen, Straßen- oder Fahrstreifensperrungen und Baustellen sind ebenfalls abzusichern und zu beleuchten.

Das Maß der Beleuchtung hängt von den örtlichen Bedürfnissen ab. Auf dem Land kann daher kein ähnlich strenger Maßstab wie in einer Stadt angelegt werden. Entscheidend ist zunächst, wann regelmäßig mit dem Abebben des abendlichen Verkehrs zu rechnen ist.

Bei Durchgangsstraßen, auf denen auch nachts nicht unerheblicher Verkehr herrscht, muss gegebenenfalls die ganze Nacht eine Beleuchtung eingerichtet sein. Bei völlig untergeordneten Straßen kann eine Beleuchtungspflicht ganz entfallen. In Außenbezirken von Städten dürfen die Anforderungen ebenfalls nicht überspannt werden, auch hier ist keine Beleuchtung in einem Umfang notwendig, die dem des zentralen innerstädtischen Bereichs entspricht.

Soweit eine Reduzierung in Betracht kommt, ist dies bei untergeordneten Straßen außerhalb der Verkehrszeiten unbedenklich. Hier kann es durchaus genügen, wenn die noch eingerichtete Beleuchtung den Verlauf des Weges erkennen lässt, da sich alle Verkehrsteilnehmer darauf einstellen können, dass in der Dunkelheit ein Fortbewegen nur mit entsprechender Vorsicht möglich ist. Eine andere Beurteilung für Fußgänger ist hier nicht geboten, da auch diese sich auf die sich bietenden Verhältnisse einstellen müssen. Eine eingeschränkte Beleuchtung begegnet daher keinen haftungsrechtlichen Bedenken, soweit nicht eine von ihrer Anlage oder Beschaffenheit her gefährliche Straße vorliegt oder der Umfang und die Dichte des Verkehrs eine Beleuchtung, zumindest zu den üblichen Verkehrszeiten, erfordert.

Öffentliche Straßen und Gefahrenstellen sind gleichmäßig zu beleuchten.

Ein rascher Wechsel von Hell- und Dunkelzonen gefährdet den Verkehr, da etwaige Hindernisse in den Dunkelzonen von Verkehrsteilnehmern wegen des raschen Wechsels der Lichtverhältnisse nicht schnell genug erkannt werden können. Eine Abschaltung jeder zweiten Straßenlaterne kann daher eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht darstellen, wenn Verkehrsteilnehmer beim Durchfahren dem ständigen Wechsel von Hell und Dunkel ausgesetzt sind. Demgegenüber erscheint es unbedenklich, eine Verringerung der Straßenbeleuchtung durch Reduzierung des Lichtstrominhalts für Zeiten einzurichten, in denen die Verkehrsstärke auf geringe Werte abgesunken ist.

Die DIN 5044 enthält die maßgeblichen technischen Anforderungen. Obwohl es sich hier nicht um eine gesetzliche Regelung handelt, ist diese einzuhalten. Die Vorschriften stellen in der Regel den Mindeststandard dar, ein Verstoß indiziert regelmäßig eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

Die Dauer der Beleuchtung hängt davon ab, wie lange mit nennenswertem Verkehr auf der jeweiligen Straße zu rechnen ist. Bei Straßen, die nicht dem Durchgangsverkehr dienen und auf denen zur Nachtzeit kein nennenswerter Verkehr mehr zu erwarten ist, genügt regelmäßig eine Beleuchtung bis eine Stunde nach Eintritt der Sperrstunde. Demgegenüber ist auf Durchgangsstraßen, die auch nachts frequentiert sind, die Beleuchtung die ganze Nacht hindurch aufrecht zu erhalten. Eine Kürzung der Beleuchtungsdauer ist daher unbedenklich, soweit dieser Zeitraum außerhalb der regelmäßigen Verkehrszeiten liegt und

baulich sowie verkehrsmäßig ungefährliche Straßenstellen betroffen sind.

Soweit Straßenlaternen nicht die ganze Nacht brennen, sind diese nach § 42 StVO mit einer entsprechenden Markierung zu versehen.



Zeichen 394

*Es kennzeichnet innerhalb geschlossener Ortschaften Laternen, die nicht die ganze Nacht brennen. Laternenpfähle tragen Ringe gleicher Farbe. In dem roten Feld kann in weißer Schrift angegeben sein, wann die Laterne erlischt.*

Aus der Vorschrift ergibt sich nicht, dass Laternen ohne dieses Zeichen ohne Rücksicht auf die Notwendigkeit der Straßenbeleuchtung die ganze Nacht brennen müssen. Kraftfahrer, die ihr Fahrzeug im Bereich einer nicht gekennzeichneten Laterne auf der Fahrbahn abstellen, dürfen aber darauf vertrauen, dass eine nicht gekennzeichnete Laterne die ganze Nacht eingeschaltet ist. Sie handeln daher rechtmäßig, wenn sie ihr abgestelltes Fahrzeug nicht beleuchten, soweit die Voraussetzungen des § 17 Abs. 4

StVO eingehalten sind. Soweit diese und auf das Fahrzeug bei Dunkelheit auffahrende Dritte bei fehlender Kennzeichnung und nächtlicher Abschaltung der Laterne zu Schaden kommen, haftet die Stadt oder Gemeinde zusammen mit dem auffahrenden Verkehrsteilnehmer als Gesamtschuldner.

Werden gegen die Kommune Schadenersatzansprüche wegen einer Verletzung der Beleuchtungspflicht geltend gemacht, besteht Versicherungsschutz im Rahmen der kommunalen Haftpflichtversicherung.

#### Fazit:

Soweit die Straßenbeleuchtung unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien reduziert wird, begegnet dies allein aus haftungsrechtlicher Sicht keinen Bedenken. Der Sicherheitsaspekt der Beleuchtung zur Nachtzeit sollte aber im Interesse der Prävention von Straftaten in die Überlegungen zur Reduzierung der Straßenbeleuchtung einbezogen werden.

## Versicherung von Kraftfahrzeugrisiken über die Kommunale Haftpflichtversicherung für Städte und Gemeinden – KH 2002 –

Kraftfahrzeugrisiken unterliegen besonderen haftungs- und versicherungsrechtlichen Regelungen. So besteht neben der deliktsrechtlichen, verschuldensabhängigen Haftung eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung (§ 7 StVG). Versicherungsrechtliche Besonderheiten sind die Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge verbunden mit einem Direktanspruch des Geschädigten gegen den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer (§§ 1 und 3 Pflichtversicherungsgesetz)

Kraftfahrzeugrisiken werden daher über eine spezielle Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung versichert, welche die für Kraftfahrzeuge geltenden Besonderheiten berücksichtigt. In der Allgemeinen Haftpflichtversicherung, z. B. in der Privathaftpflichtversicherung, aber auch in den Betriebshaftpflichtversicherungen wozu auch die Kommunalhaftpflichtversicherung zählt, werden daher Kraftfahrzeugrisiken grundsätzlich vom Versicherungsschutz ausgeschlossen.

In – KH 2002 – findet sich der Ausschluss in Abschnitt L. Nicht versicherte Risiken Ziff. 4. Danach ist die Haftpflicht wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Kraftfahrzeuganhängers verursacht, nicht versichert. Der Ausschluss gilt zunächst für alle Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ohne Rücksicht auf die Art, Geschwindigkeit, Versicherungs- oder Zulassungspflicht des Fahrzeugs oder Anhängers.

Fahrzeuge, die der Versicherungspflicht nach dem Pflichtversicherungsgesetz unterliegen, werden zum öffentlichen Verkehr nur zugelassen, wenn der Halter einen Versicherungsnachweis eines Kraftfahrzeugver-

sicherers beibringt. Damit ist gewährleistet, dass kein unversichertes Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

Es gibt aber auch Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, die nicht versicherungspflichtig sind. Auch für diese Kraftfahrzeuge trägt der Halter oder Führer ein nicht unerhebliches Haftungsrisiko, so dass auch für diese Fahrzeuge ein geeigneter Haftpflichtversicherungsschutz bestehen sollte. In – KH 2002 – ist deshalb das Kraftfahrzeughaftpflichtrisiko für bestimmte Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger wieder mitversichert. Die entsprechenden Regelungen finden sich unter Abschnitt I. Deckungserweiterungen Ziff. 2. Danach ist die gesetzliche Haftpflicht aus Besitz, Halten und Gebrauch von folgenden **nicht versicherungspflichtigen** Kraftfahrzeugen mitversichert:

- alle nur auf **nichtöffentlichen Wegen und Plätzen** verkehrenden Kraftfahrzeuge und Anhänger ohne Rücksicht auf eine Höchstgeschwindigkeit;
- alle Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als **6 km/h Höchstgeschwindigkeit**;
- alle **selbstfahrenden Arbeitsmaschinen** mit nicht mehr als 20 km/h Höchstgeschwindigkeit.

#### Hinweis zu a):

Bei Betriebsgrundstücken und -grundstücksteilen, die Besuchern, Kunden oder Lieferanten zugänglich sind, handelt es sich um so genannte beschränkt öffentliche Verkehrsflächen. Kraftfahrzeuge mit mehr als 6 km/h Höchstgeschwindigkeit und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h, die ausschließlich oder gelegentlich auf solchen Betriebsgrundstücken oder Baustellen verkehren, sind versicherungspflichtig, mit der Folge, dass

# Straßenbeleuchtung – rechtlich betrachtet

Dem Versuch, Straßenbeleuchtung herunter zu fahren, um Energie zu sparen, sind rechtliche Grenzen gesetzt

Die Beleuchtung von Straßen ist für Kommunen mit hohen Kosten verbunden. Die Einsparpotenziale können allerdings nur unter Berücksichtigung der „Verkehrssicherungspflicht“ und einer „allgemeinen öffentlich-rechtlichen Verpflichtung gegenüber dem Bürger“ genutzt werden.

**AUTOR**  
Marx ist Leiter Abteilung Energie und Umwelt bei der Regierung NRW

Es besteht kein einklagbares Recht auf Straßenbeleuchtung. Die Verpflichtung, eine Straßenbeleuchtung zu betreiben, ergibt sich für die Gemeinden aus der Verkehrssicherungspflicht und aus einer „allgemeinen öffentlich-rechtlichen Verpflichtung gegenüber Ihren Bürgern“ (§823 BGB, §276 GB). Die allgemeine Beleuchtung der dem Verkehr offenstehenden Straßen, Wege und Plätze wird als selbstständige Aufgabe der Gemeinde angesehen.

Der Verantwortungsbereich - und damit das kommunale Tätigkeitsfeld in Bezug auf die Beleuchtungspflicht im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht - beschränkt sich derzeit auf verkehrsgefährdende Stellen innerhalb der kommunalgrenzen. Als verkehrsgefährdende Stellen gelten beispielsweise gefährliche Kreuzungen und -einmündungen, gekennzeichnete Fußgängerüberwege, überraschende Straßenverengungen sowie eingebaute oder vorgebaute Treppen.

Eine Beleuchtungspflicht ergibt sich für die Gemeinde aus der Verkehrssicherungspflicht dann, wenn eine Gefährdung des Verkehrs aufgrund der Beschaffenheit der Straße oder ihrer Lage in der Umgebung bei Dunkelheit eintritt oder deutlich gesteigert wird. Die

Straßenbeleuchtungspflicht besteht also auch dann, wenn Straßen, die an sich keine Mängel aufweisen, durch die Dunkelheit eine Gefahr für den Verkehr darstellen.

## DIN-NORM UMFASSEND

In der DIN 5044 sind die lichttechnischen Forderungen an eine Straßenbeleuchtung festgelegt. Die DIN-Norm beinhaltet folgende technische Rahmendaten und Kriterien im Detail: Leuchtdichte, Beleuchtungsstärke, Gleichmäßigkeit, Blendung, Verkehrsbelastung sowie Bebauung, Mittelstreifen, Einbahnstraßen, Seitenstreifen, Rad- und Fußweg, ruhender Verkehr, Autobahn, zulässige Geschwindigkeit, Verkehrsstärke und Überschreitung.

Eine DIN-Norm ist zwar keine Rechtsnorm und im Hinblick auf die begrenzten technischen und finanziellen Möglichkeiten auch in Rechtsstreitigkeiten nicht als zwingendes Maß für die Beleuchtungspflicht anwendbar. Allerdings besteht bei einem Rechtsstreit die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Gerichte nach den DIN-Werten richten, da DIN-Werte im Regelfall Mindestanforderungen darstellen.

Für die Verwirklichung von Einsparmaßnahmen bei der Straßenbeleuchtung ergibt sich damit unter Haftpflichtgesichtspunkten folgender Zulässigkeitsrahmen:

- Eine Kürzung der Beleuchtungsdauer ist haftungsrechtlich unbedenklich, soweit die Abschaltzeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten liegt und baulich sowie verkehrsmäßig ungefährliche Straßenstellen betroffen sind.
- Eine Reduzierung der Beleuchtungsstärke durch teilweises Abschalten etwa jeder zweiten Leuchte aus einer Reihe ist haftungsrechtlich problematisch, da der rasche Wechsel unterschiedlich hell beleuchteter Straßenabschnitte das Auge überfordert und damit ein Gefährdungspotenzial darstellt.
- Eine Reduzierung der Straßenbeleuchtung durch Verringerung des Lichtstroms der einzelnen Lampen oder Leuchten (so genannte Halbnachtschaltungen) ist in Zeiten, in denen die Verkehrsdichte auf geringere Werte abgesunken ist, haftungsrechtlich unbedenklich. ●

◀ Ob Straßenbeleuchtung zu bestimmten Zeiten reduziert werden kann, muss rechtlich geprüft werden

## Abschalten einer Leuchte

Das Abschalten einer Leuchte bei einem zweilampigen Betrieb lässt sich technisch sehr einfach realisieren. Da zweilampige Leuchten in der Regel teurer sind als einlampige, muss durch eine Wirtschaftlichkeitsrechnung festgestellt werden, ob sich die zusätzliche Investition amortisiert.

## Angezapftes Vorschaltgerät

Bei der Leistungsreduzierung mittels angezapftem Vorschaltgerät wird ein Leistungsumschalter eingesetzt. Dieser greift am Vorschaltgerät die unterschiedlichen Leistungsstufen ab. Hierfür muss das Vorschaltgerät zwei Ausgänge mit den gewünschten Leistungsstufen haben. Für den Leistungssteller muss in der Zuleitung eine zusätzliche Phase zur Verfügung stehen. Bei der Ausrüstung mit Leistungsstellern sind verschiedene technische Randbedingungen, wie das Verhalten der Lampe in der Startphase und bei Netzunterbrechungen, zu berücksichtigen.

Darüber hinaus werden von den Lampenherstellern maximale Werte für die Leistungsreduzierung vorgegeben. Die Gesamtleistungsreduzierung ist meist geringer als die Lichtstromreduzierung. Die Steuerung der Beleuchtung mit Hilfe eines angezapften Vorschaltgerätes für Quecksilber- und Natriumdampf-Hochdrucklampen kann jedoch einen erheblichen Beitrag zur Kostenreduzierung liefern.

## Zusatzimpedanz in Reihenschaltung

Die Leistungsreduzierung mit einer Zusatzimpedanz in Reihenschaltung erfolgt prinzipiell wie mit angezapftem Vorschaltgerät. Allerdings wird die Impedanz als eigenständiges Bauteil in die Leuchte eingebaut. Von Vorteil ist, dass eine Leuchte im Bestand einfacher nachgerüstet werden kann.

