

Fachinformation rechtliche Fragestellungen öffentliche Beleuchtung an Straßen, Wegen und Plätzen und Checkliste für die Gestaltung von Beleuchtung und Reduzierung von Lichtimmissionen

Diese Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellen keine rechtsverbindliche Auskunft dar. Sie basieren in der hohen Fachkompetenz und langjährigen Erfahrung der Mitglieder des Hessischen Netzwerk gegen Lichtverschmutzung. Die Informationen werden fortgeschrieben. Stand der Information: Januar 2024_akt. 10/25. Weiterführende Informationen zu unterschiedlichen Beleuchtungsthemen sowie Planungshilfen etc. stehen zur Verfügung auf www.lichtverschmutzung-hessen.de oder können angefordert werden: kontakt@lichtverschmutzung-hessen.de

1. Gibt es in Hessen eine Beleuchtungspflicht für öffentliche Straßen?

Das Hessische Straßengesetz (HStrG) sieht wie die meisten deutschen Landesstraßengesetze¹ weder eine Beleuchtungspflicht noch eine Pflicht zur Installation von Beleuchtung als Aufgabe des Straßenbaulastträgers (Betreiber der Straße, z.B. Kommune) vor (§§ 9, 10 HStrG). Der Begriff „Beleuchtung“ wird im Hessischen Straßengesetz an keiner Stelle erwähnt, so dass Straßen und Wege nach dem HStrG keiner Beleuchtung bedürfen (Ausnahme: Beleuchtung von Fußgängerüberwegen nach § 26 StVO, s.u.). Jedoch sind gem. dem Hessischen Straßengesetz die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

2. Welche (Beleuchtungs-)pflichten ergeben sich aus der Straßenverkehrsordnung StVO?

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) schreibt eine ortsfeste und gesetzliche Beleuchtungspflicht einzig für Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) vor; vgl. § 26 bzw. VwV-StVO zu § 26² – angeordnet durch die Verkehrsbehörde. Davon abgesehen, sind Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, auszubauen und zu unterhalten und bedürfen formal keiner weiteren fest installierten Beleuchtung. Soweit der Baulastträger zum Erhalt des ordnungsgemäßen Zustands außer Stande ist, ist auf den nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen (Schilder) hinzuweisen (§§ 39, 40 StVO).

In Bezug auf Beleuchtung verpflichten § 17 und 49 a ff. StVO die Verkehrsteilnehmenden zur Nutzung der vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen an Fahrzeugen während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es erfordern. Die Beleuchtungseinrichtungen an den Fahrzeugen müssen den Anforderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen, um den Straßenraum auszuleuchten.

3. Was ist die Verkehrssicherungspflicht²?

Die Verkehrssicherungspflicht ist keine eigenständige gesetzliche Bestimmung. Sie verpflichtet allgemein zur gesteigerten Sorgfalt im öffentlichen Raum. Hinweise auf die gesteigerten Sorgfaltspflichten aller Verkehrsteilnehmenden findet man in der StVO unter den §§ 1, 3 und 25 (Fußgänger), wonach sich alle Verkehrsteilnehmende rücksichtsvoll und eigenverantwortlich auf die sich darbietenden Wege-, Sicht- und Wetterverhältnisse einzustellen und das Verhalten entsprechend anzupassen haben. Das heißt, wer am Straßenverkehr teilnimmt, hat die Verantwortung dafür zu tragen, dass gem. § 17 StVO sein Fahrzeug mit den in der Straßenverkehrszulassungsverordnung (§§ 66 a, 67, 67 a StVZO) entsprechenden Beleuchtungsanlagen ausgestattet ist und sie nutzt. Für Fußgänger, die oftmals kein eigenes Licht mit sich tragen, gilt die Haltepflicht vor dem fahrenden Verkehr (§ 25 StVO) mit Ausnahme des Vorrangs an Zebrastreifen. Sie kommen ihrer Sorgfaltspflicht nach, als dass sie sich den Gegebenheiten angepasst entsprechend vorsichtig bewegen und z.B. eigenverantwortlich eine Taschenlampe mit sich führen.

Die öffentlich-rechtliche Verkehrssicherungspflicht verpflichtet den Straßenbaulastträger zur Instandhaltung der Fahrbahn und zur Absicherung und Beseitigung von geschaffenen Gefahrenstellen (z.B. Baugrube, Straßenschäden), zur Räumung nach Unwetter und von Schnee und Eis sowie die Reinigung der Straße (z.B.

¹ Ausnahmen bilden lediglich die Straßengesetze der Bundesländer Bayern, Berlin, Sachsen und Baden-Württemberg. Für Kommunen in diesen Bundesländern besteht eine innerörtliche Sollvorschrift jedoch in der Regel nur soweit Beleuchtung dringend erforderlich und finanziell zumutbar ist. Siehe hierzu: *Muster-Lichtleitlinie_09_2022.pdf* (biosphaerenreservat-rhoen.de).

² Ausführlich hierzu: Herkner, W. Weniger Licht! Straßenlaternen zwischen Umweltschutz und Verkehrssicherung. NuR 45, 603–613 (2023). <https://doi.org/10.1007/s10357-023-4231-9>

Öl, rutschiges Laub); siehe § § 9, 10 HStrG. Dunkelheit, Nässe und Nebel sind natürliche, erwartbare Gegebenheiten, auf die sich die Verkehrsteilnehmer eigenverantwortlich anpassen müssen. Im Gegensatz zu Schnee und Eis sind es keine regelwidrigen Zustände oder Gefahrenquellen, die es per se zu beseitigen gilt. Nur, wenn im äußerst abstrakten Fall ein aufmerksamer und sorgfältiger Verkehrsteilnehmer trotz Fahrzeugbeleuchtung, trotz angemessener Geschwindigkeit und bestmöglicher Anpassung an die sich darbietenden Verhältnisse eine unerwartet auftauchende Gefahrenquelle nicht erkennen könnte, kann u. U. eine zusätzliche Beleuchtung als eine verkehrssichernde, temporäre Maßnahme angezeigt sein.³

Für die Beseitigung von Gefahrenstellen im Straßenraum stehen über die Verpflichtung zur Räumung von Schnee und Eis und Reinigung mehrere und gegenüber Beleuchtung zu bevorzugende verkehrssichernde Maßnahmen zur Verfügung - z.B. passive Schutzmaßnahmen, wie die Prüfung möglicher Streckenalternativen und bauliche Anpassungen, verkehrsregelnde Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schilder), die Verwendung gut sichtbarer heller Straßen-/Wegbeläge und Farbmarkierungen, gut sichtbare Warnzeichen und Reflektoren (z.B. Anlage 4 zu § 43 Abs. 3 StVO) und letztlich die Beseitigung der Gefahr (Schnee, Eis, Schlagloch). Im Fazit kann eine durchgehende und dauerhafte Beleuchtung auf Grundlage des Hessischen Straßengesetzes und der StVO nicht mit der Verkehrssicherheit begründet werden. D.h. wenn die Verkehrssicherungspflicht als Begründung für Beleuchtung angeführt wird, sind i.d.R. eher Komfortwünsche gemeint. Technische Regelwerke und Industrie-Normungen wie die DIN EN-13201 (DIN) sind ebenfalls nicht Inhalt der Verkehrssicherungspflicht. Entsprechend finden sich in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) bzgl. Beleuchtung nur Verstöße gegen § 17 StVO (Beleuchtungseinrichtungen der Fahrzeuge).

4. Worauf begründet sich die öffentliche Beleuchtung?

Darüber hinaus liegt es weitgehend im Ermessen der Kommunen, ob, wie und in welchem Umfang Straßen, Gehwege und Plätze beleuchtet werden. Im Hinblick auf das in Art. 28 Grundgesetz verfassungsrechtlich garantierte Selbstverwaltungsrecht handeln die Gemeinden bei der Aufgabenwahrnehmung nach eigenem pflichtgemäßem Ermessen; z.B. im Rahmen der Daseinsvorsorge – hierzu kann auch eine Beleuchtung z.B. als Komfortleistung zählen, aber auch deren Vermeidung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lichtimmissionsrichtlinie). Kommunen als Straßenbaulastträger haben einen großen Handlungsspielraum, künstliches Licht zu vermeiden und die Auswirkungen auf Menschen und Natur zu reduzieren. Hier verpflichtet das Baugesetzbuch (BauGB) gem. § 1 Abs. 5, 6 die öffentliche Hand zum Erhalt der Biodiversität, das Hessische Naturschutzgesetz fokussiert mit §§ 4, 35 HeNatG auf die Vermeidung von künstlichem Licht. Öffentliche Beleuchtung dient in der Hauptsache dem Komfort – der Bevölkerung sind Zusammenhänge in Bezug auf die Schädlichkeit nächtlichen Kunstlichts oft nicht bekannt, weshalb Sensibilisierung wichtig ist. In der Planung kann dies bedeuten, dass z.B. lichtunabhängige Alternativen (s.o.) oder die Installation einer Gehwegbeleuchtung anstelle einer Fahrbahnbeleuchtung bevorzugt werden, um unnötig große beleuchtete und reflektierende Flächen zu vermeiden, die Kosten und Umweltbelastungen erhöhen. Insbesondere sollten bei der Planung die Grenzwerte der Lichtimmissionsrichtlinie für Anwohner berücksichtigt werden. Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO sieht zur Kennzeichnung der Nachtabstaltung⁴ das Verkehrszeichen 394 („roter Laternenring“) vor.

5. Welche Anwohner- und Umweltbelange sind zu berücksichtigen?

Durch die Aufnahme von Licht in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) im Jahr 1993 wurde Licht zu einer Emission und Immission im Sinne des BImSchG und ist damit Gegenstand des Gesetzes:

- Licht, welches auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkt, ist eine Immission nach § 3 Abs. 2 BImSchG.

³ Eines der seltenen Urteile zum Thema Beleuchtung und Verkehrssicherheit aus dem Jahr 2005: [Oberlandesgericht Hamm, 9 U 102/05](#) (sog. Pflanzkübel-auf-dem-Gehweg-Urteil).

⁴ Vorteile und Erfahrung mit der Nachtabstaltungen: https://www.lichtverschmutzung-hessen.de/Nachtabstaltung/Nachtabstaltung_und_Unbehagen

- Für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen bestimmt § 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG, dass diese so zu errichten sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG verlangt, dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind.

Grenzwerte für die Beeinträchtigung von Menschen (Anwohnern) durch Lichtimmissionen sind in den „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁵ festgelegt.

Die öffentliche Straßen- und Wegebeleuchtung ist zwar eine *nicht genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne des BImSchG*; unterliegt jedoch vermutlich aus früheren technisch-konstruktiven Gründen **nicht** den Anforderungen des § 22 Abs. 1 Nr. 1 S. 1 BImSchG, wonach diese so zu errichten ist, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Auch wenn öffentliche Beleuchtungsanlagen nicht unmittelbar den Regelungen des BImSchG unterliegen, bedeutet dies nicht, dass die von der öffentlichen Beleuchtung ausgehenden Lichtimmissionen keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG darstellen. Im Gegenteil: Die öffentliche Hand trägt eine besondere Verantwortung, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden, auf ein Mindestmaß zu beschränken und umweltfreundliche Lösungen zu fördern. Einige Kommunen legen bereits die Grenzwerte für Anwohner als Anforderungskriterium an die öffentliche Beleuchtung fest, um die Lichtbelastung auf Gärten und Wohnräume zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Für Tiere, Pflanzen, den Boden⁶ etc. sind zwar keine Grenzwerte genannt. Jedoch werden in Anhang 1 der LAI „Hinweise über die schädliche Einwirkung von Beleuchtungsanlagen auf Tiere - insbesondere auf Vögel und Insekten - und Vorschläge zu deren Minderung“ gegeben:

1. Vermeidung heller, weitreichender künstlicher Lichtquellen in der freien Landschaft
2. Lichtlenkung ausschließlich in die Bereiche, die künstlich beleuchtet werden müssen
3. Wahl von Lichtquellen mit für Insekten wirkungsarmen Spektrum (*Empfehlung hier: Spektrum der Natriumdampfleuchten mit geringem Blauanteil von max. 7 % für Wellenlängen unter 500 nm, äquivalent LED bis max. 2200 Kelvin*)
4. Verwendung von vollständig geschlossenen staubdichten Leuchten
5. Begrenzung der Betriebsdauer auf die notwendige Zeit

Weitere naturschutzfachliche Verpflichtungen ergeben sich u.a. aus dem Bundesnaturschutzgesetz und den jeweiligen Landesnaturschutzgesetzen wie in Hessen (HeNatG)⁷, Bestimmungen des Baugesetzbuches (§ 1 Abs. 5,6 Verpflichtung zum Erhalt der Biodiversität) sowie der EU-Wiederherstellungsverordnung. Dieser formale und umfassende Ansatz verdeutlicht die Notwendigkeit, Lichtimmissionen im Hinblick auf Anwohner- und Umweltbelange sorgfältig zu berücksichtigen.

6. Was ist der „Stand der Technik“ im Gegensatz zum „Stand der Wissenschaft und Technik“?

Industrienormen wie die DIN EN 13201 werden oft umgangssprachlich als „Stand der Technik“ bezeichnet. Dieser Begriff wird jedoch nicht einheitlich verwendet. Eine gesetzliche Definition des „Standes der Technik“ findet sich in § 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Hintergrund ist, dass der Gesetzgeber mit dieser Definition die neuesten technischen Erkenntnisse zum Schutz der Umwelt in der Praxis nutzbar machen will. Von den „anerkannten Regeln der Technik“ zu unterscheiden sind der „Stand der Technik“ und der „Stand von Wissenschaft und Technik“. Die strengste Techniklausel ist der „Stand von Wissenschaft und Technik“.

⁵ „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“: https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lichthinweise-2015-11-03mit-formelkorrektur_aus_03_2018_1520588339.pdf

⁶ Sammlung der Auswirkungen von Kunstlicht in der Nacht auf Lebewesen, inkl. Mensch: <https://naturnacht-fulda-rhoen.de/ressourcen/sammlung-auswirkungen-von-kunstlicht-bei-nacht/>

⁷ Auslegungshilfe zum Hess. Naturschutzgesetz des Hess. Netzwerk gegen Lichtverschmutzung: <https://drive.google.com/file/d/1tyMJ1FYVkbS UWzD-WABi-nmLD22pYybX/view>

Das Anforderungsprofil orientiert sich an den neuesten technischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen (z.B. ökologische Auswirkungen). Die „anerkannten Regeln der Technik“ hingegen verlangen die Einhaltung dessen, was sich bisher in der Praxis bewährt hat, aber unter Umständen einen veralteten Stand darstellen kann, zumal die derzeitigen DIN-Regeln auf dem inzwischen veralteten Stand der Technik der Quecksilberleuchtmittel ausgerichtet sind (siehe *Verordnung - 2019/2020 - EN - EUR-Lex (europa.eu)* und neuere Vorschriften wie z.B. jene des Bundesnaturschutzgesetzes (Vermeidungs- und Vorsorgeansatz) oder die Leistungsfähigkeit moderner Autoscheinwerfertechnik nicht berücksichtigt werden. D.h. die derzeitige DIN ist womöglich nicht geeignet, den „Stand der Wissenschaft und Technik“ zu beschreiben. Siehe hierzu *KomNet - Was ist der Unterschied zwischen "Stand der Technik", "Stand der Wissenschaft und Technik" und dem "anerkannten Stand der Technik"? (nrw.de)*. „Die Normen, Arbeitsblätter und Richtlinien entsprechen nicht immer dem aktuellen technischen Kenntnisstand und beinhalten nicht immer Regeln, die sich langfristig bewähren oder bewährt haben.“ Die Sinnhaftigkeit der DIN EN 13201 kann auch vor diesem Hintergrund in Frage gestellt werden, da die geforderten Mindestwerte in vielen Kommunen Deutschlands nicht eingehalten werden – und daraus resultierende Probleme nicht erkennbar oder belegt sind.

Insbesondere im ländlichen Raum führt die unkritische Anwendung der DIN-Norm in der Regel zu einer Überdimensionierung mit negativen Auswirkungen auf Kosten und Umwelt, siehe hierzu: <https://lightingjournal.org/index.php/path/article/view/122/116>

7. Anwendung Industrienorm DIN EN-13201 im Verhältnis zu BImSchG/BNatschG und der Förderung im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie KLR).

Da bis auf die Beleuchtung der Fußgängerüberwege entsprechend § 26 StVO und Fahrzeugbeleuchtung entsprechend § 17 StVO i.V.m. §§ 66 a StVZO keine weiteren gesetzlichen Beleuchtungspflichten bestehen, werden zur Planung oft technische Normen als Stand der Technik (nicht jedoch des Stands der Wissenschaft und Technik gem. § 3 BImSchG) herangezogen, wie etwa die Industrieempfehlung DIN EN 13201 Straßenbeleuchtung. Diese sind im Gegensatz zu demokratisch legitimierten und Gesetzen, die jedermann frei zugänglich sind, kostenpflichtig.⁸

Mangels Regelungsbefugnis der Normungsgremien ist eine DIN-Norm jedoch keine Rechtsnorm⁹. Es erfolgt aus ihnen keine Rechtspflicht Beleuchtung zu installieren, ein bestimmtes Niveau zu erreichen und Abschaltungen auszuschließen: Auszug aus: DIN 13201-1:2021-09, Kapitel 1 Anwendungsbereich: *„Dieses Dokument legt keine Kriterien fest, nach denen zu entscheiden ist, ob eine Verkehrsfläche zu beleuchten ist oder wie eine Beleuchtungsanlage zu verwenden ist.“* DIN-Normen sind zudem nicht ausgerichtet auf den Schutz der von Licht betroffenen Rechtsgüter, z.B. Grenzwerte Immissionsrichtlinie für Anwohner, Umweltbelange. Besonders problematisch ist der Aspekt der Gleichförmigkeit gemäß DIN, der ohne nachgewiesenen Nutzen den Einsatz höherer Ressourcen erfordert und IT-gestützt ermittelt wird, ohne dabei Aspekte wie die Beibehaltung des bisherigen Beleuchtungsniveaus oder die finanzielle Lage zu berücksichtigen. Gemäß der Kommunalrichtlinie (Förderung)¹⁰ müssen Planung und Umsetzung nicht nur

⁸ <https://www.din.de/de/ueber-normen-und-standards/kaufen> „Gesetze werden durch staatliche Gremien erarbeitet und durch Steuergelder finanziert. DIN hingegen arbeitet privatwirtschaftlich.“ Das Norm setzende Gremium des DIN finanziert sich im Wesentlichen aus dem Verkauf von Normen, anderen Verlagsprodukten und Dienstleistungen. Zitat von der Webseite: „Die Anwender sorgen durch den Kauf von Normen dafür, dass die privatwirtschaftliche Organisation der Normungsarbeit erhalten bleibt. Die Arbeit von DIN wird zu rund 75 Prozent durch den Verkauf von Normen und Mitgliedsbeiträge finanziert.“ <https://www.din.de/de/ueber-normen-und-standards/kaufen> „Während Gesetze durch staatliche Gremien erarbeitet und durch Steuergelder finanziert werden, arbeitet die DIN rein privatwirtschaftlich – daher muss die Norm käuflich erworben werden“ siehe <https://www.din.de/de/ueber-normen-und-standards/kaufen> Die Kosten für die DIN-EN 13201 liegen aktuell bei ca. 540 €. Des Weiteren: <https://www.din.de/de/ueber-normen-und-standards/normen-und-recht/rechtsverbindlichkeit-durch-normen>: „Die Anwendung von Normen ist grundsätzlich freiwillig. Normen sind nicht bindend, das unterscheidet sie von Gesetzen.“

⁹ Wissenschaftlicher Dienst <https://www.bundestag.de/resource/blob/677848/f35cfe3e47845c4c9ae2b6839a9e6a2c/WD-7-198-19-pdf-data.pdf> „Das DIN als Selbstverwaltungseinrichtung der Wirtschaft unterliegt als eingetragener Verein den Vereinsvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), darüber hinaus aber keiner staatlichen Überwachung.“

¹⁰ Kommunalrichtlinie 2024: [4.2.1 Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung | Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz](#)

DIN-Normen berücksichtigen, sondern auch den Vorgaben aus dem Technischen Annex der Kommunalrichtlinie ¹¹ „sowie Gesetzen und Verordnungen wie dem BImSchG oder dem BNatSchG entsprechen“. Zudem wird darauf verwiesen, dass „die Auslegung (nach DIN-Norm) keine vollständige Lichtplanung für die spezifische Situation vor Ort“ darstellt. Ein Unterschreiten von DIN-Normen kann gesetzlich erforderlich sein, siehe unten.

8. Wie wird die DIN EN-13201 für die Straßenbeleuchtung ausgelegt?

DIN-Normen kennt man vor allem für die Standardisierung von Produkten z.B. Stecker. Im Zusammenhang mit dem Einsatz von Kunstlicht gestaltet sich die Situation komplexer, da Licht an sich kein Gegenstand ist und sich die örtlichen Situationen stark unterscheiden. Es besteht keine Standardisierung und es fehlen gesetzliche Verweise in der StVO (außer Zebrastreifen) oder Straßengesetzen der Bundesländer. Die DIN EN 13201 unterteilt sich in unterschiedliche sog. Gütekriterien für u.a. verschiedene Straßen-Geometrien, erlaubten Geschwindigkeiten und Verkehrsdichten. Diese Kategorien (M, C, P) sind wiederum in verschiedene Beleuchtungsklassen mit unterschiedlichen Beleuchtungsstärken oder Leuchtdichten unterteilt. Beispiel: Für Fußwege, Anwohnerstraßen etc. gilt die Klasse P mit unterschiedlichen Beleuchtungsstärken von P1 (15 lx) bis P 6 (2 lx) sowie P 7 (unbestimmt). Die DIN-Norm legt jedoch selbst keine Kriterien für die Beleuchtung fest. Kapitel 1 Anwendungsbereich der DIN 13201-1:2021-09 besagt: **„Dieses Dokument legt keine Kriterien fest, nach denen zu entscheiden ist, ob eine Verkehrsfläche zu beleuchten ist oder wie eine Beleuchtungsanlage zu verwenden ist.“** Daraus ergibt sich ebenfalls, dass Kommunen einen großen Handlungsspielraum bei der Entscheidung über den Umfang der Beleuchtung haben; z.B. welche Flächen beleuchtet werden sollen (Nutzung und Uhrzeiten z.B. als Parameter).

Die Kritik an der DIN ist, dass Umweltbelange und der Schutz der Menschen z.B. vor übermäßiger Beleuchtung bei diesen Planungen nicht berücksichtigt werden, da sie rein technisch ausgelegt sind. Das Hessische Straßengesetz fordert jedoch die Berücksichtigung auch dieser Schutzgüter ein. Alternativen wie lichtunabhängige Lösungen wie z.B. aufgeführt in Anlage 4 zu § 43 Absatz 3 StVO bzw. die Planung einer Gehweg- statt Fahrbahnbeleuchtung werden nicht vorangestellt, obwohl dies für die Umsetzung naturschutzfachlicher Anforderungen notwendig wäre. Die DIN kann zwar grundsätzlich als Orientierungsgrundlage zur Einstufung einer Beleuchtungsplanung dienen. Jedoch birgt ihre Auslegung die Gefahr, dass sie von Anbietenden und Auslegenden als vermeintlich verbindlich interpretiert wird und durch den Interpretationsspielraum in den Auswahlparametern die Beleuchtungsplanung viel zu überdimensioniert ausgelegt wird. So führen hohe Anforderungen an die Gleichmäßigkeit zu einer übermäßigen Anzahl an Lichtpunkten, zu hohen und schweren Masten und dem Einsatz hoher Lichtströme – ohne erkennbaren Nutzen. Denn dies kann wiederum zu Problemen hinsichtlich der Standsicherheit (Unfallgefahr), zu breit strahlenden Immissionen und zur rückwärtigen Strahlung führen, welche das Straßenbild ungünstig prägen. All dies führt zu hohen Kosten in der Anschaffung und im laufenden Betrieb obwohl oftmals weniger Licht oder eine Gehweg- statt Fahrbahnbeleuchtung ausreichend ist. Oftmals erfolgt die Lichtplanung IT-gestützt ohne die Umgebung und das Gelände vor Ort zu berücksichtigen. Nachteile übermäßiger fest installierter Beleuchtung können u.a. die Störung von Anwohner und der Umwelt, Blendungen, Gegenlicht, Spiegelungen auf nassen Flächen und eine erhöhte Kollisionsgefahr mit Leuchtenmasten sein.

9. Setzen sich Kommunen einem erhöhten Haftungsrisiko beim Unterschreiten der DIN EN 13201 (DIN) aus?

Die Behauptung, Kommunen als Straßenbaulastträger seien zur Beleuchtung verpflichtet und könnten Haftungsrisiken eingehen, ist unbelegt. DIN-Normen könnten zwar eine rechtliche Bedeutung erlangen, *falls* sie Vertragsbestand werden, dennoch gibt es im Falle von Beleuchtung keine genaue Definition und der große Handlungsspielraum unter Berücksichtigung weiterer Vorschriften ermöglicht vielfältige Interpretationen. Insbesondere fehlt ein gesetzliches Erfordernis zur Beleuchtung für den Straßenbaulastträger, auf das sich ein Gericht beziehen könnte. Die Verkehrssicherungspflicht in Bezug auf Beleuchtung liegt wiederum primär

¹¹ [Technischer Annex KRL 2024](#) (u.a. 0 % ULR, max. 3000 Kelvin, Wahl niedrigste Beleuchtungsklasse)

bei den Verkehrsteilnehmenden, die sich den sich darbietenden Wege-, Sicht- und Wetterverhältnisse eigenverantwortlich anpassen müssen. Urteile sind daher äußerst selten, beziehen sich auf spezifische Einzelfälle, wie das bekannte Pflanzkübelurteil von 2005¹², die nicht verallgemeinerbar sind und sind im Lichte der gebotenen Verhältnismäßigkeit zu betrachten.

In Kapitel 1 der DIN wird darauf hingewiesen, dass aus ihnen keine Rechtspflicht erfolgt und keine Kriterien festgelegt werden, Beleuchtung zu installieren, ein bestimmtes Beleuchtungsniveau zu erreichen oder Abschaltungen auszuschließen. Entsprechend können sich solche Behauptungen auch auf nicht auf entsprechende Urteile stützen. Wissenschaftlich empirisch gesicherte Erkenntnisse, dass eine Beleuchtung oder Nichtbeleuchtung der Fahrbahn, große Abstände zwischen den Masten oder das Abschalten jeder 2. Leuchte (die als angeblich „problematischen hell-dunkel-Bereiche“) oder die Nachtabstimmung überhaupt zu einer Reduzierung von Verkehrsunfällen führt, sind nicht vorhanden. Vielmehr ist zu bedenken, dass z.B. fest installierte Beleuchtung als Gegenlicht die Sehfähigkeit herabsetzen kann oder auf nassen Straßen spiegelt. D.h., wird man mit Behauptungen nach Haftung konfrontiert, sollte man stets nach den gesetzlichen Quellen, die eine Straßenbeleuchtung fordern oder Vorlage eindeutiger, aktueller Urteile fragen.

Selbst falls die DIN EN 13201 Gegenstand von Verträgen ist, gelten gemäß der Straßen- und Umweltgesetze sowie der Kommunalrichtlinie¹³ Anforderungen an die Planung. Neben den DIN-Normen muss die Planung und Umsetzung „**Gesetzen und Verordnungen wie das Bundes-Immissionsschutzgesetz oder das Bundesnaturschutzgesetz**“ entsprechen. Des Weiteren wird explizit darauf verwiesen, dass die „Auslegung (nach DIN) keine vollständige Planung für die spezifische Situation vor Ort“ darstellt. Der zusätzliche Verweis auf den „Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen“¹⁴ verdeutlicht dies:

„Die Vorgaben der DIN EN 13201 stellen keine eigenständigen rechtlich verbindlichen Pflichten dar, sodass ein Unterschreiten der Mindestwerte der Beleuchtungsstärke allein keinen Rechtsverstoß verursacht. Vielmehr kann eine reduzierte Helligkeit aus Gründen des Naturschutzes (Anm. oder weiterer Rechtsgüter) rechtlich erforderlich sein.“

Das bedeutet, dass ein Unterschreiten oder Abweichen von den technischen Regeln der DIN gegenüber (Förder-)Stellen, die eine DIN-Berechnung einfordern, mit entsprechendem Verweis begründet werden kann, um so anderen Rechtsgütern Rechnung zu tragen.

FAZIT: Die Kommunen haben im Rahmen der Regelungen ihrer eigenen Angelegenheiten einen großen Handlungsspielraum. Dieser könnte im Sinne des Umwelt- und Anwohnerschutzes wesentlich energie- und ressourcensparender ausgeschöpft werden und eine öffentliche Beleuchtung ermöglichen, die ökologischen Kriterien entspricht, wie es das Hessische Straßengesetz sowie die immissions- und naturschutzrechtlichen Bestimmungen vorsehen. Dies setzt ein Verständnis für die Thematik von Umweltschäden durch Lichtimmissionen bei politischen Entscheidungsträgern und kontinuierliche Sensibilisierung der Bevölkerung voraus.

Hinweis: Eine Checkliste mit Vorschlägen zur Reduzierung von Lichtverschmutzung in Kommunen kann angefordert werden unter info@sternenpark-rhoen.de

¹² Sog. Pflanzkübelurteil 2005: [Oberlandesgericht Hamm, 9 U 102/05](#)

¹³ Kommunalrichtlinie 2024: <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung-der-nki/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/sanierung-von-aussen-und-strassenbeleuchtung>

¹⁴ BfN-Skript 543 „Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen“ des Bundesamtes für Naturschutz https://bf.n.bsz-bw.de/frontdoor/deliver/index/docId/130/file/Skript_543.pdf